FI 2024

04

Erityiskertomus

Liikenneturvallisuus EU:ssa

Tavoitteiden saavuttamista vauhditettava

EUROOPAN TILINTARKASTUS-TUOMIOISTUIN

Sisällys

	Kohta
Tiivistelmä	I–VIII
Johdanto	01–16
Tieliikenneturvallisuus on merkittävä yhteiskunnallinen haaste	01–09
Liikenneonnettomuudet ovat yleinen ennenaikaisen kuoleman syy EU:ssa	01–03
Loukkaantumiseen alttiilla tienkäyttäjillä on suurempi riski joutua kuolemaan johtavaan onnettomuuteen, ja ikäryhmien ja jäsenvaltioiden välillä on merkittäviä eroja	04–06
Safe System -lähestymistapa on kokonaisvaltainen käsite	07–09
Tehtävät ja vastuualueet EU:ssa	10–12
EU:n tieliikenneturvallisuutta koskeva toimintapoliittinen ja sääntelykehys	13–14
EU:n rahoitus tieliikenneturvallisuutta edistäville hankkeille	15–16
Tarkastuksen laajuus ja tarkastustapa	17–23
Huomautukset	24–102
EU:n Safe System -lähestymistapa on kattava, mutta komissiolle on haasteellista seurata jäsenvaltioiden edistymistä	24–41
EU:n Safe System -lähestymistapa on kattava, ja siinä asetetaan kunnianhimoisia tavoitteita	26–27
Komissio ei ole vielä arvioinut, miten kansalliset strategiat edistävät EU:n tavoitteiden saavuttamista	28–31
Jäsenvaltioiden toimien tuloksellisuuden seuranta ei ole vielä vaikuttavaa	32–34
Vakavia loukkaantumisia koskevat jäsenvaltioiden tiedot eivät ole vielä vertailukelpoisia, kun taas kuolemantapauksia koskevat tiedot ovat	35–37
Edistymisvauhti EU:ssa ei riitä vuosiksi 2030 ja 2050 asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen	38–41

EU:n toimet tienkäyttöä, ajoneuvoja ja infrastruktuuria koskevissa pilareissa eivät kata kaikkia riskitekijöitä eikä niitä ole yhdennetty riittävästi **42–82**

Kaikkia onnettomuuksien pääsyitä ei käsitellä EU:n tasolla, ja jäsenvaltioiden täytäntöönpanostrategioita koskeva komission valvonta on rajallista **44–56**

EU:n tasolla on ajoneuvoja koskeva standardoitu kehys, mutta autokannan vanheneminen rajoittaa sen vaikutusta **57–64**

Infrastruktuurin turvallisuuden parantamista koskevien kansallisten lähestymistapojen kehittyneisyys vaihtelee, eivätkä EU:n vaatimukset kata infrastruktuuria, jossa sattuu eniten kuolemaan johtavia onnettomuuksia **65–75**

Uudet haasteet edellyttävät komission tieliikenneturvallisuutta koskevien toimien tehokkaampaa yhdentämistä **76–82**

EU:n liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen ei ollut hankkeiden valinnan ja seurantaindikaattorien kannalta keskeinen peruste **83–102**

Liikenneturvallisuus ei ollut keskeinen peruste valittaessa infrastruktuurihankkeita, joilla oli liikenneturvallisuustavoitteita **85–91**

Sellaisissa EU:n yhteisrahoittamissa hankkeissa, joilla oli liikenneturvallisuustavoitteita, ei tarvinnut arvioida hankkeiden mahdollista tieliikenneturvallisuutta edistävää vaikutusta eikä laatia siihen liittyviä tulosindikaattoreita **92–98**

Tieliikenneturvallisuuteen saattaa olla saatavilla vähemmän koheesiorahoitusta kaudella 2021–2027, mutta uusi ehto on ensimmäinen askel kohti rahoituksen parempaa kohdentamista **99–102**

Johtopäätökset ja suositukset **103–113**

Liitteet

Liite I – Esimerkkejä YK:n Safe System -lähestymistavan kuhunkin pilariin kuuluvista toimista

Liite II – Komission tieliikenneturvallisuutta koskevien tavoitteiden kehitys vuodesta 2001

Liite III – Tilintarkastustuomioistuimen tarkastamia Safe System -lähestymistavan pilareita koskeva EU:n sääntelykehys

Liite IV – Tarkastusotokseen poimitut EU:n yhteisrahoittamat hankkeet

Liite V – Yhteenveto kansallisista liikenneturvallisuustavoitteista

Liite VI – Kansallisten nopeusrajoitusten vertailu kansainvälisessä tutkimuksessa suositeltuihin nopeuksiin

Liite VII – Sähköpotkulautojen oikeudellinen asema 15:ssä EU:n jäsenvaltiossa

Lyhenteet

Sanasto

Komission vastaukset

Tarkastuksen eteneminen

Tarkastustiimi

Tiivistelmä

I Tieliikenneturvallisuus on merkittävä yhteiskunnallinen haaste. Vuonna 2022 EU:ssa kuoli liikenneonnettomuuksissa 20 640 ihmistä, ja erityisessä vaarassa ovat jalankulkijat, pyöräilijät ja moottoripyöräilijät. Tieliikenneturvallisuus kuuluu EU:n ja sen jäsenvaltioiden jaettuun toimivaltaan, mutta vastuu eräiden tieliikenneturvallisuutta mahdollisesti suoraan parantavien toimien täysimääräisestä toteuttamisesta on kansallisilla viranomaisilla. Komission tehtävänä on koordinoida toimia EU:n tasolla erityisesti silloin, kun niillä on rajatylittäviä vaikutuksia.

II EU asetti vuonna 2018 nykyiset tavoitteet, joiden mukaan liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä puolitetaan vuoteen 2030 mennessä vuoden 2019 tasoon verrattuna ja vähennetään vuoteen 2050 mennessä lähelle nollatasoa. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi komissio laati liikenneturvallisuuspolitiikkansa EU:n Safe System -lähestymistavan pohjalta. Tämä lähestymistapa sisältää useita pilareita sen varmistamiseksi, että jos jokin osa epäonnistuu, jokin toinen osa kompensoi sen. Edellisen kauden 2014–2020 osalta tilintarkastustuomioistuin arvioi, että tieliikenneturvallisuutta edistäville hankkeille myönnettiin Euroopan alue- ja kehitysrahastosta, koheesiorahastosta ja Verkkojen Eurooppa -välineestä noin 6,6 miljardia euroa EU:n rahoitusta.

III Nykyisten vuosiksi 2021–2030 asetettujen tieliikenneturvallisuuspolitiikan puitteiden puolivälin lähestyessä tilintarkastustuomioistuin arvioi, onko komissio toiminut vaikuttavasti ottaessaan käyttöön EU:n Safe System -lähestymistavan ja tukiessaan jäsenvaltioita vuosiksi 2030 ja 2050 asetettujen tieliikenneturvallisuutta koskevien tavoitteiden saavuttamisessa. Safe System -lähestymistavan hallinnointipilarin osalta tilintarkastustuomioistuin tutki, oliko lähestymistapa kattava ja seurasiko komissio vaikuttavasti jäsenvaltioiden panoksia EU:n tavoitteiden saavuttamiseen. Tilintarkastustuomioistuin arvioi myös, oliko komissio toteuttanut asianmukaisia toimia tienkäyttöä, ajoneuvoja ja infrastruktuuria koskevissa pilareissa. Lopuksi tilintarkastustuomioistuin tutki rahoitustukea koskevan pilarin osalta, oliko kaudella 2014–2020 rahoitettujen EU:n yhteisrahoittamien hankkeiden valinnassa ja indikaattoreiden suunnittelussa keskitytty liikenneturvallisuustavoitteisiin. Tarkastus suoritettiin neljässä jäsenvaltiossa ja siinä tutkittiin 13 hankkeen otos.

IV Tilintarkastustuomioistuin toteaa kaiken kaikkiaan, että komissio on ottanut käyttöön kattavan EU:n Safe System -lähestymistavan, johon liittyy vuosiksi 2030 ja 2050 asetettuja kunnianhimoisia tavoitteita. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi kuitenkin puutteita komission toimissa. Näiden tavoitteiden saavuttaminen on lisäksi epätodennäköistä nykyisellä edistymisvauhdilla ilman lisäponnisteluja.

V **Hallinnointia koskevan pilarin** osalta tilintarkastustuomioistuin havaitsi, että komissio ei ollut vielä arvioinut, missä määrin jäsenvaltioiden suunnittelemat toimet auttavat saavuttamaan EU:n liikenneturvallisuustavoitteet. Lähes kaikki jäsenvaltiot asettivat tavoitteita liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamiseksi, mutta vaihtelua ilmeni siinä, kuinka kehittyneitä kansalliset strategiat olivat. Jäsenvaltioiden toimien tuloksellisuutta koskevasta seurannasta olisi myös tehtävä vaikuttavaa. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi myös vertailukelpoisuuteen liittyviä ongelmia siinä, miten jäsenvaltiot keräsivät ja toimittivat komissiolle tietoja vakavista loukkaantumisista.

VI Tilintarkastustuomioistuin havaitsi lisäksi, että **tienkäyttöä koskeva pilari** ei kata kaikkia tärkeimpiä riskitekijöitä samassa määrin EU:n tasolla ja että komission rooli kansallisten täytäntöönpanomenettelyjen valvonnassa oli rajallinen. Vaikka **ajoneuvoja koskeva pilari** katettiin EU:n tasolla uusiin ajoneuvoihin sovellettavalla standardoidulla kehyksellä, kehyksen vaikutusta rajoitti se, että jäsenvaltioiden autokannat vanhenevat. **Infrastruktuuria koskevaan pilariin** kuuluvat jäsenvaltioiden menettelyjen, muun muassa vaarallisten tieosuuksien ja onnettomuuksien syiden tunnistamismenettelyjen, kehittyneisyys oli vaihtelevaa. Alaa koskevassa EU:n lainsäädännössä otettiin käyttöön yhteisiä periaatteita ja menettelyjä, mutta useimpiin kuolemantapauksiin liittyvä infrastruktuuri, kuten kaupunkialueet, kaupunkialueiden ulkopuoliset muut kuin päätiet ja pyörätiet, eivät kuuluneet sen soveltamisalaan. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi myös, että uudet tieliikenneturvallisuuteen liittyvät haasteet (kuten henkilökohtaiset liikkumisvälineet ja autonomiset ajoneuvot) edellyttävät, että näihin kolmeen pilariin sisällytetään enemmän komission toimia.

VII Tilintarkastustuomioistuin havaitsi **rahoitustukea koskevan pilarin** suhteen, että kaudella 2014–2020 tieliikenneturvallisuus ei ollut keskeinen peruste valittaessa hankkeita, joilla oli liikenneturvallisuutta koskevia tavoitteita, koska se kilpaili muiden painopisteiden (kuten saavutettavuuden parantamisen ja vihreämmän liikenteen) kanssa. Useimmissa tarkastetuissa hankkeissa valintaperusteita ei ollut kohdennettu niihin tieverkon osuuksiin, joilla sattui eniten onnettomuuksia tai kuolemantapauksia, eikä niissä ollut määritelty tieliikenneturvallisuuteen liittyviä suunnittelukriteereitä. EU:n yhteisrahoittamissa hankkeissa ei myöskään edellytetty niiden mahdollisen tieliikenneturvallisuutta edistävän vaikutuksen arviointia eikä tähän liittyvien tulosindikaattoreiden asettamista. Kaudella 2021–2027 tuleville tieliikenneturvallisuuden parantamiseen tähtääville hankkeille myönnettävä koheesiopolitiikan rahoitus saattaa vähentyä, ellei tälle tavoitteelle aseteta vahvoja priorisointisääntöjä.

VIII Tilintarkastustuomioistuin suosittelee näiden johtopäätöstensä perusteella, että komissio

1) parantaa raportointia vakavista loukkaantumisista ja asettaa suorituskykytavoitteita

2) keskittyy voimakkaammin onnettomuuksien syihin ja ottaa käyttöön lisäohjeita, jotka kattavat kaikki riskitekijät

3) selkeyttää sellaisten EU:n yhteisrahoittamien hankkeiden priorisointia ja jälkiarviointia, joilla on liikenneturvallisuustavoitteita.

Johdanto

Tieliikenneturvallisuus on merkittävä yhteiskunnallinen haaste

Liikenneonnettomuudet ovat yleinen ennenaikaisen kuoleman syy EU:ssa

01 Liikenneonnettomuudet ovat EU:ssa yleinen ennenaikaisen kuoleman syy: vuonna 2022 liikenneonnettomuuksissa kuoli 20 640 ihmistä[1]. Lisäksi arvioidaan, että jokaista EU:ssa menetettyä ihmishenkeä kohti viisi muuta ihmistä saa vakavia vammoja, jotka muuttavat heidän loppuelämänsä[2].

02 Absoluuttisina lukuina tieliikenteen ihmishenkinä mitatut kustannukset ovat kaikista liikennemuodoista suurimmat. Vuosina 2016–2020 tieliikennekuolemia oli EU:ssa, Yhdistynyttä kuningaskuntaa lukuun ottamatta, keskimäärin 22 420 vuodessa, kun taas rautateillä vastaava luku oli 19. Viimeisin kuolemaan johtanut lento-onnettomuus, jossa oli osallisena EU:n lentoliikenteen harjoittaja, tapahtui vuonna 2016, ja siinä menehtyi kaksi ihmistä.

03 Maailman terveysjärjestön viimeisimpien tietojen perusteella Euroopan luvut ovat muihin maailman alueisiin verrattuna myönteisiä: sen kuolonuhrien määrä on alhaisin ja – toisin kuin muilla alueilla – tämä määrä on laskussa. Vaikka tieliikennekuolemat ovat vähentyneet EU:ssa huomattavasti vuoden 2000 jälkeen, laskeva suuntaus on kuitenkin viime vuosina pysähtynyt.

---

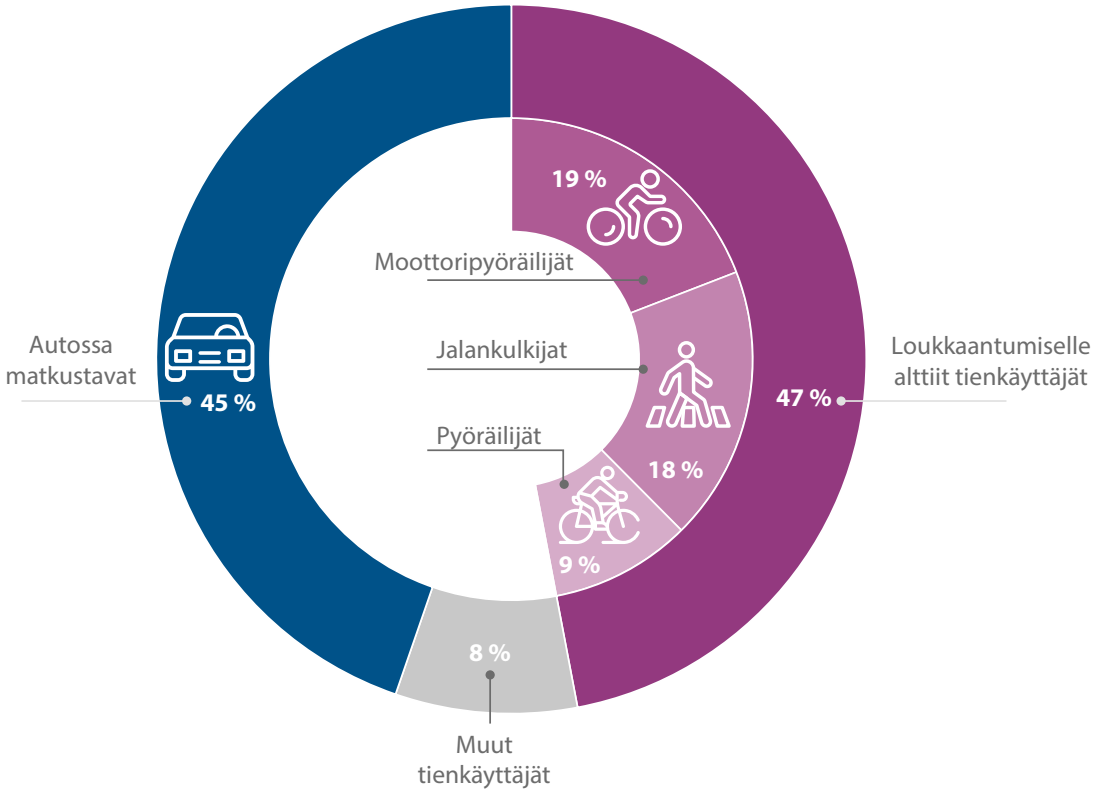
[1] Road Safety in the EU, Euroopan komissio, 2023.

[2] Serious injuries, Euroopan komissio, 2021.

Loukkaantumiseen alttiilla tienkäyttäjillä on suurempi riski joutua kuolemaan johtavaan onnettomuuteen, ja ikäryhmien ja jäsenvaltioiden välillä on merkittäviä eroja

04 Kaikki tienkäyttäjät voivat joutua kuolemaan johtavaan onnettomuuteen, mutta loukkaantumiseen alttiit tienkäyttäjät (eli jalankulkijat, pyöräilijät ja moottoripyöräilijät) ovat erityisen suuressa vaarassa. Kun tarkastellaan EU:n tieliikennekuolemia vuonna 2021, sellaisten kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osuus, joissa oli osallisina loukkaantumiseen alttiita tienkäyttäjiä, oli suurin (47 prosenttia), ja seuraavaksi suurimman osuuden (45 prosenttia) muodostivat autossa matkustavat (ks. ***kaavio 1***). Lisäksi loukkaantumiseen alttiiden tienkäyttäjien osuus kaupunkialueilla tapahtuvista tieliikennekuolemista on lähes 70 prosenttia.

Kaavio 1 – EU:n tieliikennekuolemat tienkäyttäjäluokittain (2021)



Huom. Lukujen summat eivät välttämättä täsmää, koska niitä on pyöristetty.

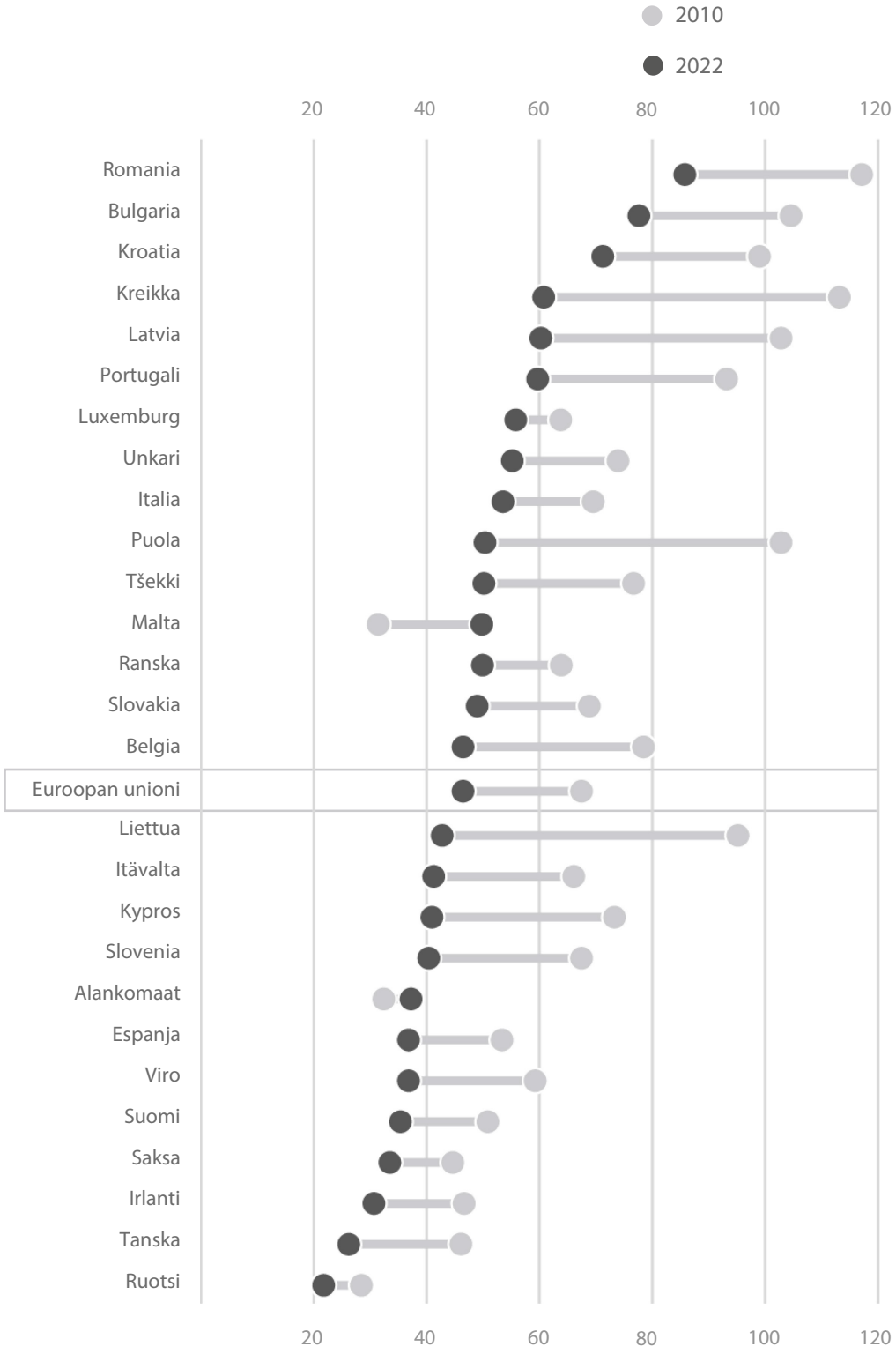
Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin liikenneonnettomuuksia koskevan yhteisön tietokannan (CARE) perusteella.

05 Liikenteessä kuolee eniten nuoria (18–24-vuotiaat) ja 65 vuotta täyttäneitä henkilöitä. Nuoret liikenneonnettomuuksien kuolonuhrit ovat pääasiassa autossa matkustavia (64 prosenttia vuonna 2019), kun taas tieliikenteessä kuolleista 65 vuotta täyttäneistä henkilöistä puolet oli pyöräilijöitä tai jalankulkijoita[3].

06 Vuonna 2022 EU:n keskimääräinen tieliikenneonnettomuuksien aiheuttama kuolleisuusaste oli 46 kuolemantapausta miljoonaa asukasta kohden, ja se vaihteli huomattavasti jäsenvaltioiden välillä (ks. ***kaavio 2***). Ruotsissa ja Tanskassa kuolleisuus oli alhaisin: Ruotsissa liikennekuolemia miljoonaa asukasta kohti oli 22 ja Tanskassa 26. Kuolleisuus oli korkein Romaniassa, jossa liikennekuolemia miljoonaa asukasta kohden oli 86.

[3] Young people, Euroopan komissio, 2021, ja Seniors, Euroopan komissio, 2023.

Kaavio 2 – Liikennekuolemien määrä jäsenvaltioissa miljoonaa asukasta kohden (2022 v. 2010)



Huom. Euroopan unionin arvot eivät sisällä Yhdistynyttä kuningaskuntaa.

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin CARE-tietokannan perusteella.

Safe System -lähestymistapa on kokonaisvaltainen käsite

07 Tieliikenneturvallisuus kilpailee muiden tavoitteiden, kuten liikkuvuuden, kanssa, ja siihen vaikuttavat myös monet tekijät ja toimijat. On todettu, että neljä tärkeintä liikennekuolemien syytä ovat 1) ylinopeus, 2) ajaminen alkoholin vaikutuksen alaisena, 3) turvavyön käytön laiminlyönti ja 4) kuljettajan tarkkaamattomuus[4]. Viranomaiset, elinkeinoelämä ja kansalaisyhteiskunta voivat kaikki torjua onnettomuuksien syitä toteuttamalla erilaisia toimia.

08 Safe System -lähestymistapa kehitettiin alun perin Ruotsissa ja Alankomaissa 1990-luvulla[5]. Lähestymistapa perustuu sen tiedostamiseen, että ihmiset tekevät virheitä, ja siinä ehdotetaan keinoja varmistaa, että tällaiset virheet eivät aiheuta kuolemantapauksia tai vakavia loukkaantumisia. Tällä ennaltaehkäisevällä strategialla luodaan monikerroksinen suoja, jolla varmistetaan, että yhden osan epäonnistuessa jokin toinen osa kompensoi sen.

09 Yhdistyneet kansakunnat (YK) sisällytti lähestymistavan ensimmäisen kerran liikenneturvallisuusstrategiaansa vuonna 2011. YK käynnisti elokuussa 2020 tieliikenneturvallisuutta parantavien toimien toisen vuosikymmenen, jossa asetettiin tavoitteeksi vähentää liikennekuolemia ja loukkaantumisia vähintään 50 prosentilla vuosina 2021–2030. ***Liitteessä I*** esitetään esimerkkejä toimista, joilla parannetaan tieliikenneturvallisuutta tämän lähestymistavan mukaisesti. Tieliikenneturvallisuutta koskevilla aloitteilla edistetään YK:n kestävän kehityksen tavoitteita 3 ”Hyvä terveys ja hyvinvointi” ja 11 ”Kestävät kaupungit ja yhteisöt”.

Tehtävät ja vastuualueet EU:ssa

10 **Jäsenvaltiot** päättävät kansallisesta liikennepolitiikastaan sekä monista tieliikenteen ja turvallisuusmääräysten näkökohdista. Ne vastaavat myös EU:n direktiivien saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä sekä EU:n asetusten, myös tieliikenneturvallisuuteen liittyvien säädösten, täytäntöönpanosta. Lisäksi niillä on täysi vastuu joidenkin sellaisten toimien toteuttamisesta, joilla on välitön vaikutus kuolemantapausten ja vakavien loukkaantumisten vähentämiseen. Jäsenvaltiot myös päättävät ensisijaisista infrastruktuurihankkeista, joita ne rahoittavat pääasiassa kansallisista tai alueellisista talousarvioista.

---

[4] Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto, *Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe*, 2022.

[5] ITF – OECD, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

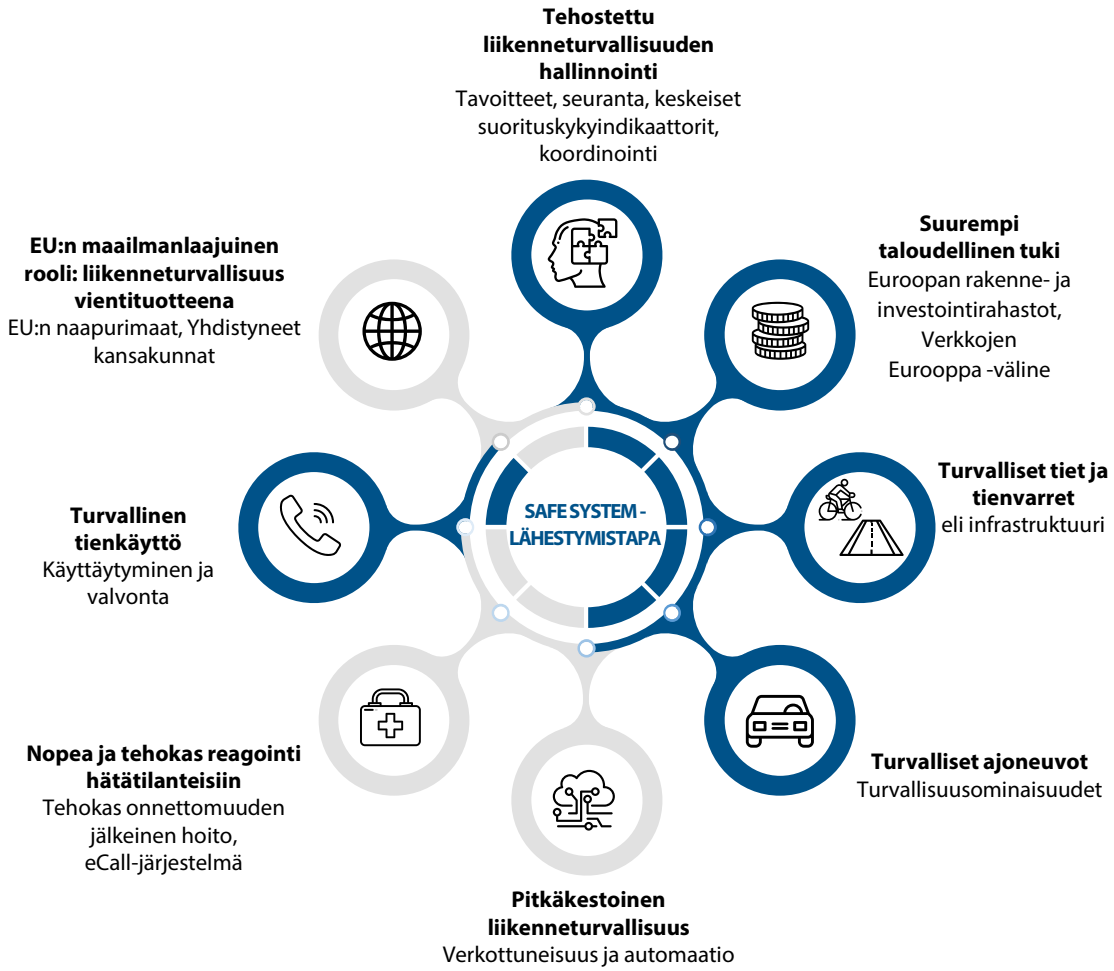
11 Vuonna 1992 jäsenvaltiot sopivat EU:n laajuisen liikenneinfrastruktuuriverkon perustamisesta. Ne myös antoivat EU:lle jaetun toimivallan laatia toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. **Komissio** – erityisesti sen liikenteen ja liikkumisen pääosasto (MOVE-pääosasto) – vastaa liikennepolitiikan kehittämisestä, soveltamisesta ja täytäntöönpanon valvonnasta EU:n tasolla. Myös muut komission pääosastot, kuten sisämarkkinoiden, teollisuuden, yrittäjyyden ja pk-yritystoiminnan pääosasto (GROW-pääosasto), sekä Euroopan ilmasto-, infrastruktuuri- ja ympäristöasioiden toimeenpanovirasto (CINEA) vastaavat keskeisistä EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikkaa edistävistä toimista.

12 **Yksityishenkilöiden ja yritysten käyttäytyminen** on yksi turvallista tieliikenneympäristöä edistävä keskeinen tekijä, sillä henkilöt ja yritykset valitsevat käyttämänsä liikkumismuodon ja ajoneuvojen turvallisuusominaisuudet ja ovat vastuussa liikennekäyttäytymisestään. **Vakuutusala** on merkittävä toimija, koska se suunnittelee tuotteitaan ja palvelujaan turvallisuusnäkökohtien perusteella (esimerkiksi vakuutukset, joiden hinta määräytyy ajotavan mukaan), edistää uusia teknologioita, kannustaa tienkäyttäjiä ajamaan turvallisesti ja kerää tietoja, jotta tieliikenneonnettomuuksien syitä voidaan ymmärtää paremmin.

EU:n tieliikenneturvallisuutta koskeva toimintapoliittinen ja sääntelykehys

13 Komissio laati vuonna 2018 kauden 2021–2030 liikenneturvallisuuspolitiikkansa **EU:n Safe System -lähestymistavan** pohjalta. Tämä lähestymistapa koostuu kahdeksasta pilarista (ks. ***kaavio 3***). Lisäksi komissio asetti nykyiset tavoitteet, joiden mukaan liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä puolitetaan vuosina 2020–2030 ja vähennetään vuoteen 2050 mennessä lähelle nollatasoa. Myös Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät nämä tavoitteet. Tämä toimintapolitiikka perustuu komission aiempiin aloitteisiin (ks. ***liite II***).

Kaavio 3 – EU:n Safe System -lähestymistapa



Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin komission tiedonannon *Eurooppa liikkeellä* perusteella. Sinisellä merkityt osatekijät kuuluvat tämän tarkastuksen piiriin.

14 Safe System -lähestymistapaa koskeva EU:n sääntelykehys koostuu sekä sitovista säädöksistä että jäsenvaltioille annetuista suosituksista (ks. ***liite III***).

EU:n rahoitus tieliikenneturvallisuutta edistäville hankkeille

15 EU rahoitti kaudella 2014–2020 tieliikenneturvallisuutta edistäviä kansallisia ja alueellisia liikenneinfrastruktuurihankkeita pääasiassa seuraavista kolmesta välineestä:

- **Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR)** ja **koheesiorahasto**, joiden hallinnoinnista vastaavat komissio ja jäsenvaltiot yhteistyössä. Komission alue- ja kaupunkipolitiikan pääosasto (REGIO-pääosasto) hyväksyy jäsenvaltioiden suunnittelemat monivuotiset ohjelmat, myös rahoituksen painopisteet. Pääosasto seuraa näiden ohjelmien täytäntöönpanoa. Kansalliset tai alueelliset hallintoviranomaiset vastaavat EAKR:sta ja koheesiorahastosta yhteisrahoitettavien yksittäisten hankkeiden valinnasta ja täytäntöönpanosta.

- **Verkkojen Eurooppa -väline**, jota hallinnoi suoraan komissio (MOVE-pääosasto). Komissio delegoi vastuun avustusten myöntämisestä ja täytäntöönpanon seurannasta CINEAlle.

Nämä kolme välinettä ovat edelleen rahoituslähteitä kaudella 2021–2027. Lisäksi elpymis- ja palautumistukivälineestä voidaan nykyisellä kaudella tukea tieliikenneturvallisuutta edistäviä hankkeita.

16 Kansallisten hankkeiden toteuttajien ja viranomaisten ei tarvinnut yksilöidä erityisesti niitä EU:n yhteisrahoittamia hankkeita, joilla edistettiin tieliikenneturvallisuutta kaudella 2014–2020. EU:n tasolla ei siksi ole yleiskuvaa tieliikenneturvallisuuden edistämiseen myönnetyn rahoituksen kokonaismäärästä. Tästä syystä tilintarkastustuomioistuin arvioi tarkastusta varten EAKR:stä, koheesiorahastosta ja Verkkojen Eurooppa -välineestä kyseisellä kaudella tieliikenneturvallisuutta edistäviin hankkeisiin myönnetyn EU:n rahoituksen määrän. Helmikuussa 2023 sidottu määrä oli 6 663 miljoonaa euroa (Verkkojen Eurooppa -väline 1 477 miljoonaa euroa; EAKR ja koheesiorahasto 5 186 miljoonaa euroa).

Tarkastuksen laajuus ja tarkastustapa

17 Tässä kertomuksessa arvioidaan, onko komissio toiminut vaikuttavasti ottaessaan käyttöön EU:n Safe System -lähestymistavan (ks. ***kaavio 3***) ja tukiessaan jäsenvaltioita näiden pyrkiessä saavuttamaan tavoitteet, joiden mukaan kuolemantapausten ja vakavien loukkaantumisten määrä puolitetaan vuosina 2020–2030 ja vähennetään vuoteen 2050 mennessä lähelle nollatasoa. Tarkastuksessa tutkittiin,

- onko komissio suunnitellut kattavan Safe System -lähestymistavan ja seurannut vaikuttavasti, miten jäsenvaltioiden liikenneturvallisuustoimenpiteet ovat auttaneet saavuttamaan EU:n toimintapoliittiset tavoitteet
- onko komissio toteuttanut asianmukaisia tukitoimia EU:n Safe System -lähestymistavan tienkäyttöä, ajoneuvoja ja infrastruktuuria koskevia pilareja varten
- painotettiinko EU:n ohjelmakaudella 2014–2020 yhteisrahoittamien infrastruktuurihankkeiden valinnassa ja indikaattoreiden suunnittelussa asianmukaisesti EU:n tieliikenneturvallisuutta koskevia tavoitteita.

18 Tarkastuksessa tutkittiin useista eri lähteistä saatua näyttöä:

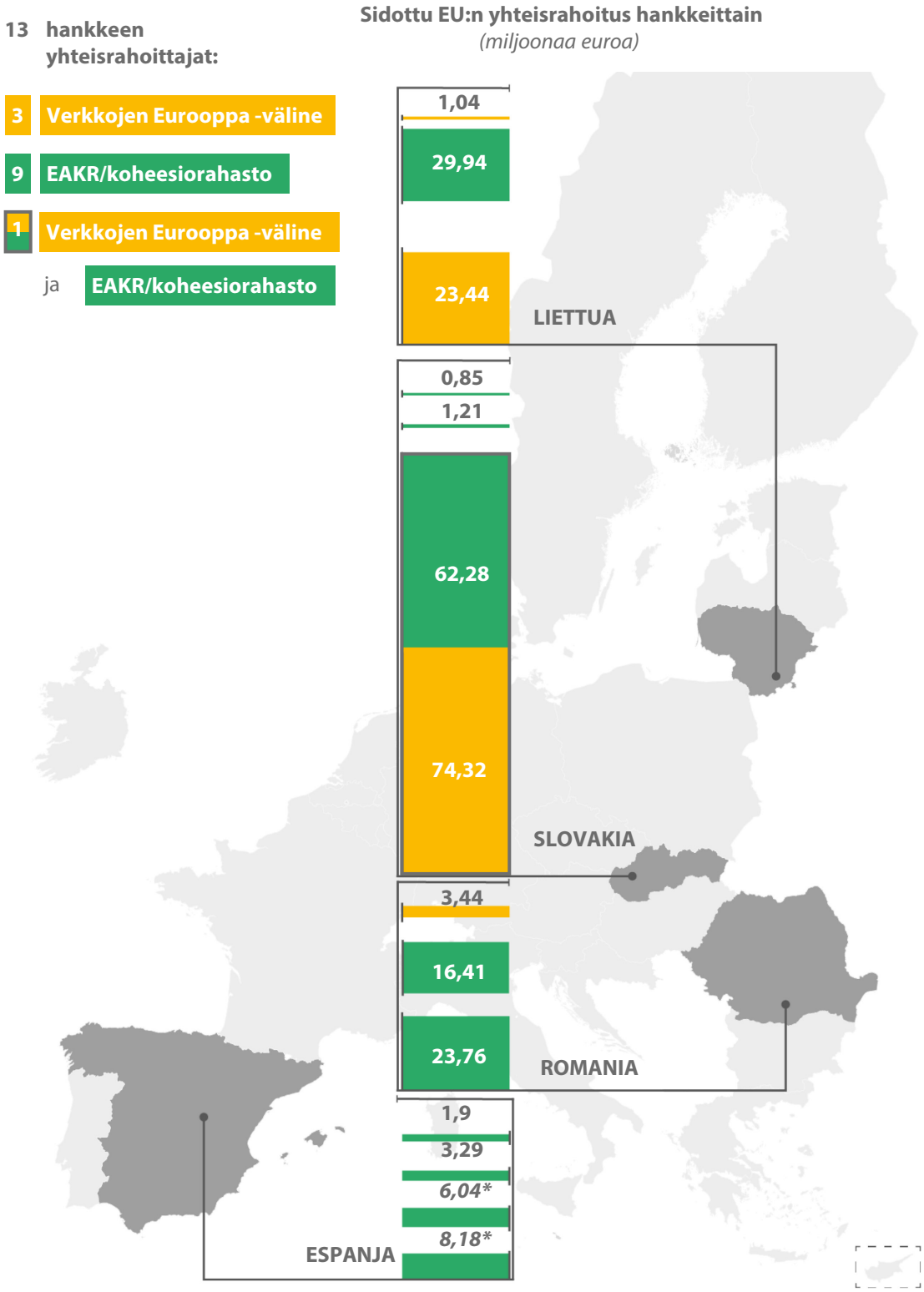
- Tilintarkastustuomioistuin analysoi EU:n liikenneturvallisuusstrategian asiakirjoja, asiaan liittyviä lainsäädännöllisiä ja poliittisia asiakirjoja sekä tutkimuslaitosten, toimialajärjestöjen ja tiedeyhteisön julkaisemia raportteja.
- Tilintarkastustuomioistuin haastatteli asiaankuuluvien komission pääosastojen ja CINEAn henkilöstöä sekä kansallisten elinten edustajia.
- Tilintarkastustuomioistuin tapasi Euroopan ja kansallisen tason sidosryhmien järjestöjä sekä YK:n Euroopan talouskomission ja YK:n liikenneturvallisuuden erityisrahaston henkilöstöä.

- Tilintarkastustuomioistuin analysoi neljästä jäsenvaltiosta (Espanja, Liettua, Romania ja Slovakia) koostuvan otoksen osalta kansalliset liikenneturvallisuusstrategiat ja asiaan liittyvät lainsäädännölliset ja poliittiset asiakirjat.

- Tilintarkastustuomioistuin teki tarkastuskäynnit edellä mainittuihin neljään jäsenvaltioon. Niissä tarkastettu otos koostui 13 infrastruktuurihankkeesta, jotka edistivät liikenneturvallisuutta ja jotka oli rahoitettu EU:n talousarviosta kaudella 2014–2020 (ks. ***liite IV***). Kaikissa tarkastukseen valituissa hankkeissa mainittiin tieliikenneturvallisuus yhtenä tavoitteena.

19 ***Kaaviossa 4*** esitetään yleiskuva tarkastetuista jäsenvaltioista ja hankkeista.

Kaavio 4 – Tarkastukseen valitut jäsenvaltiot ja hankkeet



Huom. * Hanke peruutettiin sen jälkeen, kun se oli valittu tarkastukseen.

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin.

20 Tilintarkastustuomioistuin valitsi jäsenvaltiot tieliikenneturvallisuutta edistäviin hankkeisiin osoitetun EAKR:n, koheesiorahaston ja Verkkojen Eurooppa -välineen rahoituksen määrän perusteella. Otokseen valittiin jäsenvaltioita, joiden liikennekuolemien määrissä ja määrien kehityksessä oli eroja.

21 Tilintarkastustuomioistuimen poimima hankeotos sisältää infrastruktuurihankkeita, jotka edistävät tieliikenneturvallisuutta eri tavoin (esimerkiksi uudet tai parannetut moottoritiet sekä pyöräilijöille tai jalankulkijoille tarkoitettu infrastruktuuri). Tilintarkastustuomioistuin poimi otokseen yhdeksän EAKR:n ja koheesiorahaston hanketta, kolme Verkkojen Eurooppa -välineen hanketta ja yhden hankkeen, joka saa rahoitustukea sekä Verkkojen Eurooppa -välineestä että koheesiorahastosta. Kaiken kaikkiaan näihin hankkeisiin sidottiin EU:n rahoitusta 242 miljoonaa euroa.

22 Tarkastus koskee tieliikenneturvallisuuden puitteita, joita on ollut määrä soveltaa sen jälkeen, kun komissio hyväksyi yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskevan etenemissuunnitelman vuonna 2011. Tarkastuksessa keskitytään EU:n kaudella 2014–2020 tukemiin investointeihin. Tarkastuksen kenttätyö saatiin päätökseen syyskuussa 2023.

23 Tilintarkastustuomioistuin päätti suorittaa tämän tarkastuksen paitsi siksi, että tieliikenneturvallisuus on merkittävä yhteiskunnallinen haaste, myös siksi, että liikennekuolemien vähentämisessä ei ole EU:ssa enää viime vuosina edistytty. Tämän kertomuksen tarkoituksena on antaa panos keskusteluihin tulevista politiikka-aloitteita ja säädöksiä koskevista ehdotuksista EU:n nykyisten vuosiksi 2021–2030 laadittujen liikenneturvallisuuspolitiikan puitteiden soveltamisen puolivälissä.

Huomautukset

EU:n Safe System -lähestymistapa on kattava, mutta komissiolle on haasteellista seurata jäsenvaltioiden edistymistä

24 Jotta EU:n liikenneturvallisuusstrategia olisi vaikuttava, siinä olisi asetettava realistisia tavoitteita, jotka ovat yhdenmukaisia EU:n ja kansainvälisen tason toisiinsa liittyvien toimintapolitiikkojen kanssa[6]. Strategian olisi katettava eri politiikan alojen toimet ja siinä olisi arvioitava tarvittavat resurssit[7]. Lisäksi kansalliset liikenneturvallisuusstrategiat olisi yhdenmukaistettava EU:n yleisten tavoitteiden kanssa. Käytössä olisi myös oltava luotettava seurantajärjestelmä, joka perustuu merkityksellisiin indikaattoreihin, jotta voidaan seurata edistymistä EU:n liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa[8].

25 Tästä syystä tilintarkastustuomioistuin tutki EU:n Safe System -lähestymistapaa ja EU:n tasolla asetettuja liikenneturvallisuustavoitteita. Tilintarkastustuomioistuin arvioi myös komission yleiskuvaa jäsenvaltioiden näiden tavoitteiden saavuttamiseksi antamasta panoksesta ja edistymisestä tavoitteita kohti. Lopuksi tarkasteltiin nykyistä edistymisvauhtia suhteessa asetettuihin tavoitteisiin.

EU:n Safe System -lähestymistapa on kattava, ja siinä asetetaan kunnianhimoisia tavoitteita

26 Komissio hyväksyi tieliikenneturvallisuutta koskevan EU:n Safe System -lähestymistavan vuonna 2018. Siinä noudatetaan samaa lähestymistapaa ja rakennetta kuin YK:n laatimassa lähestymistavassa (ks. kohta ***09***). EU:n ja YK:n lähestymistavoissa on kuitenkin myös joitain eroja. Tilintarkastustuomioistuin pani erityisesti merkille, että vaikka EU:n Safe System -lähestymistavassa painotettiin enemmän teknologista kehitystä, kuten älykkäitä liikennejärjestelmiä ja autonomisia ajoneuvoja, se ei kattanut suoraan multimodaaliliikenteeseen ja maankäytön suunnitteluun liittyviä näkökohtia. ***Kaaviossa 5*** vertaillaan näitä kahta Safe System -lähestymistapaa.

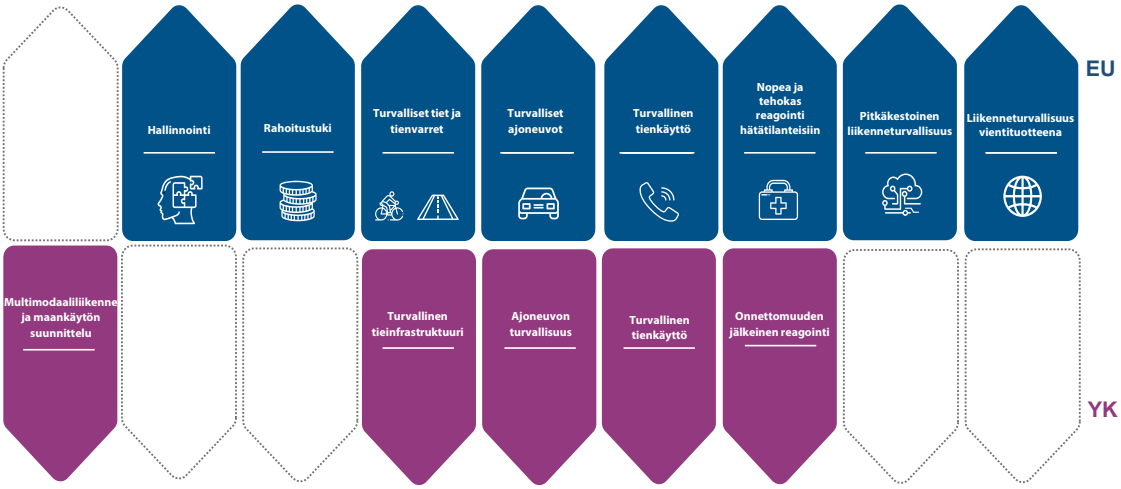
---

[6] Paremman sääntelyn välineistö, välineet 15, 18 ja 19, Euroopan komissio, 2021.

[7] Suositukset seuraavista vaiheista nollavisiotavoitteen saavuttamiseksi, Euroopan parlamentti, 2021.

[8] Neuvoston päätelmät liikenneturvallisuudesta, 2017.

Kaavio 5 – EU:n ja YK:n Safe System -lähestymistapojen vertailu



Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin.

27 Komissio on ajan mittaan nostanut tieliikenneturvallisuutta koskevaa tavoitetasoaan (ks. ***liite II***). Hyväksyessään Safe System -lähestymistapansa vuonna 2018 komissio lisäsi aiempiin tavoitteisiinsa vakavien loukkaantumisten vähentämisen. Lisäksi se asetti nykyiset tavoitteet, joiden mukaan liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä puolitetaan vuosina 2020–2030 ja vähennetään vuoteen 2050 mennessä lähelle nollatasoa (ks. kohta ***13***).

Komissio ei ole vielä arvioinut, miten kansalliset strategiat edistävät EU:n tavoitteiden saavuttamista

28 EU:n liikenneturvallisuustavoitteet voidaan saavuttaa vain, jos jäsenvaltiot ottavat käyttöön näitä tavoitteita edistäviä toimintapolitiikkoja ja investointiohjelmia. Valtaosassa 27 jäsenvaltiosta, mukaan lukien kaikki neljä tarkastuskäyntien kohteena ollutta jäsenvaltiota, kansallisissa strategioissa asetettiin tavoitteita liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamiseksi. Jäsenvaltiot ovat kuitenkin käyttäneet kansallisen tason edistymisen laskemisessa eri perusvuosia (ks. ***liite V***).

29 Komissio ei ole vielä arvioinut, missä määrin kansalliset liikenneturvallisuusstrategiat edistävät EU:n tavoitteiden saavuttamista. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi, että tarkastuskäyntien kohteina olleiden neljän jäsenvaltion kansallisilla strategioilla ei ollut yhteistä rakennetta ja strategioiden yksityiskohtaisuus vaihteli. Tästä syystä niitä on vaikea vertailla ja myös arvioida sitä, ovatko ne tarkoituksenmukaisia EU:n tavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta. Vaikka kaikki neljä tarkastuskäyntien kohteena ollutta jäsenvaltiota laativat seurantaa koskevan toimintasuunnitelman, kaikilla niistä ei ole arviota kansallisten tavoitteidensa saavuttamiseen tarvittavasta kokonaisrahoituksesta. Tämän vuoksi komission on vaikeaa saada yleiskuva EU:n tason tilanteesta (ks. ***taulukko 1***).

Taulukko 1 – Tarkastuskäyntien kohteina olleiden jäsenvaltioiden kansallisten strategioiden analyysi

Jäsenvaltio	Tavoitteiden määrittely liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten lisäksi	Kokonaisrahoitustarpeiden määrittely	Seurantaa koskeva toimintasuunnitelma
Espanja	Kyllä (liikennemuodon, iän ja loukkaantumiselle alttiiden käyttäjien mukaan)	Ei	Kyllä
Liettua	Kyllä (ns. mustien pisteiden vähentäminen, turvalliset ajoneuvot ja virastojen suositusten täytäntöönpanoaste)	Kyllä	Kyllä
Romania	Kyllä (ns. mustien pisteiden vähentäminen)	Ei	Kyllä
Slovakia	Ei	Ei	Kyllä

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin, 2023.

30 Lisäksi tilintarkastustuomioistuin havaitsi, että eurooppalaisessa ohjausjaksossa ei ole annettu tieliikenneturvallisuutta koskevia maakohtaisia suosituksia. Muutamissa tapauksissa komissio kommentoi liikenneturvallisuuskysymyksiä maakohtaisissa raporteissa, jotka on laadittu osana ohjausjaksoa koskevaa prosessia. Kommenteissa käsiteltiin esimerkiksi sitä, että Belgiassa tarvitaan lisää pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta parantavia toimia (2023), sekä sitä, että Liettuassa (2019) ja Romaniassa (2020) on tarpeen investoida turvallisempaan infrastruktuuriin. Tilintarkastustuomioistuin ei kuitenkaan löytänyt näyttöä siitä, että jäsenvaltioiden liikenneturvallisuustoimia olisi seurattu johdonmukaisesti.

31 Auttaakseen jäsenvaltioita edistämään edelleen EU:n tavoitteiden saavuttamista komissio on käynnistänyt aloitteita hyvien käytäntöjen levittämiseksi.

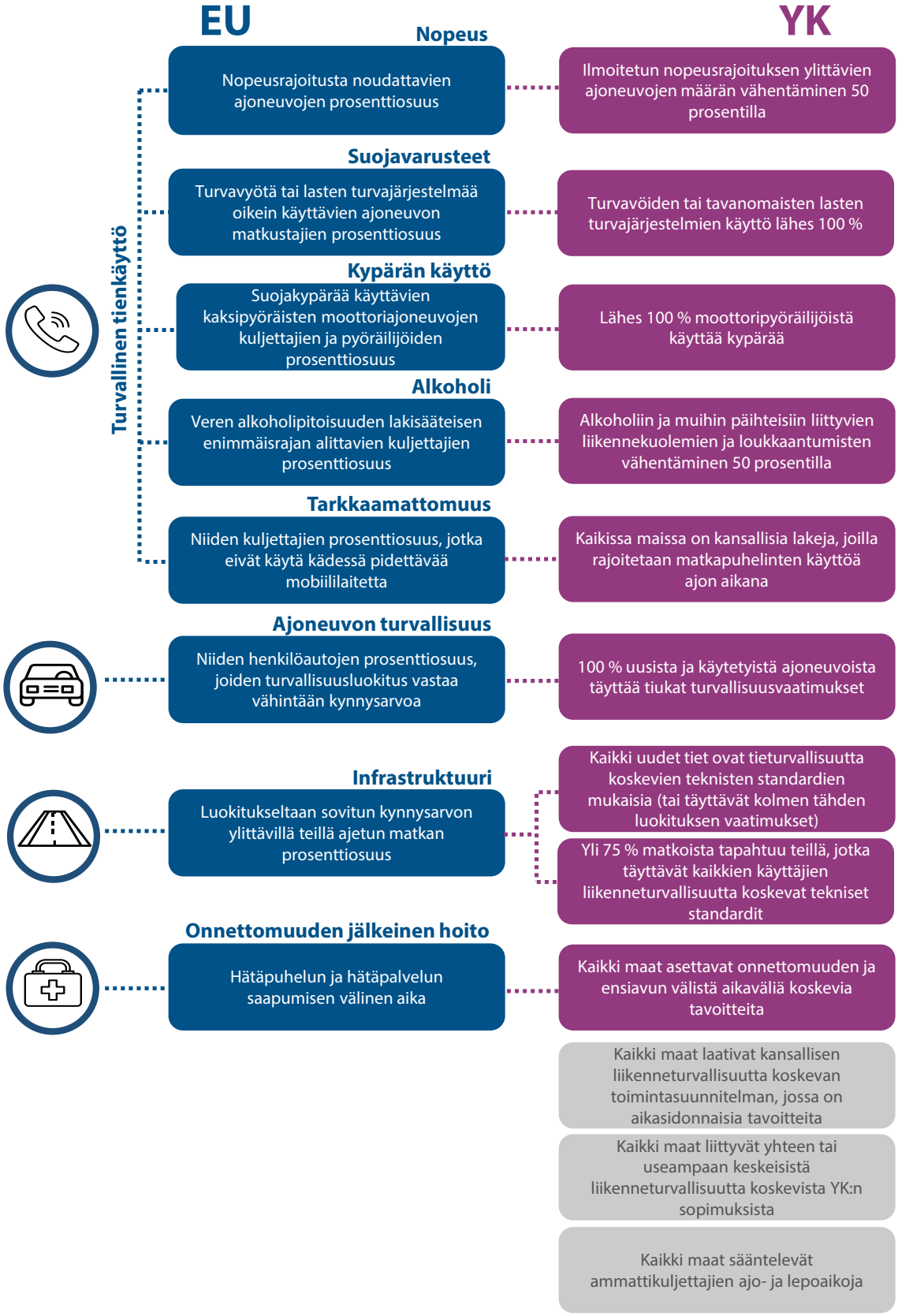
- EU:n liikenneturvallisuuden vaihto-ohjelmassa on vuodesta 2019 lähtien saatettu sellaisia jäsenvaltioita, joilla on suurempia tieliikenneturvallisuuteen liittyviä haasteita, yhteen tässä suhteessa paremmin suoriutuneiden jäsenvaltioiden kanssa. Ohjelma sisälsi opintovierailuja ja aihekohtaisia työpajoja, ja siinä esitettiin suositeltavia toimintatapoja. Ensimmäisessä kolmivuotisessa pilottihankkeessa keskityttiin kuuteen jäsenvaltioon, joilla oli suurempia haasteita. Ohjelman seuraavaan versioon osallistuu 19 jäsenvaltiota.

- Euroopan tieliikenneturvallisuuden seurantakeskus (ERSO) tarjoaa tietoja tieliikenneonnettomuuksista ja julkaisee maakohtaisia ja temaattisia raportteja alan käytännöistä ja toimintapolitiikoista EU:ssa. Komissio antoi äskettäin seurantakeskukselle uuden tehtävän seurata jäsenvaltioiden ja EU:n liikenneturvallisuusstrategioiden täytäntöönpanoa. Tämän työn tuloksia hyödynnetään vuonna 2025 laadittavassa EU:n liikenneturvallisuusstrategian täytäntöönpanoa koskevassa kertomuksessa.

Jäsenvaltioiden toimien tuloksellisuuden seuranta ei ole vielä vaikuttavaa

32 Komissio vahvisti kahdeksan tieliikenneturvallisuutta koskevaa keskeistä suorituskykyindikaattoria vuonna 2019 (ks. ***kaavio 6***). Näissä keskeisissä suorituskykyindikaattoreissa keskitytään tekijöihin, jotka edistävät EU:n liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista, kuten tienkäyttäjien käyttäytymiseen, ajoneuvojen turvallisuuteen, tieinfrastruktuurin laatuun ja ensiapupalveluihin. Keskeisissä suorituskykyindikaattoreissa on joitakin yhtäläisyyksiä niiden YK:n vuonna 2017 määrittelemien vapaaehtoisten maailmanlaajuisten turvallisuutta koskevien suorituskykytavoitteiden kanssa, joiden tarkoituksena oli auttaa jäsenvaltioita kohdentamaan liikenneturvallisuustoimiaan. Komissio totesi vuonna 2018 antamassaan tiedonannossa, että keskeisiin suorituskykyindikaattoreihin liittyvien tavoitteiden asettaminen edellyttää parempia tietoja. Vaikka tietyillä jäsenvaltioilla on erityisiä keskeisiä suorituskykyindikaattoreita varten laaditut tavoitteet, tällaisia tavoitteita ei ole määritetty EU:n tasolla.

Kaavio 6 – EU:n keskeisten suorituskykyindikaattoreiden ja YK:n vapaaehtoisten suorituskykytavoitteiden vertailu



Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin komission ja YK:n asiakirjojen perusteella.

33 Komissio käynnisti vuonna 2020 Baseline-hankkeen, jonka puitteissa se myönsi jäsenvaltioille rahoitusta tietojen keräämiseen näitä keskeisiä suorituskykyindikaattoreita varten. Hankkeeseen, joka kesti vuoteen 2022 asti, osallistui 18 jäsenvaltiota. Vaikka hanke on merkittävä edistysaskel, sillä ei tilintarkastustuomioistuimen näkemyksen mukaan saatu aikaan riittävää vertailukelpoisuutta jäsenmaiden välillä eikä valmisteltu mahdollisia tavoitteita. Hankkeeseen osallistuminen oli vapaaehtoista, eivätkä kaikki jäsenvaltiot keränneet samoja tietoja keskeisiä suorituskykyindikaattoreita varten. Lisäksi jäsenvaltiot poikkesivat indikaattoreiden laskennassa sovelletuista vakiomenetelmistä, mikä haittasi vertailukelpoisuutta[9].

34 Komissio käynnisti vuonna 2022 Baseline-hankkeen jatkotoimena nykyisen Trendline-hankkeen, jonka tarkoituksena on asettaa kansalliset tavoitteet kaikille niille keskeisille suorituskykyindikaattoreille, joita varten on kerätty tietoja (ks. kohta ***32***). Hankkeessa määritettiin kymmenen uutta kokeellista indikaattoria, joita testataan rajoitetussa laajuudessa. Vaikka osallistuminen hankkeeseen on paljon aiempaa laajempaa (25 jäsenvaltiota kerää tietoja keskeisiä suorituskykyindikaattoreita varten ja kaksi jäsenvaltioita osallistuu tarkkailijoina), hankkeen rakenne mahdollistaa edelleen sen, että käytetyissä indikaattoreissa voi olla eroja jäsenvaltioiden välillä ja jäsenvaltiot voivat poiketa vakiomuotoisista menetelmistä. Suorituskykyindikaattoreihin liittyvien aggregoitujen EU-tason tavoitteiden asettaminen ja seuranta voi siten olla vaikeaa, koska tiedot eivät ole vielä riittävän vertailukelpoisia.

Vakavia loukkaantumisia koskevat jäsenvaltioiden tiedot eivät ole vielä vertailukelpoisia, kun taas kuolemantapauksia koskevat tiedot ovat

35 Jäsenvaltioiden on vuodesta 1993 lähtien täytynyt kerätä liikenneturvallisuustilastoja liikennekuolemista ja loukkaantumisista ja toimittaa nämä tiedot komissiolle (ks. ***laatikko 1***).

[9] Baseline-hanke, päätelmät ja suositukset, 2023.

Laatikko 1

Komission CARE-tietokanta

Neuvosto perusti tieliikenneonnettomuuksia koskevan CARE-tietokannan vuonna 1993 ja velvoitti jäsenvaltiot raportoimaan tietoja vuosittain. Päätöksessä ei täsmennetty tarkasti, mitkä tiedot olisi raportoitava. Siksi asiantuntijaryhmä, johon kuuluu jäsenvaltioiden ja komission (liikenteen ja liikkumisen pääosaston ja Eurostatin) edustajia, kokoontuu säännöllisesti keskustelemaan kerättävistä ja jaettavista muuttujista ja niiden muodosta. Tietokanta sisältää tiedot jokaisesta kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneesta onnettomuudesta, kuten onnettomuuden tyypin ja tapahtumapaikan, yksityiskohtaiset tiedot tieinfrastruktuurista sekä tiedot onnettomuudessa osallisina olleista ajoneuvoista ja tienkäyttäjistä.

Komissio julkaisee syksyisin EU:n ja jäsenvaltiokohtaiset tilastot. Yksittäiset datapisteet eivät ole julkisesti saatavilla, mutta ne asetetaan pyynnöstä tutkijoiden saataville analyysitarkoituksiin.

36 Vaikka tietojen vertailukelpoisuutta koskeva lakisääteinen vaatimus on ollut olemassa jo kauan, asiaan liittyy edelleen ongelmia. Tämä koskee erityisesti loukkaantumisia koskevia tietoja, joiden osalta jokainen jäsenvaltio vahvistaa omat kansalliset kriteerinsä loukkaantumisen vakavuusasteen määrittämiseksi. Useimmat jäsenvaltiot edellyttävät, että onnettomuuspaikalle saapunut poliisi luokittelee, onko loukkaantuminen ”vakava”, kun taas toisissa jäsenvaltioissa vakavuusasteen luokittelevat sairaalat. ***Taulukossa 2*** havainnollistetaan tarkastuskäynnin kohteina olleissa neljässä jäsenvaltiossa tarkastuksen ajankohtana käytettyjä erilaisia perusteita vakavien loukkaantumisten määrittelemiseksi.

Taulukko 2 – Perusteet loukkaantumisen määrittämiseksi vakavaksi tarkastuskäynnin kohteina olleissa neljässä jäsenvaltiossa

Jäsenvaltio	Perusteet, joilla loukkaantuminen luokitellaan vakavaksi
Espanja	Loukkaantuneet henkilöt ovat sairaalahoidossa vähintään 24 tuntia tai sairaala luokittelee loukkaantumisen vakavaksi
Liettua	Loukkaantuneet henkilöt tarvitsevat sairaalahoitoa ja sairaala kirjaa vammat ”vakavasti terveyttä heikentäviksi”
Romania	Sairaala luokittelee loukkaantumisen
Slovakia	Loukkaantumisen tyyppi sisältyy laissa säädettyyn vammojen luetteloon

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin.

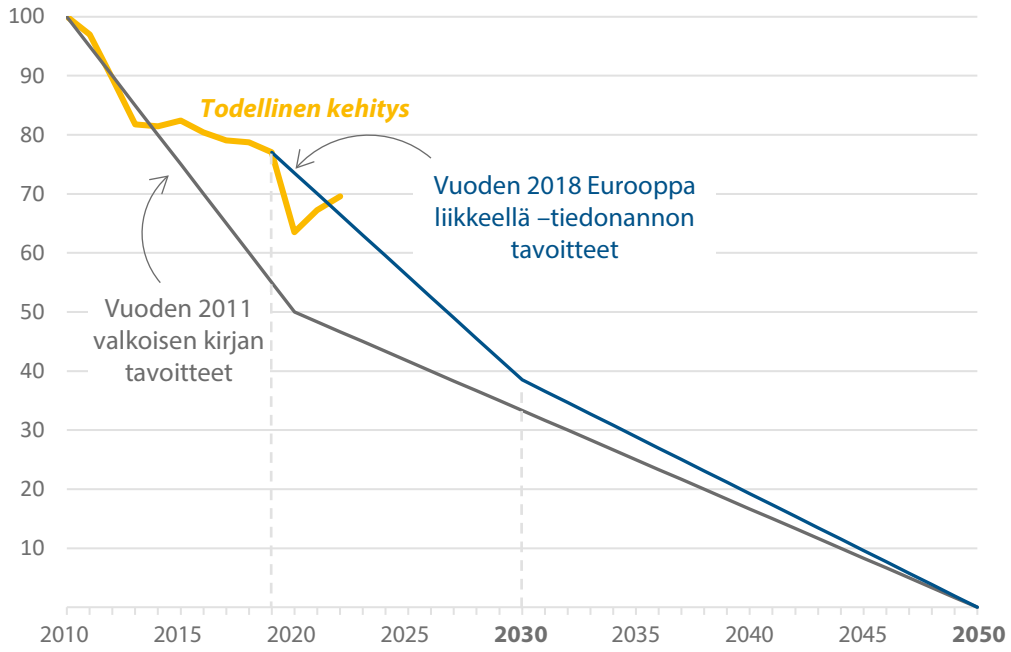
37 Vertailtavuuden parantamiseksi EU:n liikenneministerit sopivat vuonna 2017 jatkavansa työtä MAIS3+-vammaluokitukseen perustuvan yhteisen loukkaantumista koskevan määritelmän käyttöön ottamiseksi. MAIS3+ on kansainvälinen luokitusjärjestelmä, joka perustuu sairaaloiden tietoihin. Vuoteen 2023 mennessä vain 19 jäsenvaltiota keräsi tietoja MAIS3+-luokituksen avulla. MAIS3+-arvioiden saamiseksi käytettyjä menetelmiä ei myöskään ollut standardoitu jäsenvaltioiden välillä. Komissio tarkasteli kehityssuuntauksia niissä maissa, jotka keräsivät tietoja molemmilla menetelmillä, ja havaitsi, että kansallisilla menetelmillä raportoitiin yhdenmukaistettuun menetelmään verrattuna joko liian vähän tai liian paljon vakavia loukkaantumisia[10]. Tästä syystä komissio ei pysty saamaan tarkkaa kokonaiskuvaa vakavista loukkaantumisista EU:n tasolla eikä suunnittelemaan hyvin kohdennettuja toimia niiden määrän vähentämiseksi.

Edistymisvauhti EU:ssa ei riitä vuosiksi 2030 ja 2050 asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen

38 Vuosina 2010–2020 EU:n tieliikennekuolemien määrä väheni 36 prosenttia, mikä on huomattavasti vähemmän kuin komission vuoden 2011 valkoisessa kirjassa asettama 50 prosentin tavoite. Vuonna 2022 tieliikennekuolemat itse asiassa lisääntyivät neljä prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna (ks. ***kaavio 7***).

[10] *Serious injuries*, Euroopan komissio, 2023.

Kaavio 7 – Tieliikennekuolemien vähentyminen EU:ssa vuodesta 2010 lähtien verrattuna vuosiksi 2020, 2030 ja 2050 asetettuihin tavoitteisiin (prosenttia)



Huom. Tieliikennekuolemien vähentyminen vuonna 2020 johtuu pääasiassa koronapandemian vaikutuksista tieliikenteeseen.

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin komission tietojen perusteella.

39 EU ja jäsenvaltiot eivät nykyisellä edistymisvauhdilla ilman lisäponnisteluja todennäköisesti saavuta vuoden 2030 välitavoitetta. Tämä herättää epäilyksen siitä, pystyvätkö ne saavuttamaan vuodeksi 2050 asetetun tavoitteen. Liikennekuolemien määrä vähenisi vuoteen 2030 mennessä vain neljänneksellä 50 prosentin sijasta (verrattuna vuoden 2019 arvoihin, jotka komissio on valinnut perustasoksi edistymistä mitattaessa). Välitavoitteen saavuttamiseksi liikennekuolemien olisi vähennyttävä EU:ssa vuosittain keskimäärin 4,6 prosenttia. Viiden viime vuoden aikana havaittu keskimääräinen vuotuinen vähennys oli kuitenkin vain 2,5 prosenttia.

40 Myös vakavia loukkaantumisia koskeva vähennystavoite näyttää olevan vaikea saavuttaa. Alankomaissa tehdyssä analyysissa[11] todettiin, että vuoden 2030 tieliikennekuolemia koskeva tavoite voitaisiin saavuttaa käyttämällä erityistä kaupunkialueilla asetettaviin ajoneuvojen nopeusrajoituksiin ja turvalliseen pyöräilyinfrastruktuuriin kohdennettujen toimenpiteiden yhdistelmää. Vakavia loukkaantumisia koskevaa tavoitetta ei silti saavutettaisi edes parhaassa tapauksessa.

41 Näiden tavoitteiden saavuttaminen voi vaikeutua, sillä nykyiseltä jo hyvältä suoritustasolta lähtien on yhä vaikeampaa saada aikaan merkittäviä parannuksia. Esimerkiksi vuosina 2010–2022 liikennekuolemien vähentämisessä parhaiten onnistunut jäsenvaltio oli Liettua (vähennystä 60 prosenttia), jossa liikennekuolemien määrä oli seitsemänneksi suurin vuonna 2010, kun taas Alankomaissa, jossa liikennekuolemien määrä oli kolmanneksi pienin vuonna 2010, liikennekuolemat tosiasiallisesti lisääntyivät 22 prosenttia.

EU:n toimet tienkäyttöä, ajoneuvoja ja infrastruktuuria koskevissa pilareissa eivät kata kaikkia riskitekijöitä eikä niitä ole yhdennetty riittävästi

42 Safe System -lähestymistavan mukaisesti kuhunkin pilariin olisi sisällyttävä kaikki asiaankuuluvat riskitekijät kattavia toimenpiteitä (esimerkiksi liikennerikkomuksia ja niiden valvontaa, ajoneuvojen turvallisuusominaisuuksia ja infrastruktuurin, mukaan lukien kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuri, laatuvaatimuksia koskevaa lainsäädäntöä tai suosituksia). Jotta eri pilarien toimenpiteet edistäisivät tieliikenneturvallisuutta vaikuttavasti, ne olisi lisäksi yhdennettävä ja niiden olisi täydennettävä toisiaan.

43 Tästä syystä tilintarkastustuomioistuin tutki komission Safe System -lähestymistavan tienkäyttöä, ajoneuvoja ja infrastruktuuria koskevia pilareita arvioidakseen kahta osatekijää, jotka ovat keskeisen tärkeitä vuosiksi 2030 ja 2050 asetettujen liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa: pilarien taustalla olevien toimien asianmukaisuutta ja eri pilarien yhdentämisastetta.

---

[11] Dr. S. de Craen ym., Halve road casualties in 2030? Calculation of additional measures, Alankomaiden infrastruktuuri- ja vesihuoltoministeriö, 2022.

Kaikkia onnettomuuksien pääsyitä ei käsitellä EU:n tasolla, ja jäsenvaltioiden täytäntöönpanostrategioita koskeva komission valvonta on rajallista

44 Tienkäyttäjien käyttäytyminen on keskeinen osa tieliikenneturvallisuutta, ja siihen vaikuttavat muun muassa liikennesääntöjä koskevat säännökset ja liikennerikkomuksiin syyllistyneitä vastaan jäsenvaltioissa toteutettavat valvontatoimet. Molempien osatekijöiden suunnittelu ja täytäntöönpano ovat täysin jäsenvaltioiden vastuulla.

45 Tilintarkastustuomioistuin analysoi lainsäädäntöä ja valvontastrategioita liikennekuolemien neljästä pääasiallisesta syystä kahden eli alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisen ja ylinopeuden osalta (kaksi muuta pääsyytä ovat turvavyön käytön laiminlyönti ja kuljettajan tarkkaamattomuus; ks. kohta ***07***).

46 Onnettomuusriski lisääntyy yleisesti ottaen huomattavasti, jos ajokyky on heikentynyt alkoholin nauttimisen vuoksi. Komission teettämässä tutkimuksessa todettiin, että alkoholiin liittyvien kuolemantapausten osuus kaikista liikennekuolemista EU:ssa saattaa olla 20–28 prosenttia. Ei kuitenkaan ole olemassa yhdenmukaistettuja EU:n menetelmiä, joilla tieliikennekuolemia luokiteltaisiin alkoholiin liittyväksi, ja tietoja toimittavat jäsenvaltiot tekevät tällaisen luokituksen omien kansallisten menetelmiensä perusteella[12].

47 Tutkimukset ovat osoittaneet, että mitä alhaisempi veren alkoholipitoisuuden raja-arvo on, sitä vähemmän tapahtuu alkoholiin liittyviä kuolemaan johtavia onnettomuuksia[13]. Komissio suositteli vuonna 2001, että jäsenvaltiot asettaisivat kaikille kuljettajille veren alkoholipitoisuuden lakisääteiseksi enimmäisrajaksi 0,5 mg/ml ja tietyille tienkäyttäjäryhmille (kuten kokemattomille tai suurten ajoneuvojen kuljettajille) alhaisemman enimmäisrajan, joka olisi 0,2 mg/ml. Komissio ei ollut lokakuuhun 2023 mennessä antanut suositusta muiden päihteiden lakisääteisistä enimmäisrajoista.

---

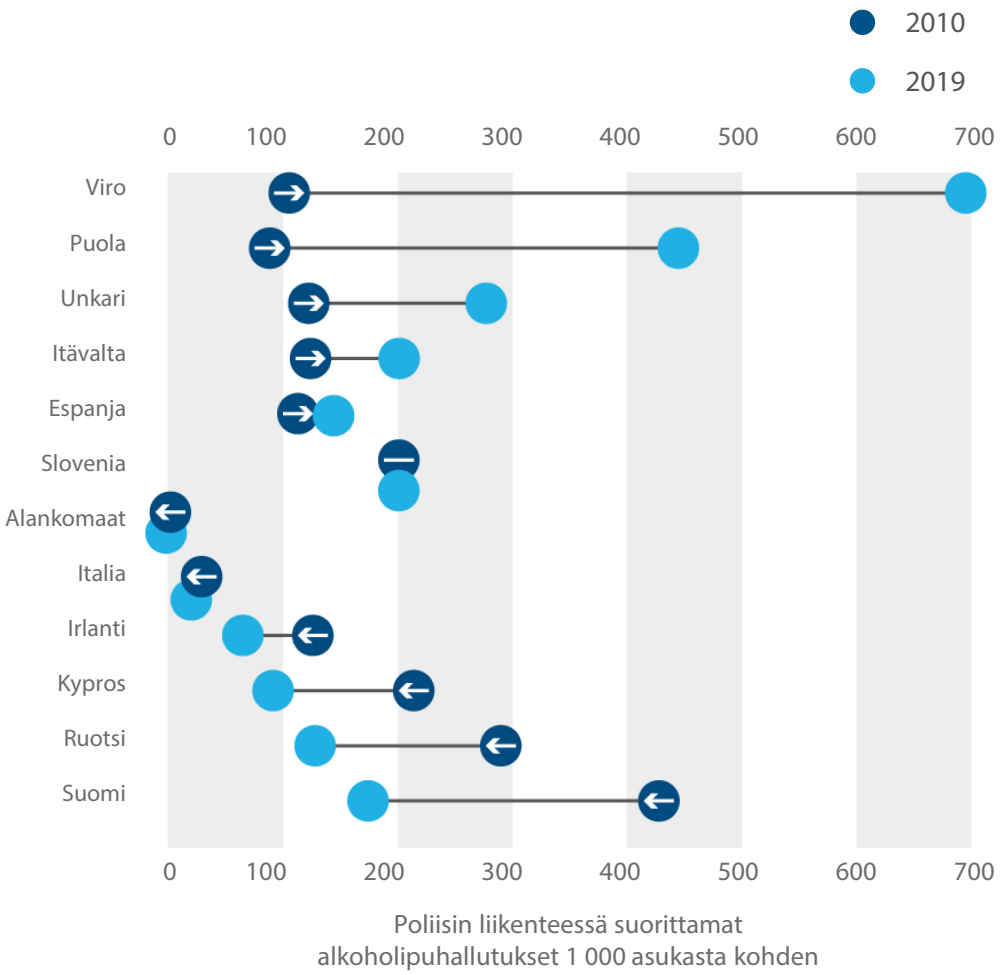
[12] Ecorys, *Prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*, 2014.

[13] Ecorys ja ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

48 Kaikki jäsenvaltiot Maltaa lukuun ottamatta ovat antaneet lainsäädäntöä, jossa vahvistetaan komission suosituksen mukaiset veren alkoholipitoisuuden enimmäisrajat. Neljä 27 jäsenvaltiosta on jopa säätänyt kaikkia kuljettajia koskevasta nollatoleranssista[14].

49 Viimeisimmän tutkimuksen[15] mukaan vain 12 jäsenvaltiota toimitti vuonna 2019 tilastotietoja valvontatoimistaan. Kun tarkastellaan poliisin tekemien alkoholipuhallutusten määrää tuhatta asukasta kohden, maiden välillä oli merkittäviä eroja (ks. ***kaavio 8***).

Kaavio 8 – Poliisin liikenteessä suorittamien alkoholipuhallutusten määrässä tapahtunut muutos (2019 v. 2010)



Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin Ecorysin tutkimuksen perusteella.

---

[14] Komission tilastojulkaisu 2022 Statistical pocketbook

[15] Ecorys ja ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

50 Toinen merkittävä tieliikenneonnettomuuksiin vaikuttava tekijä on ajonopeus, joka vaikuttaa sekä onnettomuusriskiin että onnettomuuksien vakavuuteen. Tutkimusten mukaan 30 prosenttia kaikista kuolemaan johtaneista onnettomuuksista johtuu suoraan liiallisesta tai tilanteeseen sopimattomasta nopeudesta[16]. Erään tutkimuksen mukaan keskimääräisen ajonopeuden vähentäminen yhdellä kilometrillä tunnissa kaikilla EU:n teillä säästäisi yli 2 000 ihmishenkeä vuodessa[17].

51 Lisäksi nopeuden vaikutus on erityisen merkittävä kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa, joissa onnettomuudessa on osallisina loukkaantumiselle alttiita tienkäyttäjiä. Jalankulkijoiden kuoleman todennäköisyys on alle 10 prosenttia onnettomuudessa, jossa osallisena on alle 30 km/h:n nopeudella ajava ajoneuvo, mutta kuolema on lähes väistämätön, kun ajoneuvon nopeus on yli 55 km/h[18].

52 Komissio antoi vuonna 2022 tiedonannon, jossa jäsenvaltioita kannustetiin alentamaan liikennenopeuksia. Tiedonannon päätarkoituksena oli kuitenkin energian säästäminen. Komissio ei silti ole vielä antanut jäsenvaltioille suositusta turvallisista nopeusrajoituksista, vaikka Euroopan parlamentti kehotti vuonna 2021 komissiota tekemään niin.

53 Jäsenvaltiot asettavat nopeusrajoitukset jokaiselle tieverkkonsa osuudelle. Useimmat kansalliset nopeusrajoitukset ovat korkeampia kuin kansainvälisessä tutkimuksessa[19] suositellut rajoitukset. Tämä koskee erityisesti taajamia, joissa on sekä loukkaantumiselle alttiita tienkäyttäjiä että moottoriajoneuvoliikennettä ja joille suositellaan 30–40 km/h:n nopeusrajoitusta (ks. ***liite VI***).

---

[16] *Road safety thematic report - Speeding*, Euroopan komissio, 2021.

[17] Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

[18] Monash University Accident Research Centre, *Older vulnerable road users*, 2004.

[19] International Traffic Safety Data and Analysis Group (ITF – OECD), *Speed and crash risk*, 2018.

54 Nopeusrajoituksista huolimatta nopeusrajoitusten noudattamista valvovissa jäsenvaltioissa on havaittu, että suuri prosenttiosuus ajoneuvoista ajaa ylinopeutta kaikentyyppisillä teillä (35–75 prosenttia ajoneuvoista kaupunkialueiden teillä, 9–63 prosenttia maaseututeillä ja 23–59 prosenttia moottoriteillä). Tätä pahentaa se, että nopeusvalvonnan keinot ja taso vaihtelevat huomattavasti jäsenvaltioiden välillä. Esimerkiksi viimeisimmän saatavilla olevan tutkimuksen[20] mukaan automaattisten nopeuskameroiden – joita komissio suositteli nopeusvalvonnan välineeksi – havaitsemien rikkomusten osuus vaihteli 0 prosentista Romaniassa 99,9 prosenttiin Maltassa vuonna 2017.

55 Komission rooli kansallisten lainvalvontamenetelmien valvonnassa on rajallinen, koska se perustuu direktiiviin, joka koskee vain tiettyjä rajatylittäviä rikoksia, ja vuonna 2004 annettuun ei-sitovaan suositukseen. Komissio raportoi rajatylittävää lainvalvontaa koskevan direktiivin mukaisesti kansallisista liikennesäännöistä julkisesti käytettävissä olevalla verkkosivustolla, jolla esitetään yhteenveto kuljettajia ja muita tienkäyttäjiä koskevista tärkeimmistä velvoitteista. Mitä tulee vuoden 2004 suositukseen, komissio ei vastoin alkuperäisiä suunnitelmiaan pystynyt seuraamaan suosituksen täytäntöönpanoa säännöllisesti. Tämä johtui lähinnä siitä, että raportointi oli jäsenvaltioille vapaaehtoista. Komissio käynnisti vuonna 2012 analyysin, jonka kohteena olivat nimenomaisesti jäsenvaltioiden kansalliset valvontasuunnitelmat. Komissio ei laatinut analyysin perusteella raporttia, koska analyysi osoitti, että kaikilla jäsenvaltioilla ei ollut liikenneturvallisuusstrategiansa yhteydessä konkreettista valvontasuunnitelmaa.

56 Komissio ehdotti maaliskuussa 2023 uutta liikenneturvallisuuspakettia, joka sisälsi useita aloitteita liikennelainsäädännön ja valvonnan vahvistamiseksi. Paketti, jota lainsäätäjät parhaillaan käsittelevät, koostuu kolmesta säädöksestä:

- tarkistettu ajokortteja koskeva direktiivi, johon on tarkoitus sisällyttää uusien kuljettajien vähintään kahden vuoden koeaika ja rattijuopumusta koskeva nollatoleranssisääntö
- uusi direktiivi, jolla mahdollistetaan EU:n laajuisen ajokiellon määrääminen vakavista liikennerikkomuksista
- tarkistettu direktiivi rajatylittävästä valvonnasta ulkomailla tehtyjen liikenneturvallisuuteen liittyvien liikennerikkomusten valvonnan tehostamiseksi.

---

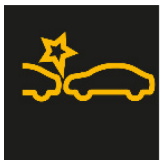
[20] Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

EU:n tasolla on ajoneuvoja koskeva standardoitu kehys, mutta autokannan vanheneminen rajoittaa sen vaikutusta

57 Tärkein säädös, jossa vahvistetaan uusien ajoneuvojen turvallisuutta koskevat vähimmäisvaatimukset EU:ssa, on yleistä turvallisuutta koskeva asetus, jota tarkistettiin viimeksi vuonna 2019. Koska kyseessä on EU:n asetus, se on suoraan täytäntöönpanokelpoinen kaikissa jäsenvaltioissa edellyttämättä kansallista täytäntöönpanolainsäädäntöä. Tällä toimintatavalla saadaan aikaan pitkälle menevää yhdenmukaistusta.

58 Yleistä turvallisuutta koskevassa asetuksessa luokitellaan vaatimukset ajoneuvotyypin mukaan ja asetetaan siinä säädetyille vaatimuksille eri määräaikoja sen mukaan, onko ajoneuvo uusi malli vai olemassa olevan mallin vastavalmistettu ajoneuvo (ks. ***kaaviossa 9*** olevat esimerkit uusiin ajoneuvoihin sovellettavista vaatimuksista). Lisäksi yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen säännökset antavat komissiolle mahdollisuuden antaa sekundaarilainsäädäntöä ja muuttaa vaatimusluetteloa siten, että siinä otetaan huomioon tekniikan ja sääntelyn kehitys.

Kaavio 9 – Esimerkkejä yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen mukaisista uusien ajoneuvojen tulevista pakollisista vaatimuksista

Kojelaudan symboli	Toiminnon tyyppi	Pakollinen päivämäärä uusille ajoneuvoille
	Kaistanpitojärjestelmä	7. heinäkuuta 2024
	Hätäjarrutusjärjestelmät ajoneuvojen varalta	7. heinäkuuta 2024
	Hätäjarrutusjärjestelmät jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden varalta	7. tammikuuta 2026

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin.

59 Komissio määritti nämä vaatimukset sen perusteella, kuinka vaikuttavasti niiden odotetaan vähentävän liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia. Komission tutkimuksessa[21] arvioitiin, että jos ehdotetuista ajoneuvojen turvallisuuteen liittyvistä toimenpiteistä tehtäisiin pakollisia syyskuuhun 2025 mennessä, vuosina 2022–2037 voitaisiin kaikissa ajoneuvoluokissa välttää lähes 25 000 liikennekuolemaa. Hyväksytyssä yleistä turvallisuutta koskevassa asetuksessa otettiin pääosin huomioon vaatimukset, ja se on tarkoitus hyväksyä ajanjaksolla 2022–2026.

60 Yleistä turvallisuutta koskevassa asetuksessa vahvistetut vaatimukset ovat vähimmäisturvallisuusvaatimuksia, jotka kaikkien EU:ssa myytävien uusien ajoneuvojen on täytettävä. Tämä on erityisen tärkeää halvempien mallien osalta, sillä kehittyneemmät ajoneuvot ylittävät yleensä yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen vaatimukset, kuten Euro NCAP:n suorittamien turvallisuustestien tulokset osoittavat[22].

61 Vaikka useimmat uudet ajoneuvot kuuluvat yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen vaatimusten piiriin, tietyt ajoneuvot voidaan hyväksyä myös ajoneuvon yksittäishyväksynnässä, joka sisältää vähemmän turvallisuusvaatimuksia. Sidosryhmät ilmaisivat hiljattain huolensa[23] siitä, että maastossa käytettävien avopakettiautojen – jotka ovat erityisen vaarallisia loukkaantumiselle alttiille tienkäyttäjien kannalta – maahantuonti lisääntyy tämän säännöksen ansiosta.

---

[21] TRL Ltd., Cost-effectiveness analysis of policy options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures, 2018.

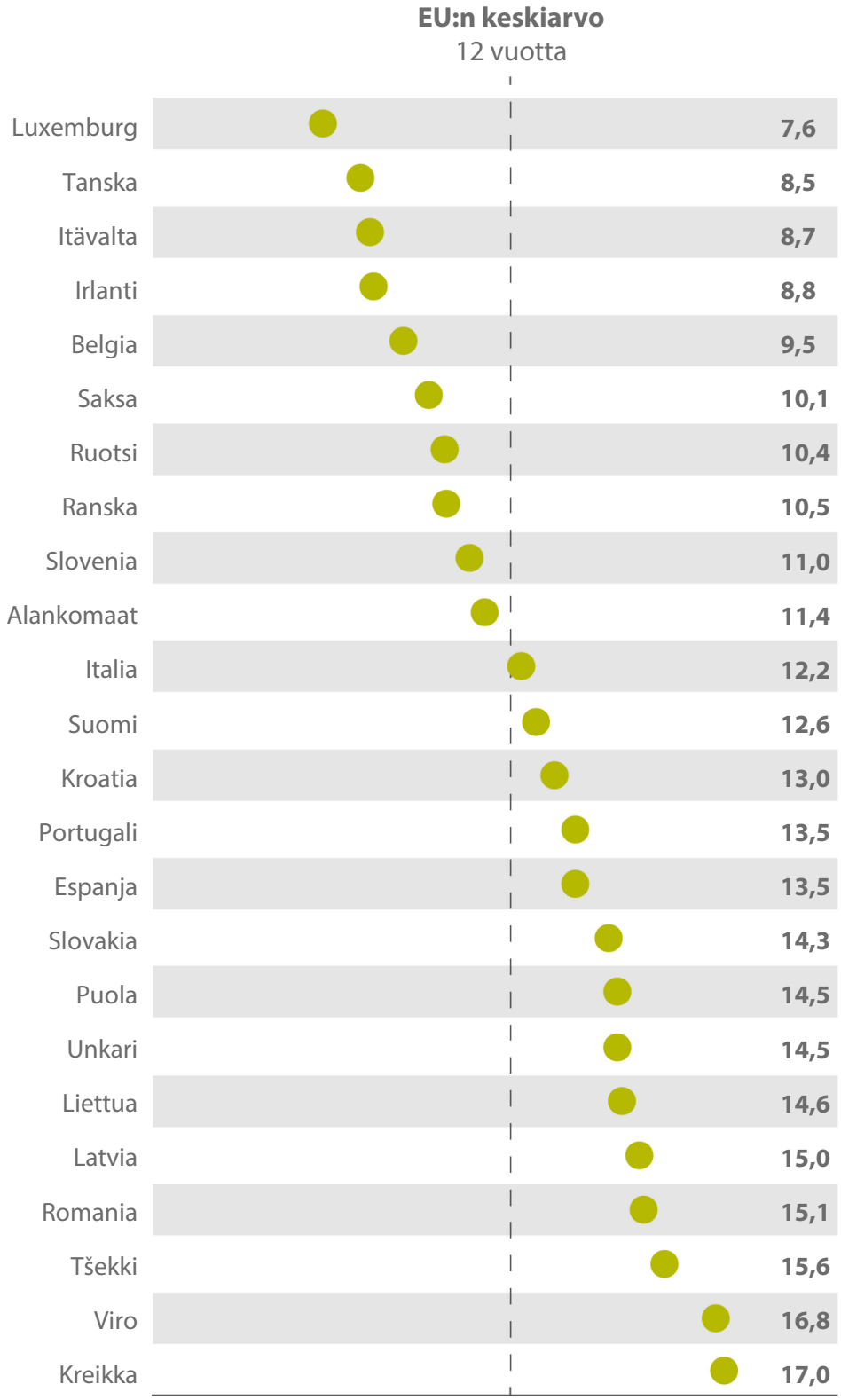
[22] Euro NCAP, Year in Numbers, 2022.

[23] BEUC, ECF, ETSC, Eurocities, International Federation of Pedestrians, Polis, Transport & Environment, Kirje sisämarkkinoista vastaavalle Euroopan komission jäsenelle Thierry Bretonille, 2023.

62 Lisäksi yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen vaatimukset koskevat vain uusia autoja. Jäsenvaltioiden autokannat vanhenevat, ja ajoneuvojen keski-ikä EU:ssa on 12 vuotta (ks. ***kaavio 10***). Tämä merkitsee sitä, että autojen keski-ikä on noussut yli 40 prosenttia vuoteen 2010 verrattuna[24]. Tästä syystä vie aikaa, ennen kuin yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen ja uusien ajoneuvon turvaominaisuuksien vaikutus alkaa tuntua. Vaikka komissio oli vuonna 2018 suunnitellut kehottavansa jäsenvaltioita luomaan kannustimia ajoneuvojen uusimiselle, jonka päätarkoituksena on liikenneturvallisuuden parantaminen, tilintarkastustuomioistuin ei havainnut tällaisia tukijärjestelmiä tarkastuskäynnin kohteina olleissa jäsenvaltioissa. Muihin tarkoituksiin (kuten ajoneuvojen ympäristötehokkuuden parantamiseksi) on kuitenkin olemassa tukijärjestelmiä, jotka voivat välillisesti edistää tieliikenneturvallisuutta uusimalla autokantaa.

[24] SWD(2012) 206

Kaavio 10 – Jäsenvaltioiden autokannan keski-ikä vuosina



Huom. Tietoja ei ole saatavilla Bulgariasta, Kyproksesta ja Maltasta.

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin Euroopan autonvalmistajien yhdistyksen (ACEA) vuoden 2021 tietojen perusteella.

63 Lisäksi on olennaisen tärkeää, että ajoneuvot täyttävät turvallisuutta koskevat vähimmäisvaatimukset vielä vuosia ensimmäisen rekisteröinnin jälkeenkin. Tämä on erityisen tärkeää, kun otetaan huomioon Euroopan autokannan ikääntyminen. Tätä varten jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden alueella rekisteröidyt ajoneuvot katsastetaan säännöllisesti.

64 Eräässä EU:n direktiivissä säädetään katsastusten vähimmäistiheydestä ajoneuvon tyypin ja käytön mukaan (esimerkiksi neljä vuotta ensirekisteröinnin jälkeen ja sen jälkeen joka toinen vuosi sellaisten ajoneuvojen osalta, jotka eivät ole takseja tai ambulansseja). Näissä rajoissa jäsenvaltiot voivat vapaasti päättää omista katsastusaikatauluistaan. Vaikka eräät jäsenvaltiot valitsivat vähimmäistiheyden, toisissa on otettu käyttöön lisätarkastuksia. Tämän seurauksena ajoneuvojen turvallisuustason arviointivälit vaihtelevat huomattavasti jäsenvaltioiden välillä. Esimerkiksi Kroatiassa ajoneuvot on katsastettava joka vuosi ensimmäisestä vuodesta alkaen, kun taas Italia edellyttää katsastamista vasta neljä vuotta ensirekisteröinnin jälkeen ja sen jälkeen joka toinen vuosi.

Infrastruktuurin turvallisuuden parantamista koskevien kansallisten lähestymistapojen kehittyneisyys vaihtelee, eivätkä EU:n vaatimukset kata infrastruktuuria, jossa sattuu eniten kuolemaan johtavia onnettomuuksia

65 Liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämiseksi jäsenvaltiot voivat myös toteuttaa tieverkkonsa suunnitteluun ja ylläpitoon liittyviä toimia. Investoinnit olisi suunnattava niihin tieosuuksiin, joilla onnettomuuksia tapahtuu eniten ja joilla niitä voidaan vähentää eniten[25] (niin sanotut mustat pisteet). Jäsenvaltioilla on kuitenkin erilaisia määritelmiä ja menettelyjä mustien pisteiden poistamiseksi (ks. ***laatikko 2***).

[25] Direktiivi (EU) 2019/1936, johdanto-osan 16 kappale.

Laatikko 2

Jäsenvaltioiden erilaisia lähestymistapoja liikenneturvallisuuden ns. mustien pisteiden poistamiseksi

- Tavanomaisten poliisimenettelyjen lisäksi Liettuan lainsäädännössä edellytetään perusteellista tutkintaa jokaisen kuolemaan johtaneen onnettomuuden syyn selvittämiseksi. Sellaiset tieverkon osuudet, joissa on neljän edellisen vuoden aikana tapahtunut vähintään neljä liikenneonnettomuutta, määritellään mustiksi pisteiksi ja ne merkitään julkisesti saatavilla olevaan karttaan, jossa annetaan myös suosituksia kuljettajille. Lisäksi jokainen näistä mustista pisteistä analysoidaan, jotta voidaan määrittää tarvittavat toimenpiteet tieturvallisuuden parantamiseksi. Tienpitäjällä on tämän jälkeen yksi vuosi aikaa toteuttaa nämä liikenneturvallisuustoimenpiteet. Liettuan liikenneturvallisuusstrategian tavoitteena on poistaa kaikki mustat pisteet vuoteen 2030 mennessä.

- Espanja määrittelee tieosuudet, joilla onnettomuusriski on suhteellisesti suurempi, kahdella perusteella. Ensimmäinen on se, kuinka vaarallinen osuus on (aiemmin sattuneiden onnettomuuksien määrän, tieosuuden pituuden ja osuudella eri aikoina kulkevan keskimääräisen liikennemäärän mukaan). Toinen peruste on onnettomuuksien absoluuttinen määrä. Molempia muuttujia arvioidaan erilaisten raja-arvojen perusteella, jotka määritetään tieluokan ja liikennemäärän mukaan.

- Slovakiassa mustat pisteet on määritelty kilometrin mittaisiksi osuuksiksi, joissa edellisenä vuonna tapahtui vähintään viisi rekisteröityä liikenneonnettomuutta.

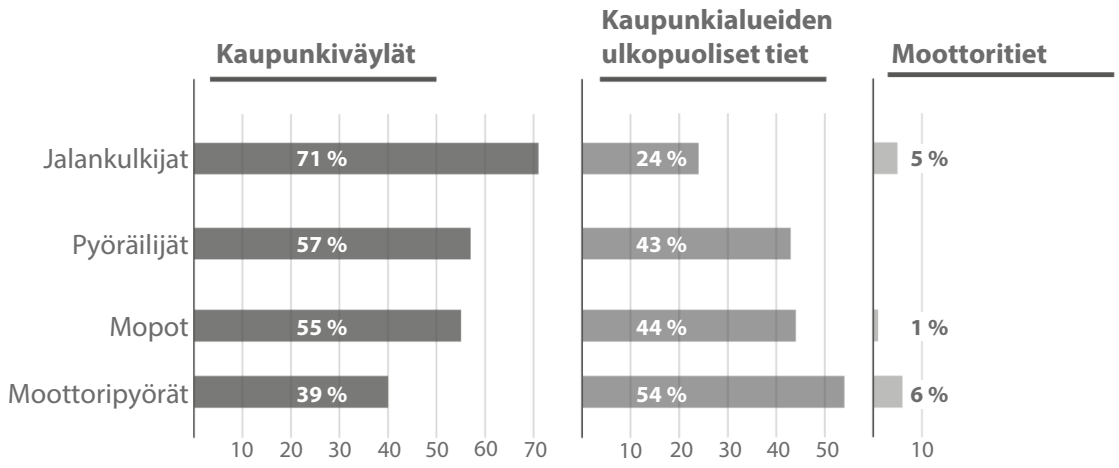
- Romania määritteli vuonna 2008 mustat pisteet sellaisiksi tieverkon osuuksiksi, joilla tapahtuu keskimääräistä enemmän onnettomuuksia. Tämä määritelmä kumottiin vuonna 2018, eikä maassa ollut tarkastuksen ajankohtana vielä laadittu vaihtoehtoista määritelmää. Romania on sittemmin käynnistänyt elpymis- ja palautumistukivälineestä rahoitetun hankkeen mustien pisteiden poistamiseksi ja käyttänyt niiden yksilöimiseen tilapäistä määritelmää.

66 Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevalla EU:n direktiivillä otettiin vuonna 2008 käyttöön yhteiset menettelyt, joita jäsenvaltioiden on sovellettava tieverkkojensa turvallisuuden parantamiseksi. Viimeisimmän vuonna 2019 tehdyn tarkistuksen jälkeen tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevassa direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltiot tekevät infrastruktuurinsa suunnittelua koskevia ennakkoarviointeja ja auditointeja sekä kunnostamista edellyttävien ominaisuuksien tai vikojen jälkitarkastuksia. Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevan direktiivin mukaan tällaiset menettelyt ovat pakollisia hankkeissa, jotka koskevat Euroopan laajuisen tieverkon (TEN-T) teitä, kansallisia moottoriteitä, jäsenvaltion yksilöimiä pääteitä ja EU:n yhteisrahoitusta saavaa tieinfrastruktuuria.

67 Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevan direktiivin vaatimuksia ei kuitenkaan sovelleta i) kaupunkialueisiin ja pyöräteihin eikä ii) sellaisiin muihin kuin pääteihin, jotka eivät ole saaneet EU:n rahoitusta. Tämä rajoittaa direktiivin vaikutusta, koska näiden kahden tieinfrastruktuurityypin osuus liikennekuolemista oli 93 prosenttia vuonna 2020, ja ne ovat näin ollen avainasemassa EU:n liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa.

68 **Kaupunkialueilla** tapahtui 40 prosenttia kaikista liikennekuolemista ja suurin prosenttiosuus kaikkien loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjäryhmien kuolemaan johtaneista onnettomuuksista moottoripyöräilijöitä lukuun ottamatta (joiden osalta kaupunkialueiden ulkopuolisilla teillä tapahtuvat onnettomuudet ovat yleisimpiä, ks. ***kaavio 11***).

Kaavio 11 – Loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien kuolemaan johtaneet onnettomuudet EU:ssa vuonna 2020 tien tyypin mukaan



Huom. Lukujen summa ei ole 100 prosenttia, koska niitä on pyöristetty.

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin komission tietojen perusteella.

69 Komissio on vuodesta 2013 lähtien kannustanut kaupunkeja kehittämään kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia, joissa olisi painotettava tieliikenneturvallisuutta. Kaupungit eivät kuitenkaan ole vielä velvollisia sisällyttämään tieliikenneturvallisuuteen liittyviä näkökohtia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmiinsa tai edes laatimaan tällaisia suunnitelmia.

70 Lainsäätäjät keskustelevat parhaillaan komission vuonna 2021 tekemästä ehdotuksesta TEN-T-asetuksen tarkistamiseksi. Ehdotuksella otetaan käyttöön uusi vaatimus, jonka mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että useimmissa EU:n keskeisissä kaupungeissa hyväksytään vuoteen 2025 mennessä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat, ja kerättävä ja toimitettava komissiolle kaupunkitason tietoja onnettomuuksista ja vakavista loukkaantumisista. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmiin on sisällyttävä toimia tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi erityisesti loukkaantumiselle alttiiden käyttäjien osalta sekä onnettomuuksia ja loukkaantumisia koskevia kokonaistavoitteita, indikaattorikohtaisia tavoitteita ja indikaattoreita.

71 **Kaupunkialueiden ulkopuolisilla teillä** tapahtui vuonna 2020 absoluuttisina lukuina eniten kuolemaan johtaneita onnettomuuksia (9 931 liikennekuolemaa eli 53 prosenttia). Ne voivat kuulua tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevan direktiivin soveltamisalaan, jos jäsenvaltiot luokittelevat ne pääteiksi tai jos ne saavat EU:n rahoitusta, mutta komissiolla ei ollut yleiskuvaa tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevan direktiivin soveltamisalaan kuuluvien kansallisten tieverkkojen laajuudesta. Vaikka tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevalla direktiivillä velvoitettiin jäsenvaltiot ilmoittamaan vuoteen 2021 mennessä komissiolle, mitkä tieverkon osuudet ne määrittelivät ”ensisijaisiksi”, alle puolet jäsenvaltioista teki niin.

72 Lisäksi tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevassa direktiivissä ei määritellä turvallisuutta koskevia vähimmäisvaatimuksia kullekin infrastruktuurityypille. Vaikka moottoriteiden suunnittelu on pitkälti standardoitu kaikkialla EU:ssa, muita teitä ja kaupunkialueita koskevat standardit vaihtelevat suuresti. Komissio on käynnistänyt aloitteen antaakseen asiantuntijaohjeita tieinfrastruktuurin suunnitteluvaatimuksista turvallisuuden näkökulmasta.

73 Lisäksi jäsenvaltioiden on tehtävä verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi direktiivin soveltamisalaan kuuluvilla alueilla. Tällaiset arvioinnit on saatava ensimmäisen kerran päätökseen vuoden 2024 loppuun mennessä ja sen jälkeen vähintään viiden vuoden välein. Toimien tärkeysjärjestykseen asettamista varten jäsenvaltioiden olisi luokiteltava tieverkkonsa osuudet niiden turvallisuustason mukaan. Tämän jälkeen komissio julkaisee verkossa kartan, josta tällaiset tieosuuksien eri luokat käyvät ilmi.

74 Kuten direktiivissä edellytetään, komissio esitteli useiden pilottitutkimusten perusteella vuonna 2023 menetelmät, joita jäsenvaltiot voivat noudattaa tehdessään verkon laajuisia liikenneturvallisuusarviointeja. Metodologia on kaksiosainen: ensimmäinen osa on reaktiivinen (perustuu tilastoihin aiemmista onnettomuuksista) ja toinen ennakoiva (pohjautuu tieosuuden suunnitteluun).

75 Komission menetelmät perustuvat kuitenkin erilaisten kansallisten kynnysarvojen käyttöön. Sen tarkoituksena on luoda väline, jota käytetään kansallisella tasolla tehtävään vertailevaan analyysiin, ja jäsenvaltiot voisivat siten keskittyä ensisijaisesti kaikkein vaarallisimpiin tieosuuksiin. Tarkastajat kuitenkin havaitsivat tarkastuksen aikana, että kolme neljästä tarkastuskäynnin kohteena olleesta jäsenvaltiosta tulee poikkeamaan komission vakiomenetelmistä.

Uudet haasteet edellyttävät komission tieliikenneturvallisuutta koskevien toimien tehokkaampaa yhdentämistä

76 Jotta Safe System -lähestymistapa toimisi vaikuttavasti, sen eri osa-alueiden toimien olisi liityttävä tiiviisti toisiinsa[26]. Esimerkiksi ajoneuvojen kehittyneet turvallisuusominaisuudet edellyttävät asianmukaisia tiemerkintöjä ja opasteita toimiakseen asianmukaisesti sekä selkeitä liikennesääntöjä siitä, miten loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suhteen on toimittava.

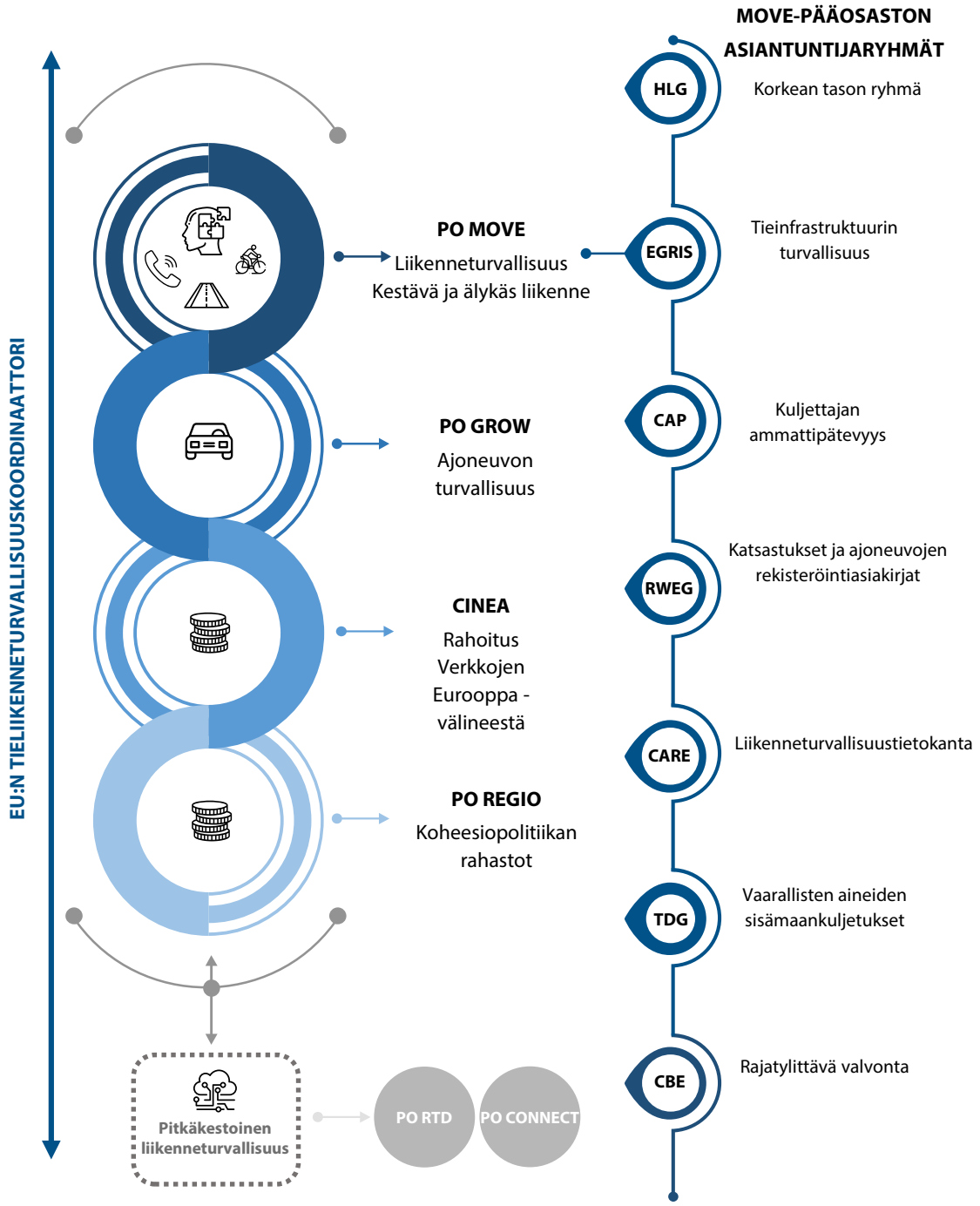
[26] ITF – OECD, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

77 Vaikka liikenteen ja liikkumisen pääosasto vastaa suurimmasta osasta komission liikenneturvallisuustoimia, useat pääosastot jakavat vastuun Safe System -lähestymistavan mukaisista toimista. Myös muut asiantuntijaryhmät ja -elimet tukevat komissiota EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan edistämisessä (ks. ***kaavio 12***). Komissiota avustavat esimerkiksi seuraavat elimet:

- Liikenneturvallisuutta käsittelevä korkean tason työryhmä, joka koostuu jäsenvaltioiden edustajista ja jossa käsitellään liikenneturvallisuutta koskevia EU:n ja kansallisen tason kysymyksiä. Komissio laajensi vuonna 2018 korkean tason työryhmän toimeksiantoa kattamaan strategisen neuvonnan ja näkemystenvaihdon sidosryhmien kanssa.

- Tieliikenneturvallisuudesta vastaava eurooppalainen koordinaattori, joka on komission korkea virkamies ja jonka tehtävänä on olla yhteydessä jäsenvaltioihin ja jakaa hyviä käytäntöjä.

Kaavio 12 – Tieliikenneturvallisuutta käsittelevät komission elimet



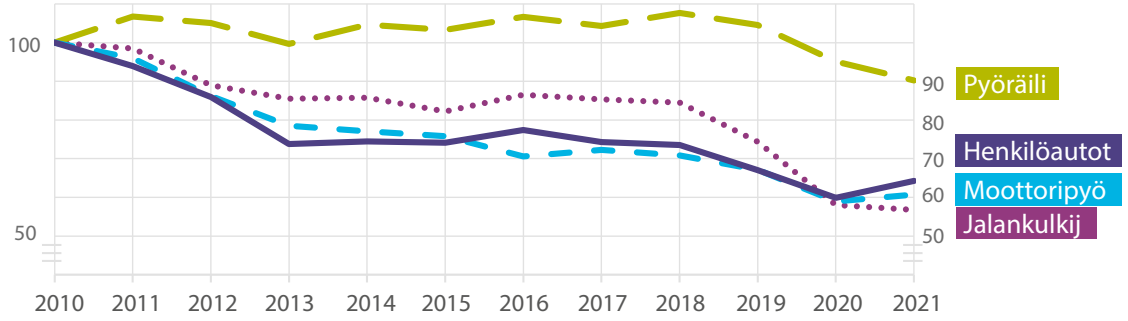
Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin.

78 Euroopan parlamentti kehotti vuonna 2021 komissiota harkitsemaan tieliikenneturvallisuudesta vastaavan keskitetyn viraston perustamista rautatie-, meri- ja lentoliikenteestä vastaavan jo olemassa olevan viraston mallin mukaisesti. Komissio käynnisti vuonna 2023 toteutettavuustutkimuksen mahdollisten skenaarioiden analysoimiseksi, ja analyysi on määrä julkaista vuoden 2024 alussa. Useat tilintarkastustuomioistuimen haastattelemat sidosryhmät katsoivat myös, että komission toimia ei koordinoitu Safe System -lähestymistavan eri pilarien välillä ja että tieliikenneturvallisuutta ei ollut vielä valtavirtaistettu komission toimintapolitiikoissa.

79 Tulevat liikenneturvallisuushaasteet, kuten uudet liikkumisen muodot kaupunkialueilla ja autonomiset ajoneuvot, edellyttävät todennäköisesti komission eri toimien tiiviimpää yhdentämistä ja koordinointia. Vuonna 2020 lähes puolet liikennekuolemista tapahtui kaupunkialueilla (ks. kohta ***68***), ja tämä osuus oli vielä suurempi loukkaantumiselle alttiiden käyttäjien osalta. Kaupunkialueiden liikenneturvallisuus ei kuitenkaan ole liikenteen ja liikkumisen pääosaston tieliikenneturvallisuusyksikön vastuulla, vaan siitä vastaa erillinen liikkumista kaupunkialueilla käsittelevä yksikkö, joka ei keskity ainoastaan liikenneturvallisuuteen. Myös autonomisia ajoneuvoja koskevat liikenneturvallisuuskysymykset kuuluvat useiden komission pääosastojen vastuualueille.

80 EU kehottaa kiinnittämään enemmän huomiota **aktiiviseen liikkumiseen**, kuten kävelyyn tai pyöräilyyn, erityisesti **kaupunkialueilla**. Vaikka jalankulkijoiden liikennekuolemat kaupunkialueilla vähenivät vuosina 2010–2021, kuten myös autoilijoiden liikennekuolemat, pyöräilijöiden osalta tämä väheneminen oli huomattavasti vähäisempää (ks. ***kaavio 13***). Lisäksi kaupunkialueilla liikenneonnettomuuksissa kuolleiden pyöräilijöiden määrä kasvoi vuosina 2010–2021 joissakin jäsenvaltioissa. Esimerkiksi Itävallassa pyöräilijöiden liikennekuolemat kaupunkialueilla lisääntyivät kyseisellä ajanjaksolla 68 prosenttia.

Kaavio 13 – Liikennekuolemat kaupunkialueilla tienkäyttäjätyypeittäin (2010–2021)



Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin komission tietojen perusteella.

81 Myös henkilökohtaiset liikkumisvälineet, kuten sähköpotkulaudat, lisäävät liikenneturvallisuuteen liittyviä haasteita kaupunkialueilla. Komissio ei ole vielä antanut suuntaviivoja tällä alalla, ja jäsenvaltioiden sääntelyssä käyttämät lähestymistavat vaihtelevat (ks. ***liite VII***).

82 **Automatisoidut ja autonomiset ajoneuvot** voivat edistää tieliikenneturvallisuutta, ja tutkimuksissa arvioidaan, että jopa 22 prosenttia liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia aiheuttavista onnettomuuksista voitaisiin välttää ottamalla käyttöön automatisoituja ajojärjestelmiä[27]. Vaikka komission ensimmäinen tätä koskeva strategia on vuodelta 2018, autonomisten ajoneuvojen kuljettamista yleisillä teillä koskevat kansalliset säännöt vaihtelevat edelleen huomattavasti. Esimerkiksi Saksa on sallinut täysin automatisoidun ajamisen ilman kuljettajaa vuodesta 2022 alkaen, kun taas muut jäsenvaltiot eivät ole vielä laatineet mitään tätä koskevaa sääntelykehystä.

[27] Transport Research Foundation, *Automated Driving Systems*, 2017.

EU:n liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen ei ollut hankkeiden valinnan ja seurantaindikaattorien kannalta keskeinen peruste

83 EU:n rahoitusta olisi kohdennettava hankkeisiin, jotka edistävät parhaiten EU:n painopisteitä ja tavoitteita. Myös Euroopan parlamentti kehotti jäsenvaltioita ja komissiota asettamaan etusijalle investoinnit, jotka hyödyttävät eniten liikenneturvallisuutta, ja keskittymään tieosuuksiin, joilla tapahtuu eniten onnettomuuksia[28].

84 Tilintarkastustuomioistuin tutki, oliko otokseen kuuluneissa hankkeissa liikenneturvallisuutta tosiasiallisesti käytetty valintaperusteena. Lisäksi se tutki hankkeille asetettuja vaatimuksia arvioida hankkeiden vaikutusta liikenneturvallisuuteen ja seurata niiden tuloksia.

Liikenneturvallisuus ei ollut keskeinen peruste valittaessa infrastruktuurihankkeita, joilla oli liikenneturvallisuustavoitteita

85 EAKR:stä/koheesiorahastosta ja Verkkojen Eurooppa -välineestä tuettiin kaudella 2014–2020 tieliikenneturvallisuutta pääasiassa rahoittamalla infrastruktuurihankkeita, kuten uusia tai parannettuja teitä, pyöräteitä sekä turvallisia ja valvottuja pysäköintialueita. Hankehakijat hakevat EU:n yhteisrahoitusta julkaistujen ehdotuspyyntöjen perusteella. Ehdotuspyyntöjä laativat joko hallintoviranomaiset (yhteistyössä hallinnoitavat hankkeet) tai CINEA (Verkkojen Eurooppa -väline). Näiden ehdotuspyyntöjen oli oltava joko asianomaisissa koheesiopolitiikan toimenpideohjelmissa tai Verkkojen Eurooppa -välineen työohjelmissa aiemmin vahvistettujen painopisteiden ja vaatimusten mukaisia.

---

[28] Suositukset seuraavista vaiheista nollavisiotavoitteen saavuttamiseksi, Euroopan parlamentti, 2021.

86 Tilintarkastustuomioistuin analysoi toimenpideohjelmia ja niihin liittyviä ehdotuspyyntöjä, joiden perusteella nyt tarkastetut hankkeet saivat yhteisrahoitusta. Kaikkia hankkeita ei rahoitettu liikenneturvallisuutta koskevasta toimintalinjasta, mutta kaikissa niissä oli yhtenä tavoitteena liikenneturvallisuus. EAKR:stä tai koheesiorahastosta yhteisrahoitetuista yhdeksästä hankkeesta vain kaksi rahoitettiin liikenneturvallisuutta koskevasta toimintalinjasta; muut hankkeet valittiin saavutettavuuden parantamiseen (neljä hanketta), vihreämpään liikenteeseen (kaksi hanketta) ja kansalaisten parempiin digitaalisiin palveluihin (yksi hanke) tähtäävissä toimintalinjoissa. Kolmesta Verkkojen Eurooppa -välineen hankkeesta vain kaksi sai tukea tieliikenneturvallisuutta koskevasta painopisteestä (turvallinen ja turvattu infrastruktuuri); yhdessä hankkeessa keskityttiin sen sijaan TEN-T-verkon loppuunsaattamiseen. Myös moottoritietöissä, joita rahoitettiin sekä koheesiorahastosta että Verkkojen Eurooppa -välineestä, oli pääasiallisena tarkoituksena poistaa TEN-T-verkon pullonkauloja.

87 Useimmissa hankkeissa komission ja hallintoviranomaisten käyttämiä valintaperusteita ei kohdennettu niihin tieverkon osuuksiin, joilla tapahtuu eniten onnettomuuksia tai liikennekuolemia, vaikka tieliikenneturvallisuuden parantaminen oli yksi odotetuista hyödyistä. Vain kahdessa (Espanjassa toteutetussa) EAKR-hankkeessa hakemuksiin liitettiin yksityiskohtainen analyysi edellisten vuosien onnettomuuksien määrästä, ja toisessa näistä hankkeista analysoitiin myös sitä, kuinka vaarallinen tieosuus oli. Näitä tietoja ei ollut saatavilla kaikista hankkeista, koska niitä ei vaadittu hakemuksissa. Hallintoviranomaiset ja komissio olisivat voineet asettaa etusijalle sellaisten hankkeiden yhteisrahoituksen, joilla liikennekuolemia voidaan vähentää eniten, jos tämä seikka olisi täytynyt ottaa huomioon hankkeiden valinnassa.

88 Hankkeille ei myöskään asetettu mitään erityisiä tieliikenneturvallisuuteen liittyviä suunnittelukriteereitä. Kullakin hankkeen toteuttajalla oli vapaus soveltaa haluamaansa tiekonseptia noudattaen kuitenkin kansallista lainsäädäntöä ja standardeja sekä soveltuvin osin tunnelien turvallisuutta koskevan direktiivin vaatimuksia. Koska tiestandardit vaihtelevat huomattavasti (ks. kohta ***72***) ja koska valintavaiheessa ei sovellettu erityisiä tieliikenneturvallisuutta koskevia perusteita, kyseisten teiden ja pyöräteiden tietyn turvallisuustason saavuttamista ei sisällytetty hankkeiden valintaprosessiin.

89 EAKR:stä ja koheesiorahastosta yhteisrahoitettujen hankkeiden osalta hallintoviranomaiset määrittävät kunkin toimenpideohjelman ja ehdotuspyynnön rahoituksen painopisteet. Komissiolla on kuitenkin mahdollisuus antaa palautetta sekä kumppanuussopimuksen että toimenpideohjelmien laatimisvaiheessa, ennen kuin se hyväksyy ne, sekä ohjelman täytäntöönpanon aikana. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi, että komissio oli esittänyt tieliikenneturvallisuutta koskevia huomautuksia niiden kumppanuussopimusten ja toimenpideohjelmien osalta, joilla oli merkitystä tilintarkastustuomioistuimen tutkimissa hankkeissa. Komissio esimerkiksi pyysi, että erään Espanjan alueen tieliikenneturvallisuuteen keskittyvät hankkeet toteutettaisiin liikenneturvallisuusohjelman puitteissa, jotta vältettäisiin resurssien hajottaminen. Espanjan alueellisen toimenpideohjelman lopullisessa versiossa tämä ehdotus otettiin huomioon.

90 Verkkojen Eurooppa -väline käynnisti vuonna 2021 ensimmäistä kertaa ehdotuspyynnöt kahdesta erityisestä tieliikenneturvallisuuteen liittyvästä aiheesta, joista voitaisiin rahoittaa tutkimuksia ja töitä. Tämä koski kuitenkin vain jäsenvaltioita, jotka voivat hakea koheesiorahaston tukea. Esimerkkejä toimista, joita voitaisiin rahoittaa näistä aiheista, ovat onnettomuusalttiiden tieosuuksien parantaminen ja/tai muut verkon laajuisissa tieturvallisuusarvioinneissa yksilöidyt toimenpiteet (ks. kohta ***73***). Näihin aiheisiin liittyen yhteisrahoitettiin yhteensä 15 hanketta, ja EU:n kokonaistuki oli 142,5 miljoonaa euroa.

91 Lisäksi EU:n yhteisrahoittaman infrastruktuurin toteuttamisen ja ylläpidon laadulla saattaa olla merkittäviä turvallisuusvaikutuksia (ks. ***laatikko 3***). EU:n rahoituksella tuetaan kuitenkin vain tieinfrastruktuurin rakentamista tai parantamista, eivätkä hankkeiden toteuttajat sitoudu pitämään teitä kunnossa tietyn liikenneturvallisuuden tason varmistamiseksi. Tilintarkastustuomioistuin pani merkille, että komissio toi kaudella 2014–2020 esiin tarpeen saada Espanjalta nimenomainen sitoumus kansallisten varojen käyttämisestä yhteisrahoitetun tieinfrastruktuurin kunnossapitoon.

Laatikko 3

Esimerkki hankkeen huonon kunnossapidon vaikutuksesta tieliikenneturvallisuuteen

Yhdessä EAKR:n Espanjassa yhteisrahoittamassa hankkeessa parannettiin paikallista tietä ja rakennettiin uusi pyörätie. Koska pyörätien vieressä kulkeva tie risteää muiden teiden kanssa, hankkeeseen sisältyi tarvittavien etuajo-oikeusmerkkien sekä pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden tienylityspaikkojen tiemerkintöjen sijoittaminen sopivalle etäisyydelle päätiestä. Tarkastuskäynnillä havaittiin, että puutteellisen kunnossapidon vuoksi alkuperäiset tiemerkinnät olivat lähes kadonneet. Tämän seurauksena suurin osa pyöräilijöistä ja jalankulkijoista ylitti tien toisessa paikassa, jossa autojen kuljettajien oli vaikeampi havaita heidät. Tämä vie pohjan hankkeen alkuperäisiltä liikenneturvallisuustavoitteilta.

Huom. Valokuvaan lisätyt siniset viivat osoittavat pyöräilijöiden tienylityspaikan merkintöjen alkuperäisen sijainnin.

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin.

Sellaisissa EU:n yhteisrahoittamissa hankkeissa, joilla oli liikenneturvallisuustavoitteita, ei tarvinnut arvioida hankkeiden mahdollista tieliikenneturvallisuutta edistävää vaikutusta eikä laatia siihen liittyviä tulosindikaattoreita

92 Hankkeiden toteuttajien olisi suoritettava hankkeidensa suunnittelun yhteydessä mahdollisten tulosten ennakkoarviointi ja seurattava hankkeen tuloksia jälkikäteen sen selvittämiseksi, onko toivotut vaikutukset saavutettu. Näin varmistettaisiin, että EU:n yhteisrahoitus edistää vaikuttavasti EU:n liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista. Tilintarkastustuomioistuin analysoi rahoituksen saamiseksi jätetyt hankehakemukset, mukaan lukien täydentävät asiakirjat (kuten kustannus-hyötyanalyysit), arvioidakseen, missä määrin liikenneturvallisuustulokset otettiin huomioon suunnittelussa ja seurannassa.

93 Tilintarkastustuomioistuin havaitsi, että tarkastetuista 13 hankkeesta vain kuuden hakemukset sisälsivät joko täydellisen kustannus-hyötyanalyysin tai arvion hankkeen mahdollisista taloudellisista hyödyistä, mukaan lukien liikenneturvallisuuteen liittyvät hyödyt. Tämä johtui siitä, että kaudella 2014–2020 vain Verkkojen Eurooppa -välineestä tuetuilta hankkeilta ja EAKR:stä tai koheesiorahastosta tuetuilta hankkeilta, joiden tukikelpoiset kokonaiskustannukset olivat yli 75 miljoonaa euroa, edellytettiin kustannus-hyötyanalyysin sisällyttämistä hakemukseen.

94 Vaikka hakemuksissa mainittiin liikenneturvallisuus yhtenä tavoitteena, odotetut liikenneturvallisuushyödyt muodostivat kolmessa näistä kuudesta hankkeesta vain pienen osan hankkeen mahdollisesta kokonaishyödystä. ***Laatikossa 4*** annetaan tästä esimerkki.

Laatikko 4

Turvallinen ja valvottu pysäköintialue, jolla on vähäinen vaikutus liikenneturvallisuuteen

Tarkastajat tekivät tarkastuskäynnin yhteen Verkkojen Eurooppa -välineen yhteisrahoittamaan turvallista ja valvottua pysäköintiä koskevaan hankkeeseen. Näiden maksullisten palvelu- ja levähdysalueiden on tarkoitus olla kuorma-autonkuljettajien kannalta turvallisempia kuin muiden moottoriteiden tai logistiikkakeskusten läheisyydessä sijaitsevien pysäköintialueiden. Lisäksi niiden odotetaan vähentävän vaarallisia pysäköintikäytäntöjä.

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin.

Hankehakemuksessa mainittiin onnettomuuksien määrän odotetusta vähenemisestä johtuvat liikenneturvallisuushyödyt. Näiden hyötyjen odotettiin kuitenkin muodostavan alle yhden prosentin hankkeen kokonaishyödyistä. Tärkein hakemuksessa kaavailtu hyöty oli sopivaa pysäköintipaikkaa etsittäessä säästyvä aika ja kustannukset. Lisäksi pysäköintialueen alhainen käyttöaste heikentää hankkeen todellista liikenneturvallisuutta edistävää vaikutusta.

95 Tilintarkastustuomioistuimen tutkimien 13 hankkeen valintamenettelyissä ei edellytetty, että hakemuksessa tai kustannus-hyötyanalyysissa olisi esitetty mahdolliset vältettyjä kuolemantapauksia tai vakavia loukkaantumisia koskevat tulokset. Yhdessä hankkeessa esitettiin kuitenkin nimenomaisesti arvio mahdollisesti säästyvien ihmishenkien määrästä. Neljässä muussa hankkeessa ei esitetty suoraan lukuja vältetyistä kuolemantapauksista ja vakavista loukkaantumisista, vaan ne sisällytettiin hankkeen sosiaalisten hyötyjen kokonaisarvoon. Eräässä toisessa hankkeessa esitettiin arvio onnettomuuksien määrän vähenemisestä, mutta ei annettu yksityiskohtaisia tietoja liikennekuolemiin tai vakaviin tai lieviin loukkaantumisiin kohdistuvasta erillisestä vaikutuksesta.

96 Arvioon hankkeen taloudellisista hyödyistä vaikuttaa se, että ihmishengelle määritetty arvo vaihtelee eri jäsenvaltioissa (jopa nelinkertaisesti) ja laskelmissa on käytetty erilaisia oletuksia. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi esimerkiksi, että samasta hankkeesta oli Slovakiassa laadittu kahden vuoden aikana kaksi kustannus-hyötyanalyysia. Hankkeen toiminta-ajatus – ja siten sen mahdollisuudet vähentää liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia – pysyi samana. Menetelmiin liittyvät oletukset kuitenkin erosivat toisistaan kyseisten kahden analyysin välillä, koska Verkkojen Eurooppa -välineen ja koheesiorahaston hakemusten yhteydessä käytetyt kustannus-hyötyanalyysin menetelmät olivat ajan kuluessa muuttuneet. Uudessa laskelmassa hankkeen avulla vältettävien onnettomuuksien määrä kasvoi 10 prosenttia ja kunkin vältetyn onnettomuuden taloudellinen hyöty kasvoi 1,5-kertaiseksi.

97 Koska hankehakemuksissa ei ollut yhdenmukaisia arvioita, arvioijien ja valintalautakuntien oli hyvin vaikea vertailla rahoitettaviksi ehdotettuja hankeratkaisuja EU:n tasolla sen perusteella, kuinka kustannusvaikuttavasti niillä säästetään ihmishenkiä. Lisäksi EU:n liikenneturvallisuustavoitteet koskevat vältettyjen kuolemantapausten ja vakavien loukkaantumisten määrää eivätkä niiden rahallista arvoa (ks. ***liite II***).

98 CINEA ei ole seurannut Verkkojen Eurooppa -välineestä yhteisrahoitettujen hankkeiden tuloksia hankkeen toteuttamisen ja siihen liittyvän avustussopimuksen umpeutumisen jälkeen, koska sitä ei vaadita. Koheesiopolitiikan varoista tuetuissa tarkastetuissa hankkeissa tilintarkastustuomioistuin havaitsi vain yhden hanketason indikaattorin, jolla seurattiin liikenneturvallisuustuloksia (eli liikennekuolemien vähenemistä). ***Laatikossa 5*** esitetään esimerkkejä tilintarkastustuomioistuimen tutkimia hankkeita varten määritellyistä muun tyyppisistä indikaattoreista, joissa ei keskitytty liikenneturvallisuustuloksiin.

Laatikko 5

Esimerkkejä hanketasolla käytetyistä indikaattoreista, joissa ei keskitytty liikenneturvallisuustuloksiin

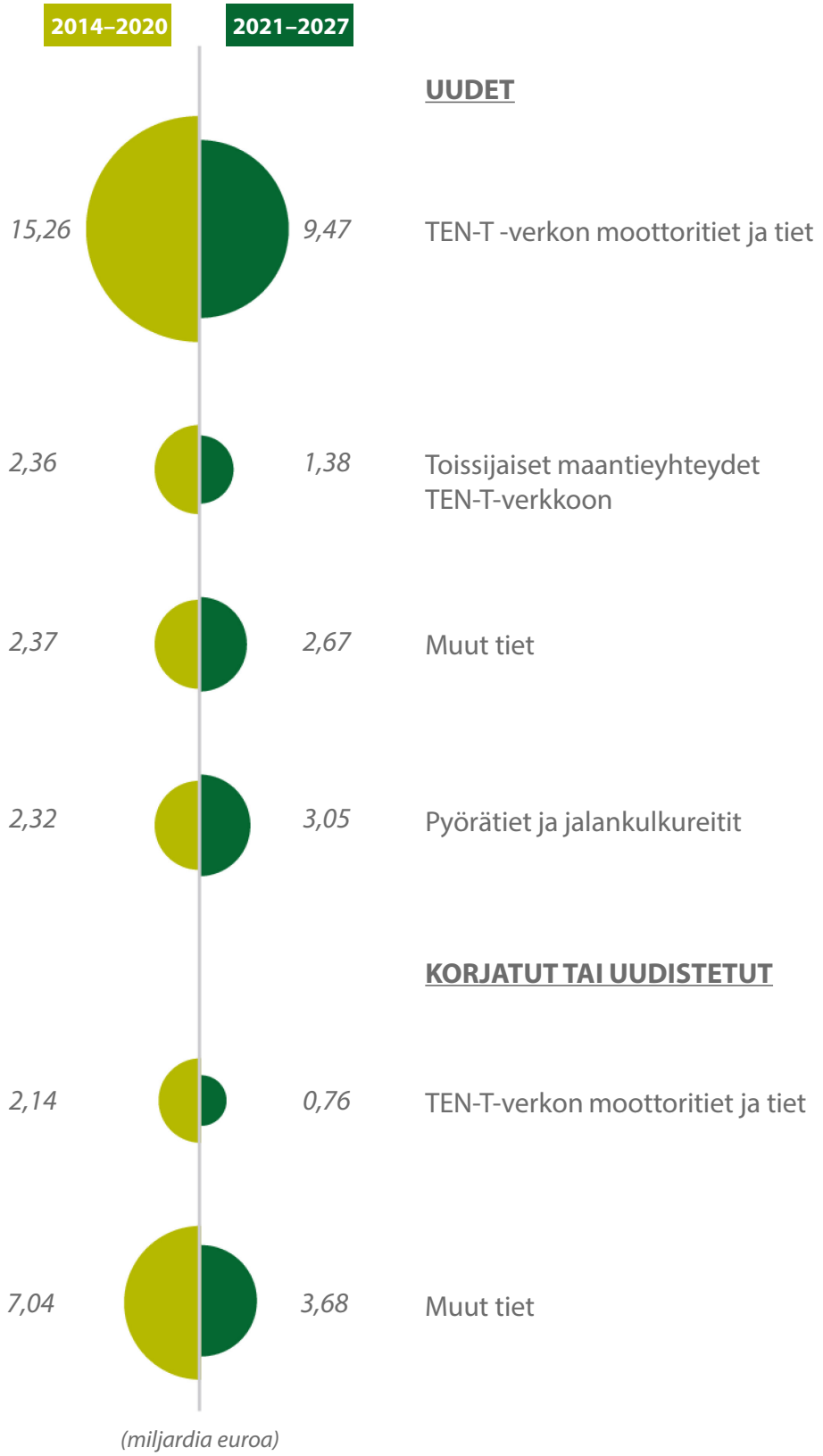
- Yhdellä Liettuassa toteutetulla hankkeella pyrittiin parantamaan erästä olemassa olevaa tieosuutta, ja siinä asetettiin selkeät liikenneturvallisuustavoitteet. Hakemuksessa ei kuitenkaan esitetty määrällisesti hankkeen mahdollista vaikutusta liikenneturvallisuuteen. Ainoa seurantaindikaattori koski suunniteltujen turvallisuustoimenpiteiden päätökseen saattamista (esimerkiksi asennettujen suojakaiteiden määrä kilometreinä). Lisäksi hankkeen toteuttajan oli raportoitava kyseisellä tiellä käytetyn keskimääräisen matka-ajan lyhentymisestä, joka ei ole liikenneturvallisuuteen liittyvä indikaattori.

- Pyöräteiden rakentamista koskevat kolme hanketta suunniteltiin hyvin eri tavoin (esimerkiksi sen suhteen, oliko pyörätien ja tien välillä este), mikä saattoi vaikuttaa niiden liikenneturvallisuustasoon. Seurannan näkökulmasta niitä kaikkia arvioitiin kuitenkin rakennettujen infrastruktuurikilometrien määrän perusteella, mutta näin jätettiin huomiotta ne erilaiset mahdolliset vaikutukset, joita hankkeilla voisi olla liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentämiseen.

Tieliikenneturvallisuuteen saattaa olla saatavilla vähemmän koheesiorahoitusta kaudella 2021–2027, mutta uusi ehto on ensimmäinen askel kohti rahoituksen parempaa kohdentamista

99 Tieinfrastruktuuriin (pyörätiet mukaan luettuina) varatut koheesiopolitiikan varat ovat kaudella 2021–2027 noin 33 prosenttia pienemmät kuin edellisellä kaudella (ks. ***kaavio 14***). Saatavilla olevan rahoituksen supistuminen voi johtaa rahoituksen ainakin suhteelliseen vähenemiseen tulevissa hankkeissa, joilla pyritään erityisesti parantamaan tieliikenneturvallisuutta, ellei aseteta tällaisia hankkeita suosivia vahvoja priorisointisääntöjä.

Kaavio 14 –Koheesiopolitiikan varoista tieinfrastruktuuriin kausilla 2014–2020 ja 2021–2027 myönnetyn EU:n yhteisrahoituksen vertailu



Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin koheesiorahaston tietojen perusteella.

100 Tilintarkastustuomioistuin totesi myös, että kaudella 2021–2027 koheesiopolitiikan varojen saamisen ennakkoedellytykseksi lisättiin vaatimuksena uusi mahdollistavan edellytys. Jäsenvaltioiden on sisällytettävä multimodaaliliikennettä koskeviin suunnitelmiinsa liikenneturvallisuusriskien arviointi nykyisten liikenneturvallisuusstrategioidensa mukaisesti. Suunnitelmissa on esitettävä myös kyseessä olevien teiden ja tieosuuksien kartoitus sekä tarvittavien investointien priorisointi[29].

101 Komissio tukeutuu kuitenkin jäsenvaltioiden itsearviointeihin siitä, missä määrin ne noudattavat tätä vaatimusta. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi, että nämä itsearvioinnit eivät ole homogeenisia eikä niissä aina esitetä erityisiä päätelmiä kaikista vaadituista kriteereistä. Komissio kuitenkin hyödynsi näitä itsearviointeja esittäessään huomautuksia kumppanuussopimuksista ja pyysi jäsenvaltioita kohdentamaan liikenneturvallisuustoimenpiteensä paremmin. Komissio esimerkiksi pyysi Espanjaa rajoittamaan liikenneturvallisuustoimet tieturvallisuusarvioinnissa yksilöityihin tieosuuksiin kuten rahoituksen saaminen edellytti. Romanian liikenneohjelmaan sisältyy vastaavasti erityisiä liikenneturvallisuutta koskevia tuotos- ja tulosindikaattoreita, kuten komissio on ehdottanut.

102 Kyseinen jäsenvaltioille asetettu vaatimus on ensimmäinen askel sen varmistamiseksi, että liikenneturvallisuuteen myönnettävä EU:n yhteisrahoitus kohdennetaan sinne, missä se voisi olla vaikuttavinta. Tämä vaatimus on tosin otettava huomioon myös hankkeita valittaessa.

---

[29] Asetus (EU) 2021/1060, liite IV, mahdollistava edellytys 3.1.8.

Johtopäätökset ja suositukset

103 Tieliikenneturvallisuus kuuluu Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden jaetun toimivallan piiriin. Kansallisilla viranomaisilla on kuitenkin täysi vastuu eräiden sellaisten toimien toteuttamisesta, joilla on välitön vaikutus kuolemantapausten ja vakavien loukkaantumisten vähentämiseen. Komission tehtävänä on koordinoida toimia EU:n tasolla erityisesti silloin, kun niillä on rajatylittäviä vaikutuksia.

104 Tilintarkastustuomioistuin toteaa kaiken kaikkiaan, että komissio on ottanut käyttöön kattavan tieliikenneturvallisuutta koskevan kehyksen (EU:n Safe System -lähestymistavan), johon liittyy vuosiksi 2030 ja 2050 asetettuja kunnianhimoisia tavoitteita. Tähänastisen edistymisen perusteella tilintarkastustuomioistuin katsoo kuitenkin, että ilman EU:n ja jäsenvaltioiden lisäponnisteluja näitä strategisia tavoitteita, jotka koskevat liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamista vuosina 2020–2030 ja vähentämistä vuoteen 2050 mennessä lähelle nollatasoa, ei todennäköisesti saavuteta.

105 Lisäksi tilintarkastustuomioistuin totesi, että komissiolle on edelleen haasteellista seurata jäsenvaltioiden edistymistä. EU:n toimet eivät myöskään kattaneet kaikkia riskitekijöitä eikä niitä ollut yhdennetty riittävästi. Lopuksi voidaan todeta, että menokaudella 2014–2020 EU:n liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen ei ollut EU:n yhteisrahoittamien ja liikenneturvallisuustavoitteita sisältävien hankkeiden valinnan ja seurannan kannalta keskeinen peruste. Tämä on edelleen riskinä kaudella 2021–2027.

106 Hallinnointia koskevaa pilaria tarkasteltaessa ilmenee, että komissio ei ollut vielä arvioinut, missä määrin jäsenvaltioiden suunnittelemat toimet auttavat saavuttamaan EU:n liikenneturvallisuustavoitteet. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi, että vaikka lähes kaikki jäsenvaltiot asettivat tavoitteita liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamiseksi, tarkastuskäynnin kohteina olleiden neljän jäsenvaltion kansallisten strategioiden kehittyneisyys vaihteli suunniteltujen toimien, rahoitustarpeiden ja muiden kuin liikennekuolemiin ja vakaviin loukkaantumisiin liittyvien tavoitteiden osalta (ks. kohdat ***28***–***31***).

107 Komissio ei ole vielä onnistunut varmistamaan, että tiedot ovat riittävän vertailukelpoisia niin, että niiden pohjalta voitaisiin määrittää aggregoidut EU-tason tavoitteet niitä suorituskykyindikaattoreita varten, joilla mitataan jäsenvaltioiden liikenneturvallisuuden alalla toteuttamien toimenpiteiden edistymistä. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi myös vertailukelpoisuuteen liittyviä ongelmia siinä, miten jäsenvaltiot keräävät tietoja vakavista loukkaantumisista ja raportoivat niistä komissiolle. Molemmat seikat, erityisesti viimeksi mainittu, vaikeuttavat huomattavasti komission seurantaa, joka koskee jäsenvaltioiden panosta liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseen (ks. kohdat ***32***–***37***).

Suositus 1 – Parannetaan raportointia vakavista loukkaantumisista ja asetetaan suorituskykytavoitteita

Komission olisi toimittava yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa

a) varmistaakseen, että jäsenvaltiot keräävät ja raportoivat tietoja vakavista loukkaantumisista käyttäen MAIS3+-vammaluokitukseen perustuvaa yhteistä määritelmää

b) edistääkseen vakiomuotoisten menetelmien yhdenmukaista soveltamista ja edistääkseen sellaisten kansallisen ja tarvittaessa EU:n tason keskeisten suorituskykyindikaattoreiden välitavoitteiden ja lopullisten tavoitteiden kvantifioimista, joilla seurataan edistymistä vuosiksi 2030 ja 2050 asetettujen tavoitteiden saavuttamisessa.

Toteuttamisen tavoiteajankohta: vuoteen 2026 mennessä.

108 Muiden Safe System -lähestymistavan tutkittujen pilareiden osalta tilintarkastustuomioistuin havaitsi seuraavat ongelmat:

- *Tienkäyttöä koskeva pilari* ei kattanut kaikkia tärkeimpiä riskitekijöitä, kuten nopeutta. Lisäksi liikennerikkomuksiin syyllistyneiden valvonnan taso vaihtelee jäsenmaiden välillä, ja komission rooli kansallisten lainvalvontamenetelmien valvonnassa on rajallinen. Nämä seikat heikensivät pilarin edistävää vaikutusta EU:n liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseen (ks. kohdat ***44***–***56***).

- *Ajoneuvoja koskevassa pilari*ssa otettiin liikenneturvallisuuteen liittyvät näkökohdat huomioon soveltamalla uusiin ajoneuvoihin EU:n tason standardoitua kehystä. Kehyksen vaikutusta rajoitti kuitenkin se, että jäsenvaltioiden autokannat vanhenevat. Tilintarkastustuomioistuimen tarkastuskäynnin kohteina olleissa jäsenvaltioissa ei ollut otettu käyttöön taloudellisia kannustimia ajoneuvojen uusimiseksi niiden liikenneturvallisuustason perusteella, joskin muihin tarkoituksiin – kuten ympäristönsuojelun tason parantamiseksi – perustetut autojen korvaamista tukevat järjestelmät voivat välillisesti edistää liikenneturvallisuutta (ks. kohdat ***57***–***64***).

- *Infrastruktuuria koskevassa pilarissa* jäsenvaltioiden lähestymistavat kansallisten tieinfrastruktuuriverkkojen turvallisuuden parantamiseksi – esimerkiksi vaarallisten osuuksien tunnistamiseksi ja onnettomuuksien syiden analysoimiseksi – vaihtelivat niiden kehittyneisyyden ja niissä käytettyjen perusteiden osalta. Tällä alalla annetulla EU:n lainsäädännöllä on otettu käyttöön yhteiset periaatteet ja menettelyt. Kyseisen lainsäädännön soveltamisala ei kuitenkaan kata infrastruktuurityyppejä, jotka liittyvät useimpiin liikennekuolemiin ja ovat siksi keskeisen tärkeitä EU:n tavoitteiden saavuttamiseksi, kuten kaupunkialueet, kaupunkialueiden ulkopuoliset muut kuin päätiet ja pyörätiet, joita koskevat turvallisuusvaatimukset vaihtelevat huomattavasti (ks. kohdat ***65***–***75***).

109 Tilintarkastustuomioistuin havaitsi lisäksi, että uudet liikenneturvallisuushaasteet (jotka johtuvat uusista liikkumisen muodoista kaupunkialueilla ja autonomisista ajoneuvoista) edellyttävät tienkäyttöä, ajoneuvoja ja infrastruktuuria koskeviin pilareihin kuuluvien komission toimien yhdentämistä ja koordinointia. Komissio arvioi parhaillaan Euroopan parlamentin pyynnöstä, onko aiheellista perustaa muun muassa tieliikenneturvallisuudesta vastaava EU:n virasto, joka edistäisi uusia aloitteita ja parantaisi koordinointia (ks. kohdat ***76***–***82***).

Suositus 2 – Keskitytään voimakkaammin onnettomuuksien syihin ja otetaan käyttöön lisäohjeita, jotka kattavat kaikki riskitekijät

Komission olisi

a) edistettävä jäsenvaltioiden suorittamia yksityiskohtaisia tutkimuksia erityisesti ns. mustissa pisteissä tapahtuneiden onnettomuuksien syistä ja yhdenmukaista raportointia tutkimusten tuloksista

b) annettava jäsenvaltioille tärkeimpien riskitekijöiden torjunnan tehostamiseksi lisäohjeita (esimerkiksi nopeuksista ja sellaisten teiden infrastruktuuria koskevista suunnittelustandardeista, joilla tapahtuu eniten kuolemaan johtavia onnettomuuksia), painottaen erityisesti loukkaantumiselle alttiita tienkäyttäjiä.

Toteuttamisen tavoiteajankohta: vuoteen 2026 mennessä.

110 Politiikka- ja lainsäädäntötoimien lisäksi EU:n Safe System -lähestymistapaan sisältyy ”suurempaa taloudellista tukea” koskeva pilari. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi, että ennen tämän pilarin käyttöönottoa eli kaudella 2014–2020 tieliikenneturvallisuus ei ollut keskeinen peruste valittaessa hankkeita, joilla oli tieliikenneturvallisuutta koskevia tavoitteita, vaan se kilpaili muiden painopisteiden (kuten saavutettavuuden parantamisen ja vihreämmän liikenteen) kanssa. Useimmissa tarkastetuissa hankkeissa valintaperusteita ei kohdennettu niihin tieverkon osuuksiin, joilla tapahtuu eniten onnettomuuksia tai liikennekuolemia. Komissio tai hallintoviranomaiset eivät myöskään asettaneet tieliikenneturvallisuuteen liittyviä suunnittelukriteereitä. Koska tiestandardit vaihtelevat huomattavasti, tietyn turvallisuustason saavuttamista maaseututeillä ja kaupunkialueilla ei otettu huomioon hankkeiden valinnassa (ks. kohdat ***85***–***91***).

111 Tilintarkastustuomioistuin havaitsi, että kautta 2014–2020 edustavaan otokseen kuuluneissa hankkeissa ei tarvinnut arvioida hankkeiden mahdollista tieliikenneturvallisuutta edistävää vaikutusta. Vaikka joissain hankkeissa vaikutus arvioitiin, laskelmiin vaikuttivat oletusten merkittävä vaihtelu ja se, että ihmishengelle määritetty arvo vaihtelee eri jäsenvaltioissa (jopa nelinkertaisesti). Lisäksi hankehakemuksissa ei esitetty yhdenmukaistettuja arvioita, ja tästä syystä hankkeita ei voitu vertailla sen perusteella, kuinka kustannusvaikuttavasti niillä säästetään ihmishenkiä (ks. kohdat ***92***–***97***).

112 Tilintarkastustuomioistuin havaitsi myös, että vain yhdessä hankkeessa asetettiin suunnitteluvaiheessa indikaattoreita, joilla seurattiin liikenneturvallisuuteen liittyviä hankkeen tuloksia. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi myös, että CINEA ei seurannut tuloksia hankkeiden päätökseen saattamisen jälkeen. Sen vuoksi ei ole saatavilla johdonmukaista arviointia siitä, kuinka vaikuttavasti yhteisrahoitusta saaneilla hankkeilla edistettiin kansallisten ja EU:n liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamista (ks. kohta ***98***).

113 Nykyisellä kaudella 2021–2027 koheesiopolitiikan varoista on kokonaisuutena varattu aiempaa vähemmän EU:n rahoitusta tieinfrastruktuuriin. Näin ollen tieliikenneturvallisuuden parantamiseen tähtääville hankkeille myönnettävä rahoitus saattaa vähentyä, ellei aseteta niitä suosivia vahvoja priorisointisääntöjä. Tälle kaudelle käyttöön otettu uusi mahdollistava edellytys sisältää tieliikenneturvallisuutta koskevia vaatimuksia. Tämä on ensimmäinen askel sen varmistamiseksi, että EU:n yhteisrahoitus kohdennetaan sinne, missä se voisi olla tieliikenneturvallisuuden kannalta vaikuttavinta (ks. kohdat ***99***–***102***).

Suositus 3 – Selkeytetään sellaisten EU:n yhteisrahoittamien hankkeiden priorisointia ja jälkiarviointia, joilla on liikenneturvallisuustavoitteita

Komission olisi

a) asetettava etusijalle sellaisten Verkkojen Eurooppa -välineestä rahoitettavien liikenneturvallisuustavoitteita sisältävien hankkeiden (suora hallinnointi) valinta, joita koskevissa hakemuksissa esitetään määrällisesti hankkeiden odotetut liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten välttämiseen liittyvät tulokset

b) neuvottava ohjelmien seurantakomiteoita määrittelemään relevantit valintakriteerit, jotka sisältävät liikenneturvallisuustavoitteita yhteisesti hallinnoiduille tiehankkeille, esimerkiksi hyödyntämällä verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin tuloksia

c) tehtävä yhteistyössä hallinnoitavien liikenneturvallisuustavoitteita sisältävien hankkeiden yhteydessä tunnetuksi edellä a alakohdassa mainittuja käsitteitä hallintoviranomaisten keskuudessa (erityisesti ohjelmia suunniteltaessa) sekä ohjelmien seurantakomiteoissa

d) kehitettävä tulosindikaattoreita, joiden avulla voidaan jälkikäteen arvioida hankkeiden tuloksellisuutta liikenneturvallisuuden kannalta.

Toteuttamisen tavoiteajankohta: vuoteen 2025 mennessä.

Tilintarkastustuomioistuimen II jaosto on tilintarkastustuomioistuimen jäsenen Annemie Turtelboomin johdolla hyväksynyt tämän kertomuksen Luxemburgissa 7. helmikuuta 2024 pitämässään kokouksessa.

Tilintarkastustuomioistuimen puolesta

Tony Murphy
presidentti

Liitteet

Liite I – Esimerkkejä YK:n Safe System -lähestymistavan kuhunkin pilariin kuuluvista toimista

YK:n Safe System -lähestymistavan pilari	Esimerkkejä toimista
Multimodaaliliikenne ja maankäytön suunnittelu	— Toteutetaan tiivistä kaupunkisuunnittelua edistäviä toimintapolitiikkoja — Vähennetään yksityisajoneuvojen käyttöä tiheään asutuilla kaupunkialueilla
Turvallinen tieinfrastruktuuri	— Tehdään onnettomuusriskikartoitus ja ennakoivat turvallisuusarvioinnit — Määritetään kuhunkin käyttäjään liittyvä tekninen standardi ja tähtiluokitustavoite kaikille tiesuunnitelmille
Ajoneuvon turvallisuus	— Edellytetään uusia ja käytettyjä moottoriajoneuvoja, lasten turvajärjestelmiä ja kypäriä koskevia korkealaatuisia yhdenmukaistettuja turvallisuusvaatimuksia — Varmistetaan, että nämä vaatimukset täyttyvät koko ajoneuvon elinkaaren ajan
Turvallinen tienkäyttö	— Annetaan liikenneturvallisuuslainsäädäntöä ja valvotaan sen täytäntöönpanoa (mukaan lukien nopeusrajoitusten asettaminen ja kädessä pidettävien elektronisten laitteiden käytön rajoittaminen ajaessa) — Asetetaan ammattikuljettajia koskevia lupavaatimuksia
Onnettomuuden jälkeinen reagointi	— Luodaan järjestelmä onnettomuuden jälkeisen reagoinnin aktivoimiseksi (esimerkiksi yhteinen hätänumero) — Kehitetään muiden kuin terveydenhuollon ammattilaisten toimintavalmiuksia

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin YK:n *Global Plan* -suunnitelman (2021) perusteella.

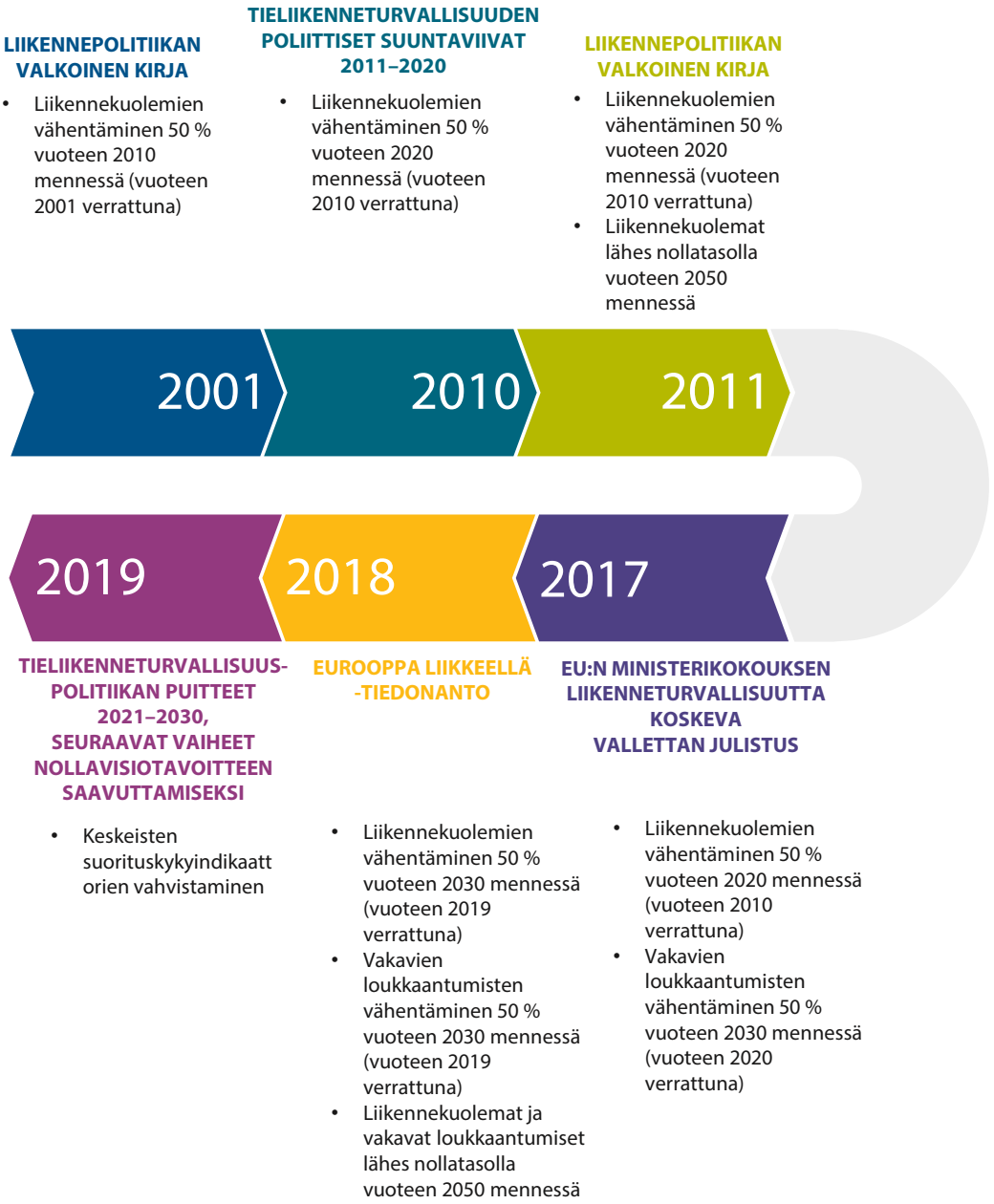
Liite II – Komission tieliikenneturvallisuutta koskevien tavoitteiden kehitys vuodesta 2001

Komissio asetti ensimmäisen kerran EU:n laajuisen tieliikenneturvallisuutta koskevan tavoitteen vuonna 2001 julkaistussa valkoisessa kirjassa. Tarkoituksena oli tuolloin puolittaa liikennekuolemien määrä vuosina 2000–2010. Myös Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät nämä tavoitteet vuonna 2003. Komissio asetti vuoden 2011 valkoisessa kirjassaan uuden tavoitteen, jonka mukaan liikennekuolemien määrä vähennetään lähes nollaan vuoteen 2050 mennessä. Välitavoitteena oli puolittaa liikennekuolemien määrä vuoteen 2020 mennessä (verrattuna vuoden 2010 tasoon).

Vaikka jo valkoisen kirjan valmisteluasiakirjoissa varoitettiin, että välitavoitetta ei ollut edes parhaassa tapauksessa mahdollista saavuttaa, jäsenvaltiot tukivat näitä tavoitteita vuonna 2017 annetussa Vallettan julistuksessa. Julistuksessa ehdotettiin myös uutta tavoitetta, joka koski vakavien loukkaantumisten määrän puolittamista EU:ssa vuoteen 2030 mennessä.

EU asetti vuonna 2018 annetussa tiedonannossa *Eurooppa liikkeellä* nykyiset tavoitteet, joiden mukaan liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä puolitetaan vuoteen 2030 mennessä ja vähennetään vuoteen 2050 mennessä lähelle nollatasoa. Komission asiakirjassa *EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan puitteet vuosiksi 2021–2030 – seuraavat vaiheet nollavisiotavoitteen saavuttamiseksi* otettiin käyttöön joukko keskeisiä suorituskykyindikaattoreita, joilla seurataan jäsenvaltioiden edistymistä tavoitteiden saavuttamisessa.

EU:n tieliikenneturvallisuutta koskevat tavoitteet vuodesta 2001



Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin.

Liite III – Tilintarkastustuomioistuimen tarkastamia Safe System -lähestymistavan pilareita koskeva EU:n sääntelykehys

Safe System -lähestymistavan pilari	Säädös	Painopiste
Turvallinen tienkäyttö	Direktiivi (EU) 2015/413	Liikenneturvallisuuteen liittyviä liikennerikkomuksia koskeva rajat ylittävä tietojenvaihto
	Komission täytäntöönpanodirektiivi 2014/37/EU	Turvavöiden ja lasten turvalaitteiden pakollinen käyttö ajoneuvoissa
	Direktiivi (EU) 2022/2561	Maanteiden tavara- ja henkilöliikenteeseen tarkoitettujen ajoneuvojen kuljettajien perustason ammattipätevyys ja jatkokoulutus
	Direktiivi 2014/85/EU	Ajokortit
	Komission suositus 17. tammikuuta 2001	Moottoriajoneuvojen kuljettajien suurin sallittu veren alkoholipitoisuus
	Komission suositus 2004/345/EY	Sääntöjen noudattamisen valvonta liikenneturvallisuuden alalla
Turvalliset ajoneuvot	Asetus (EU) 2019/2144	Uusien ajoneuvomallien hyväksyntää koskevat turvallisuusvaatimukset
	Direktiivi 2014/45/EU	Moottoriajoneuvojen määräaikaiskatsastukset
	Direktiivi 2007/38/EY	Peilien jälkiasentaminen raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin
	Neuvoston direktiivi 92/6/ETY	Tiettyjen moottoriajoneuvoluokkien nopeudenrajoittimet
	Neuvoston direktiivi 91/671/ETY	Turvavyöt ja muut loukkaantumiselle alttiiden käyttäjien turvajärjestelmät

Safe System -lähestymistavan pilari	Säädös	Painopiste
Turvalliset tiet ja tienvarret (infrastruktuuri)	Direktiivi (EU) 2019/1936	Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan menettelyt

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin.

Liite IV – Tarkastusotokseen poimitut EU:n yhteisrahoittamat hankkeet

A – Luettelo Verkkojen Eurooppa -välineestä yhteisrahoitetuista arvioiduista hankkeista, joihin tehtiin tarkastuskäynti

Jäsenvaltio	Tunniste	Hankkeen kuvaus	Tieliikenneturvallisuutta koskevan tuen tyyppi	Alkamisajankohta	Valmistumispäivä (suunniteltu v. todellinen)	Tukikelpoiset kokonaiskustannukset (*euroa*) (suunnitellut vs. todelliset)	EU:n yhteisrahoitusosuus	EU:n yhteisrahoitussitoumus (*euroa*) (suunniteltu vs. todellinen)
Liettua	1	Panevezysin ohitustien parantaminen E67-tiellä	Tien parantaminen	21.12.2015	31.12.2018 30.6.2021	60 510 312 38 817 338	60,38 %	36 536 126 23 437 909
	2	Pysäköintialue, jolla 38 pysäköintipaikkaa	Turvallinen ja valvottu pysäköinti	1.3.2020	28.2.2022 31.5.2022	1 247 652 1 247 652	83 %	1 039 294 1 039 294
Romania	3	Pysäköintialue, jolla 70 pysäköintipaikkaa	Turvallinen ja valvottu pysäköinti	2.3.2020	31.3.2023 30.9.2023	4 175 990 4 175 990	82,3 %	3 436 840 3 436 840
Slovakia	4[1]	D3-moottoritien rakentaminen	Uusi moottoritie	15.11.2016	31.12.2020 31.12.2021	114 106 329 114 106 329	65,13 %	74 317 452 74 317 452

[1] Sama hanke mainitaan myös koheesiorahastosta rahoitettujen hankkeiden luettelossa hankkeena ID 12.

B – Luettelo tarkastuskäynnin kohteena olleista arvioiduista EAKR:n/koheesiorahaston yhteisrahoittamista hankkeista

Jäsenvaltio	Tunniste	Hankkeen kuvaus	Tieliikenneturvallisuutta koskevan tuen tyyppi	Alkamisajankohta	Valmistumispäivä (suunniteltu vs. todellinen)	Tukikelpoiset kokonaiskustannukset (*euroa*) (suunnitellut vs. todelliset)	EU:n yhteisrahoitusosuus	EU:n yhteisrahoitussitoumus (*euroa*) (suunniteltu vs. todellinen)
Espanja	5	Erillisen pyörätien rakentaminen Madridin kaupunkialueelle	Pyörätie	4.5.2021	2.11.2021 3.5.2022	6 578 854 6 578 854	50 %	3 289 427 3 289 427
	6	A-2003-tien varrella toteutettavat tieturvallisuustoimet ja erillisen pyörätien rakentaminen	Tien parantaminen ja pyörätien rakentaminen	9.1.2018	28.12.2018 28.12.2018	3 136 159 2 375 982	80 %	2 508 928 1 900 785
	7	A-492-tien olemassa olevan osuuden parantaminen	Tien parantaminen	12.7.2018	31.12.2023 peruutettu	10 221 468 peruutettu	80 %	8 177 175 peruutettu
	8	A-483-tien olemassa olevan osuuden parantaminen	Tien parantaminen	1.3.2021	31.12.2023 peruutettu	7 551 651 peruutettu	80 %	6 041 321 peruutettu

Jäsenvaltio	Tunniste	Hankkeen kuvaus	Tieliikenneturvallisuutta koskevan tuen tyyppi	Alkamisajankohta	Valmistumispäivä (suunniteltu vs. todellinen)	Tukikelpoiset kokonaiskustannukset (*euroa*) (suunnitellut vs. todelliset)	EU:n yhteisrahoitusosuus	EU:n yhteisrahoitussitoumus (*euroa*) (suunniteltu vs. todellinen)
Liettua	9	Vilnan ja Kaunasin välisen TEN-T-verkkoon kuuluvan E85-tien kunnostaminen ja liikenneturvallisuustoimenpiteiden toteuttaminen	Tien parantaminen	8.8.2019	31.1.2022 31.7.2022	42 710 939 42 710 939	43 % 70 %	18 353 691 29 935 624
Romania	10	Transylvanian pohjoisosan alueellisen tien parantaminen (DJ 172A, DJ 161G ja DJ 161)	Tien parantaminen	4.12.2015	31.7.2020 käynnissä	27 955 042 27 955 042	85 %	23 761 786 23 761 786
	11	Erilaisia mobiililaitteita hyödyntävän tieliikenteen seurantajärjestelmän kehittäminen liikennerikkomusten valvontaan	Tieliikenteen seurantajärjestelmä	1.7.2021	31.12.2023 käynnissä	19 300 740 19 300 740	85 %	16 405 629 16 405 629

Jäsenvaltio	Tunniste	Hankkeen kuvaus	Tieliikenneturvallisuutta koskevan tuen tyyppi	Alkamisajankohta	Valmistumispäivä (suunniteltu vs. todellinen)	Tukikelpoiset kokonaiskustannukset (*euroa*) (suunnitellut vs. todelliset)	EU:n yhteisrahoitusosuus	EU:n yhteisrahoitussitoumus (*euroa*) (suunniteltu vs. todellinen)
Slovakia	12[1]	D3-moottoritien rakentaminen	Uusi moottoritie	12/2016	5/2021 6/2022	110 007 346 73 265 886	65,13 % 85 %	71 644 484 62 276 003
	13	Senican kaupungin älykäs suunnitelma	Kaupungin älykkäät ratkaisut (mm. liikenteenhallinta)	4/2022	9/2023 käynnissä	999 882 999 882	85 %	849 900 849 900
	14	Pyöräilyreitit Senican kaupungissa	Pyörätie	5/2019	9/2020 6/2022	1 480 601 1 419 076	85 %	1 258 511 1 206 215

1 Sama hanke mainitaan myös Verkkojen Eurooppa -välineestä rahoitettujen hankkeiden luettelossa tunnisteella 4.

Liite V – Yhteenveto kansallisista liikenneturvallisuustavoitteista

Jäsenvaltio	Liikennekuolemien vähentämistavoite	Vakavien loukkaantumisten vähentämistavoite
Belgia	– 50 %[1], enintään 320	– 50 %[1], enintään 1 800
Bulgaria	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna
Tšekki	- 50 % vuosien 2017–2019 keskiarvoon verrattuna	- 50 % vuosien 2017–2019 keskiarvoon verrattuna
Tanska	enintään 90	enintään 900
Saksa	– 40 % vuoden 2021 tasoon verrattuna	Ei tavoitetta
Viro	– 52 % vuoden 2016 tasoon verrattuna	– 31 % vuoden 2016 tasoon verrattuna
Irlanti	- 50 % vuosien 2017–2019 keskiarvoon verrattuna	- 50 % vuosien 2017–2019 keskiarvoon verrattuna
Kreikka	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna
Espanja	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna
Ranska	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna
Kroatia	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna
Italia	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna
Kypros	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna
Latvia	– 50 % vuoden 2020 tasoon verrattuna	– 50 % vuoden 2020 tasoon verrattuna
Liettua	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna	– 50 % vuoden 2020 tasoon verrattuna
Luxemburg	Ei tavoitetta	Ei tavoitetta

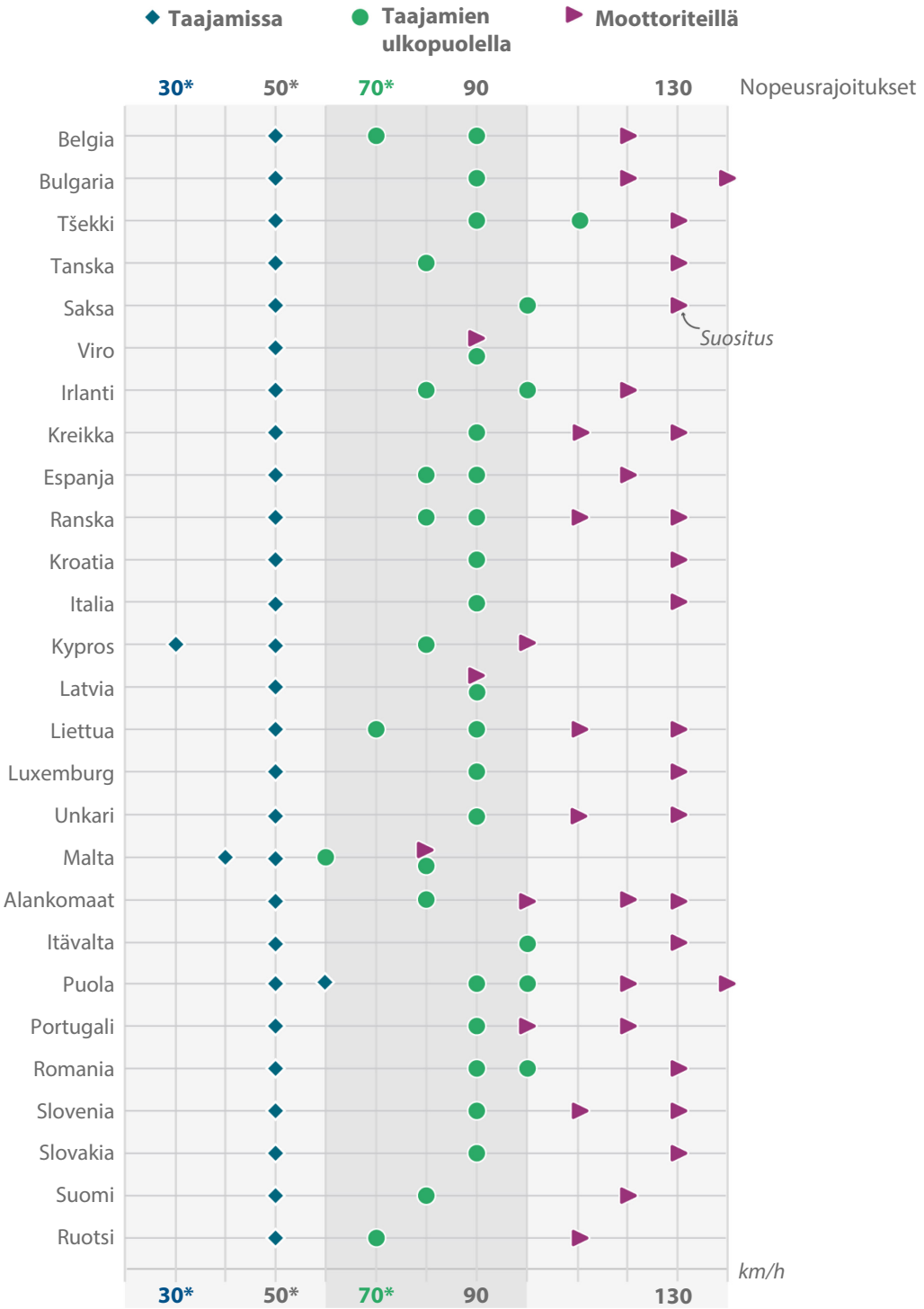
Jäsenvaltio	Liikennekuolemien vähentämistavoite	Vakavien loukkaantumisten vähentämistavoite
Unkari	– 50 % vuoden 2020 tasoon verrattuna	– 50 % vuoden 2020 tasoon verrattuna
Malta	Ei tavoitetta	Ei tavoitetta
Alankomaat	Ei tavoitetta	Ei tavoitetta
Itävalta	- 50 % vuosien 2017–2019 keskiarvoon verrattuna	- 50 % vuosien 2017–2019 keskiarvoon verrattuna
Puola	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna
Portugali	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna
Romania	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna	– 50 % vuoden 2019 tasoon verrattuna
Slovenia	Tavoitteita laaditaan	Tavoitteita laaditaan
Slovakia	– 50 % vuoden 2020 tasoon verrattuna	– 50 % vuoden 2020 tasoon verrattuna
Suomi	– 50 % vuoden 2020 tasoon verrattuna	– 50 % vuoden 2020 tasoon verrattuna
Ruotsi	- 50 % vuosien 2017–2019 keskiarvoon verrattuna	- 50 % vuosien 2017–2019 keskiarvoon verrattuna

[1] ETSC:n tutkimuksessa ei määritelty perustasoa, josta vähennys lasketaan.

Huom. Vuosissa, joihin mennessä nämä tavoitteet on saavutettava, on eroja jäsenvaltioiden välillä.

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin ETSC:n tutkimuksen ja tarkastustyön perusteella.

Liite VI – Kansallisten nopeusrajoitusten vertailu kansainvälisessä tutkimuksessa suositeltuihin nopeuksiin



Huom. * Suositeltu nopeus aluetyypeittäin. Tutkimuksessa suositellaan seuraavia nopeuksia: 30–40 km/h taajamissa, joissa on sekä loukkaantumiselle alttiita tienkäyttäjiä että moottoriajoneuvoliikennettä; 50 km/h alueilla, joilla on risteyksiä ja suuri sivutörmäysriski; 70–80 km/h maaseututeillä, joilla ei ole keskikaidetta, mikä aiheuttaa etutörmäysvaaran.

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin komission vuoden 2022 tilastojulkaisun *Statistical pocketbook* ja kansainvälisen liikenneturvallisuustieto- ja -analyysiryhmän (ITF–OECD) julkaisun *Speed and crash risk* (2018) perusteella.

Liite VII – Sähköpotkulautojen oikeudellinen asema 15:ssä EU:n jäsenvaltiossa

	Belgia	Tšekki	Tanska	Saksa	Kreikka	Espanja	Ranska	Italia	Unkari	Alankomaat	Itävalta	Puola	Portugali	Suomi	Ruotsi
Luokiteltu **erityisluokaksi**	✓			✓		✓	✓		■		✓				
Pakollinen lakisääteinen **vastuuvakuutus**				✓			✓								
Kypärän käyttö pakollista		✓					✓				✓			✓	
Käyttö **yleisillä paikoilla**	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
Sallittu **jalkakäytävällä**	✓													✓	✓
Sallittu **pyörätiellä**	✓	✓	✓	✓		■	✓	✓	■		✓	✓	✓	✓	✓
Tehorajoitus		✓	■	✓		✓	✓	✓			✓		✓	✓	✓
Vaadittu vähimmäis**ikä**	16	■	15	14			12	18			12		16		
Suurin sallittu **nopeus** (km/h)	25	25	20	20		25	25	20			25	25	■	20	25

✓ Kyllä ☐ Ei ■ Epäselvä

Huom. Kaavioon sisältyvät jäsenvaltiot ovat vuonna 2020 toteutettuun sähköpotkulautoja koskevaan kyselyyn vastanneita eurooppalaisten tieliikenneturvallisuuden tutkimuslaitosten foorumin (FERSI) jäseniä.

Lähde: Euroopan tilintarkastustuomioistuin FERSI:n tutkimuksen perusteella.

Lyhenteet

CINEA: Euroopan ilmasto-, infrastruktuuri- ja ympäristöasioiden toimeenpanovirasto *(European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency)*

EAKR: Euroopan aluekehitysrahasto

MAIS3+: vammojen vaikeusastetta mittaava luokitus (vähintään 3 pistettä)

MOVE-pääosasto: Liikenteen ja liikkumisen pääosasto

TEN-T: Euroopan laajuinen liikenneverkko *(Trans-European Transport Network)*

Sanasto

Aktiivinen liikkuminen: Liikennemuoto, joka perustuu vain fyysiseen aktiivisuuteen, kuten kävelyyn ja pyöräilyyn.

Elpymis- ja palautumistukiväline: EU:n rahoitustukimekanismi, jolla lievennetään koronapandemian taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia ja tehostetaan elpymistä sekä vastataan haasteisiin, joita siirtyminen vihreämpään ja digitaalisempaan tulevaisuuteen tuo mukanaan.

Euroopan aluekehitysrahasto: EU-rahasto, joka vahvistaa taloudellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta EU:ssa. Tähän pyritään rahoittamalla investointeja, joilla vähennetään alueiden välisiä kehityseroja.

Euroopan laajuiset liikenneverkot: Joukko tie-, rautatie-, lento- ja vesi-infrastruktuurin kehittämishankkeita, joiden avulla toteutetaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevaa toimintapolitiikkaa muun muassa suurnopeusrataverkon, satelliittinavigointijärjestelmän ja älykkäiden liikenteenhallintajärjestelmien muodossa.

Eurooppalainen ohjausjakso: Vuotuinen sykli, joka muodostaa kehyksen EU:n jäsenvaltioiden talouspolitiikkojen koordinoinnille ja edistymisen seurannalle.

Hallintoviranomainen: Kansallisella, alueellisella tai paikallisella tasolla toimiva viranomainen tai yksityinen toimija, jonka jäsenvaltio on nimennyt hallinnoimaan EU:n rahoittamaa ohjelmaa.

Keskeinen suorituskykyindikaattori: Määrällisesti ilmaistavissa oleva mittari, joka kuvastaa tuloksellisuutta suhteessa keskeisiin tavoitteisiin.

Koheesiorahasto: EU:n rahasto, jolla pyritään vähentämään taloudellisia ja sosiaalisia eroja EU:ssa. Rahastosta tuetaan investointeja sellaisissa jäsenvaltioissa, joiden bruttokansantulo henkeä kohti on alle 90 prosenttia EU:n keskiarvosta.

Kumppanuussopimus: EU:n meno-ohjelmaan liittyvä sopimus komission ja jäsenvaltion tai komission ja yhden tai useamman kolmannen valtion välillä. Sopimuksessa selostetaan esimerkiksi strategiset suunnitelmat, investointiprioriteetit, kaupan ehdot tai kehitysavun säännöt.

Kustannus-hyötyanalyysi: Ehdotetun toimen arvioitujen kustannusten vertailu sen odotettavissa oleviin hyötyihin.

Loukkaantumiselle alttiit tienkäyttäjät: Ilman moottorin apua kulkevat tienkäyttäjät (kuten jalankulkijat ja pyöräilijät), moottoripyöräilijät sekä vammaiset tai liikuntarajoitteiset henkilöt ja henkilöt, joiden suuntataju on heikentynyt.

Mahdollistava edellytys: Tiettyjen tavoitteiden saavuttamiseen ja arviointiin liittyvä ennakkoedellytys sille, että jäsenvaltiot saavat Euroopan rakenne- ja investointirahastoista maksuja.

Multimodaalinen liikennesuunnittelu: Eri liikennemuotojen yhdistäminen yhteenliitetyllä ja täydentävällä tavalla yhdennetyn liikenneverkon muodostamiseksi.

Safe System -lähestymistapa: Tieliikenneturvallisuutta koskeva lähestymistapa, jolla pyritään ottamaan paremmin huomioon ihmisen tekemät virheet ja vähentämään vakavaan loukkaantumiseen tai kuolemaan johtavan onnettomuuden riskiä.

Seurantakomitea: Elin, joka valvoo toimenpideohjelman täytäntöönpanoa ja joka koostuu jäsenvaltion viranomaisten edustajista ja komissiosta tarkkailijan asemassa.

Suora hallinnointi: Yhteistyöhön perustuvasta hallinnoinnista ja välillisestä hallinnoinnista poiketen komissio hallinnoi EU:n rahastoa tai ohjelmaa yksin.

Toimeenpanovirasto: Komission perustama ja hallinnoima organisaatio, joka perustetaan rajoitetuksi ajaksi hoitamaan erityisiä EU:n ohjelmiin tai hankkeisiin liittyviä tehtäviä komission puolesta ja sen vastuulla.

Verkkojen Eurooppa -väline: EU:n rahoitusväline kestävän yhteenliitetyn infrastruktuurin luomiseksi energian, liikenteen sekä tieto- ja viestintätekniikan aloilla.

Yhteistyöhön perustuva hallinnointi: EU:n talousarviovarojen käyttöön sovellettava menetelmä, jossa – toisin kuin suorassa hallinnoinnissa – komissio siirtää tehtäviä jäsenvaltioille. Lopullinen vastuu EU:n talousarvion toteuttamisesta on kuitenkin edelleen komissiolla.

Komission vastaukset

https://www.eca.europa.eu/fi/publications/sr-2024-04

Tarkastuksen eteneminen

https://www.eca.europa.eu/fi/publications/sr-2024-04

Tarkastustiimi

Euroopan tilintarkastustuomioistuin esittää erityiskertomuksissaan tulokset tarkastuksista, joita se kohdistaa EU:n toimintapolitiikkoihin ja ohjelmiin tai yksittäisten talousarvioalojen hallinnointiin liittyviin aihealueisiin. Tilintarkastustuomioistuin valitsee ja suunnittelee nämä tarkastustehtävät tavoitteenaan mahdollisimman suuri vaikuttavuus. Se ottaa huomioon tuloksellisuuteen tai sääntöjen noudattamiseen kohdistuvat riskit, tulojen tai menojen määrän, tulevat kehityssuuntaukset sekä poliittiset näkökohdat ja yleisen edun.

Tästä tuloksellisuuden tarkastuksesta vastasi tilintarkastustuomioistuimen II tarkastusjaosto, jonka vastuualueeseen kuuluvat yhteenkuuluvuutta, kasvua ja osallisuutta tukevien investointien menoalat. Jaoston puheenjohtaja on Euroopan tilintarkastustuomioistuimen jäsen Annemie Turtelboom. Tarkastus toimitettiin Euroopan tilintarkastustuomioistuimen jäsenen Eva Lindströmin johdolla, ja siihen osallistuivat kabinettipäällikkö Kristina Maksinen, kabinettiavustaja Johan Stalhammar, politiikka-avustaja Elena Graziuso, toimialapäällikkö Gediminas Mačys, tehtävävastaava Guido Fara, apulaistehtävävastaava Paloma Muñoz Mula sekä tarkastajat Agnese Balode, Alfredo Ladeira, Karel Meixner, Amelia Padurariu ja Vaidas Šulcas. Kieliasiantuntijoina toimivat Lidija Aubin, Laura McMillan ja Iulia-Mihaela Vladoianu.

Vasemmalta oikealle: Johan Stalhammar, Elena Graziuso, Iulia-Mihaela Vladoianu, Agnese Balode, Gediminas Mačys, Alfredo Ladeira, Eva Lindström, Karel Meixner, Guido Fara, Kristina Maksinen, Laura McMillan, Paloma Muñoz Mula, Vaidas Šulcas, Amelia Padurariu.

TEKIJÄNOIKEUDET

© Euroopan unioni, 2024

Datan ja asiakirjojen uudelleenkäyttöä koskevat Euroopan tilintarkastustuomioistuimen periaatteet vahvistetaan avoimen datan politiikkaa ja asiakirjojen uudelleenkäyttämistä koskevassa Euroopan tilintarkastustuomioistuimen päätöksessä 6-2019.

Ellei toisin ilmoiteta (esimerkiksi yksittäisissä tekijänoikeusilmoituksissa), Euroopan tilintarkastustuomioistuimen sisältöihin, jotka EU omistaa, myönnetään käyttöoikeudet Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) licence -käyttöoikeuden nojalla. Tämä merkitsee, että uudelleenkäyttö on yleensä sallittua, jos sisällön tuottaja mainitaan asianmukaisesti ja sisältöön tehdyistä muutoksista ilmoitetaan. Euroopan tilintarkastustuomioistuimelle kuuluvan sisällön uudelleenkäyttäjä ei saa vääristää asiakirjojen alkuperäistä merkitystä tai sanomaa. Euroopan tilintarkastustuomioistuin ei vastaa mistään seurauksista, jotka johtuvat uudelleenkäytöstä.

Uudelleenkäyttäjän on hankittava tarvittavat lisäoikeudet, jos tietyssä sisällössä (esimerkiksi Euroopan tilintarkastustuomioistuimen henkilöstöstä otetuissa valokuvissa) esitetään tunnistettavissa olevia henkilöitä tai jos sisällössä on mukana kolmansien tahojen töitä.

Jos tällainen lisäoikeus saadaan, se kumoaa ja korvaa yllä mainitun yleisen käyttöoikeuden. Lisäoikeutta koskevassa luvassa on selvästi ilmoitettava käyttöoikeuden rajoitukset.

Jos sisällöt eivät ole EU:n omaisuutta, voi olla, että lupa niiden käyttöön tai jäljentämiseen on pyydettävä suoraan asianomaisilta tekijänoikeuksien haltijoilta.

Kaaviot 1, 3, 5, 6, 9 (kuvakkeet keskellä ja alhaalla) ja 12 – Kuvakkeet: nämä kaaviot on suunniteltu käyttäen sivustolta Flaticon.com saatua aineistoa. © Freepik Company S.L. Kaikki oikeudet pidätetään.

Tietokoneohjelmistot tai asiakirjat, joihin kohdistuu teollisoikeuksia, kuten patentteja, tavaramerkkejä, rekisteröityjä malleja, logoja ja nimiä, eivät kuulu Euroopan tilintarkastustuomioistuimen uudelleenkäyttöperiaatteiden piiriin.

EU:n toimielinten verkkosivuilla (joiden verkkotunnuksen loppuosa on europa.eu) on linkkejä ulkopuolisille Internet-sivustoille. Koska Euroopan tilintarkastustuomioistuin ei vastaa näistä sivustoista, on suositeltavaa, että tutustutte niiden tietosuoja- ja tekijänoikeusperiaatteisiin.

Tilintarkastustuomioistuimen logon käyttö

Euroopan tilintarkastustuomioistuimen logoa ei saa käyttää ilman tilintarkastustuomioistuimen ennakkosuostumusta.

HTML	ISBN 978-92-849-1737-2	ISSN 1977-5792	doi:10.2865/207562	QJ-AB-24-004-FI-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1744-0	ISSN 1977-5792	doi:10.2865/611089	QJ-AB-24-004-FI-N

Vuonna 2022 EU:ssa kuoli liikenneonnettomuuksissa 20 640 ihmistä, ja erityisessä vaarassa ovat jalankulkijat, pyöräilijät ja moottoripyöräilijät. EU:n tavoitteena on liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittaminen vuoteen 2030 mennessä ja vähentäminen lähelle nollatasoa vuoteen 2050 mennessä. Tilintarkastustuomioistuin arvioi, onko komissio toiminut vaikuttavasti ottaessaan käyttöön EU:n Safe System -lähestymistavan ja tukiessaan jäsenvaltioita kyseisten tavoitteiden saavuttamisessa. Tilintarkastustuomioistuin totesi, että komissio on ottanut käyttöön kattavan lähestymistavan. Tilintarkastustuomioistuin havaitsi kuitenkin puutteita komission toimissa. Näiden kunnianhimoisten tavoitteiden saavuttaminen on epätodennäköistä nykyisellä edistymisvauhdilla ilman lisäponnisteluja. Tilintarkastustuomioistuin esitti suosituksia, joiden tarkoituksena on lisätä komission aloitteiden vaikuttavuutta tällä alalla.

Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomus, annettu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 287 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan nojalla.

EUROOPAN TILINTARKASTUS-TUOMIOISTUIN

Euroopan unionin julkaisutoimisto

EUROOPAN TILINTARKASTUSTUOMIOISTUIN
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBURG

Puh. +352 4398-1

Tiedustelut: eca.europa.eu/fi/contact
Verkkosivut: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors