

Eriaruanne

## ELi liiklusohutuse eesmärkide saavutamine

Aeg on järgmine käik sisse panna



EUROOPA  
KONTROLLIKODA

# Sisukord

	Punkt
<b>Kokkuvõte</b>	I–VIII
<b>Sissejuhatus</b>	01–16
<b>Liiklusohutus on oluline ühiskondlik probleem</b>	01–09
Liiklusõnnetused on ELis sage enneaegse surma põhjus	01–03
Vähekaitstud liiklejalatel on suurem surmaga lõppeva õnnetuse oht ning vanuserühmade ja liikmesriikide vahel esineb märkimisväärseid erinevusi	04–06
Turvalise süsteemi põhimõte on üldine kontseptsioon	07–09
<b>Ülesanded ja kohustused Euroopa Liidus</b>	10–12
<b>ELi liiklusohutuspoliitika ja õigusraamistik</b>	13–14
<b>ELi rahastamine liiklusohutust edendavatele projektidele</b>	15–16
<b>Auditi ulatus ja käsitlusviis</b>	17–23
<b>Tähelepanekud</b>	24–102
<b>ELi turvalise süsteemi põhimõte on terviklik, kuid komisjonil on liikmesriikide edusammude jälgimine keeruline</b>	24–41
ELi turvalise süsteemi põhimõte on terviklik ja selle eesmärgid ambitsioonikad	26–27
Komisjon ei ole veel hinnanud seda, mil määral aitavad riiklikud strateegiad kaasa ELi eesmärkide saavutamisele	28–31
Liikmesriikide tulemuslikkuse järelevalve ei ole veel tõhus	32–34
Liikmesriikide andmed raskete vigastuste kohta ei ole veel võrreldavad, andmed liiklussurmade kohta aga on	35–37
ELi edusammud on 2030. ja 2050. aasta eesmärkide saavutamiseks liiga aeglased	38–41

<b>ELi meetmed teede kasutamise, sõidukite ja taristu sammaste raames ei hõlma kõiki riskivaldkondi ning ei ole omavahel piisavalt integreeritud</b>	<b>42–82</b>
ELi tasandil ei käsitleta kõiki õnnetuste peamised põhjuseid ning lisaks on komisjoni järelevalve liikmesriikide jõustamisstrateegiate üle piiratud	44–56
ELi tasandil on olemas sõidukite standardne raamistik, kuid selle mõju piirab vananev autopark	57–64
Taristu ohutuse parandamise riiklikud lähenemisviisid on põhjalikkuse poolest erinevad ja ELi nõuded ei hõlma taristuid, kus on kõige rohkem liiklussurmasid	65–75
Uued väljakutsed nõuavad komisjoni liiklusohutusmeetmete edasist integreerimist	76–82
<b>ELi liiklusohutuse eesmärkide saavutamine ei olnud projektide valimise ja järelevalve näitajate põhikriteerium</b>	<b>83–102</b>
Liiklusohutus ei olnud liiklusohutuse eesmärkidega taristuprojektide valimisel põhikriteerium	85–91
ELi kaasrahastatud projektide puhul ei olnud vaja hinnata nende võimalikku mõju liiklusohutusele ega kehtestada seonduvaid tulemusnäitajaid	92–98
Ajavahemikul 2021–2027 võib liiklusohutuse jaoks olla saadaval vähem ühtekuuluvusvahendeid, kuid uus tingimuslikkus on esimene samm parema suunamise suunas	99–102
<b>Järeldused ja soovitused</b>	<b>103–113</b>

## **Lisad**

**I lisa. ÜRO turvalise süsteemi põhimõtte iga samba meetmete näited**

**II lisa. Komisjoni liiklusohutuse eesmärgid alates 2001. aastast**

**III lisa. ELi õigusraamistik turvalise süsteemi põhimõtte sammaste jaoks, mida auditeerisime**

**IV lisa. Auditi jaoks valimisse kaasatud ELi kaasrahastatud projektide loetelu**

**V lisa. Liikmesriikide liiklusohutuseesmärkide ülevaade**

**VI lisa. Liikmesriikide kiirusepiirangute võrdlus rahvusvahelises uuringus soovitatud kiirustega**

**VII lisa. Elektritõukerataste õiguslik seisund ELi 15 liikmesriigis**

**Lühendid**

**Mõisted**

**Komisjoni vastused**

**Ajakava**

**Auditirühm**

## Kokkuvõte

I Liiklusohutus on üks olulisemaid ühiskondlikke probleeme. 2022. aastal hukkus ELis liiklusõnnetustes 20 640 inimest, kusjuures eriti ohustatud olid jalakäijad, jalgratturid ja mootorratturid. Liiklusohutus kuulub ELi ja selle liikmesriikide jagatud pädevusse, kuigi vastutus selliste meetmete täieliku rakendamise eest, mis võiksid liiklusohutust otseselt parandada, lasub riiklikel ametiasutustel. Komisjoni ülesanne on koordineerida tegevust ELi tasandil, eriti kui sellel on piiriülene mõju.

II 2018. aastal seadis EL eesmärgi vähendada liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu 2030. aastaks poole võrra võrreldes 2019. aastaga ning jõuda 2050. aastaks nulli lähedale. Nende eesmärkide saavutamiseks tugines komisjon oma liiklusohutuspoliitikas ELi nn turvalise süsteemi põhimõttele (Safe System approach), mis hõlmab mitut sammast. Sellega tagatakse, et juhul, kui üks element ei toimi, korvab selle teine. Meie hinnangul eraldati eelmisel perioodil (2014–2020) liiklusohutust toetavatele projektidele Euroopa Regionaalarengu Fondi, Ühtekuuluvusfondi ja Euroopa ühendamise rahastu kaudu ligikaudu 6,6 miljardit eurot ELi toetust.

III Kuna praeguse 2021.–2030. aasta poliitikaraamistiku keskpunkt hakkab lähenema, hindasime, kas komisjon oli olnud tulemuslik ELi turvalise süsteemi põhimõtte kehtestamisel ning liikmesriikide toetamisel 2030. ja 2050. aasta liiklusohutuse eesmärkide saavutamisel. Uurisime turvalise süsteemi põhimõtte juhtimise samba raames, kas lähenemisviis oli terviklik ja kas komisjon jälgis tõhusalt liikmesriikide panust ELi eesmärkide saavutamisse. Hindasime ka seda, kas komisjon oli võtnud asjakohaseid meetmeid teede kasutamise, sõidukite ja taristu sammaste raames. Lisaks uurisime rahalise toetuse samba raames, kas ajavahemikul 2014–2020 ELi poolt kaasrahastatud projektide valik ja näitajate kavandamine keskendus liiklusohutuse eesmärkidele. Meie audit toimus neljas liikmesriigis ja selle käigus kontrolliti 13 projektist koosnevat valimit.

IV Kokkuvõttes järeldame, et komisjon on kehtestanud tervikliku ELi turvalise süsteemi põhimõtte, millel on ambitsioonikad eesmärgid 2030. ja 2050. aastaks. Leidsime meetmetes siiski puudusi. Lisaks ei ole praeguse tempo juures ning ilma ELi ja liikmesriikide täiendavate jõupingutusteta nende eesmärkide saavutamine tõenäoline.

**V Juhtimise samba** osas leidsime, et komisjon ei ole veel hinnanud, mil määral aitavad liikmesriikide kavandatud jõupingutused saavutada ELi liiklusohutuse eesmäärke. Kuigi peaaegu kõik liikmesriigid seadsid eesmärgid vähendada liiklussurmasid ja raskeid vigastusi poole võrra, oli riiklike strateegiatega keerukus erinev. Lisaks on vaja võtta täiendavaid meetmeid, et muuta liikmesriikide tulemuslikkuse järelevalve tõhusaks. Leidsime ka võrreldavuse probleeme seoses sellega, kuidas liikmesriigid kogusid ja esitasid komisjonile andmeid raskete vigastuste kohta.

**VI** Samuti leidsime, et **teedekasutuse sammas** ei hõlmanud kõiki peamisi riskivaldkondi ELi tasandil ühesugusel määral, ning et komisjoni roll riiklike jõustamismeetodite järelevalves oli piiratud. Kuigi **sõidukite samba** suhtes kehtis ELi tasandil standardne raamistik, mida kohaldatakse uute sõidukite suhtes, piiras selle mõju asjaolu, et liikmesriikide autopargid vananevad. Liikmesriikide menetlused **taristusamba** raames, sealhulgas ohtlike teelõikude ja õnnetuste põhjuste kindlakstegemiseks, olid oma keerukuse poolest erinevad. ELi selle valdkonna õigusaktidega kehtestati ühised põhimõtted ja menetlused, kuid nende kohaldamisala ei hõlmanud enamiku liiklussurmadega seotud taristut, näiteks linnapiirkondi, linnaväliseid kõrvalteid ja jalgrattateid. Lisaks leidsime, et uued liiklusohutusega seotud probleemid (nt isiklikud liikumisvahendid ja autonoomsed sõidukid) nõuavad komisjoni meetmete edasist integreerimist nende kolme samba raames.

**VII** **Rahalise toetuse samba** raames leidsime, et ajavahemikul 2014–2020 liiklusohutuse eesmärkidega projektide valimisel ei olnud põhikriteerium liiklusohutus, kuna see konkureeris teiste prioriteetidega (nt parem juurdepääsetavus ja keskkonnahoidlikum transport). Enamiku auditeeritud projektide puhul ei olnud valikukriteeriumid suunatud võrgulõikudele, kus on kõige rohkem õnnetusi või hukkunuid, ning liiklusohutuse tagamise kriteeriume ei olnud sätestatud. Lisaks ei olnud ELi kaasrahastatud projektide puhul vaja hinnata nende võimalikku panust liiklusohutusesse ega kehtestada seonduvaid tulemusnäitajaid. Ajavahemikul 2021–2027 võib väheneda ühtekuuluvuspoliitika rahastamine tulevastele projektidele, mille eesmärk on parandada liiklusohutust, kui selle eesmärgi saavutamiseks ei ole kehtestatud rangeid prioriseerimiseeskirju.

### **VIII** Nende leidude alusel esitame komisjonile järgmised soovitused:

- 1) parandada aruandlust raskete vigastuste kohta ja kehtestada tulemuseesmärgid;
- 2) pöörata rohkem tähelepanu õnnetuste põhjustele ja võtta kasutusele täiendavad suunised, mis hõlmavad kõiki riskivaldkondi;
- 3) kavandada ELi kaasrahastatud liiklusohutuse eesmärkidega projektide selgem prioriseerimine ja järelhindamine.

# Sissejuhatus

## Liiklusohutus on oluline ühiskondlik probleem

### Liiklusõnnetused on ELis sage enneaegse surma põhjus

**01** ELis on liiklusõnnetused sage enneaegse surma põhjus: 2022. aastal hukkus liiklusõnnetustes 20 640 inimest<sup>1</sup>. Lisaks hinnatakse, et iga ELis kaotatud elu kohta saab veel viis inimest raskeid vigastusi, millel on elumuutvad tagajärjed<sup>2</sup>.

**02** Absoluutarvudes on maanteetransport teiste transpordiliikidega võrreldes inimelu seisukohast kõige ohtlikum. 2016.–2020. aastal oli maanteel aset leidnud liiklussurmade arv ELis (v.a Ühendkuningriik) aastas keskmiselt 22 420 võrreldes 19 surmajuhuga raudteedel. Viimane surmaga lõppenud ELi lennuettevõtjaga seotud lennuõnnetus toimus 2016. aastal, kui hukkus kaks inimest.

**03** Maailma tasandil on Maailma Terviseorganisatsiooni uusimate [andmete](#) põhjal olukord Euroopas teistest piirkondadest parem: seal on kõige vähem surmaga lõppevaid liiklusõnnetusi ning erinevalt teistest piirkondadest väheneb see arv pidevalt. Kuigi ELis on liiklussurmade arv alates 2000. aastast oluliselt vähenenud, on langus viimastel aastatel peatunud.

### Vähekaitstud liiklejatel on suurem surmaga lõppeva õnnetuse oht ning vanuserühmade ja liikmesriikide vahel esineb märkimisväärseid erinevusi

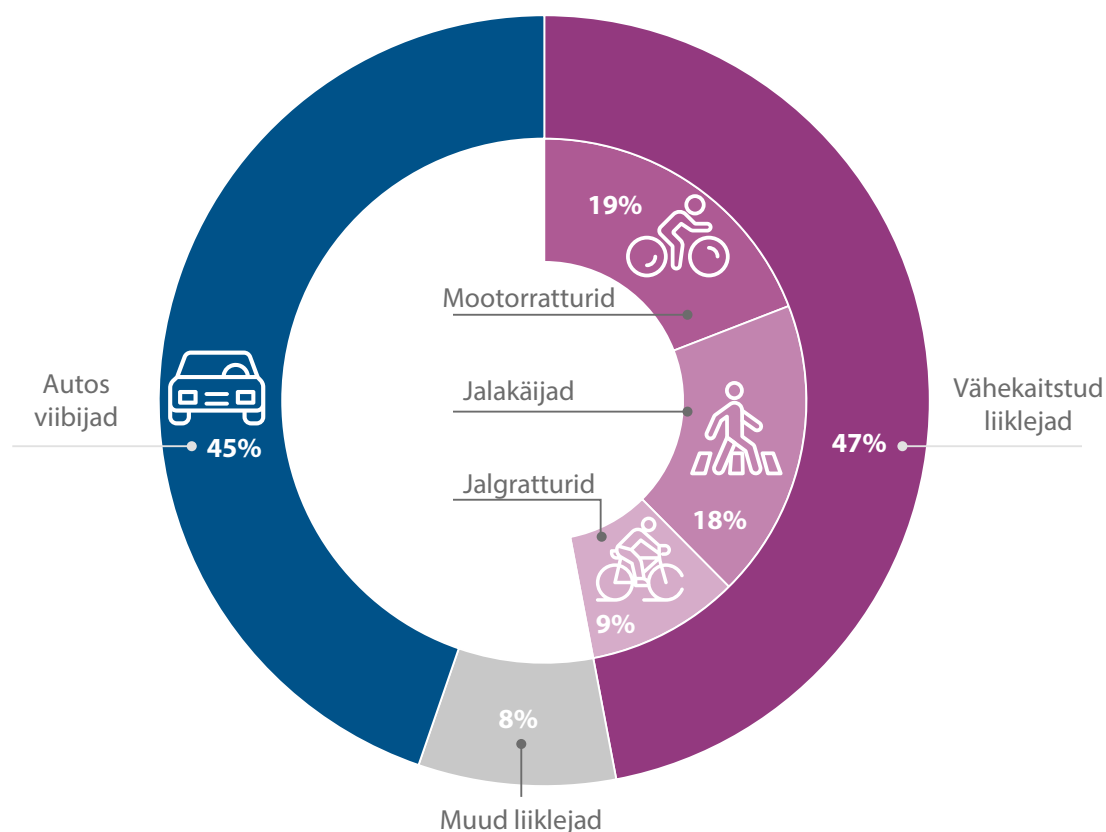
**04** Surmaga lõppevasse liiklusõnnetusse võib sattuda iga liikleja, kuid eriti ohustatud on vähekaitstud liiklejad (st jalakäijad, jalgratturid ja mootorratturid). Kui vaadata 2021. aastal liiklussurmade arvu ELis, oli kõige suurem vähekaitstud liiklejate osakaal (47%), neile järgnesid autos viibijad (45%) (vt [joonis 1](#)). Lisaks moodustavad vähekaitstud liiklejad peaaegu 70% linnapiirkondades hukkunutest.

---

<sup>1</sup> [Road Safety in the EU](#), Euroopa Komisjon, 2023.

<sup>2</sup> [Serious injuries](#), Euroopa Komisjon, 2021.

## Joonis 1. ELi liiklussurmade arv liiklejate kaupa (2021)



*Märkus:* ümardamise tõttu võib liitmisel saadav summa joonisel esitatust erineda.

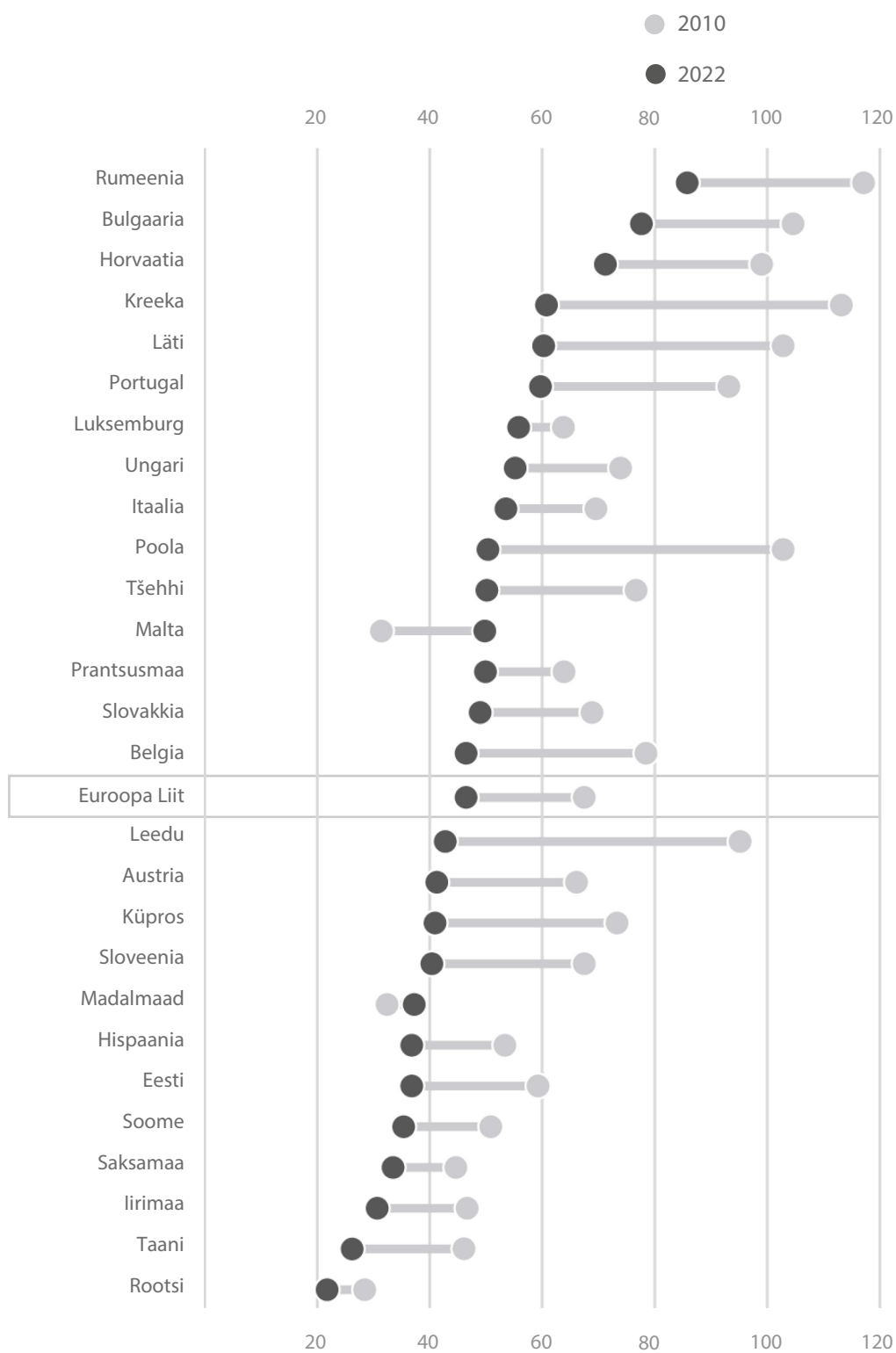
*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda ühenduse liiklusõnnetuste andmebaasi (CARE) põhjal.

**05** Kõige rohkem hukkunuid on 18–24-aastaste noorte seas, neile järgnevad 65-aastased ja vanemad. Kui noorte liiklejate surmaga lõppenud liiklusõnnetused on peamiselt seotud autos viibijatega (2019. aastal 64%), siis 65-aastaste ja vanemate inimeste seas olid pooled liiklusõnnetuses hukkunud jalgratturid või jalakäijad<sup>3</sup>.

**06** 2022. aastal hukkus ELis liiklusõnnetustes keskmiselt 46 inimest miljoni elaniku kohta, kusjuures liikmesriikide vahel on märkimisväärsed erinevused (vt [joonis 2](#)). Kõige väiksem oli liiklussurmade arv Rootsis ja Taanis: vastavalt 22 ja 26 surma miljoni elaniku kohta. Suurim liiklusõnnetustes hukkunate arv oli Rumeenias, kus liiklussurmade arv miljoni elaniku kohta oli 86.

<sup>3</sup> [Young people](#), Euroopa Komisjon, 2021 ja [Seniors](#), Euroopa Komisjon, 2023.

**Joonis 2. Liiklussurmade arv miljoni elaniku kohta liikmesriikides (2022 vs. 2010)**



*Märkus:* Euroopa Liidu andmed ei hõlma Ühendkuningriiki.

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda andmebaasi CARE põhjal.

## Turvalise süsteemi põhimõte on üldine kontseptsioon

**07** Liiklusohutus konkureerib teiste eesmärkidega, näiteks liikuvusega, ning seda mõjutavad ka paljud muud tegurid ja osalejad. Liiklussurmade neli peamist põhjust on järgmised: 1) kiiruse ületamine; 2) juhtimine alkoholijoobes; 3) kinnitamata turvavööd; 4) juhi tähelepanu hajumine<sup>4</sup>. Avaliku sektori asutused, tööstus ja kodanikuühiskond saavad kõik tegeleda õnnetuste põhjustega, rakendades erinevaid meetmeid.

**08** Turvalise süsteemi põhimõte töötati algselt välja Rootsis ja Madalmaades 1990. aastatel<sup>5</sup>. See põhineb tõdemusel, et inimesed teevad vigu, ja pakub välja viisid, kuidas tagada, et sellised vead ei põhjustaks surma ega raskeid vigastusi. Ennetav strateegia loob kaitsekihid, millega tagatakse, et juhul, kui üks element ei toimi, korvab selle teine.

**09** Ühinenud Rahvaste Organisatsioon (ÜRO) lisas selle lähenemisviisi esmakordselt oma liiklusohutusstrateegiasse 2011. aastal. 2020. aasta augustis käivitas ÜRO liiklusohutuse teise tegevuskümnendi, milles seati eesmärk vähendada liiklussurmade ja -vigastuste arvu aastatel 2021–2030 vähemalt 50%. *I lisas* on esitatud näited meetmetest, mis aitavad kaasa liiklusohutusele selle lähenemisviisi alusel. Liiklusohutuse algatused aitavad kaasa ÜRO kestliku arengu eesmärkide nr 3 (hea tervis ja heaolu) ning nr 11 (jätkusuutlikud linnad ja kogukonnad) saavutamisele.

## Ülesanded ja kohustused Euroopa Liidus

**10 Liikmesriigid** otsustavad oma riikliku transpordipoliitika ning maanteeliiklust ja ohutust käsitlevate sätete paljude aspektide üle. Nad vastutavad ka ELi direktiivide ja ELi määruste, sealhulgas liiklusohutusega seotud määruste ülevõtmise ja rakendamise eest. Lisaks vastutavad nad täielikult selliste meetmete rakendamise eest, millel on otsene mõju liiklussurmade ja raskete vigastuste vähendamisele. Liikmesriigid otsustavad ka prioriteetsete taristuprojektide üle, mida nad rahastavad peamiselt riiklikust või piirkondlikust eelarvest.

<sup>4</sup> Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu, *Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe*, 2022.

<sup>5</sup> ITF - OECD, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

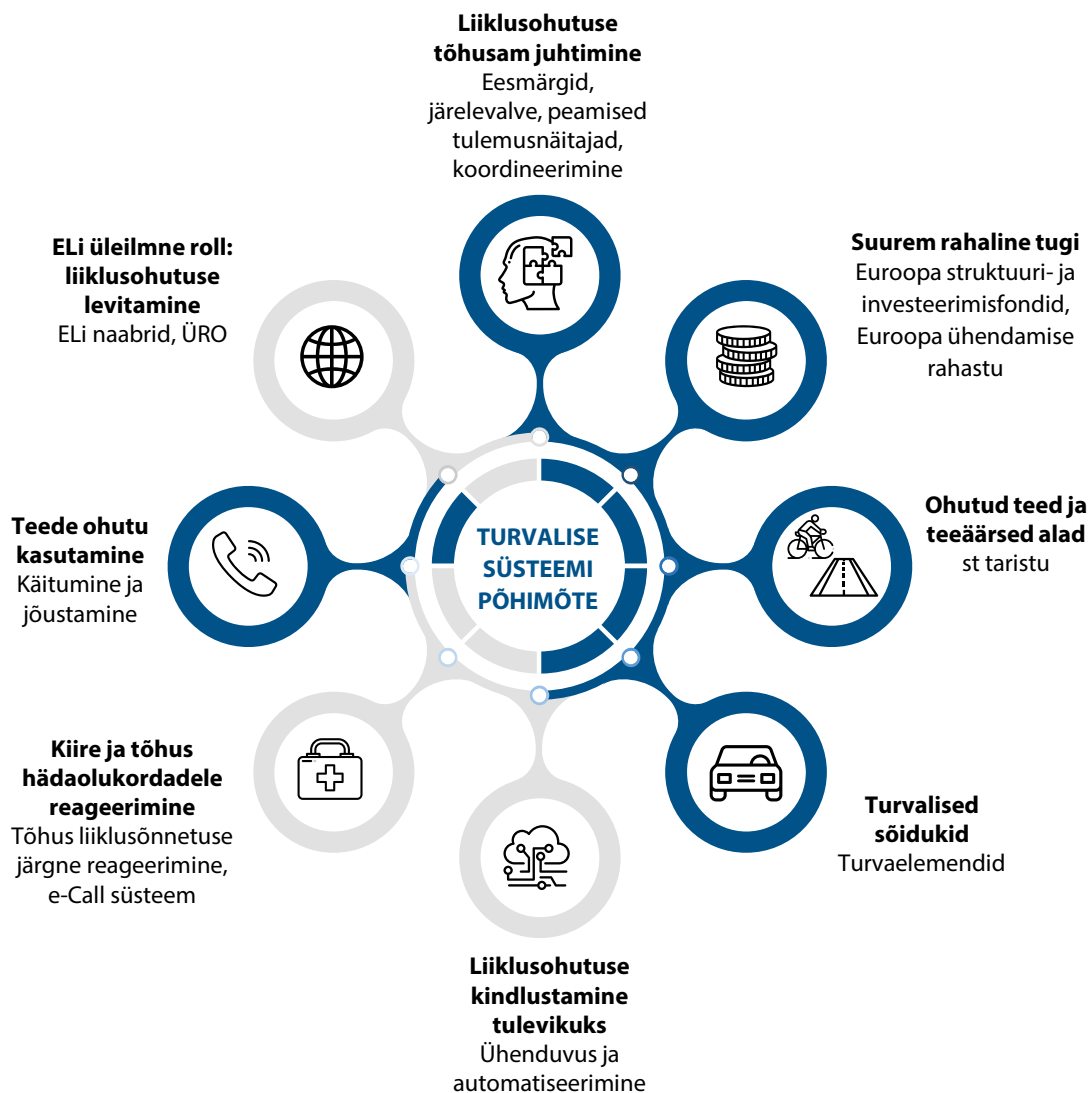
**11** 1990. aastate alguses leppisid liikmesriigid kokku kogu ELi hõlmava transporditaristuvõrgu loomises. Samuti andsid nad ELile jagatud pädevuse kehtestada meetmed liiklusohutuse parandamiseks. Selle poliitika väljatöötamise, rakendamise ning jõustamise eest ELi tasandil vastutab **Euroopa Komisjon** (täpsemalt tema liikuvuse ja transpordi peadirektoraat DG MOVE). Ka teised komisjoni peadirektoraadid, näiteks siseturu, tööstuse, ettevõtluse ja VKEde peadirektoraat (DG GROW) ning Euroopa Kliima, Taristu ja Keskkonna Rakendusamet (CINEA), vastutavad ELi liiklusohutuspoliitikasse panustavate põhimeetmete eest.

**12 Üksikisikute ja ettevõtjate käitumine** on oluline tegur, mis aitab kaasa ohutule maanteetranspordikeskkonnale, kuna nemad valivad liikuvuse vormi ja sõidukite turvaelemendid ning vastutavad oma liikluskäitumise eest. **Kindlustussektoril** on samuti oluline roll, sest ta kujundab oma tooteid ja teenuseid vastavalt ohutuskaalutlustele (näiteks juhtimisstiilist sõltuv kindlustuse hind), edendab uusi tehnoloogiaid, julgustab liiklejaid ohutult sõitma ning kogub andmeid liiklusõnnetuste põhjuste paremaks mõistmiseks.

## ELi liiklusohutuspoliitika ja õigusraamistik

**13** 2018. aastal kehtestas komisjon oma liiklusohutuspoliitikas aastateks 2021–2030 **ELi turvalise süsteemi põhimõtte**, mis koosneb kaheksast sambast (vt [joonis 3](#)). Komisjon seadis ka praegused eesmärgid vähendada liiklusraskeid ja raskeid vigastusi poole võrra aastatel 2020–2030 ning viia mõlemad 2050. aastaks peaaegu nullini. **Euroopa Parlament** ja **nõukogu** kiitsid need eesmärgid samuti heaks. See poliitika tugineb komisjoni varasematele algatustele (vt [II lisa](#)).

### Joonis 3. ELi turvalise süsteemi põhimõte



Allikas: Euroopa Kontrollikoda Euroopa Komisjoni teatise „Liikuvus Euroopas“ põhjal. Sinisega märgitud elemendid kuuluvad auditi ulatusse.

**14** Turvalise süsteemi põhimõtet käsitlev ELi õigusraamistik hõlmab nii liikmesriikidele suunatud siduvaid õigusakte kui ka soovitusi (vt [III lisa](#)).

## ELi rahastamine liiklusohutust edendavatele projektidele

**15** Ajavahemikul 2014–2020 kasutas EL liiklusohutust edendavate riiklike ja piirkondlike transporditaristu projektide rahastamiseks peamiselt kolme vahendit:

- o **Euroopa Regionaalarengu Fond (ERF)** ja **Ühtekuuluvusfond**, mida haldavad ühiselt komisjon ning liikmesriigid. Euroopa Komisjoni regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraat (DG REGIO) kiidab heaks mitmeaastased rakenduskavad, sealhulgas liikmesriikide kavandatud rahastamisprioriteedid, ning jälgib rakendamist. Riiklikud või piirkondlikud korraldusasutused vastutavad ERFist ja Ühtekuuluvusfondist kaasrahastatavate konkreetsete projektide valimise ja elluviimise eest;
- o **Euroopa ühendamise rahastu**, mida haldab otseselt komisjon (DG MOVE). Komisjon delegeeris toetuste andmise ja rakendamise järelevalve CINEA-le.

Need kolm vahendit on rahastamisallikaks ka perioodil 2021–2027. Lisaks saab praegusel perioodil toetada liiklusohutust edendavaid projekte taaste- ja vastupidavusrahadust.

**16** Kuna riiklikud projektide elluvijad ja ametiasutused ei pidanud konkreetselt kindlaks määrama ELi kaasrahastatud projekte, mis edendasid liiklusohutust ajavahemikul 2014–2020, puudub ELi tasandil ülevaade liiklusohutust toetavate rahaliste vahendite kogusummast. Auditi jaoks hindasime seega ERFist, Ühtekuuluvusfondist ja Euroopa ühendamise rahastust liiklusohutust edendavatele projektidele sel perioodil eraldatud ELi rahaliste vahendite asjakohast summat. 2023. aasta veebruari seisuga oli kulukohustustega seotud 6,663 miljardit eurot (Euroopa ühendamise rahastust 1,477 miljardit eurot; ERFist ja Ühtekuuluvusfondist 5,186 miljardit eurot).

## Auditi ulatus ja käsitusviis

**17** Käesolevas aruandes hinnatakse, kas Euroopa Komisjon on tõhusalt kehtestanud ELi turvalise süsteemi põhimõtte (vt [joonis 3](#)) ja toetanud liikmesriike eesmärkide saavutamisel, milleks on vähendada liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu poole võrra aastatel 2020–2030 ning viia mõlemad 2050. aastaks nulli lähedale. Sel eesmärgil uurisime, kas

- o komisjon on välja töötanud tervikliku turvalise süsteemi põhimõtte ja jälgib tõhusalt, kuidas liikmesriikide liiklusohutusmeetmed aitavad saavutada ELi poliitilisi eesmärke;
- o komisjon on võtnud asjakohaseid alusmeetmeid ELi turvalise süsteemi põhimõtte teede kasutamise, sõidukite ja taristu sammaste jaoks;
- o ajavahemikul 2014–2020 keskenduti ELi kaasrahastatud projektide valimisel ja näitajate kavandamisel asjakohaselt liiklusohutuse eesmärkidele.

**18** Uurisime tõendusmaterjali mitmest allikast:

- o analüüsisime ELi liiklusohutuse strateegia dokumente, asjakohaseid seadusandlikke ja poliitikadokumente ning teadusasutuste, tööstusliitude ja akadeemiliste ringkondade avaldatud aruandeid;
- o küsitlesime komisjoni asjaomaste peadirektoraatide ja CINEA töötajaid ning liikmesriikide ametiasutuste esindajaid;
- o kohtusime sidusrühmade ühendustega Euroopa ja riiklikul tasandil ning ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni ja ÜRO liiklusohutusfondi töötajatega;
- o analüüsisime neljast liikmesriigist (Hispaania, Leedu, Rumeenia ja Slovakkia) koosneva valimi puhul riiklike liiklusohutuse strateegiaid ning asjakohaseid seadusandlikke ja poliitikadokumente;
- o korraldasime kohapealseid kontrollkäike nelja eespool nimetatud liikmesriiki, kus kontrollisime valimit 13-st liiklusohutuse taristuprojektist, mida rahastati ELi eelarvest ajavahemikul 2014–2020 (vt [IV lisa](#)). Kõigi valitud projektide eesmärkide hulgas mainiti liiklusohutust.

**19** [Joonisel 4](#) on esitatud ülevaade liikmesriikidest ja auditeeritud projektidest.

## Joonis 4. Auditi jaoks valitud liikmesriigid ja projektid

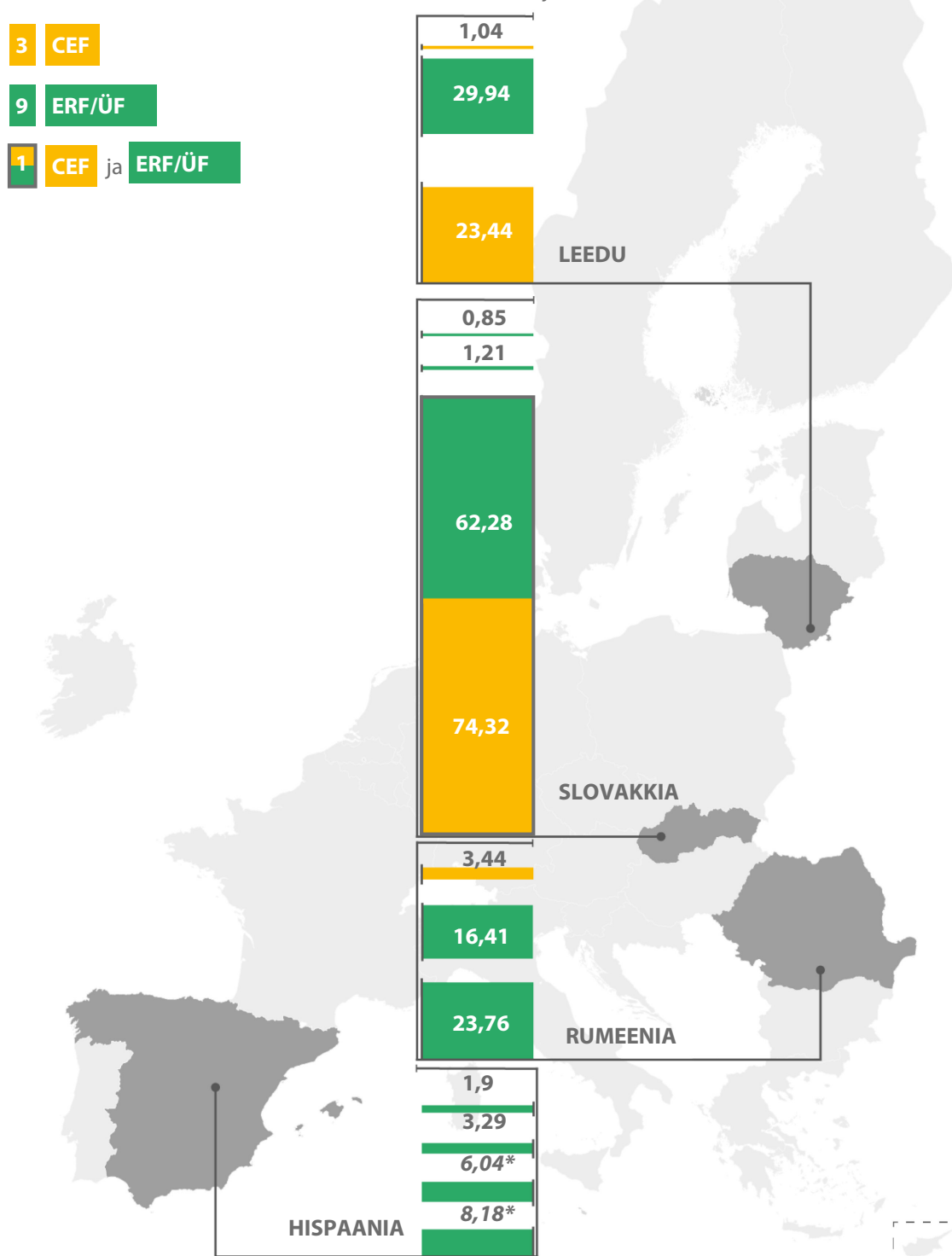
13 projekti, kaasrahastab:

3 CEF

9 ERF/ÜF

1 CEF ja ERF/ÜF

Kulukohustustega kaetud ELi kaasrahastamine projektide kaupa (miljonites eurodes)



Märkus: \* projekt tühistati pärast valiku tegemist.

Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

**20** Valisime liikmesriigid ERFist, Ühtekuuluvusfondist ja Euroopa ühendamise rahastust liiklusohutust edendavatele projektidele eraldatud summa alusel ning kaasasime liikmesriike, kelle tulemuslikkuse tase ja suundumused liiklussurmade arvu osas olid erinevad.

**21** Meie projektide valim hõlmab eri liiki taristuprojekte, mis edendavad liiklusohutust (nt uued või uuendatud kiirteed ning jalgratturite või jalakäijate taristu). Valisime välja üheksa ERFi ja Ühtekuuluvusfondi projekti, kolm Euroopa ühendamise rahastu projekti ja ühe projekti, mis sai rahalist toetust nii Euroopa ühendamise rahastust kui ka Ühtekuuluvusfondist. Kokku eraldati nende projektide jaoks 242 miljonit eurot ELi rahalisi vahendeid.

**22** Meie audit hõlmab liiklusohutuse raamistikku alates sellest, kui komisjon võttis 2011. aastal vastu Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava, ning keskendub investeringutele, mida EL toetas ajavahemikul 2014–2020. Auditi välitöö lõpetati 2023. aasta septembris.

**23** Otsustasime selle auditi läbi viia mitte ainult seetõttu, et liiklusohutus on oluline ühiskondlik probleem, vaid ka seetõttu, et edusammud liiklussurmade vähendamisel ELis on viimastel aastatel seiskunud. Käesoleva aruande eesmärk on anda oma panus aruteludesse tulevaste poliitikaalgatuste ja seadusandlike aktide ettepanekute üle, kuna ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku praegune periood (2021–2030) on keskpunkti jõudmas.

# Tähelepanekud

## ELi turvalise süsteemi põhimõte on terviklik, kuid komisjonil on liikmesriikide edusammude jälgimine keeruline

**24** Tõhususe tagamiseks tuleks ELi liiklusohutuse strateegias seada realistlikud eesmärgid, mis on kooskõlas omavahel seotud poliitiliste meetmetega ELi ja rahvusvahelisel tasandil<sup>6</sup>. Strateegia peaks hõlmama eri poliitikavaldkondade meetmeid ja hindama vajaminevaid ressursse<sup>7</sup>. Lisaks tuleks riiklikud liiklusohutusstrateegiad viia kooskõlla ELi üldiste eesmärkidega. Tuleks luua ka usaldusväärne seiresüsteem, mis põhineb asjakohastel näitajatel, et jälgida ELi liiklusohutuse eesmärkide saavutamisel tehtud edusamme<sup>8</sup>.

**25** Seetõttu uurisime ELi turvalise süsteemi põhimõtet ja ELi tasandil seatud liiklusohutuse eesmärgid. Hindasime ka komisjoni ülevaadet liikmesriikide panusest ja edusammudest nende eesmärkide saavutamisel. Samuti vaatlesime seatud eesmärkide saavutamise praegust tempot.

## ELi turvalise süsteemi põhimõte on terviklik ja selle eesmärgid ambitsioonikad

**26** Komisjon võttis 2018. aastal liiklusohutuse tagamiseks kasutusele nn ELi turvalise süsteemi põhimõtte. Selles järgitakse samasugust lähenemisviisi ja struktuuri nagu ÜRO oma puhul (vt punkt 09). Siiski esineb ka mõningaid erinevusi. Eelkõige täheldasime, et kuigi ELi turvalise süsteemi põhimõtte puhul pandi suuremat rõhku tehnoloogia arengule, nagu arukad transpordisüsteemid või autonoomsed sõidukid, ei hõlmanud see otseselt mitmeliigilise transpordi ja maakasutuse planeerimise aspekte. *Joonisel 5* võrreldakse kahte turvalise süsteemi põhimõtet.

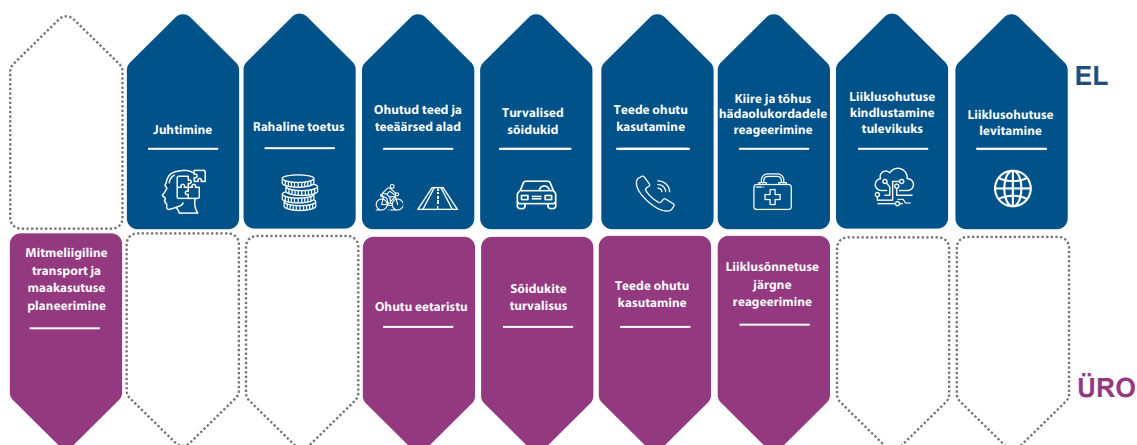
---

<sup>6</sup> Parema õigusloome vahend 15, 18, 19, Euroopa Komisjon 2021.

<sup>7</sup> Soovitused edasisteks sammudeks liiklussurmade nulltaseme suunas, Euroopa Parlament, 2021.

<sup>8</sup> Nõukogu järeldused liiklusohutuse kohta, 2017.

## Joonis 5. ELi ja ÜRO turvalise süsteemi põhimõtete võrdlus



Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

**27** Aja jooksul on komisjon liiklusohutusega seotud eesmärgid suurendanud (vt [II lisa](#)). Kui komisjon võttis 2018. aastal vastu turvalise süsteemi põhimõtte, lisis ta oma varasematele eesmärkidele raskete vigastuste arvu vähendamise. Komisjon seadis ka praegused eesmärgid vähendada liiklusraskeid ja raskeid vigastusi poole võrra aastatel 2020–2030 ning viia mõlemad 2050. aastaks nulli lähedale (vt punkt [13](#)).

### Komisjon ei ole veel hinnanud seda, mil määral aitavad riiklikud strateegiad kaasa ELi eesmärkide saavutamisele

**28** ELi liiklusohutuse eesmärgid on võimalik saavutada ainult siis, kui liikmesriigid kehtestavad poliitika ja investimisprogrammid, mis aitavad neid eesmärgid saavutada. 27 liikmesriigist valdava enamiku, sealhulgas kõigi nelja külastatud liikmesriigi strateegiates on seotud eesmärgid vähendada liiklusraskeid ja raskeid vigastusi poole võrra. Liikmesriigid on siiski kasutanud riiklikul tasandil tehtud edusammude arvutamiseks erinevaid lähteastaid (vt [V lisa](#)).

**29** Komisjon ei ole veel hinnanud seda, mil määral aitavad riiklikud liiklusohutusstrateegiad kaasa ELi eesmärkide saavutamisele. Leidsime, et nelja külastatud liikmesriigi strateegiatel ei olnud ühist struktuuri. Ka ei olnud need ühtviisi põhjalikud, mistõttu on keeruline neid võrrelda ja hinnata nende asjakohasust ELi eesmärkide saavutamisel. Lisaks leidsime, et kuigi kõik neli külastatud liikmesriiki töötasid välja järeelmeetmete tegevuskava, ei ole kõik neist hinnanud oma riiklike eesmärkide saavutamiseks vajalikku kogurahastamist. See raskendab komisjonil ELi tasandil ülevaate saamist (vt [tabel 1](#)).

**Tabel 1. Külastatud liikmesriikide riiklike strateegiate analüüs**

Liikmesriik	Eesmärkide määratlemine lisaks liiklussurmade ja raskete vigastuste ärahoidmisele	Üldiste rahastamisvajaduste kindlakstegemine	Järelmeetmete tegevuskava
Hispaania	Jah (transpordiliigi, vanuse ja vähekaitstud liiklejate kaupa)	Ei	Jah
Leedu	Jah (liiklusohutlike kohtade vähendamine, turvalised sõidukid ja ameti soovitude täitmise määr)	Jah	Jah
Rumeenia	Jah (liiklusohutlike kohtade vähendamine)	Ei	Jah
Slovakkia	Ei	Ei	Jah

Allikas: Euroopa Kontrollikoda, 2023.

**30** Lisaks leidsime, et liiklusohutuse kohta ei ole esitatud ühtegi [Euroopa poolaasta](#) riigipõhist soovitus. Mõnel juhul kommenteeris komisjon liiklusohutuse küsimusi riigiaruannetes, mis koostati protsessi käigus. Näiteks keskenduti märkustes vajadusele võtta jalgratturite jaoks täiendavaid liiklusohutuse meetmeid (Belgia, 2023) ning vajadusele investeerida ohutumasse taristusse (Leedu, 2019 ja Rumeenia, 2020). Me ei leidnud siiski tõendeid liikmesriikide liiklusohutusega seotud meetmete järjepideva järelevalve kohta.

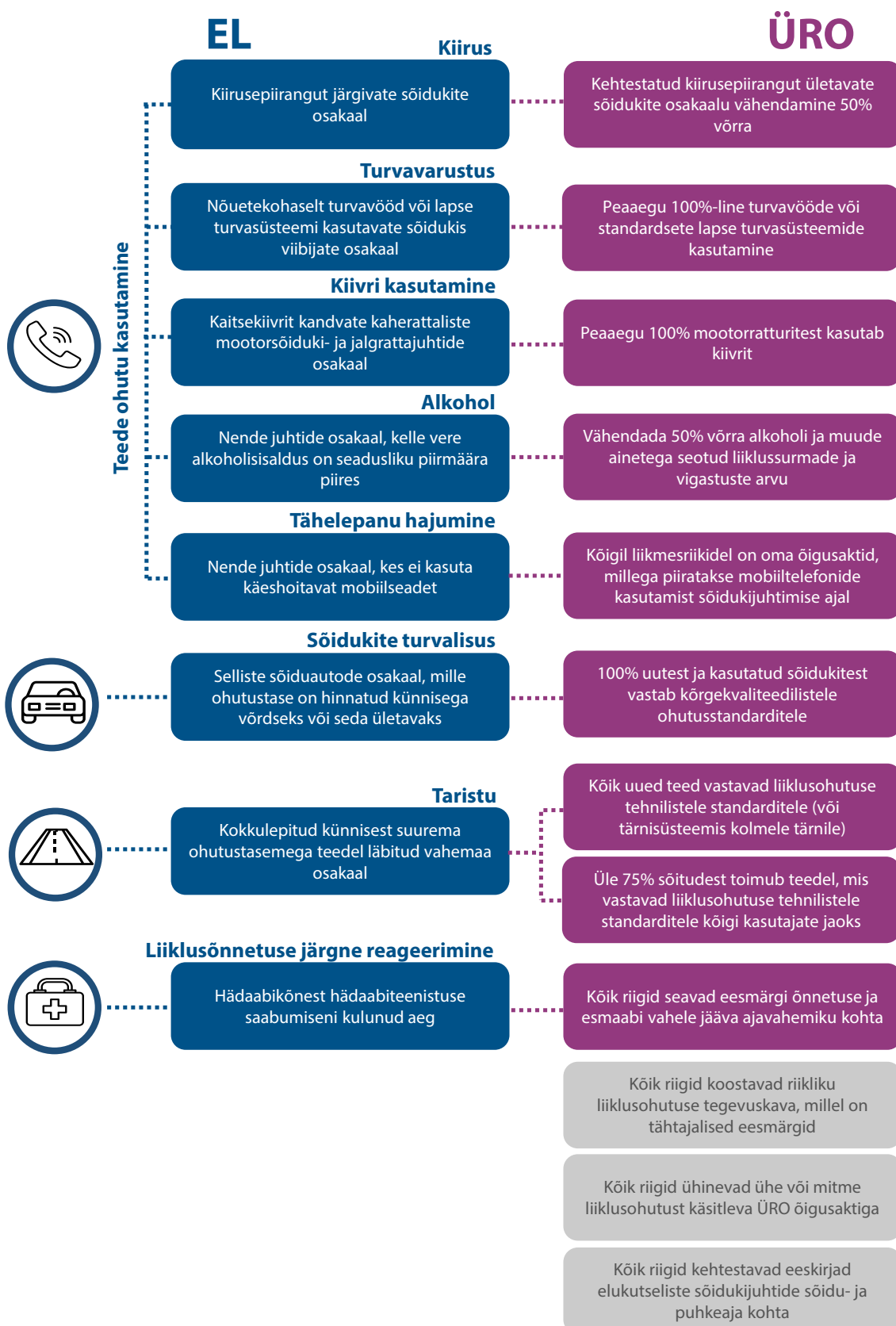
**31** Selleks et paremini toetada liikmesriike ELi eesmärkide saavutamisel, käivitas komisjon algatused heade tavade levitamiseks.

- o Alates 2019. aastast teevad ELi liiklusohutuse vahetusprogrammi raames suuremate liiklusohutusprobleemidega liikmesriigid ja parema liiklusohutusega liikmesriigid omavahel koostööd. Programm hõlmas õppekülastusi ja temaatilisi seminare ning soovituslikke tegevuskavasid. Esialgne kolmeaastane katseprojekt keskendus kuuete suuremate probleemidega liikmesriigile. Programmi teine periood hõlmab 19 liikmesriiki.
- o [Euroopa liiklusohutuse seirekeskus](#) (ERSO) sisaldab andmeid liiklusõnnetuste kohta ning avaldab riikide ja temaatilisi aruandeid asjakohaste tavade ja poliitika kohta ELis. Hiljuti andis komisjon seirekeskusele uue ülesande jälgida liikmesriikide ja ELi liiklusohutusstrateegiate rakendamist. Selle tulemusi võetakse arvesse 2025. aastal esitatavas ELi liiklusohutusstrateegia rakendamisaruanandes.

## Liikmesriikide tulemuslikkuse järelevalve ei ole veel tõhus

**32** 2019. aastal kehtestas komisjon liiklusohutuse valdkonnas kaheksa peamist tulemusnäitajat (vt *joonis 6*). Need näitajad keskenduvad teguritele, mis aitavad kaasa ELi liiklusohutuse eesmärkide saavutamisele, st liiklejate käitumine, sõidukite turvalisus, maanteetaristu kvaliteet ja hädaolukordadele reageerimine. Peamised tulemusnäitajad on teataval määral sarnased vabatahtlike ülemaailmsete ohutuslaste tulemuseesmärkidega, mille ÜRO määras kindlaks 2017. aastal, et aidata liikmesriikidel oma liiklusohutusmeetmeid suunata. Komisjon osutas oma 2018. aasta teatises, et peamiste tulemusnäitajate jaoks eesmärkide seadmiseks on vaja paremaid andmeid. Kuigi teatavad liikmesriigid on kindlaks määranud peamiste tulemusnäitajate eesmärgid, ei ole selliseid eesmärke ELi tasandil veel kehtestatud.

## Joonis 6. ELi peamiste tulemusnäitajate ja ÜRO vabatahtlike tulemuseesmärkide võrdlus



Allikas: Euroopa Kontrollikoda komisjoni ja ÜRO dokumentide põhjal.

**33** 2020. aastal käivitas komisjon projekti „Baseline“, mille raames ta rahastas nende peamiste tulemusnäitajate jaoks andmete kogumist liikmesriikides. Projektis, mis kestis 2022. aastani, osales 18 liikmesriiki. Kuigi projekt on olnud edukas, leiame, et see ei suutnud saavutada piisavat võrreldavust liikmesriikide vahel ega luua soodsat pinnast võimalike eesmärkide saavutamiseks. Projektis osalemine oli vabatahtlik ja mitte kõik liikmesriigid ei kogunud peamiste tulemusnäitajate kohta samu andmeid. Lisaks kaldusid liikmesriigid kõrvale standardsest näitajate arvutamise metoodikast, mis takistas võrreldavust<sup>9</sup>.

**34** 2022. aastal käivitas komisjon projekti „Baseline“ järelmeetmena praeguse projekti „Trendline“, et seada kõigi kogutud peamiste tulemusnäitajate jaoks riiklikud eesmärgid (vt punkt 32). Projektis määrati kindlaks veel kümme katsenäitajat, mida katsetatakse piiratud ulatuses. Kuigi osalejaid on palju rohkem kui varem (25 liikmesriiki koguvad peamisi tulemusnäitajaid ja kaks on vaatlejad), on projekti ülesehitus endiselt selline, mis võimaldab liikmesriikidevahelisi erinevusi kogutud näitajate osas ja standardmetoodikast kõrvale kaldumist. Selle põhjal võib tulemusnäitajatega seotud ELi tasandi koodeesmärkide seadmine ja seire olla keeruline, sest andmed ei ole veel piisavalt võrreldavad.

### **Liikmesriikide andmed raskete vigastuste kohta ei ole veel võrreldavad, andmed liiklussurmade kohta aga on**

**35** Liikmesriigid on alates 1993. aastast pidanud tegema liiklussurmade ja vigastuste kohta liiklusohutuse statistikat ning saatma need andmed komisjonile (vt 1. selgitus).

---

<sup>9</sup> Projekt „Baseline“, Järeldused ja soovitused, 2023.

## 1. selgitus

### Komisjoni andmebaas CARE

Nõukogu lõi 1993. aastal liiklusõnnetuste andmebaasi CARE, kuhu liikmesriigid peavad igal aastal andmed sisestama. Kuna otsuses ei täpsustatud, millised andmed tuleb esitada, käib regulaarselt koos eksperdirühm, kuhu kuuluvad liikmesriikide esindajad ja komisjon (DG MOVE ja Eurostat), et arutada, milliseid muutujaid koguda ja levitada ning millises vormis. Andmebaas sisaldab andmeid iga liiklussurma või vigastustega lõppenud õnnetuse kohta, näiteks õnnetuse liik ja asukoht, teetaristu andmed ning teave asjaomaste sõidukite ja mõjutatud liiklejate kohta.

Igal sügisel avaldab komisjon statistika ELi ja liikmesriikide kohta. Üksikud andmepunktid ei ole üldsusele kättesaadavad, kuid taotluse korral tehakse need teadlastele analüüsimiseks kättesaadavaks.

**36** Hoolimata pikaajalisest õiguslikust nõudest on andmete võrreldavuse probleemid endiselt lahendamata. See kehtib eelkõige vigastuste kohta käivate andmete kohta, mille puhul iga liikmesriik võtab vigastuse raskusastme kindlaksmääramiseks vastu oma kriteeriumid. Enamik liikmesriike nõuab, et vigastuse peab raskeks liigitama õnnetusele reageerinud politsei, teistes aga toimub raskeks vigastuseks liigitamine haiglas.

**Tabelis 2** on esitatud erinevad raskete vigastuste kindlakstegemise kriteeriumid, mida kasutati auditi ajal külastatud neljas liikmesriigis.

**Tabel 2. Raskeks vigastuseks liigitamise kriteeriumid neljas külastatud liikmesriigis**

Liikmesriik	Raskeks vigastuseks liigitamise kriteeriumid
Hispaania	Vigastatud isikud olid vähemalt 24 tunniks haiglaravil või vigastus liigitati raskeks haiglas
Leedu	Vigastatud isikud vajasisid haiglaravi ja haigla registreeris nende vigastused tõsise tervisekahjustusena
Rumeenia	Vigastuse liigitab haigla
Slovakkia	Vigastuse liik on kantud seadusega kehtestatud vigastuste loetellu

Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

**37** Võrreldavuse parandamiseks leppisid ELi transpordiministrid 2017. aastal kokku jätkata tööd selle nimel, et kasutada ühist vigastuste määratlust, mis põhineb MAIS3+ traumaskaalal. Tegemist on rahvusvahelise klassifikatsioonüsteemiga, mis põhineb haiglaandmetel. 2023. aastaks kogusid MAIS3+ liigitust kasutades andmeid ainult 19 liikmesriiki. Lisaks ei olnud MAIS3+ hinnangute saamiseks kasutatud meetodid liikmesriikide vahel ühtlustatud. Komisjon uuris suundumusi nende riikide puhul, kes kogusid andmeid mõlema meetodika alusel, ning leidis, et võrreldes ühtlustatud meetodikaga esitati riiklike meetodikate puhul raskete vigastuste arv kas tegelikult suuremana või väiksemana<sup>10</sup>. See tähendab, et komisjonil ei ole võimalik saada täpset ülevaadet rasketest vigastustest ELi tasandil ega kavandada sihipäraseid meetmeid nende arvu vähendamiseks.

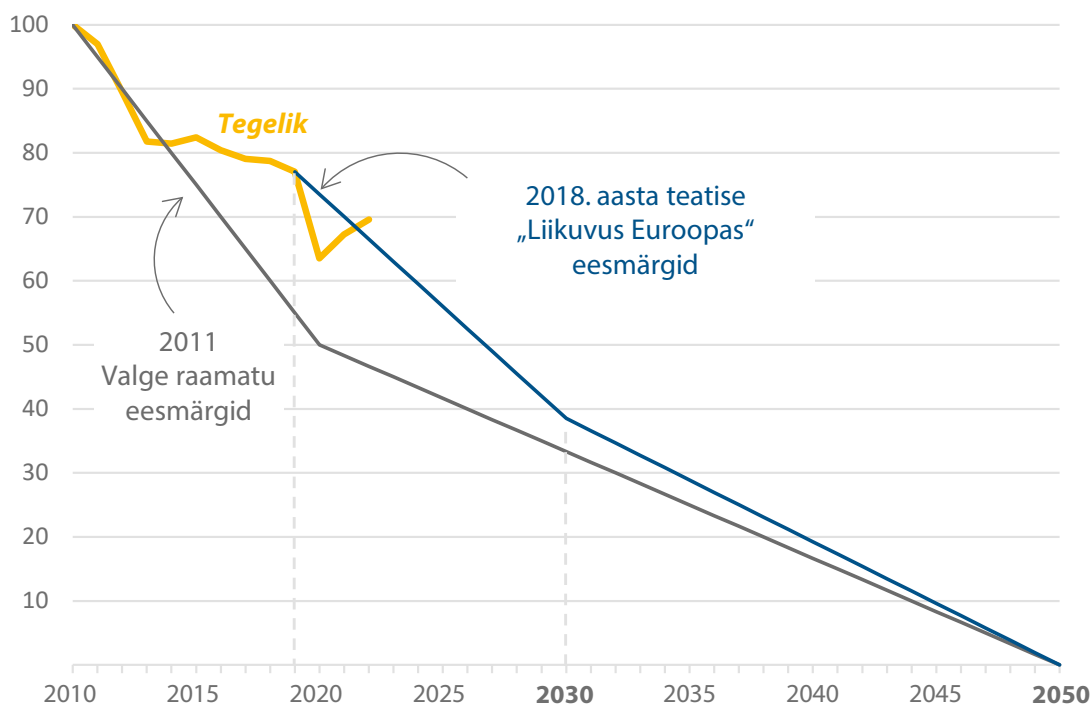
### **ELi edusammud on 2030. ja 2050. aasta eesmärkide saavutamiseks liiga aeglased**

**38** Aastatel 2010–2020 vähenes liiklussurmade arv ELis 36%, mis on märksa vähem kui komisjoni 2011. aasta [valges raamatus](#) seatud 50% eesmärk. 2022. aastal koguni suurenes liiklussurmade arv eelmise aastaga võrreldes 4% (vt [joonis 7](#)).

---

<sup>10</sup> *Serious injuries*, Euroopa Komisjon, 2023.

**Joonis 7. ELi liiklussurmade arvu vähenemine protsentides alates 2010. aastast, võrreldes 2020., 2030. ja 2050. aastaks seatud eesmärkidega**



Märkus: liiklussurmade arvu vähenemine 2020. aastal on peamiselt tingitud COVID-19 mõjust liiklusele.

Allikas: Euroopa Kontrollikoda Euroopa Komisjoni andmete põhjal.

**39** Praeguse tempo juures ja ilma täiendavate jõupingutusteta ei suuda EL ja liikmesriigid tõenäoliselt saavutada 2030. aasta vahe-eesmärki, mis seab kahtluse alla ka 2050. aasta eesmärgi saavutamise suutlikkuse. Liiklussurmade arv väheneks 2030. aastaks vaid veerandi, mitte poole võrra (võrreldes 2019. aasta väärtustega, mis on komisjoni valitud võrdlusalus edusammude mõõtmiseks). Vahe-eesmärgi saavutamiseks on vaja vähendada surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arvu ELis keskmiselt 4,6%. Seevastu viimase viie aasta jooksul täheldatud keskmine aastane vähenemine oli vaid 2,5%.

**40** Raskete vigastustega seotud eesmärki näib samuti olevat raske saavutada. Madalmaades tehtud analüüsis<sup>11</sup> jõuti järeldusele, et 2030. aasta liiklussurmadega seotud eesmärki on võimalik saavutada, kui kasutada spetsiifilist kombinatsiooni meetmetest, mis käsitlevad sõidukite kiirusepiiranguid linnapiirkondades ja ohutut jalgrattataristut. Raskete vigastuste sihtmärk ei oleks siiski veel saavutatav, isegi parima stsenaariumi korral.

**41** Nende eesmärkide saavutamine võib muutuda keerulisemaks, kuna juba niigi hea tulemuslikkuse taseme puhul on märkimisväärseid edusamme üha raskem saavutada. Näiteks aastatel 2010–2022 oli liiklussurmade vähendamisel kõige edukam liikmesriik Leedu (– 60%), kes oli hukkunute osakaalult 2010. aastal seitsmendal kohal, samas kui Madalmaad olid küll hukkunute osakaalult 2010. aastal tagantpoolt kolmandal kohal, aga tegelikult suurenes seal liiklussurmade osakaal 22%.

### **ELi meetmed teede kasutamise, sõidukite ja taristu sammaste raames ei hõlma kõiki riskivaldkondi ning ei ole omavahel piisavalt integreeritud**

**42** Turvalise süsteemi põhimõtte kohaselt peaks iga samm sisaldama meetmeid, mis hõlmavad kõiki asjakohaseid riskivaldkondi (nt õigusaktid või soovitusel liikluseeskirjade rikkumise ja nõuete täitmise tagamise kohta, sõidukite turvaelemendid ning taristu (sealhulgas jalakäijate ja jalgratturite) kvaliteedinõuded. Selleks et tõhusalt liiklusohutust edendada, tuleks eri sammaste meetmed integreerida, nii et need üksteist täiendaksid.

**43** Seetõttu uurisime komisjoni turvalise süsteemi põhimõtte sambaid, mis käsitlevad teedekasutust, sõidukeid ja taristut, et hinnata kahte elementi, mis on 2030. ja 2050. aasta liiklusohutuse eesmärkide saavutamisel keskse tähtsusega: nende aluseks olevate meetmete asjakohasus ja eri sammaste vahelise integratsiooni tase.

---

<sup>11</sup> Dr. S. de Craen et al, [Halve road casualties in 2030? Calculation of additional measures](#), Ministry of Infrastructure and Water Management, 2022.

## ELi tasandil ei käsitleta kõiki õnnetuste peamised põhjuseid ning lisaks on komisjoni järelevalve liikmesriikide jõustamisstrateegiatega üle piiratud

**44** Liiklejate käitumine on liiklusohutuse oluline osa. Seda mõjutavad muu hulgas liikluseeskirjade sätted ja liikmesriikides liikluseeskirjade rikkujate suhtes kohaldatavate karistuste rakendamise määr. Mõlema aspekti kavandamise ja rakendamise eest vastutavad täielikult liikmesriigid.

**45** Analüüsisime kohaldatavaid õigusakte ja jõustamisstrateegiaid liiklussurmade neljast peamisest põhjusest kahe puhul: alkoholi tarbimine ja kiiruse ületamine (teised kaks põhjust on kinnitamata turvavööd ja juhi tähelepanu hajumine, vt punkt **07**).

**46** Üldiselt suureneb liiklusõnnetuse oht märkimisväärselt, kui sõidukit juhitakse alkoholi mõju all. Komisjoni tellimisel tehtud uuringus jõuti järeldusele, et alkoholist põhjustatud surmajuhtumid võivad moodustada 20–28% kõigist liiklussurmatest ELis. Siiski puudub ühtlustatud ELi metoodika liiklussurmade liigitamiseks alkoholist põhjustatud liiklussurmadeks ning liikmesriigid, kes neid andmeid esitavad, teevad seda oma riikliku metoodika alusel<sup>12</sup>.

**47** Uuringud on näidanud, et madalamat alkoholisalduse piirmäära veres seostatakse alkoholist tingitud liiklussurmade arvu vähenemisega<sup>13</sup>. 2001. aastal soovitas komisjon liikmesriikidel kehtestada vere alkoholisalduse piirmääraks 0,5 mg/ml kõigi sõidukijuhtide puhul ning madalama piirmäära 0,2 mg/ml teatavate liiklejate kategooriate puhul (nagu kogenematud juhid või suurte sõidukite juhid). 2023. aasta oktoobri seisuga ei ole komisjon aga esitanud ühtegi soovitusi muude ainete õiguslike piirmäärade kohta.

**48** Kõik liikmesriigid, välja arvatud Malta, on vastu võtnud õigusaktid, millega kehtestatakse vere alkoholisalduse piirmäär, mis on kooskõlas komisjoni soovitusel. 27 liikmesriigist neli on kehtestanud nulltolerantsi kõigi sõidukijuhtide jaoks<sup>14</sup>.

---

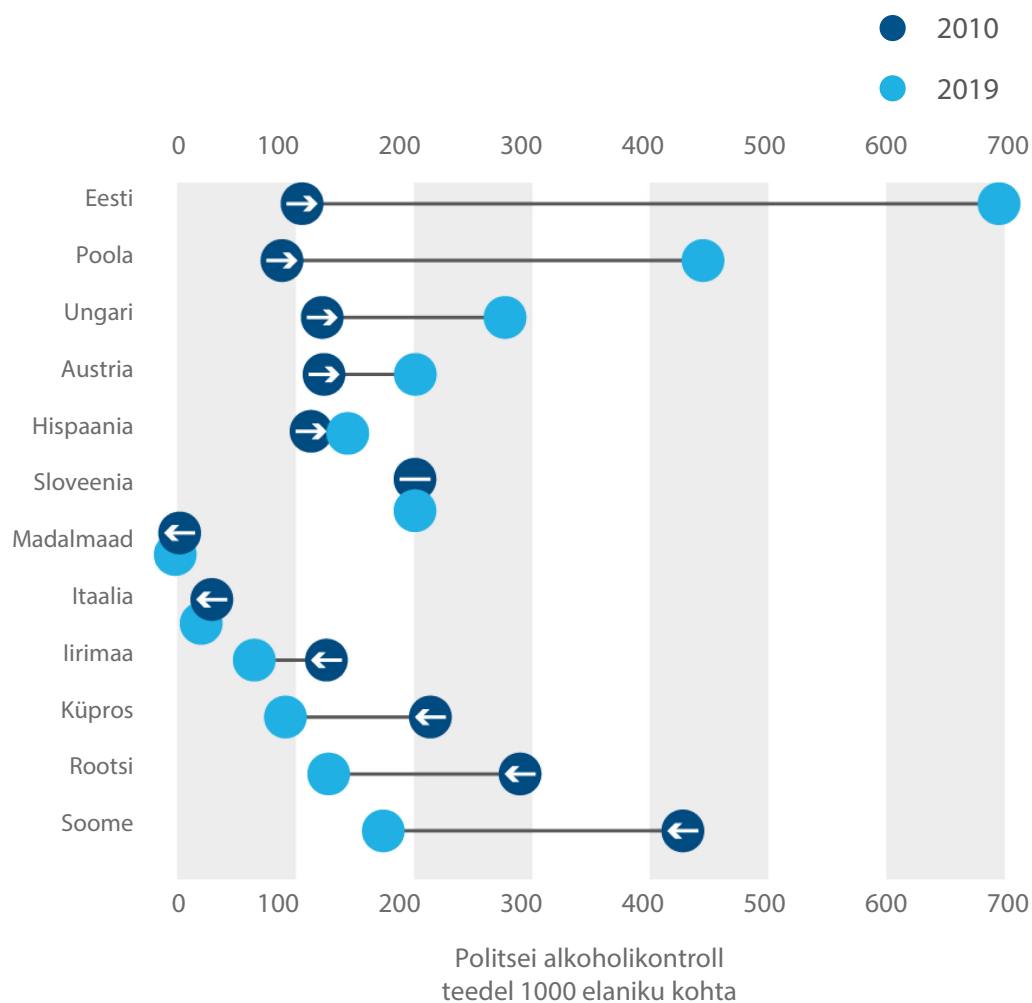
<sup>12</sup> Ecorys, *Prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*, 2014.

<sup>13</sup> Ecorys ja ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

<sup>14</sup> Euroopa Komisjon, *2022 Statistical pocketbook*.

**49** Viimase uuringu põhjal<sup>15</sup> esitasid 2019. aastal vaid 12 liikmesriiki statistikat oma jõustamismeetmete kohta. Kui vaadelda politsei poolt 1000 elaniku kohta tehtud joobekontrollide arvu, olid riikide vahel märkimisväärsed erinevused (vt [joonis 8](#)).

### Joonis 8. Muutused maanteeäärsetes politsei poolt tehtud joobekontrollide arvus (2019 vs. 2010)



Allikas: Euroopa Kontrollikoda Ecoryse uuringu põhjal.

<sup>15</sup> Ecorys ja ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

**50** Veel üks liiklusõnnetuste puhul oluline tegur on kiirus, mis mõjutab nii õnnetuste ohtu kui ka nende tõsidust. Uuringute kohaselt on 30% kõigist surmaga lõppenud õnnetustest otseselt tingitud ülemäärasest või sobimatust kiirusest<sup>16</sup>. Ühe uuringu kohaselt säästaks keskmise sõidukiiruse vähendamine 1 km/h võrra kõigil ELi teedel üle 2000 inimelu aastas<sup>17</sup>.

**51** Peale selle on kiiruse mõju eriti märkimisväärne nende surmaga lõppevate õnnetuste puhul, mis juhtuvad vähekaitstud liiklejatega. Kui jalakäija hukkamise tõenäosus alla 30 km/h liikuva sõidukiga toimunud õnnetuses on väiksem kui 10%, on kiirusel üle 55 km/h surm peaaegu vältimatu<sup>18</sup>.

**52** 2022. aastal avaldas komisjon teatise, milles soovitas liikmesriikidel vähendada liikluskiirusi, kuigi selle teatise peamine eesmärk oli säästa energiat. Komisjon ei ole aga veel esitanud liikmesriikidele ühtegi soovitusi turvaliste kiirusepiirangute kohta, kuigi Euroopa Parlament oli **palunud** komisjonil seda teha 2021. aastal.

**53** Liikmesriigid kehtestavad kiirusepiirangud oma teedevõrgu igale osale. Enamiku riiklike kiirusepiirangute puhul on lubatud kiirus aga suurem kui rahvusvahelises uuringus soovitatud<sup>19</sup>. See kehtib eelkõige hoonestatud alade kohta, kus liiguvad nii vähekaitstud liiklejad kui mootorsõidukid. Sellistel aladel on soovitatav kiirusepiirang 30–40 km/h (vt **VI lisa**).

**54** Vaatamata kiirusepiirangutele on neist kinni pidamist kontrollivates liikmesriikides täheldatud, et suur osa sõidukitest ületab kiirust igat liiki teedel (35–75% sõidukitest linnateedel, 9–63% maapiirkondade teedel ja 23–59% kiirteedel). Lisaks sellele on kiirusepiirangute kehtestamise meetodid ja tasemed liikmesriigiti väga erinevad. Näiteks uusima kättesaadava uuringu<sup>20</sup> kohaselt ulatus automaatsete kiiruskaamerate (mida komisjon soovitas kasutada kiiruseületamiste seireks) abil avastatud rikkumiste määr 2017. aastal 0%-st Rumeenias 99,9%-ni Maltal.

---

<sup>16</sup> *Road safety thematic report - Speeding*, Euroopa Komisjon, 2021.

<sup>17</sup> Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu, „*Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*“, 2019.

<sup>18</sup> Monash University Accident Research Centre, *Older vulnerable road users*, 2004.

<sup>19</sup> Rahvusvaheline liiklusohutuse andme- ja analüüsirühm (ITF – OECD), *Speed and crash risk*, 2018.

<sup>20</sup> Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu, „*Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*“, 2019.

**55** Komisjoni roll täitmise tagamise riiklike lähenemisviiside järelevalves on piiratud, kuna see põhineb direktiivil, milles käsitletakse ainult teatavaid piiriüleseid rikkumisi, ja 2004. aasta mittesiduval soovitusel. Nagu on nõutud piiriülese nõuete täitmise tagamise direktiivis, annab komisjon riiklike liikluseeskirjade kohta aru avalikult kättesaadaval veebisaidil, kus võetakse kokku sõidukijuhtide ja teiste liiklejate peamised kohustused. Komisjon ei saanud siiski korrapäraselt jälgida 2004. aasta soovitusel täitmist, nagu ta oli algselt kavandatud. See tulenes peamiselt liikmesriikide aruandluskohustuse vabatahtlikust iseloomust. 2012. aastal algatas komisjon liikmesriikide riiklike jõustamiskavade analüüsi. Kuna analüüs näitas, et kõigil liikmesriikidel ei olnud liiklusohutuse strateegiates konkreetset jõustamiskava, ei esitanud komisjon ühtegi aruannet.

**56** 2023. aasta märtsis tegi komisjon ettepaneku uue liiklusohutuspaketi kohta, mis sisaldas mitut algatust liiklusalaste õigusaktide tugevdamiseks ja nende täitmise tagamiseks. Pakett, mida kaasseadusandjad praegu arutavad, koosneb kolmest õigusaktist:

- läbivaadatud juhilubade **direktiiv**, kuhu soovitakse lisada uutele juhtidele vähemalt kaheaastane katseaeg ja alkoholijoobes sõidukijuhtimise nulltolerants;
- uus **direktiiv**, mis võimaldab liikluseeskirja tõsise rikkumise korral kehtestada juhile juhtimiskeelu kogu ELis;
- läbivaadatud **direktiiv** piiriülese nõuete täitmise kohta, et parandada karistuste täitmisele pööramist välismaal toime pandud liiklusohutusega seotud rikkumiste eest.

**ELi tasandil on olemas sõidukite standardne raamistik, kuid selle mõju piirab vananev autopark**

**57** Peamine õigusakt, millega kehtestatakse ELis uute sõidukite minimaalsed ohutusnõuded, on **üldise ohutuse määrus**, mis vaadati viimati läbi 2019. aastal. Kuna tegemist on ELi määrusega, on see otseselt täitmisele pööratav kõigis liikmesriikides, ilma et oleks vaja kasutada riiklike õigusakte. Selline lähenemisviis toob kaasa ühtlustamise kõrge taseme.

**58** Üldise ohutuse määruses liigitatakse nõuded vastavalt sõidukitüübile ja kehtestatakse erinevad tähtajad sõltuvalt sellest, kas tegemist on uue mudeliga või olemasoleva mudeli uue sõidukiga (uute sõidukite suhtes kohaldatavate nõuete näited on esitatud [joonisel 9](#)). Lisaks võimaldavad üldise ohutuse määruse sätted komisjonil võtta vastu teiseseid õigusakte ja muuta nõuete loetelu, et arvestada tehnilist ja regulatiivset arengut.

### Joonis 9. Näited uutele sõidukitele esitatavatest üldise ohutuse määruses sätestatud kohustuslikest nõuetest

Sümbol armatuuril	Funktsiooni liik	Kohustuslik kuupäev uute autode jaoks
	Sõidurajal püsimise abivahend	07.07.2024
	Autonoomne hädapidurdus sõidukite puhul	07.07.2024
	Autonoomne hädapidurdus jalakäijate ja jalgratturite puhul	07.01.2026

Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

**59** Komisjon määras need nõuded kindlaks, lähtudes nende eeldatavast tõhususest liiklussurmade ja raskete vigastuste vähendamisel. Komisjoni uuringus<sup>21</sup> hinnati, et kui 2025. aasta septembriks tehtaks kohustuslikuks kõik kavandatud sõidukite ohutusmeetmed, oleks aastatel 2022–2037 võimalik vältida peaaegu 25 000 liiklussurma kõigis sõidukikategoriates. Vastu võetud üldise ohutuse määruses võeti enamikku nõudeid arvesse ja need plaaniti vastu võtta aastatel 2022–2026.

<sup>21</sup> TRL Ltd., *Cost-effectiveness analysis of policy options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures*, 2018.

**60** Üldise ohutuse määruses sätestatud nõuded kujutavad endast minimaalseid ohutusstandardeid, millele peavad vastama kõik ELis müüdavad uued sõidukid. See on eriti oluline odavamate mudelite puhul, kuna kõrgtehnoloogilised sõidukid ületavad üldise ohutuse määruse standardeid, nagu näitavad Euro NCAPi (uute autode hindamise programm) tehtud ohutuskatsete tulemused<sup>22</sup>.

**61** Kuigi enamiku uute sõidukite suhtes kohaldatakse üldise ohutuse määruse nõudeid, võib teatavatele sõidukitele anda tüübikinnituse ka [üksiksõiduki tüübikinnitusmenetluse](#) alusel, mis hõlmab vähem ohutusnõudeid. Sidusrühmad väljendasid hiljuti muret<sup>23</sup>, et selle sätte tõttu imporditakse rohkem maastureid, mis on eriti ohtlikud vähekaitstud liiklejatele.

**62** Lisaks kohaldatakse üldise ohutuse määruse nõudeid üksnes uute autode suhtes. Liikmesriikide autopargid vananevad ja ELis on sõiduki keskmine vanus 12 aastat (vt [joonis 10](#)). See tähendab auto keskmise vanuse tõusu rohkem kui 40% võrreldes 2010. aastaga<sup>24</sup>. Seetõttu kulub aega, kuni üldise ohutuse määruse ja sõidukite uute turvaseadmete mõju hakkab ilmnema. Kuigi komisjon kavatses 2018. aastal julgustada liikmesriike edendama sõidukite uuendamist, et seeläbi liiklusohutust suurendada, ei leidnud me külastatud liikmesriikides sellist toetuskava. Toetuskavad on aga olemas muudel eesmärkidel (näiteks sõidukite parem keskkonnatoime), mis võib autopargi uuendamise kaudu parandada ka liiklusohutust.

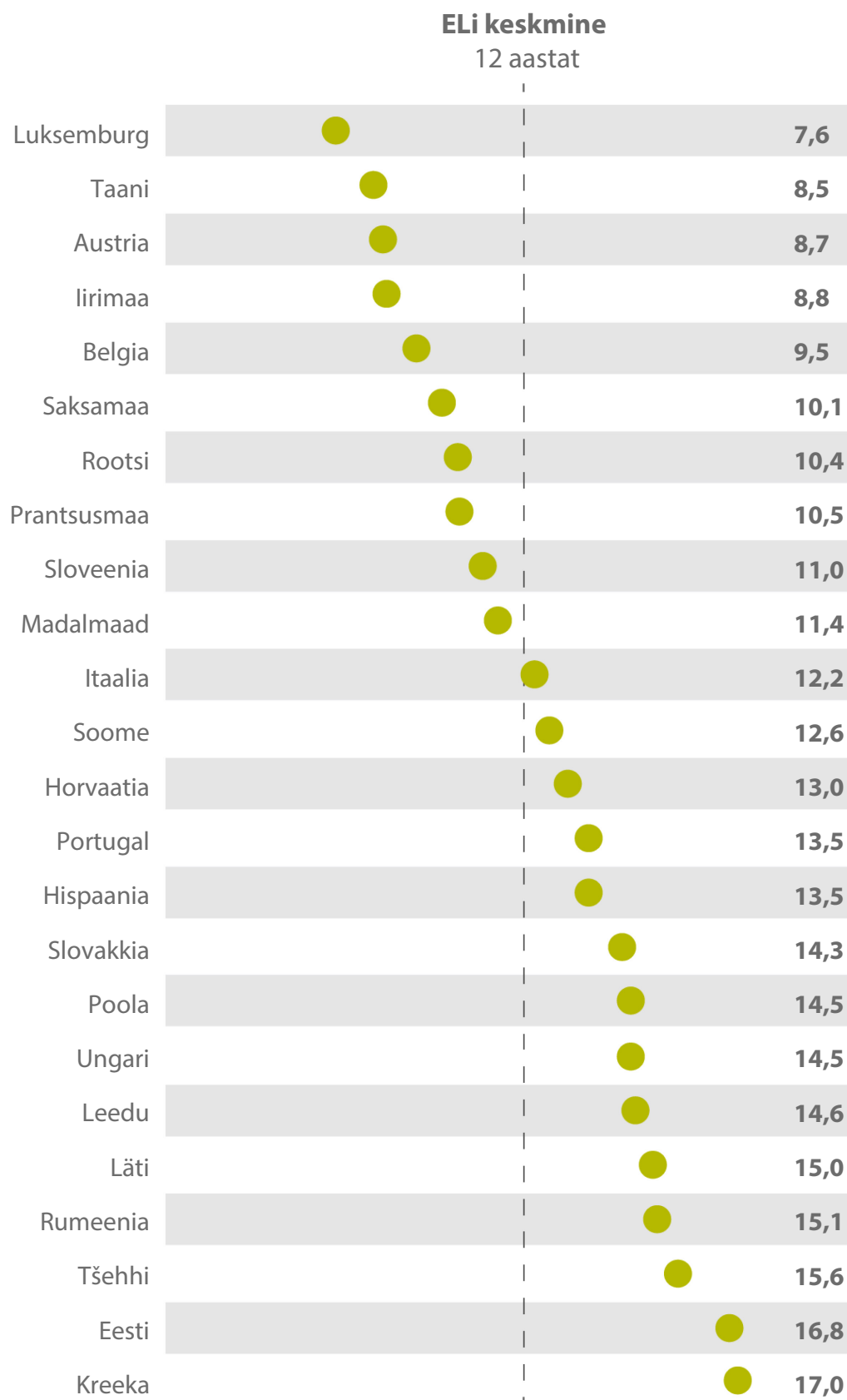
---

<sup>22</sup> Euro NCAP, [Year in Numbers](#), 2022.

<sup>23</sup> BEUC, ECF, ETSC, Eurocities, International Federation of Pedestrians, Polis, Transport & Environment, [Letter to Thierry Breton, Commissioner for the Internal Market](#), 2023.

<sup>24</sup> SWD(2012) 206.

**Joonis 10. Liikmesriikide autopargi keskmine vanus aastates**



*Märkus:* Bulgaaria, Küprose ja Malta kohta andmed puuduvad.

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda [Euroopa Autotootjate Ühenduse \(ACEA\) 2021. aasta andmete põhjal](#).

**63** Lisaks on oluline, et sõidukid säilitaksid minimaalsed ohutusstandardid isegi aastaid pärast nende esmast registreerimist. See on eriti oluline seoses Euroopa vananeva autopargiga. Selleks peavad liikmesriigid tagama, et nende territooriumil registreeritud sõidukeid kontrollitakse korrapäraselt.

**64** ELi [direktiivis](#) on sätestatud tehnoülevaatuse miinimumsagedus sõltuvalt sõiduki tüübist ja kasutusest (nt neli aastat pärast esmakordset registreerimist ja seejärel iga kahe aasta tagant autode puhul, mis ei ole taksod ega kiirabiautod). Nendes piirides on liikmesriikidel vabadus otsustada oma eelistatud tehnoülevaatuskavade üle. Kui mõned liikmesriigid valisid miinimumsageduse, siis teistes võeti kasutusele lisakontrollid. Selle tulemusena on sõiduki liiklusohutusnäitajate hindamise [sagedus](#) liikmesriigiti väga erinev. Näiteks tuleb Horvaatias teha ülevaatus igaal aastal alates esimesest aastast, samas kui Itaalia nõuab ülevaatusi iga kahe aasta tagant alates neljandast aastast.

**Taristu ohutuse parandamise riiklikud lähenemisviisid on põhjalikkuse poolest erinevad ja ELi nõuded ei hõlma taristuid, kus on kõige rohkem liiklussurmasid**

**65** Liiklussurmade ja raskete vigastuste vähendamiseks võivad liikmesriigid võtta meetmeid ka oma teedevõrkude kavandamiseks ja hooldamiseks. Investeeringud peaksid olema suunatud nendele teelõikudele, kus õnnetuste arv on suurim ja kus on kõige suurem õnnetuste vähendamise potentsiaal<sup>25</sup> (st liiklusohutlikud kohad). Liikmesriikidel on aga liiklusohutlike kohtadega tegelemiseks erinevad määratlused ja menetlused (vt [2. selgitus](#)).

---

<sup>25</sup> Direktiivi (EL) 2019/1936 põhjendus 16.

## 2. selgitus

### Erinevad lähenemisviisid liiklusohlike kohtade ohutuks muutmisel liikmesriikides

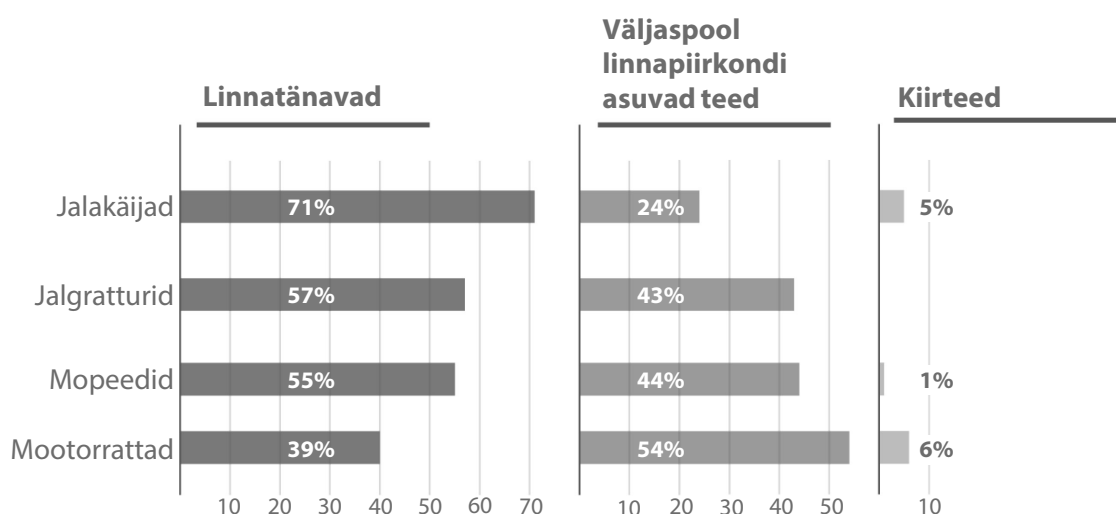
- Leedu õigusaktidega nõutakse lisaks standardsetele politseimenetlustele põhjalikku uurimist, et mõista iga surmaga lõppenud õnnetuse põhjust. Teedevõrgu lõigud, kus viimase nelja aasta jooksul on toimunud neli või enam liiklusõnnetust, on märgistatud liiklusohlike kohtadena ja need on kindlaks määratud avalikult kättesaadaval kaardil, mis sisaldab soovitusi sõidukijuhtidele. Lisaks analüüsitakse kõiki neid kohti, et teha kindlaks liiklusohutuse parandamiseks vajalikud meetmed. Seejärel on teedehaldajal aega üks aasta, et neid liiklusohutuse meetmeid rakendada. Leedu liiklusohutuse strateegia eesmärk on kõrvaldada 2030. aastaks kõik liiklusohlike kohad.
- Hispaanias kasutatakse suhteliselt suurema õnnetuste riskiga teelõikude kindlakstegemiseks kahte kriteeriumi. Esiteks, kui ohtlik on teelõik (võttes arvesse varasemate õnnetuste arvu, teelõigu pikkust ja keskmist liiklusmahtu eri aegadel). Teine on õnnetuste absoluutarv. Mõlemat parameetrit hinnatakse erinevate künniste alusel, mis määratakse kindlaks teekategooria ja liiklusmahu alusel.
- Slovakkia määratleb liiklusohlike kohti ühekilomeetriste lõikudena, kus eelmisel aastal registreeriti viis või enam liiklusõnnetust.
- 2008. aastal määratles Rumeenia liiklusohlike kohad teedevõrgu lõiguna, kus õnnetusjuhtumite arv oli keskmisest kõrgem. See määratlus tunnistati 2018. aastal kehtetuks ja auditi ajaks ei olnud veel välja töötatud ühtegi alternatiivset määratlust. Sellest ajast alates on Rumeenia käivitanud taaste- ja vastupidavusraha rahastatava projekti, et tegeleda liiklusohlike kohtadega, kasutades nende tuvastamiseks sihtotstarbelist määratlust.

**66** 2008. aastal kehtestati ELi [direktiiviga](#) maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta ühised menetlused, mida liikmesriigid peavad kohaldama oma teedevõrkude ohutuse parandamiseks. Pärast viimast [läbivaatamist](#) 2019. aastal nõutakse teetaristu ohutuse korraldamise direktiivis nüüd, et liikmesriigid viiksid läbi oma taristu projekteerimise eelhindamised ja auditid ning samuti hooldustöid vajavate omaduste või puuduste järelkontrollid. Teetaristu ohutuse korraldamise direktiivi kohaselt on sellised menetlused kohustuslikud projektide puhul, mis on seotud üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) teedega, riiklike kiirteedega, liikmesriigi kindlaks määratud põhimaanteedega ja ELi kaasrahastatud teetaristuga.

**67** Direktiivi nõudeid ei kohaldata aga i) linnapiirkondade ja jalgrattateede suhtes ega ii) kõrvalteede suhtes, mis ei ole saanud ELi rahalisi vahendeid. See piirab direktiivi mõju, kuna neid kahte liiki teetaristuid seostati 2020. aastal 93%-ga liiklussurmades, ning seega on need ELi liiklusohutuse eesmärkide saavutamisel keskse tähtsusega.

**68** **Linnapiirkondades** leidis tegelikult aset 40% kõigist liiklussurmades ja kõige suurem osa surmaga lõppenud liiklusõnnetusi kõigis vähekaitstud liiklejate kategooriates, välja arvatud mootorratturid (selles kategoorias on liiklusõnnetused väljaspool linnapiirkondi asuvatel teedel kõige sagedasemad, vt [joonis 11](#)).

**Joonis 11. Vähekaitstud liiklejate surmaga lõppenud liiklusõnnetused ELi teeliikide kaupa (2020)**



*Märkus:* ümardamise tõttu võib liitmisel saadav summa joonisel esitatust erineda.

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda Euroopa Komisjoni andmete põhjal.

**69** Alates 2013. aastast on komisjon julgustanud linnu välja töötama säästva linnalise liikumiskeskonna kavasad, milles tuleks keskenduda ka liiklusohutusele. Linnadel ei ole siiski veel kohustust lisada oma säästva linnalise liikumiskeskonna kavadesse liiklusohutusega seotud seisukohti ega isegi neid kavasad üldse koostada.

**70** Kaasseadusandjad arutavad praegu komisjoni 2021. aasta [ettepanekut](#) TEN-T määruse läbivaatamise kohta. Sellega kehtestatakse liikmesriikidele uus nõue tagada, et enamikus suuremates ELi linnades võetakse 2025. aastaks vastu säästva linnalise liikumiskeskonna kavad, ning koguda ja esitada komisjonile andmed õnnetuste ja raskete vigastuste kohta linnade tasandil. Need säästva linnalise liikumiskeskonna kavad peavad sisaldama meetmeid liiklusohutuse parandamiseks, eelkõige vähekaitstud liiklejate jaoks, ning õnnetuste ja vigastuste vähendamise seotud eesmärgi, sihte ja näitajaid.

**71** 2020. aastal oli absoluutarvudes kõige rohkem liiklussurmasid **linnavälistel teedel** (9931 ehk 53%). Linnavälised teed võivad küll kuuluda teetaristu ohutuse korraldamise direktiivi kohaldamisalasse, kui liikmesriigid liigitavad need põhimaanteedeks või saavad ELi rahalisi vahendeid, aga komisjonil ei olnud ülevaadet selle direktiiviga hõlmatud riiklike teedevõrkude ulatusest. Kuigi teetaristu ohutuse korraldamise direktiiviga kohustati liikmesriike komisjonile teatama, millised võrgulõigud on 2021. aastaks määratletud esmatähtsate lõikudena, tegid seda tegelikult vähem kui pooled liikmesriikidest.

**72** Lisaks ei täpsustata teetaristu ohutuse korraldamise direktiivis minimaalseid ohutusnõudeid iga taristuliigi jaoks. Kiirteede projekteerimine on küll kogu ELis suures osas standarditud, aga muude teede ja linnapiirkondade standardid varieeruvad. Komisjon on käivitanud algatuse, mille eesmärk on anda ekspertidele suuniseid maanteetaristu projekteerimisstandardite kohta ohutuse seisukohast.

**73** Lisaks peavad liikmesriigid läbi viima kogu teedevõrku hõlmava liiklusohutuse hindamise direktiiviga hõlmatud valdkondades. Sellised hindamised tuleb esimest korda teha 2024. aasta lõpuks ja seejärel vähemalt iga viie aasta järel. Sekkumisprioriteetide seadmiseks peaksid liikmesriigid seejärel liigitama oma teedevõrgu lõigud vastavalt nende ohutustasemele. Seejärel avaldab komisjon veebipõhise kaardi, kus on märgitud eri kategooriad.

**74** Vastavalt direktiivis nõutule ja pärast mitmeid prooviuuringuid esitas komisjon 2023. aastal [metoodika](#), mida liikmesriigid võivad kasutada kogu võrku hõlmavate liiklusohutuse hindamiste läbiviimisel. Metoodika koosneb kahest osast: esimene on reageeriv (põhineb varasemate õnnetuste statistikal) ja teine ennetav (sõltuvalt teelõigu ülesehitusest).

**75** Komisjoni metoodika põhineb aga erinevate riiklike künniste kasutamisel. Selle eesmärk on luua riiklikul tasandil võrdleva analüüsi vahend, et liikmesriigid saaksid keskenduda eelkõige kõige ohtlikumatele teelõikudele. Auditi käigus täheldasime siiski, et neljast külastatud liikmesriigist kolm kalduvad komisjoni standardmetoodikast kõrvale.

### Uued väljakutsed nõuavad komisjoni liiklusohutusmeetmete edasist integreerimist

**76** Selleks et turvalise süsteemi põhimõtte toimiks tõhusalt, peaksid selle eri komponentide meetmed olema omavahel tihedalt seotud<sup>26</sup>. Näiteks sõidukite täiustatud turvaseadmed vajavad nõuetekohaseks toimimiseks asjakohast teemärgistust ja tähiseid ning selgeid liikluseeskirju selle kohta, kuidas vähekaitstud liiklejate suhtes toimida.

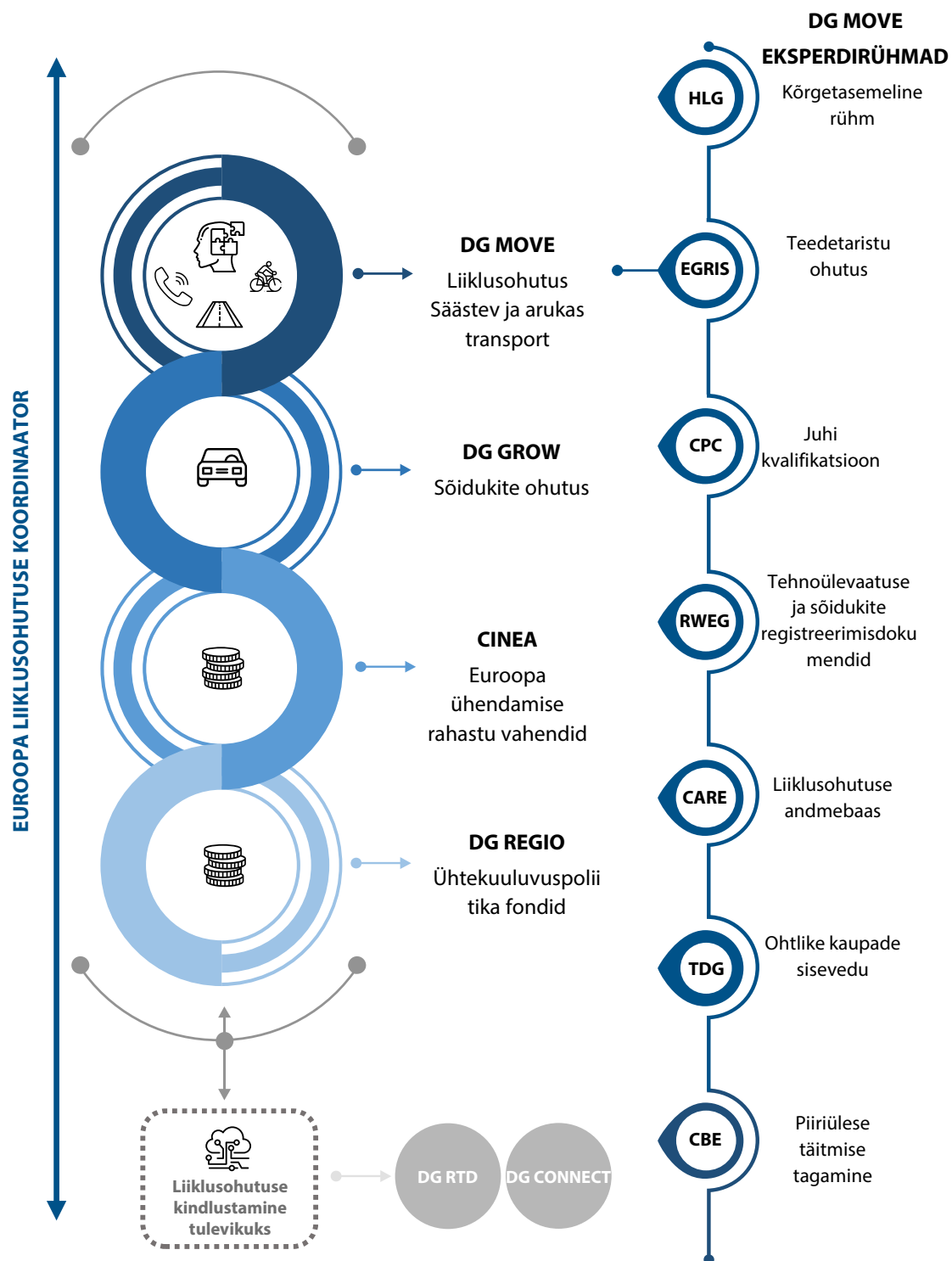
**77** Kuigi suurema osa komisjoni liiklusohutusalase tegevuse eest vastutab DG MOVE, jagavad mitmed peadirektoraadid vastutust turvalise süsteemi põhimõttele vastavate meetmete eest. Ka muud eksperdirühmad ja organid toetavad komisjoni ELi liiklusohutuspoliitika edendamisel (vt [joonis 12](#)). Näiteks abistavad komisjoni:

- o liikmesriikide esindajatest koosnev kõrgetasemeline liiklusohutuse töörühm, kus arutatakse ELi ja liikmesriikide liiklusohutuse küsimusi. 2018. aastal laiendas komisjon kõrgetasemelise töörühma volitusi, et hõlmata strateegilisi nõuandeid ja arvamuste vahetust sidusrühmadega;
- o Euroopa liiklusohutuse koordinaator, kes on komisjoni kõrgem ametnik, kelle ülesanne on suhelda liikmesriikidega ja jagada häid tavasid.

---

<sup>26</sup> ITF - OECD, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

Joonis 12. Liiklusohutusega seotud komisjoni asutused



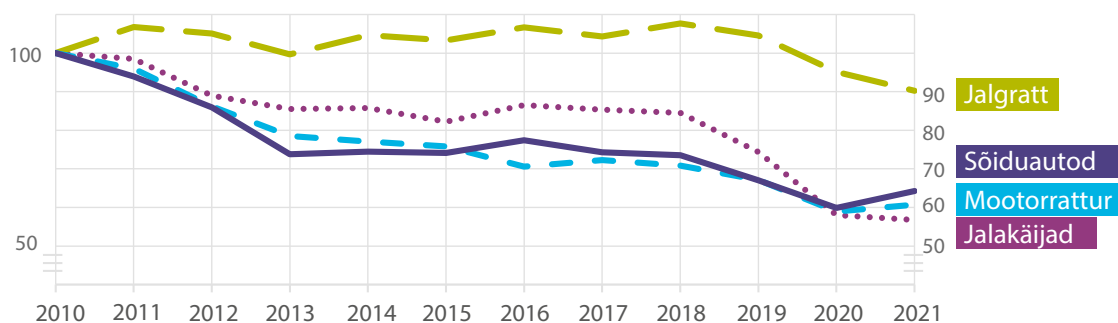
Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

**78** 2021. aastal kutsus Euroopa Parlament komisjoni üles kaaluma liiklusohutuse eest vastutava tsentraliseeritud ameti loomist, sarnaselt juba olemasolevale raudtee-, mere- ja õhustranspordi valdkonna ametile. Komisjon algatas 2023. aastal võimalike stsenaariumide analüüsimiseks teostatavasuuringu, mis plaaniti avaldada 2024. aasta alguses. Mitmed küsitletud sidusrühmad väljendasid samuti seisukohta, et komisjoni tegevus ei ole turvalise süsteemi põhimõtte eri sammaste vahel kooskõlastatud ning et liiklusohutust ei ole komisjoni poliitikasse veel integreeritud.

**79** Tulevased liiklusohutusega seotud probleemid, nagu uued liikuvuse vormid linnapiirkondades ja isejuhtivate sõidukite olemasolu, nõuavad tõenäoliselt komisjoni eri meetmete edasist integreerimist ja koordineerimist. 2020. aastal leidis peaaegu pool liiklussurmades aset linnapiirkondades (vt punkt 68), ja vähekaitsitud liiklejate puhul veelgi enam. Liiklusohutus linnapiirkondades ei ole aga DG MOVE'i liiklusohutuse üksuse ülesanne, vaid linnapiirkondades liikuvuse eest vastutava eraldi üksuse oma, mis ei keskendu üksnes liiklusohutusele. Ka isejuhtivate sõidukite liiklusohutusega seotud küsimustega tegelevad mitu komisjoni peadirektoraati.

**80** EL kutsub üles pöörama suuremat tähelepanu **aktiivsele liikuvusele**, nagu kõndimine või jalgrattasõit, eriti **linnapiirkondades**. Kuigi jalakäijate liiklussurmade arv linnapiirkondades vähenes aastatel 2010–2021, nagu ka autosõitjate puhul, vähenes jalgratturite liiklussurmade arv oluliselt vähem (vt *joonis 13*). Lisaks sellele suurenes teatavates liikmesriikides aastatel 2010–2021 linnapiirkondades hukkunud jalgratturite arv. Näiteks Austrias suurenes jalgratturite liiklussurmade arv linnapiirkondades sel perioodil 68%.

**Joonis 13. Linnapiirkondade liiklussurmade arv liiklejate liikide kaupa (2010–2021)**



Allikas: Euroopa Kontrollikoda Euroopa Komisjoni andmete põhjal.

**81** Ka isiklikud liikumisvahendid, näiteks elektritõukerattad, suurendavad liiklusohutusega seotud probleeme linnapiirkondades. Komisjon ei ole veel selles valdkonnas suuniseid välja andnud ja liikmesriikide reguleerimisviisid on erinevad (vt [VII lisa](#)).

**82** **Automatiseeritud ja isejuhtivad sõidukid** võivad liiklusohutust edendada, kuna uuringute kohaselt oleks automatiseeritud juhtimissüsteemide kasutuselevõtmisega võimalik ära hoida kuni 22% liiklussurmades ja rasketest vigastustest<sup>27</sup>. Kuigi komisjoni esimene [strateegia](#) selles valdkonnas pärineb 2018. aastast, on riiklikud eeskirjad isejuhtivate sõidukite kasutamise kohta avalikel teedel endiselt väga erinevad. Näiteks on Saksamaal alates 2022. aastast lubatud täielikult automatiseeritud ilma juhita sõidukid, samas kui teised liikmesriigid ei ole veel õigusraamistikku välja töötanud.

## **ELi liiklusohutuse eesmärkide saavutamine ei olnud projektide valimise ja järelevalve näitajate põhikriteerium**

**83** ELi rahalisi vahendeid tuleks eraldada projektidele, mis aitavad kõige paremini kaasa ELi prioriteetide ja eesmärkide saavutamisele. Euroopa Parlament kutsus samuti liikmesriike ja komisjoni üles seadma prioriteediks investeeringud, mis toovad liiklusohutusele kõige suuremat kasu, ning keskenduma teelõikudele, kus on kõige rohkem õnnetusi<sup>28</sup>.

**84** Meie valimisse kuulunud projektide puhul uurisime, kas liiklusohutust kasutati valikukriteeriumina tõhusalt. Uurisime ka nende projektide nõudeid, et hinnata nende panust liiklusohutusse ja jälgida tulemusi.

---

<sup>27</sup> Transport Research Foundation, *Automated Driving Systems*, 2017.

<sup>28</sup> Soovitused edasisteks sammudeks liiklussurmade nulltaseme suunas, Euroopa Parlament, 2021.

## Liiklusohutus ei olnud liiklusohutuse eesmärkidega taristuprojektide valimisel põhikriteerium

**85** Perioodil 2014–2020 toetati ERFist/Ühtekuuluvusfondist ja Euroopa ühendamise rahastust liiklusohutust peamiselt taristuprojektide, nagu uued või ajakohastatud teed, jalgrattateed ning ohutud ja turvalised parkimisalad, rahastamise kaudu.

Projektitaotlejad esitasid oma ELi kaasrahastamise taotlused avaldatud konkursikutsete raames, mille korraldasid kas korraldusasutused (jagatud eelarve täitmise alla kuuluvate projektide puhul) või CINEA (Euroopa ühendamise rahastu puhul). Need projektikonkursid pidid vastama prioriteetidele ja nõuetele, mis olid eelnevalt sätestatud kas asjaomastes ühtekuuluvuspoliitika rakenduskavades või Euroopa ühendamise rahastu tööprogrammides.

**86** Analüüsisime rakenduskavasid ja nendega seotud projektikonkursse, mille raames kaasrahastati meie auditeeritud projekte. Kuigi kõiki projekte ei rahastatud liiklusohutusega seotud prioriteedi raames, oli kõigi projektide üheks eesmärgiks liiklusohutus. ERFist või Ühtekuuluvusfondist kaasrahastatud üheksast projektist rahastati ainult kahte liiklusohutusega seotud prioriteedi raames; ülejäänud projektid valiti välja prioriteetide raames, mille prioriteetideks olid parem juurdepääsetavus (neli projekti), keskkonnahoidlikum transport (kaks projekti) ja kodanikele pakutavad paremad digiteenused (üks projekt). Kolmest Euroopa ühendamise rahastu projektist ainult kaks said toetust liiklusohutusega seotud prioriteedi raames (ohutu ja turvaline taristu); üks projekt keskendus selle asemel TEN-T võrgu väljakujundamisele. Samamoodi oli nii Ühtekuuluvusfondist kui ka Euroopa ühendamise rahastust rahastatavate kiirteetööde peamine eesmärk kõrvaldada kitsaskohad TEN-T võrgus.

**87** Enamiku projektide puhul ei olnud komisjoni ja korraldusasutuste kasutatud valikukriteeriumid suunatud teedevõrgu nendele lõikudele, kus oli kõige rohkem õnnetusi või liiklussurmasid, isegi kui liiklusohutuse paranemine oli üks oodatud kasudest. Ainult kahe ERFi projekti puhul (Hispaanias) oli taotlustele lisatud üksikasjalik analüüs eelmistel aastatel toimunud õnnetuste arvu kohta, ning ühes kahest projektist analüüsiti ka teelõigu ohtlikkust. See teave ei olnud kättesaadav kõigi projektide kohta, kuna taotlustes seda ei nõutud. Korraldusasutustel ja komisjonil oleks olnud võimalik prioriseerida nende projektide kaasrahastamist, millel on suurim võimalik mõju liiklussurmade vähendamisele, kui seda seika oleks tulnud projektide valimisel arvesse võtta.

**88** Peale selle ei olnud projektidele seatud konkreetseid liiklusohutusega seotud kriteeriume. Iga projektiarendaja võis vabalt kasutada oma eelistatud teeprojekti, järgides kohaldatavaid riigisiseseid õigusakte ja standardeid ning vajaduse korral [tunnelite ohutusnõuete direktiivi](#) nõudeid. Võttes arvesse teestandardite märkimisväärset erinevust (vt punkt [72](#)) ja konkreetsete liiklusohutuse kriteeriumide puudumist valikuetapis, ei hõlmanud projektide valikuprotsess nende teede ja jalgrattateede kindlaksmääratud ohutustaseme saavutamist.

**89** ERFist ja Ühtekuuluvusfondist kaasrahastatavate projektide puhul vastutavad korraldusasutused iga rakenduskava ja projektikonkursi rahastamisprioriteetide kindlaksmääramise eest. Komisjonil on siiski võimalus anda tagasisidet nii partnerluslepingu ja rakenduskavade koostamise etapis, enne kui ta need heaks kiidab, kui ka kava rakendamise ajal. Leidsime, et komisjon oli teinud liiklusohutuse kohta märkusi nende partnerluslepingute ja rakenduskavade kohta, mis olid asjakohased meie kontrollitud projektides. Näiteks nõudis komisjon, et ühes Hispaania piirkonnas liiklusohutusele keskenduvaid projekte rakendataks liiklusohutuse programmi raames, et vältida ressursside killustumist. Seda soovitus võeti Hispaania piirkondliku rakenduskava lõppversioonis arvesse.

**90** 2021. aastal käivitas Euroopa ühendamise rahastu esimest korda projektikonkursid kahes liiklusohutusega seotud valdkonnas, mille raames saaks rahastada uuringuid ja töid. Nendes said osaleda siiski ainult Ühtekuuluvusfondist abi saamise tingimustele vastavad liikmesriigid. Tegevused, mida võiks nende teemade raames rahastada, hõlmavad liiklusohutuse teelõikude ajakohastamist ja/või muid meetmeid, mis on kindlaks määratud asjakohastes kogu võrku hõlmavates liiklusohutuse hindamistes (vt punkt [73](#)). Nende teemadega seoses kaasrahastati kokku 15 projekti ning ELi toetuse kogusumma oli 142,5 miljonit eurot.

**91** ELi kaasrahastatud taristu rakendamise ja hooldamise kvaliteedil võib olla märkimisväärne mõju liiklusohutusele (vt [3. selgitus](#)). ELi rahalistest vahenditest toetatakse aga ainult teetaristu ehitamist või ajakohastamist ning projektide elluviijatel ei ole kohustust teid hooldada, et tagada teatav liiklusohutuse tase. Täheldasime, et perioodil 2014–2020 juhtis komisjon tähelepanu vajadusele kohustada Hispaaniat tagama, et kaasrahastatud teetaristu hooldamiseks kasutataks riiklikke vahendeid.

### 3. selgitus

#### Näide projekti puuduliku hoolduse mõjust liiklusohutusele

Ühe ERFi kaasrahastatud projekti raames Hispaanias ajakohastati kohalikku teed ja rajati uus jalgrattatee. Kuna jalgrattatee kõrval kulgev tee ristub teiste teedega, hõlmas projekt vajalike teeäärsete märkide paigaldamist ning jalgratturite ja jalakäijate teeületuskohtade märgistamist põhiteest sobival kaugusel. Oma külastuse ajal täheldasime, et hoolduse puudumise tõttu oli algne teemärgistus peaaegu kadunud. Selle tulemusena ületas enamik jalgrattureid ja jalakäijaid teed teises kohas, kus neid oli juhtidel raskem märgata. See raskendab projekti algsete liiklusohutuse eesmärkide saavutamist.



*Märkus:* sinised jooned fotodel näitavad jalgratturite teeületuskoha algset asukohta.

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda.

#### ELi kaasrahastatud projektide puhul ei olnud vaja hinnata nende võimalikku mõju liiklusohutusele ega kehtestada seonduvaid tulemusnäitajaid

**92** Projekti elluviijad peaksid projektide kavandamisel kasutama võimalike tulemuste eelhindamist ja seejärel tegema projekti tulemuste järelhindamist, et teha kindlaks, kas kavandatud mõju on saavutatud. See tagaks, et ELi kaasrahastamine aitab tõhusalt kaasa ELi liiklusohutuse eesmärkide saavutamisele. Analüüsisime projektide rahastamistaotlusi, sealhulgas tõendavaid dokumente (nt kulude-tulude analüüs), et hinnata, kuidas kavandamise ja järelevalve raames võeti arvesse liiklusohutuslaseid tulemusi.

**93** Leidsime, et 13-st kontrollitud projektist ainult kuus sisaldasid kas täielikku kulude-tulude analüüsi või hinnangut projekti võimaliku majandusliku kasu, sealhulgas liiklusohutusega seotud kasu kohta. Seda seetõttu, et perioodil 2014–2020 pidid taotlusele kulude-tulude analüüsi lisama ainult Euroopa ühendamise rahastust toetatavad projektid ja ERFist või Ühtekuuluvusfondist toetatavad projektid, mille rahastamiskõlblike kulude kogusumma oli üle 75 miljoni euro.

**94** Kuigi taotlustes nimetati ühe projekti eesmärgina liiklusohutust, moodustas neist kuuhest projektist kolme puhul eeldatav liiklusohutusega seotud kasu vaid väikese osa võimalikust kogukasust. Näide selle kohta on toodud **4. selgituses**.

#### 4. selgitus

##### Ohutu ja turvaline parkimisala, mille mõju liiklusohutusele on vähene

Auditi käigus külastasime ühte ohutu ja turvalise parkimisala projekti, mida kaasrahastati Euroopa ühendamise rahastust. Selliste teenindus- ja puhkealade eest on kehtestatud tasu, mis peaks tagama veoautojuhtidele suurema ohutuse ja turvalisuse kui muudel parkimisaladel, mis asuvad kiirteede või logistikakeskuste läheduses. Samuti peaks see vähendama ohtlikke parkimisviise.



Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

Projektitaotluses märgiti liiklusõnnetuste arvu eeldatavast vähenemisest tulenevat suuremat liiklusohutust. Siiski eeldati, et see kasu moodustab vähem kui 1% projekti kogukasust. Taotluses kavandatud peamine kasu oli sobiva parkimiskoha otsimisel kokkuhoitud aeg ja kulud. Lisaks vähendab parkimisala kasutamise madal määr projekti tegelikku panust liiklusohutusse.

**95** Meie kontrollitud 13 projekti valikuprotsessis ei nõutud, et taotluses või kulude-tulude analüüsis oleks ära toodud võimalikud tulemused seoses ära hoitud liiklussurmade või raskete vigastustega. Ühes projektis esitati siiski selge hinnang selle kohta, kui mitu elu oleks võimalik päästa. Veel neli projekti ei esitanud otseselt andmeid ära hoitud liiklussurmade ja raskete vigastuste kohta, vaid need arvati projekti sotsiaalsete hüvede koguväärtuse hulka. Ühes teises projektis esitati prognoos õnnetuste arvu vähenemise kohta, kuid ei esitatud üksikasjalikku teavet mõju kohta liiklussurmade või raskete või väiksemate vigastuste arvule.

**96** Projekti majandusliku kasu prognoose mõjutab asjaolu, et inimestele omistatav väärtus on liikmesriigiti erinev (kuni neljakordselt), ning arvutustes kasutati erinevaid eeldusi. Näiteks leidsime, et sama projekti kohta tehti Slovakkias kahe aasta jooksul kaks kulude-tulude analüüsi. Projekti ülesehitus ja seega ka selle potentsiaal vähendada liiklussurmasid ja raskeid vigastusi ei muutunud. Analüüside metodoloogilised eeldused olid siiski erinevad, sest Euroopa ühendamise rahastu ja Ühtekuuluvusfondi taotluste puhul kasutatava kulude-tulude analüüsi meetodid varieerusid aja jooksul. Uue arvutuse kohaselt suurenes projektiga välditavate õnnetuste arv 10%, samas kui iga välditud õnnetuse majanduslik kasu suurenes 1,5 korda.

**97** Ühtlustatud prognooside puudumine projektitaotlustes tähendas, et hindajatel ja valikukomisjonidel on väga keeruline ELi tasandil võrrelda rahastuse saamiseks esitatud projektilahendusi selle põhjal, kui kulutõhusad need on inimestele päästmisel. Lisaks on ELi liiklusohutuse eesmärgid seotud pigem ära hoitud liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu kui rahalise väärtusega (vt [II lisa](#)).

**98** Euroopa ühendamise rahastust kaasrahastatavate projektide puhul ei ole CINEA pärast projekti rakendamist ja sellega seotud toetuslepingu lõpetamist jälginud projekti tulemusi, sest seda ei nõuta. Ühtekuuluvuspoliitika fondidest toetatud auditeeritud projektide puhul leidsime ainult ühe projekti tasandi näitaja, millega jälgiti liiklusohutuse tulemusi (st liiklussurmade arvu vähenemist). [5. selgituses](#) on esitatud näited meie uuritud projektide jaoks määratletud muud liiki näitajate kohta, milles ei keskendutud liiklusohutusega seotud tulemustele.

## 5. selgitus

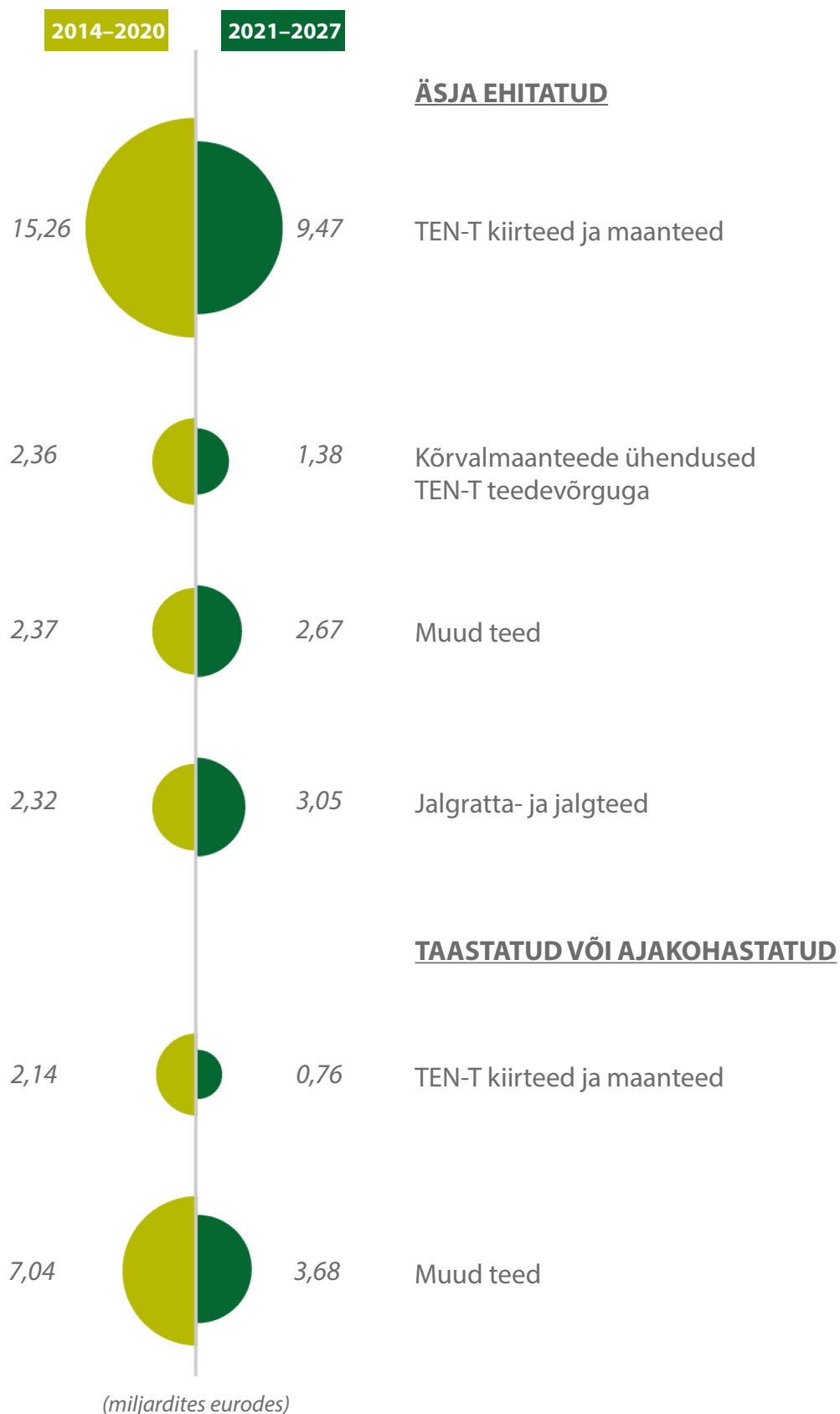
### Näited projekti tasandil kasutatud näitajatest, mis ei keskendu liiklusohutusega seotud tulemustele

- Ühe Leedu projekti eesmärk oli ajakohastada olemasolevat teelõiku ja projektil olid selged liiklusohutusega seotud eesmärgid. Taotluses ei kvantifitseeritud siiski projekti võimalikku mõju liiklusohutusele. Ainus seirenäitaja oli kavandatud ohutusmeetmete rakendamise lõpuleviimine (nt kaitsepiiretega teede pikkus kilomeetrites). Lisaks pidi projekti elluviija andma aru tee läbimiseks kulunud keskmise sõiduaja vähenemisest, mis ei ole liiklusohutusega seotud näitaja.
- Kolm jalgrattateede ehitamise projekti olid väga erinevalt kavandatud (nt kas jalgrattatee ja autotee vahel oli barjäär), mis võis mõjutada nende liiklusohutust. Seire seisukohast hinnati neid kõiki ehitatud taristu kilomeetrite arvu põhjal, kuid see jättis tähelepanuta erinevad võimalikud mõjud, mis neil võis olla liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu vähendamisele.

**Ajavahemikul 2021–2027 võib liiklusohutuse jaoks olla saadaval vähem ühtekuuluvusvahendeid, kuid uus tingimuslikkus on esimene samm parema suunamise suunas**

**99** Ajavahemikul 2021–2027 on teetaristule (sh jalgrattateedele) eraldatud ühtekuuluvuspoliitika vahendid ligikaudu 33% väiksemad kui eelmisel perioodil (vt [joonis 14](#)). Olemasolevate rahaliste vahendite vähendamine võib kaasa tuua eelkõige liiklusohutusele suunatud tulevaste projektide rahastamise vähemalt proportsionaalse vähenemise, kui ei kehtestata rangeid eeskirju selliste projektide prioriseerimiseks.

Joonis 14. Teetaristule aastatel 2014–2020 ja 2021–2027  
ühtekuuluvuspoliitika vahenditest eraldatud ELi kaasrahastamise võrdlus



Allikas: Euroopa Kontrollikoda ühtekuuluvusandmete põhjal.

**100** Samuti täheldasime, et perioodil 2021–2027 lisati ühtekuuluvuspoliitika vahendite saamise eeltingimusena uus nõue. Liikmesriigid peavad lisama oma mitmeliigilise transpordi kavadesse liiklusohutusega seotud riskide hindamise vastavalt oma olemasolevatele liiklusohutusstrateegiatele. Samuti peavad kavad hõlmama mõjutatud teede ja lõikude kaardistamist ning vastavate investeeringute prioriseerimist<sup>29</sup>.

**101** Komisjon tugineb aga liikmesriikide enesehindamistele selle kohta, mil määral nad seda nõuet täidavad. Leidsime, et need enesehindamised ei ole ühetaolised ning neis ei esitata alati konkreetseid järeldusi kõigi nõutavate kriteeriumide kohta. Komisjon kasutas neid enesehindamisi aga partnerluslepingute kohta märkuste esitamiseks ja palus liikmesriikidel oma liiklusohutusmeetmeid paremini suunata. Näiteks palus komisjon Hispaania piirata liiklusohutuse meetmeid liiklusohutuse hinnangus kindlaks määratud lõikudega, mis oli rahastamise eeltingimus. Rumeenia transpordiprogramm sisaldab samuti konkreetseid liiklusohutuse väljundi- ja tulemusnäitajaid, nagu soovitas komisjon.

**102** See nõue liikmesriikidele on esimene samm tagamaks, et liiklusohutusele eraldatud ELi kaasrahastamine suunatakse sinna, kus see on kõige tõhusam. Seda nõuet tuleb võtta asjakohaselt arvesse ka projektide valikul.

---

<sup>29</sup> Määruse (EL) 2021/1060 IV lisa, eeltingimus 3.1.8.

## Järeldused ja soovitused

**103** Liiklusohutus kuulub ELi ja selle liikmesriikide jagatud pädevuse alla. Riiklikud ametiasutused vastutavad siiski täielikult selliste meetmete rakendamise eest, millel on otsene mõju liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu vähendamisele. Komisjoni ülesanne on koordineerida tegevust ELi tasandil, eriti kui sellel on piiriülene mõju.

**104** Kokkuvõttes järeldame, et komisjon on loonud liiklusohutusega tegelemiseks tervikliku raamistiku (ELi turvalise süsteemi põhimõte), millel on ambitsioonikad eesmärgid 2030. ja 2050. aastaks. Praeguste edusammude põhjal ning ilma ELi ja liikmesriikide täiendavate jõupingutusteta leiame siiski, et neid strateegilisi eesmärke, milleks on vähendada liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu poole võrra aastatel 2020–2030 ning viia mõlemad 2050. aastaks nulli lähedale, tõenäoliselt ei saavutata.

**105** Järeldasime ka, et komisjonil on endiselt keeruline jälgida liikmesriikide edusamme. Ühtlasi ei hõlmanud ELi meetmed kõiki riskivaldkondi ega olnud piisavalt integreeritud. Lisaks ei olnud ELi liiklusohutuse eesmärkide saavutamise eelarveperioodil 2014–2020 ELi kaasrahastatavate ja liiklusohutuse eesmärke sisaldavate projektide valiku ja seire peamine kriteerium. See on ohuks ka perioodil 2021–2027.

**106** Juhtimise samba osas leidsime, et komisjon ei olnud veel analüüsinud seda, mil määral aitavad liikmesriikide kavandatud jõupingutused saavutada ELi liiklusohutuse eesmärke. Leidsime, et kuigi peaaegu kõik liikmesriigid seadsid eesmärgid vähendada liiklussurmasid ja raskeid vigastusi poole võrra, oli nelja külastatud liikmesriigi riiklike strateegiate keerukus kavandatud tegevuste, rahastamisvajaduste ja muude eesmärkide poolest erinev, välja arvatud liiklussurmade ja raskete vigastustega seotud eesmärgid (vt punktid [28–31](#)).

**107** Komisjon ei ole veel suutnud tagada piisavat andmete võrreldavust, mis võimaldaks kindlaks määrata ELi tasandi sihtväärtused tulemusnäitajate jaoks, mida kasutatakse liikmesriikide liiklusohutusmeetmete edusammude jälgimiseks. Leidsime ka võrreldavuse probleeme seoses sellega, kuidas liikmesriigid kogusid ja esitasid komisjonile andmeid raskete vigastuste kohta. Mõlemad aspektid, eriti viimane, raskendavad märkimisväärselt komisjoni järelevalvet liikmesriikide panuse üle liiklusohutuse eesmärkide saavutamisse (vt punktid [32–37](#)).

## 1. soovitus. Parandada aruandlust raskete vigastuste kohta ja kehtestada tulemuseesmärgid

Komisjon peaks tegema koostööd liikmesriikidega,

- a) tagamaks, et liikmesriigid koguvad ja esitavad andmeid raskete vigastuste kohta, kasutades ühist vigastuste määratlust, mis põhineb MAIS3+ traumaskaalal;
- b) edendamaks standardmetoodika ühtlustatud rakendamist ning peamiste tulemusnäitajate vahe- ja lõppeesmärkide kvantifitseerimist liikmesriigi tasandil – ja kui see on asjakohane, ELi tasandil –, et jälgida 2030. ja 2050. aasta eesmärkide saavutamisel tehtavaid edusamme.

**Soovituse täitmise tähtaeg: 2026. aasta.**

**108** Turvalise süsteemi põhimõtte teiste uuritud sammaste puhul tuvastasime järgmised probleemid:

- o *teedekasutuse samm* ei hõlmanud kõiki peamisi riskivaldkondi, näiteks kiirust. Liikluseeskirjade rikkujate vastased meetmed on liikmesriigiti samuti erinevad ning komisjoni roll täitmise tagamise riiklike lähenemisviiside järelevalves on piiratud. Need tegurid kahjustasid samba panust ELi liiklusohutuse eesmärkide saavutamisse (vt punktid [44–56](#));
- o *sõidukite samba* raames võeti liiklusohutuse aspekte arvesse uute sõidukite suhtes kohaldatava standarditud ELi tasandi raamistiku abil. Selle mõju piiras siiski asjaolu, et liikmesriikide autopargid vananevad. Külastatud liikmesriigid ei olnud võtnud kasutusele rahalisi stiimuleid inimestele sõidukite uuendamiseks nende liiklusohutuse näitajate alusel, kuigi kavad autode välja vahetamiseks muudel eesmärkidel, nagu parem keskkonnatoime, võivad kaudselt edendada ka liiklusohutust (vt punktid [57–64](#));
- o *taristusambaga* kaasnesid erinevused liikmesriikide lähenemisviisides oma riiklike teetaristuvõrkude ohutuse parandamisel, nt ohtlike teelõikude kindlakstegemisel ja õnnetuste põhjuste analüüsimisel, võttes arvesse nende keerukuse astet ja kasutatud kriteeriume. ELi selle valdkonna õigusaktidega kehtestati ühised põhimõtted ja menetlused, kuid nende kohaldamisala ei hõlmanud seda liiki taristut, mis on seotud enamiku liiklussurmadega ja on seega ELi eesmärkide saavutamisel keskse tähtsusega, näiteks linnapiirkonnad, linnavälised maanteed ja jalgrattateed, kus ohutusstandardid on märkimisväärselt erinevad (vt punktid [65–75](#)).

**109** Lisaks leidsime, et uued liiklusohutusega seotud probleemid (mis tulenevad uutest liikuvusvormidest linnapiirkondades ja isejuhtivatest sõidukitest) nõuavad komisjoni meetmete edasist integreerimist ja koordineerimist teedekasutuse, sõidukite ja taristu sammaste raames. Euroopa Parlamendi taotlusel hindab komisjon, kas luua liiklusohutuse eest vastutav ELi amet, et muu hulgas edendada uusi algatusi ja parandada koordineerimist (vt punktid [76–82](#)).

## **2. soovitus. Pöörata rohkem tähelepanu õnnetuste põhjustele ja võtta kasutusele täiendavad suunised, mis hõlmavad kõiki riskivaldkondi**

---

Komisjon peaks:

- a) edendada õnnetuste põhjuste üksikasjalikku uurimist liikmesriikides, eelkõige ohtlikel teelõikudel, ja sellealast ühtlustatud aruandlust;
- b) andma liikmesriikidele täiendavaid suuniseid, et tegeleda tõhusamalt peamiste riskiteguritega (nt kiirus ja taristu projekteerimine teedel, kus liiklussurmade arv on kõige suurem), pöörates erilist tähelepanu vähekaitstud liiklejatele.

**Soovituse täitmise tähtaeg: 2026. aasta.**

**110** Lisaks poliitilisel ja seadusandlikul tasandil võetavatele meetmetele sisaldab ELi turvalise süsteemi põhimõtte tugevama rahalise toetuse sammast. Leidsime, et enne selle käivitamist aastatel 2014–2020 ei olnud liiklusohutus liiklusohutuse eesmärkidega teetaristu projektide valimisel põhikriteerium, kuna see konkureeris teiste prioriteetidega (nt parem juurdepääsetavus ja keskkonnahoidlikum transport). Enamiku auditeeritud projektide puhul ei olnud valikukriteeriumid suunatud teedevõrgu nendele lõikudele, kus on kõige rohkem õnnetusi või hukkunuid. Peale selle ei kehtestanud komisjon ega korraldusasutused ühtegi liiklusohutuse tagamise kriteeriumi. Võttes arvesse teestandardite märkimisväärset erinevust, ei kaasatud projektide valikusse maapiirkondade teede ja linnapiirkondade teatava ohutustaseme saavutamist (vt punktid [85–91](#)).

**111** Leidsime, et meie valimisse kuulunud projektide puhul, mis hõlmasid perioodi 2014–2020, ei pidanud hindama nende võimalikku panust liiklusohutusse. Kuigi mõned seda tegid, mõjutasid arvutusi olulised erinevused eeldustes ja asjaolu, et inimestele omistatav väärtus on liikmesriigiti erinev (kuni neljakordselt). Lisaks tähendas ühtlustatud hinnangute puudumine projektitaotlustes seda, et projekte ei olnud võimalik võrrelda nende kulutõhususe seisukohast elude päästmisel (vt punktid [92–97](#)).

**112** Leidsime, et vaid ühes projektis kehtestati kavandamisetapis näitajad, et jälgida projekti tulemusi liiklusohutuse seisukohast. Leidsime ka, et CINEA ei teinud seiret lõpuleviidud projektide tulemuste üle. Seega puudub järjepidev hinnang selle kohta, kas kaasrahastatud projektid aitasid tõhusalt kaasa riiklike ja ELi liiklusohutuse eesmärkide saavutamisele (vt punkt [98](#)).

**113** Praeguseks perioodiks (2021–2027) on teetaristule ühtekuuluvuspoliitika fondide raames vähem ELi rahalisi vahendeid eraldatud. Seetõttu võidakse ajavahemikul 2021–2027 eraldada vähem vahendeid tulevastele projektidele, mille eesmärk on parandada liiklusohutust, kui selle eesmärgi saavutamiseks ei ole kehtestatud rangeid prioriseerimiseeskirju. Selleks ajavahemikuks kehtestatud uus eeltingimus hõlmab liiklusohutusnõudeid. See on esimene samm ELi kaasrahastamise suunamisel sinna, kus see võiks olla liiklusohutuse seisukohast kõige tõhusam (vt punktid [99–102](#)).

### 3. soovitus. Näha ette ELi kaasrahastatud liiklusohutuse eesmärkidega projektide selgem prioriseerimine ja järelhindamine

---

Komisjon peaks:

- a) seadma prioriteediks selliste Euroopa ühendamise rahastu (otsene eelarve täitmine) raames esitatud liiklusohutuse eesmärkidega projektide valimise, mille taotlustes on selgelt esitatud kvantitatiivsed andmed oodatavate tulemuste kohta seoses liiklussurmade ja raskete vigastuste vältimisega;
- b) nõustama programmide seirekomisjone, et määrata kindlaks asjakohased valikukriteeriumid, mis hõlmavad koostöös liikmesriikidega hallatavate teeprojektide liiklusohutuse eesmärke, kasutades näiteks kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamise tulemusi;
- c) suurendama korraldusasutuste ja programmide seirekomisjonide teadlikkust punktis a osutatud kontseptsioonidest (eelkõige programmide kavandamisel) liiklusohutuse eesmärkidega programmide ja projektide puhul, mille eelarvet täidetakse jagatult;
- d) töötama välja tulemusnäitajad, et hinnata tagantjärele projektide tulemuslikkust liiklusohutuse seisukohast.

**Soovituse täitmise tähtaeg: 2025. aasta.**

II auditikoda, mida juhib kontrollikoja liige Annemie Turtelboom, võttis käesoleva aruande vastu 7. veebruari 2024. aasta koosolekul Luxembourgis.

*Kontrollikoja nimel*

Tony Murphy  
*president*

## Lisad

### I lisa. ÜRO turvalise süsteemi põhimõtte iga samba meetmete näited

ÜRO turvalise süsteemi põhimõtte sammas	Näited meetmetest
Mitmeliigiline transport ja maakasutuse planeerimine	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Rakendada poliitikat, mis edendab kompaktsset linnakujundust</li> <li>— Erasõidukite kasutamise takistamine suure tihedusega linnapiirkondades</li> </ul>
Ohutu maanteetaristu	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Õnnetustega seotud riskide kaardistamine ja ennetav ohutushindamine</li> <li>— Iga kasutajaga seotud tehnilise standardi täpsustamine ja hindamise tärnisüsteemis eesmärk kõigi teeprojektide puhul</li> </ul>
Sõidukite turvalisus	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Nõuda kõrgekvaliteedilisi ühtlustatud ohutusstandardeid uutele ja kasutatud mootorsõidukitele, laste turvasüsteemidele ja kiivritele</li> <li>— Tagada, et selliseid standardeid säilitatakse kogu sõiduki olelusringi jooksul.</li> </ul>
Teede ohutu kasutamine	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Liiklusohutusosalaste õigusaktide kehtestamine ja jõustamine (sealhulgas maksimaalsete kiirusepiirangute kehtestamine ja käeshoitavate elektrooniliste seadmete roolis kasutamise piiramine)</li> <li>— Elukutselistele sõidukijuhtidele lubade andmise nõuete kehtestamine</li> </ul>
Liiklusõnnetuste järgne reageerimine	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Luua süsteem liiklusõnnetuste järgse reageerimise aktiveerimiseks (nt ühtne hädaabinumber)</li> <li>— Meditsiinala väliste spetsialistide reageerimissuutlikkuse suurendamine</li> </ul>

Allikas: Euroopa Kontrollikoda, tuginedes ÜRO 2021. aasta *Global Plan* kavale.

## II lisa. Komisjoni liiklusohutuse eesmärgid alates 2001. aastast

Esimest korda seadis komisjon kogu ELi hõlmava liiklusohutuse eesmärgi 2001. aasta [valges raamatus](#), mille eesmärk oli vähendada aastatel 2000–2010 liiklussurmade arvu poole võrra. 2003. aastal kiitsid selle eesmärgi heaks ka [Euroopa Parlament](#) ja [nõukogu](#). Oma [2011. aasta valges raamatus](#) seadis komisjon uue eesmärgi viia 2050. aastaks liiklussurmade arv peaaegu nullini, vahe-eesmärgiga vähendada liiklussurmade arvu 2020. aastaks poole võrra (võrreldes 2010. aastaga).

Kuigi valge raamatu ettevalmistavates dokumentides hoiatati, et vahe-eesmärki ei ole võimalik saavutada isegi parima stsenaariumi korral, toetasid liikmesriigid neid eesmärke 2017. aasta [Valletta deklaratsioonis](#). Deklaratsioonis pakkusid nad välja ka uue eesmärgi vähendada ELis 2030. aastaks raskete vigastuste arvu poole võrra.

2018. aasta paketi „Liikuvus Euroopas“ seadis EL eesmärgi vähendada liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu 2030. aastaks poole võrra ning jõuda 2050. aastaks nulli lähedale. Komisjoni dokumendis „Liiklusohutuspoliitika raamistik aastateks 2021–2030. Järgmised sammud nulleesmärgi suunas“ võeti kasutusele peamised tulemusnäitajad, mille abil jälgida liikmesriikide edusamme eesmärkide saavutamisel.

## ELi liiklusohutuse eesmärgid alates 2001. aastast



Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

### III lisa. ELi õigusraamistik turvalise süsteemi põhimõtte sammaste jaoks, mida auditeerisime

Turvalise süsteemi põhimõtte samm	Õigusakt	Fookus
Teede ohutu kasutamine	Direktiiv (EL) 2015/413	Piiriülene teabevahetus liiklusohutusega seotud liiklusnõuete rikkumise kohta (CBE)
	Komisjoni rakendusdirektiiv 2014/37/EL	Turvavööde ja lapse turvasüsteemide kohustuslik kasutamine sõidukites
	Direktiiv (EL) 2022/2561	Reisijate- või kaubaveoks kasutatavate sõidukite juhtide alus- ja jätkuõpe
	Direktiiv 2014/85/EL	Juhiload
	Komisjoni 17. jaanuari 2001. aasta soovitus.	Mootorsõidukijuhi maksimaalne lubatud alkoholisaldus veres
	Komisjoni soovitus 2004/345/EÜ	Jõustamine liiklusohutuse valdkonnas
Ohutud sõidukid	Määrus (EL) 2019/2144	Uute sõidukimudelite tüübikinnituse ohutusnõuded
	Direktiiv 2014/45/EL	Mootorsõidukite korraline tehnoülevaatus
	Direktiiv 2007/38/EÜ	Raskeveokitele tagantjärele peeglite paigaldamine
	Nõukogu direktiiv 92/6/EMÜ	Teatavate kategooriate mootorsõidukite kiiruspiirikud
	Nõukogu direktiiv 91/671/EMÜ	Turvavööd ja muud turvasüsteemid vähekaitstud kasutajatele
Ohutud teed ja teeääred (infrastruktuur)	Direktiiv (EL) 2019/1936	Maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kord

Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

## IV lisa. Auditi jaoks valimisse kaasatud ELi kaasrahastatud projektide loetelu

### A. Auditi käigus külastatud ja läbi vaadatud Euroopa ühendamise rahastu kaasrahastatud projektide loetelu

Liikmesriik	Tunnuskood	Projekti kirjeldus	Liiklusohutuse toetamise liik	Alguskuupäev	Lõpetamise kuupäev (kavandatud vs. tegelik)	Rahastamiskõlblikud kogukulud (eurodes) (kavandatud vs. viimane hinnang)	ELi kaasrahastamise määr	ELi eraldatud kaasrahastamine (eurodes) (kavandatud vs. tegelik)
Leedu	1	Panevezyse ümbersõidu uuendamine maanteel E67	Uuendatud tee	21.12.2015	31.12.2018 30.06.2021	60 510 312 38 817 338	60,38%	36 536 126 23 437 909
	2	Parkimisala 38 parkimiskohaga	Ohutu ja turvaline parkimine	01.03.2020	28.02.2022 31.05.2022	1 247 652 1 247 652	83%	1 039 294 1 039 294
Rumeenia	3	Parkimisala 70 parkimiskohaga	Ohutu ja turvaline parkimine	02.03.2020	31.03.2023 30.09.2023	4 175 990 4 175 990	82,3%	3 436 840 3 436 840
Slovakkia	4 <sup>1</sup>	Kiirtee D3 ehitamine	Uus kiirtee	15.11.2016	31.12.2020 31.12.2021	114 106 329 114 106 329	65,13%	74 317 452 74 317 452

<sup>1</sup> Sama projekt on loetletud ka Ühtekuuluvusfondist rahastatud projektide hulgas tunnuskoodiga 12.

## B. Auditi käigus külastatud ja kontrollitud ERFi/Ühtekuuluvusfondi kaasrahastatud projektide loetelu

Liikmesriik	Tunnuskood	Projekti kirjeldus	Liiklusohutuse toetamise liik	Alguskuupäev	Lõpetamise kuupäev (kavandatud vs. tegelik)	Rahastamiskõlblikud kogukulud (eurodes) (kavandatud vs. viimane hinnang)	Eli kaasrahastamise määr	Eli eraldatud kaasrahastamine (eurodes) (kavandatud vs. tegelik)
Hispaania	5	Eraldatud jalgrattatee ehitamine Madridi linnapiirkonnas	Jalgrattatee	04.05.2021	02.11.2021 03.05.2022	6 578 854 6 578 854	50%	3 289 427 3 289 427
	6	Liiklusohutuse meetmed maanteel A-2003 ja eraldi jalgrattatee ehitamine	Ajakohastatud tee ja jalgrattatee ehitamine	09.01.2018	28.12.2018 28.12.2018	3 136 159 2 375 982	80%	2 508 928 1 900 785
	7	Maantee A-492 olemasoleva lõigu parandamine	Uuendatud tee	12.07.2018	31.12.2023 tühistatud	10 221 468 tühistatud	80%	8 177 175 tühistatud
	8	Maantee A-483 olemasoleva lõigu parandamine	Uuendatud tee	01.03.2021	31.12.2023 tühistatud	7 551 651 tühistatud	80%	6 041 321 tühistatud

Liikmesriik	Tunnuskood	Projekti kirjeldus	Liiklusohutuse toetamise liik	Alguskuupäev	Lõpetamise kuupäev (kavandatud vs. tegelik)	Rahastamiskõlblikud kogukulud (eurodes) (kavandatud vs. viimane hinnang)	ELi kaasrahastamise määr	ELi eraldatud kaasrahastamine (eurodes) (kavandatud vs. tegelik)
Leedu	9	Vilniuse ja Kaunase vahelise TEN-T maantee E85 rekonstrueerimine ning liiklusohutuse meetmete kehtestamine	Uuendatud tee	08.08.2019	31.01.2022	42 710 939	43%	18 353 691
					31.07.2022	42 710 939	70%	29 935 624
Rumeenia	10	Transilvaania põhjapiirkonna kohaliku tee täiustamine (DJ 172A, DJ 161G ja DJ 161)	Uuendatud tee	04.12.2015	31.07.2020	27 955 042	85%	23 761 786
					pooleli	27 955 042		23 761 786
	11	Segaliikva maanteeliikluse seiresüsteemi väljatöötamine liiklusrikkumiste jaoks	Maanteeliikluse seiresüsteem	01.07.2021	31.12.2023	19 300 740	85%	16 405 629
					pooleli	19 300 740		16 405 629

Liikmesriik	Tunnuskood	Projekti kirjeldus	Liiklusohutuse toetamise liik	Alguskuupäev	Lõpetamise kuupäev (kavandatud vs. tegelik)	Rahastamiskõlblikud kogukulud (eurodes) (kavandatud vs. viimane hinnang)	ELi kaasrahastamise määr	ELi eraldatud kaasrahastamine (eurodes) (kavandatud vs. tegelik)
Slovakkia	12 <sup>1</sup>	Kiirtee D3 ehitamine	Uus kiirtee	12/2016	05/2021 06/2022	110 007 346 73 265 886	65.13% 85%	71 644 484 62 276 003
	13	Senica linna arukas kava	Arukad lahendused linna jaoks (sh liikluskorraldus)	04/2022	09/2023 pooleli	999 882 999 882	85%	849 900 849 900
	14	Jalgrattateed Senica linnas	Jalgrattatee	05/2019	09/2020 06/2022	1 480 601 1 419 076	85%	1 258 511 1 206 215

<sup>1</sup> Sama projekt on loetletud ka Euroopa ühendamise rahastust rahastatud projektide hulgas tunnuskoodiga 4.

## V lisa. Liikmesriikide liiklusohutuseesmärkide ülevaade

Liikmesriik	Liiklussurmade vähendamise eesmärk	Raskete vigastuste vähendamise eesmärk
Belgia	–50 % <sup>1</sup> , kuid mitte üle 320	–50 % <sup>1</sup> , kuid mitte üle 1800
Bulgaaria	– 50% võrreldes 2019. aastaga	– 50% võrreldes 2019. aastaga
Tšehhi	– 50% võrreldes perioodi 2017–2019 keskmisega	– 50% võrreldes perioodi 2017–2019 keskmisega
Taani	Maksimaalselt 90	Maksimaalselt 900
Saksamaa	– 40% võrreldes 2021. aastaga	Eesmärk puudub
Eesti	– 52% võrreldes 2016. aastaga	– 31% võrreldes 2016. aastaga
Iirimaa	– 50% võrreldes perioodi 2017–2019 keskmisega	– 50% võrreldes perioodi 2017–2019 keskmisega
Kreeka	– 50% võrreldes 2019. aastaga	– 50% võrreldes 2019. aastaga
Hispaania	– 50% võrreldes 2019. aastaga	– 50% võrreldes 2019. aastaga
Prantsusmaa	– 50% võrreldes 2019. aastaga	– 50% võrreldes 2019. aastaga
Horvaatia	– 50% võrreldes 2019. aastaga	– 50% võrreldes 2019. aastaga
Itaalia	– 50% võrreldes 2019. aastaga	– 50% võrreldes 2019. aastaga
Küpros	– 50% võrreldes 2019. aastaga	– 50% võrreldes 2019. aastaga
Läti	– 50% võrreldes 2020. aastaga	– 50% võrreldes 2020. aastaga
Leedu	– 50% võrreldes 2019. aastaga	– 50% võrreldes 2020. aastaga
Luksemburg	Eesmärk puudub	Eesmärk puudub
Ungari	– 50% võrreldes 2020. aastaga	– 50% võrreldes 2020. aastaga

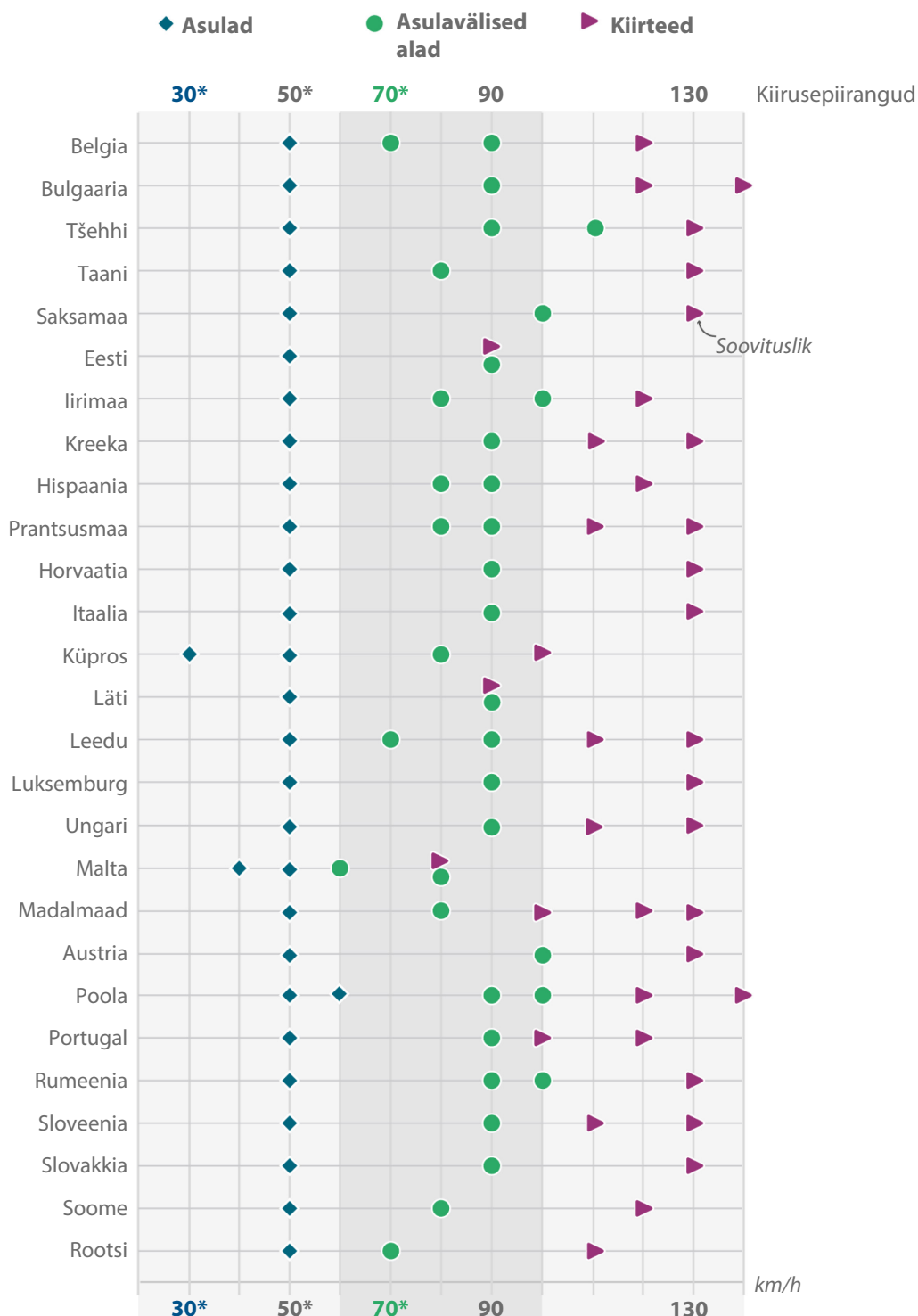
Liikmesriik	Liiklussurmade vähendamise eesmärk	Raskete vigastuste vähendamise eesmärk
Malta	Eesmärk puudub	Eesmärk puudub
Madalmaad	Eesmärk puudub	Eesmärk puudub
Austria	– 50% võrreldes perioodi 2017–2019 keskmisega	– 50% võrreldes perioodi 2017–2019 keskmisega
Poola	– 50% võrreldes 2019. aastaga	– 50% võrreldes 2019. aastaga
Portugal	– 50% võrreldes 2019. aastaga	– 50% võrreldes 2019. aastaga
Rumeenia	– 50% võrreldes 2019. aastaga	– 50% võrreldes 2019. aastaga
Sloveenia	Eesmärgid väljatöötamisel	Eesmärgid väljatöötamisel
Slovakkia	– 50% võrreldes 2020. aastaga	– 50% võrreldes 2020. aastaga
Soome	– 50% võrreldes 2020. aastaga	– 50% võrreldes 2020. aastaga
Rootsi	– 50% võrreldes perioodi 2017–2019 keskmisega	– 50% võrreldes perioodi 2017–2019 keskmisega

<sup>1</sup> ETSC uuringus ei täpsustatud vähendamise arvutamise lähtetaset.

*Märkus:* aastad, mil need eesmärgid tuleb saavutada, on liikmesriigiti erinevad.

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda ETSC uuringu ja oma audititöö põhjal.

## VI lisa. Liikmesriikide kiirusepiirangute võrdlus rahvusvahelises uuringus soovitatud kiirustega



**Märkus:** \* Soovitatav kiirus piirkonnatüüpide kaupa. Uuringus soovitatakse: 30–40 km/h hoonestatud aladel, kus liiguvad nii vähekaitsitud liiklejad kui ka mootorsõidukid; 50 km/h piirkondades, kus on ristmikud ja suur külgekõkupõrgete oht; 70–80 km/h maapiirkondade teedel ilma mediaantõkketa, millega kaasneb kokkupõrke oht.

**Allikas:** Euroopa Kontrollikoda komisjoni 2022. aasta *Statistika käsiraamatu* ning rahvusvahelise liiklusohutuse andme- ja analüüsirühma (ITF-OECD) dokumendi *Speed and crash risk* (2018) põhjal.

## VII lisa. Elektriõukerataste õiguslik seisund ELi 15 liikmesriigis

	Belgia	Tšehhi	Taani	Saksamaa	Kreeka	Hispaania	Prantsusmaa	Itaalia	Ungari	Madalmaad	Austria	Poola	Portugal	Soome	Rootsi
Liigitatud erikategooriaks	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kohustuslik vastutuskindlustus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kiivri kandmise kohustus	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kasutamine avalikus ruumis	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Lubatud kõnniteel	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Lubatud jalgrattateel	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Võimsuse piiramine	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Minimaalne nõutav vanus <sup>16</sup>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	15	14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maksimaalne kiirus (km/h)	25	25	20	20	<input type="checkbox"/>	25	25	20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25	25	<input type="checkbox"/>	20	25

Jah   
 Ei   
 Ebaselge

*Märkus:* joonisel esitatud liikmesriigid on Euroopa liiklusohutuse uurimisinstituutide foorumi (FERSI) liikmed, kes vastasid 2020. aastal elektriõukerataste uuringule.

*Allikas:* Euroopa Kontrollikoda [FERSI uuringu](#) põhjal.

# Lühendid

**CEF:** Euroopa ühendamise rahastu

**CINEA:** Euroopa Kliima, Taristu ja Keskkonna Rakendusamet

**DG MOVE:** liikuvuse ja transpordi peadirektoraat

**ERF:** Euroopa Regionaalarengufond

**MAIS3+:** maksimaalne lühendatud vigastuste skaala (skoor vähemalt 3)

**TEN-T:** üleeuroopaline transpordivõrk

**ÜF:** Ühtekuuluvusfond

# Mõisted

**Aktiivne liikuvus:** transpordiliik, mis põhineb üksnes füüsilisel tegevusel, nagu kõndimine ja jalgrattasõit.

**Eeltingimus:** tingimus, mis tuleb täita, et liikmesriigid saaksid makseid Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest, mis on seotud erieesmärkide saavutamise ja hindamisega.

**Euroopa poolaasta:** iga-aastane tsükkel, millega nähakse ette ELi liikmesriikide majanduspoliitika koordineerimise ja edusammude seire raamistik.

**Euroopa Regionaalarengu Fond:** ELi majanduslikku ja sotsiaalset ühtekuuluvust tugevdav fond, millest rahastatakse investeringuid piirkondadevahelise tasakaalustamatuse vähendamiseks.

**Euroopa ühendamise rahastu:** vahend, millest antakse rahalist toetust energia-, transpordi- ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogia sektoritele kestliku ja ühendatud taristu loomiseks.

**Jagatud eelarve täitmine:** ELi eelarve täitmise viis, mille raames (vastupidiselt otsesele eelarve täitmisele) delegeerib komisjon täitmisülesanded liikmesriikidele, kandes ise lõplikku vastutust.

**Korraldusasutus:** ELi rahastatava rakenduskava juhtimiseks liikmesriigi poolt määratud riiklik, piirkondlik või kohalik (avaliku või erasektori) asutus.

**Kulude-tulude analüüs:** kavandatava tegevuse prognoositava maksumuse võrdlus kasuga, mida see eeldatavalt toob.

**Mitmeliigilise transpordi kavandamine:** eri transpordiliikide kombineerimine omavahel ühendatud ja üksteist täiendaval viisil, et moodustada integreeritud transpordivõrk.

**Otsene eelarve täitmine:** ELi fondi või programmi eelarve täitmine üksnes komisjoni poolt, vastupidiselt jagatud või kaudsele eelarve täitmisele.

**Partnerlusleping:** komisjoni ja liikmesriigi või kolmanda riigi / kolmandate riikide vahel ELi kuluprogrammi raames sõlmitud leping, milles fikseeritakse näiteks strateegilised kavad, investeerimisprioriteedid või kaubandustingimused või arenguabi andmise tingimused.

**Peamine tulemusnäitaja:** kvantifitseeritud mõõdik, mis näitab tulemuslikkust peamiste eesmärkidega võrreldes.

**Rakendusamet:** komisjoni poolt piiratud ajaks loodud ja hallatav asutus, et täita tema nimel ja vastutusel ELi programmide ja projektidega seotud konkreetseid ülesandeid.

**Seirekomisjon:** rakenduskava elluviimise üle järelevalvet tegev organ, kuhu kuuluvad liikmesriigi ametiasutuste esindajad ja komisjon vaatlejana.

**Taaste- ja vastupidavusraha:** ELi rahalise toetuse mehhanism COVID-19 pandeemia majandusliku ja sotsiaalse mõju leevendamiseks ja taastumise kiirendamiseks ning keskkonnahoidlikuma ja digitaalsema tuleviku suunas liikumiseks.

**Turvalise süsteemi põhimõte:** liiklusohutusele suunatud lähenemisviis, mille eesmärk on võtta rohkem arvesse inimlikku eksimust ja vähendada raskete vigastuste või surmaga lõppevate õnnetuste ohtu.

**Vähekaitstud liiklejad:** kergliiklejad, nagu jalakäijad, jalgratturid, mootorratturid ning puudega või piiratud liikumisvõime ja suunatajuga inimesed.

**Ühtekuuluvusfond:** ELi-siseste majanduslike ja sotsiaalsete erinevuste vähendamiseks loodud ELi fond, millest rahastatakse selliste liikmesriikide investeringuid, mille kogurahvatulu elaniku kohta jääb alla 90% ELi keskmisest.

**Üleeuroopalised transpordivõrgud:** üleeuroopalise transpordivõrgu poliitika raames arendatav maantee-, raudtee-, õhu- ja veetaristu arendusprojektide kogum, mis sisaldab kiirraudteevõrku, satelliitnavigatsioonisüsteemi ja arukaid transpordijuhtimissüsteeme.

## Komisjoni vastused

<https://www.eca.europa.eu/et/publications/sr-2024-04>

## Ajakava

<https://www.eca.europa.eu/et/publications/sr-2024-04>

## Auditirühm

Kontrollikoja eriaruannetes esitatakse auditite tulemused, mis hõlmavad ELi poliitikat ja programme ning konkreetsete eelarvevaldkondade haldamisega seotud teemasid. Audititülesannete valimisel ja kavandamisel püüab kontrollikoda maksimeerida nende mõju, võttes arvesse tulemuslikkuse ja vastavuse riske, konkreetse valdkonna tulude ja kulude suurust, tulevase arengusuundi ning poliitilist ja avalikku huvi.

Kõnealuse tulemusauditi viis läbi ühtekuuluvusvaldkonna investeeeringute, majanduskasvu ja kaasamise kuluvaldkondade eest vastutav II auditikoda, mille eesistuja on kontrollikoja liige Annemie Turtelboom. Auditit juhtis kontrollikoja liige Eva Lindström, keda toetasid kabinetiülem Kristina Maksinen ja kabineti atašee Johan Stalhammar, poliitikanõunik Elena Graziuso, valdkonnajuht Gediminas Mačys, auditijuht Guido Fara, auditijuhi asetäitja Paloma Munoz Mula ning audiitorid Agnese Balode, Alfredo Ladeira, Karel Meixner, Amelia Padurariu ja Vaidas Sulcas. Keelealast abi osutasid Lidija Aubin, Laura McMillan ja Iulia-Mihaela Vlădoianu.



*Fotol vasakult:* Johan Stalhammar, Elena Graziuso, Iulia-Mihaela Vlădoianu, Agnese Balode, Gediminas Mačys, Alfredo Ladeira, Eva Lindström, Karel Meixner, Guido Fara, Kristina Maksinen, Laura McMillan, Paloma Munoz Mula, Vaidas Sulcas, Amelia Padurariu.

# AUTORIÕIGUS

© Euroopa Liit, 2024

Euroopa Kontrollikoja taaskasutamispoliitika on kehtestatud [Euroopa Kontrollikoja otsusega nr 6-2019](#) avatud andmete poliitika ja dokumentide taaskasutamise kohta.

Kui ei ole märgitud teisiti (nt eraldiseisvates autoriõiguse märgetes), on ELile kuuluv kontrollikoja sisu litsentsitud vastavalt [litsentsile Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Reeglina on taaskasutamine lubatud, kui autoriõigustele on viidatud ja muudatused on ära märgitud. Kontrollikojale kuuluva sisu taaskasutajad ei tohi moonutada algset tähendust ega sõnumit. Kontrollikoda ei vastuta taaskasutamise tagajärgede eest.

Kui konkreetse sisus, näiteks kontrollikoja töötajatest tehtud fotodel, on kujutatud tuvastatavaid eraisikuid, või kui see sisaldab kolmandate isikute teoseid, tuleb teil taotlema täiendavaid õigusi.

Kui luba on saadud, tühistab ja asendab see eespool nimetatud üldise loa ja osutab selgelt mis tahes kasutuspiirangutele.

On võimalik, et ELile mittekuuluva sisu kasutamiseks või taasesitamiseks tuleb küsida luba otse autoriõiguse omajatelt.

Joonised 1, 3, 5, 6, 9 (ikoonid keskel ja allservas) ja 12, ikoonid: nende jooniste kujundamisel on kasutatud [Flaticon.com](#) ressursse. © Freepik Company S.L. Kõik õigused kaitstud.

Tööstusomandi õigustega hõlmatud tarkvara või dokumendid, nagu patendid, kaubamärgid, registreeritud disainilahendused, logod ja nimed, ei kuulu kontrollikoja taaskasutamispoliitika alla.

Domeeni europa.eu alla koondatud Euroopa Liidu institutsioonide veebisaitidel leidub linke, mis viivad muudele veebisaitidele. Kontrollikoda ei vastuta nende sisu eest ja soovib teil seetõttu tutvuda nende veebisaitide isikuandmete ja autoriõiguse kaitse põhimõtetega.

## Kontrollikoja logo kasutamine

Kontrollikoja logo ei tohi kasutada ilma kontrollikoja eelneva nõusolekuta.

HTML	ISBN 978-92-849-1747-1	ISSN 1977-5652	doi:10.2865/168	QJ-AB-24-004-ET-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1758-7	ISSN 1977-5652	doi:10.2865/152	QJ-AB-24-004-ET-N

2022. aastal hukkus ELis liiklusõnnetustes 20 640 inimest, kusjuures eriti ohustatud olid jalakäijad, jalgratturid ja mootorratturid. ELi eesmärk on vähendada liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu 2030. aastaks poole võrra ning jõuda 2050. aastaks nulli lähedale. Hindasime, kas Euroopa Komisjon on tõhusalt kehtestanud ELi turvalise süsteemi põhimõtte ja toetanud liikmesriike nende eesmärkide saavutamisel. Järeldame, et Euroopa Komisjon on kehtestanud tervikliku lähenemisviisi. Leidsime Euroopa Komisjoni meetmetes siiski puudusi. Praeguse tempo juures ning ilma ELi ja liikmesriikide täiendavate jõupingutusteta ei ole nende ambitsioonikate eesmärkide saavutamine tõenäoline. Esitame soovitusi, et parandada Euroopa Komisjoni selle valdkonna algatuste tõhusust.

Euroopa Kontrollikoja eriaruanne vastavalt ELTLi artikli 287 lõike 4 teisele lõigule.



EUROOPA  
KONTROLLIKODA



Euroopa Liidu  
Väljaannete Talitus

EUROOPA KONTROLLIKODA  
12, rue Alcide De Gasperi  
1615 Luxembourg  
LUKSEMBURG

Tel +352 4398-1

Päringud: [eca.europa.eu/et/contact](https://eca.europa.eu/et/contact)  
Veebisait: [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)  
Twitter: @EUAuditors