



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 18. kesäkuuta 2024
(OR. en)

11367/24

TRANS 316
FIN 589
MI 631
IND 326

YHTEENVETO ASIAN KÄSITTELYSTÄ

Lähettiläjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Valtuuskunnat
Ed. asiak. nro:	10842/24
Asia:	Neuvoston päätelmät Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksesta 04/2024, joka koskee EU:n toimia sen liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi – Yhteenveto asian käsittelystä

Neuvosto hyväksyi istunnossaan 18. kesäkuuta 2024 liitteessä olevat päätelmät liikenneturvallisuutta koskevasta tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksesta.

**Neuvoston päätelmät Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksesta 04/2024
”Liikenneturvallisuus EU:ssa – Tavoitteiden saavuttamista vauhditettava”**

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO

1. PANEE TYYTYVÄISENÄ MERKILLE 14. maaliskuuta 2024 julkaistun Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksen 04/2024 ”Liikenneturvallisuus EU:ssa – Tavoitteiden saavuttamista vauhditettava”, jossa tarkastellaan perusteellisesti EU:n liikenneturvallisuuden nykytilannetta ja suuntauksia aivan erityisesti, koska olemme nyt kauden 2021–2030 puolivälissä.
2. ON tilintarkastustuomioistuimen kanssa SAMAA MIELTÄ siitä, että on oikea aika tehdä arviointi, jonka myötä voidaan jatkuvasti parantaa liikenneturvallisuutta, mikä edellyttää useilla rintamilla riskiperusteisen tai yhdennetyn lähestymistavan (kuten Safe System - lähestymistavan) mukaisesti toteutettavia toimia, joissa ovat mukana viranomaiset kaikilla tasoilla, kaikki tienkäyttäjät, elinkeinoelämä ja kansalaisyhteiskunnan toimijat; näin voidaan saavuttaa kunnianhimoiset tavoitteet, joiden mukaan tieliikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä puolitetaan vuoteen 2030 mennessä (vuoden 2019 tasoon verrattuna) ja vähennetään vuoteen 2050 mennessä lähelle nollatasoa nollavisiotavoitteen tai vastaavien tehokkaiden strategioiden avulla.
3. ON TYYTYVÄINEN joidenkin jäsenvaltioiden edistymiseen liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten puolittamista vuoteen 2030 mennessä koskevien tavoitteiden saavuttamisessa mutta TOTEAA, että nykyinen yleinen edistyminen ei riitä tämän tavoitteen saavuttamiseen.
4. PALAUTTAA MIELEEN liikenneturvallisuudesta Vallettan julistuksen tukemiseksi 8. kesäkuuta 2017 annettujen neuvoston päätelmien¹ analyysin ja sitoumukset. Vallettan julistuksessa korostettiin liikennekuolemien ja vakavien onnettomuuksien aiheuttamaa inhimillistä ja yhteiskunnallista taakkaa, jota ei voida hyväksyä.

¹ Ks. 9994/17.

5. OTTAA HUOMIOON jäsenvaltioiden erilaiset lähtökohdat ja TOTEAA, että liikenneturvallisuutta koskevalla jaetun toimivallan politiikka-alalla jäsenvaltioiden väliset erot menetelmissä, käytännöissä ja kansallisissa ominaisuuksissa ovat arvokas lähde keskinäiselle oppimiselle ja parhaiden käytäntöjen vaihdolle, johon jäsenvaltiot osallistuvat.
6. ON ERITTÄIN HUOLISSAAN aktiivisten ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien (jalankulkijat, pyöräilijät, kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen ja sähköpotkulautojen käyttäjät) suuresta määrästä liikennekuolemissa EU:ssa sekä kaupunki- että maaseutualueilla, sillä he joutuvat yhä useammin vastakkain suurempien ja raskaampien ajoneuvojen kanssa, sekä suuresta riskistä, että nuoret ja iäkkäät tienkäyttäjät kuolevat tai loukkaantuvat vakavasti liikenteessä, ja kehottaa tarkastelemaan liikenneonnettomuuksille altistumista koskevia tietoja sekä ryhtymään asianmukaisiin toimiin.
7. VIITTAA eri liikennemuotojen turvallisen rinnakkaiselon varmistamista koskeviin sitoumuksiin, jotka on esitetty äskettäin allekirjoitetussa toimielinten välisessä pyöräilyä koskevassa eurooppalaisessa julkilausumassa², ja VIITTAA ajokorttidirektiivin meneillään olevaan tarkistukseen³, jonka yhteydessä keskustellaan EU:n laajuisista sääntelyjärjestelmistä, jotka koskevat uusia kuljettajia ja avustettua ajoharjoittelua, sekä ajokykyyn liittyvistä kysymyksistä.
8. PANEE MERKILLE poliittisella tasolla saavutetun yhteisymmärryksen liikenneerikkomusten rajatylittävää täytäntöönpanoa helpottavan eurooppalaisen sääntelykehityksen⁴ tarkistamisesta sekä sen, että useimmat liikennekuolemat EU:ssa ovat välitön seuraus liikenneerikkomuksista.
9. ON HUOLESTUNUT siitä, että liikenneonnettomuuksien merkittävä syy on edelleen riskikäyttäytyminen tieliikenteessä, erityisesti ylinopeus, alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena ajaminen, ajon aikainen tarkkaamattomuus tai väsymys, ilman turvavyötä ajaminen ja lasten turvalaitteiden ja suojavarusteiden käyttämättä jättäminen tai niiden käyttäminen väärin.

² 4. huhtikuuta 2024, 6215/24.

³ Ks. neuvoston yleisnäkemyksen ehdotuksesta uudeksi ajokorttidirektiiviksi, hyväksytty 4. joulukuuta 2023, 16345/23.

⁴ Alustava poliittinen yhteisymmärrys, joka saavutettiin 12. maaliskuuta 2024, ehdotuksesta liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneerikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413 muuttamisesta.

10. TUNNUSTAA aktiivisten liikennemuotojen kasvavan merkityksen tulevaisuuden liikkumisessa, kun otetaan huomioon muun muassa energian säästäminen, tarve torjua ilmastonmuutosta sekä se, että julkisella politiikalla on edistettävä tätä siirtymää kaikkien eduksi erityisesti liikenneturvallisuuden ja liikenneyhteyksien parantamisen osalta.
11. VIITTAA 19.–20. helmikuuta 2020 annettuun Tukholman julkilausumaan⁵ ja erityisesti päätöslauselmaan nro 11, jossa viranomaisia kannustetaan määrittämään tieliikenteen enimmäisnopeudeksi 30 km/h alueilla, joilla aktiiviset ja loukkaantumiselle alttiit tienkäyttäjät ja ajoneuvot kohtaavat toisiaan usein ja suunnitellusti, paitsi jos on vahvaa näyttöä suurempien nopeuksien turvallisuudesta. TOTEAA, että julkinen tila on määritelmänsä mukaan rajallinen ja sen vuoksi nopeuksia on tarvittaessa mukautettava, jotta voidaan varmistaa yhteisen tilan turvallinen yhteiskäyttö. SUHTAUTUU MYÖNTEISESTI tässä asiassa toteutettuihin toimiin kaikkialla EU:ssa.
12. KIITTÄÄ komissiota siitä, että se on tukenut Baseline- ja Trendline-hankkeita, joiden avulla voidaan seurata kehitystä kohti kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten poistamista kaikkialla Euroopassa ja mitata liikenneturvallisuuteen tehtyjen investointien vaikuttavuutta. PANEE TYYTYVÄISENÄ MERKILLE, että kaikki jäsenvaltiot ovat mukana Trendline-hankkeen seurannassa.
13. TUNNUSTAA eri jäsenvaltioista saatavien liikenneturvallisuustietojen, muun muassa liikenneonnettomuuksia koskevien tietojen, vertailukelpoisuuden hyödyt. KATSOO, että EU:n tasolla on mahdollista toteuttaa hyvin kohdennettuja toimia, vaikka jäsenvaltioiden menetelmiä ei ole täysin yhdenmukaistettu, kun otetaan huomioon, että täysimääräisen yhdenmukaistamisen edellyttäminen voi johtaa siihen, että harvemmat jäsenvaltiot ovat halukkaita osallistumaan EU:n hankkeisiin, vaikeuttaa eri aikakausien vertailukelpoisuutta ja voisi aiheuttaa kohtuutonta hallinnollista rasitetta.
14. PITÄÄ ERITTÄIN TÄRKEÄNÄ riippumatonta tutkimusta, jossa selvitetään vakaviin loukkaantumisiin ja kuolemantapauksiin johtaneiden tieliikenneonnettomuuksien syyt, jotta niiden tapahtuminen voidaan välttää tulevaisuudessa.

⁵ Ks. Tukholman julistus ”Achieving Global Goals 2030”, joka allekirjoitettiin maantieliikenteen turvallisuutta käsitelleessä kolmannessa ministeritason maailmankonferenssissa 19.–20. helmikuuta 2020.

15. KOROSTAA CARE-asiantuntijaryhmässä käynnissä olevaa työtä, jonka tarkoituksena on kerätä tietoa ja raportoida vakavista tieliikenteen loukkaantumisista, edistää MAIS3+ -vammaluokitukseen perustuvan yhteisen määritelmän käyttöä sekä jakaa mahdollisimman paljon saatavilla olevaa tietoa ja hyviä käytäntöjä. TUNNUSTAA hallinnollisen työmäärän ja KOROSTAA tietosuojan tärkeyttä, mutta PAINOTTAA tässä yhteydessä, että on tärkeää puuttua tieliikenteen uhrien, myös loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien, aliraportointiin ja saada vertailukelpoisia tietoja vakavista loukkaantumisista EU:ssa.
16. KOROSTAA komission tukemia ja Euroopan parlamentin kannustamia liikenneturvallisuuden hallintaa koskevia aloitteita, kuten Euroopan tieliikenneturvallisuuden seurantakeskuksen (ERSO) tieliikenneturvallisuuden seurantavälinettä ja EU:n liikenneturvallisuutta koskevaa vaihtohanketta (EURSE), joka mahdollistaa opintokäyntien ja kansallisten työpajojen avulla konkreettisen tiedon ja parhaiden käytäntöjen vaihdon EU:n jäsenvaltioiden viranomaisten ja sidosryhmien välillä eri liikenneturvallisuuskysymyksissä. TUNNUSTAA tässä yhteydessä rahoitustuen merkityksen, sanotun kuitenkin rajoittamatta seuraavaa monivuotista rahoituskehystä varten sovittavia rahoitusjärjestelyjä. KOROSTAA liikenneturvallisuutta käsittelevää korkean tason työryhmää, jossa jäsenvaltiot oppivat jatkuvasti toistensa turvallisuustoimista, lainsäädännöstä ja hyvistä käytännöistä.
17. PANEE TYYTYVÄISENÄ MERKILLE edistymisen, jota on saavutettu uusien ajoneuvojen turvallisuutta koskevien vähimmäisvaatimusten täytäntöönpanossa yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen⁶ mukaisesti, sekä jäsenvaltioiden pyrkimykset varmistaa ikääntyvän ajoneuvokannan liikennekelpoisuus ajoneuvojen katsastusten yhteydessä sekä määräaikaistarkastuksissa että tienvarsitarkastuksissa. Tältä osin VIITTAA tulevaan ehdotukseen tarkistetuksi liikennekelpoisuuspaketiksi. Kun ajoneuvokanta uudistuu vähitellen ja yhä useammat EU:n teillä olevat ajoneuvot on varustettu ajoavustinjärjestelmillä, voidaan odottaa myönteistä vaikutusta kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten vähentämiseen.
18. MUISTUTTAA, että ajoneuvojen turvallisuus liittyy myös niiden teknisiin perusominaisuuksiin ja kuljettajan käyttäytymiseen ja että aktiiviset ja passiiviset turvajärjestelmät ovat ainoastaan vastatoimia niihin liittyvien riskien rajoittamiseksi.

⁶ Asetus (EU) 2019/2144, EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1.

19. PANEE MERKILLE investoinnit laadukkaaseen, häiriönsietokykyiseen ja kestäväan tieinfrastruktuuriin.
20. KOROSTAA liikenteeseen, kuljetukseen ja ajoneuvoihin liittyvän datan tietosuojasääntöjen mukaisen yhteenliitettävyyden ja yhteentoimivuuden merkitystä, jotta parannetaan liikenteen ja liikenneturvallisuuden hallintaa.
21. TOTEAA, että innovatiiviset teknologiat voivat parantaa liikenneturvallisuutta. TOTEAA, että tämän potentiaalin maksimoimiseksi näiden teknologioiden on oltava helppokäyttöisiä ja turvalliseksi suunniteltuja, ja kuljettajien olisi tiedettävä, miten sitä voidaan hyödyntää oikein ja turvallisesti. ON kuitenkin TIETOINEN myös tarkkaamattomuuteen ajon aikana liittyvästä riskistä, jolta osin on olennaisen tärkeää kuljettajan tietoisuuden parantaminen ajokoulutuksen, kampanjoiden ja noudattamisen valvonnan sekä parannetun teknologian avulla.
22. VIITTAA automatisoituihin ajoneuvoihin vaikuttaviin viimeaikaisiin asetuksiin⁷ ja PYYTÄÄ komissiota jatkamaan työtä ja sisällyttämään siihen myös rajoittamattomina sarjoina valmistettavia täysin automatisoituja ajoneuvoja koskevia teknisiä määräyksiä, joissa kiinnitetään huomiota näiden ajoneuvojen käyttöönottoon EU:n teillä turvallisesti ja yhdenmukaisesti. Lisäksi KEHOTTA komissiota tekemään tiivistä yhteistyötä jäsenvaltioiden ja asiaankuuluvien sidosryhmien kanssa automatisoidun liikkuvuuden saamiseksi osaksi turvallista todellisuutta koko liikennejärjestelmässä ja tähän yhteydessä olevien tekoälyn haasteiden ratkaisemiseksi kiinnittäen erityistä huomiota automatisoitujen ajoneuvojen rinnakkaiseloon loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien, kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen ja muiden ihmisen kuljettamien ajoneuvojen kanssa.
23. KANNATTAA liikennemuotosiirtymää vakuuttamalla tienkäyttäjää käyttämään yhä enemmän aktiivisia ja joukkoliikennemuotoja elämänlaadun, terveyden, ilmaston, osallistavuuden ja ennen kaikkea liikenneturvallisuuden parantamiseksi keskittyen samalla vahvoihin turvallisuuspolitiikkoihin näitä liikennemuotoja varten.

⁷ Täytäntöönpanoasetus (EU) 2022/1426 sääntöjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse täysin automatisoitujen ajoneuvojen automatisoidun ajojärjestelmän (ADS) tyyppihyväksynnässä sovellettavista yhdenmukaisista menettelyistä ja teknisistä eritelmistä ja delegoitu asetus (EU) 2022/2236 rajoittamattomina sarjoina valmistettaviin ajoneuvoihin, pieninä sarjoina valmistettaviin ajoneuvoihin, pieninä sarjoina valmistettaviin täysin automatisoituihin ajoneuvoihin ja erikoiskäyttöön tarkoitettuihin ajoneuvoihin sekä ohjelmistopäivityksiin sovellettavista teknisistä vaatimuksista.

24. ANTAA ARVOA komission pyrkimyksille asettaa teknisiä vaatimuksia sähkökäyttöisille henkilökohtaisille liikkumisvälineille (mikroliikenteen väline), joita yhä useammat tienkäyttäjät käyttävät, mikä lisää kuolonuhreja ja loukkaantumisia. TOTEAA, että jäsenvaltioiden välillä on paljon eroja kyseisiä liikkumisvälineitä koskevissa lähestymistavoissa ja sääntelyssä, joilla pyritään parantamaan aktiivisten ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelua. VIITTAA tässä yhteydessä komission aihekohtaiseen ohjeeseen⁸, joka sisältää parhaita käytäntöjä ja keskeisiä suosituksia mikroliikenteen sisällyttämisestä kaupunkiliikenteen suunnitteluun, ja TUKEE komissiota sen henkilökohtaisten liikkumisvälineiden turvallista käyttöä koskevien ohjeiden antamista koskevan työn jatkamisessa, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden toimivaltaa.
25. PANEE MERKILLE keskeisen tieinfrastruktuurin suunnittelua koskevissa turvallisuusmenettelyissä saavutetun merkittävän edistymisen sen jälkeen, kun tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevaa direktiiviä tarkistettiin vuonna 2019, ja TOTEAA, että jotkin jäsenvaltiot soveltavat näitä turvallisuusmenettelyjä vielä laajemmin kuin tämän direktiivin soveltamisala edellyttää, muun muassa pääteiden ulkopuolella riippumatta siitä, rahoitetaanko niitä EU:n varoista. KOROSTAA, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien hyväksyminen tulee pakolliseksi kullekin kaupunkisolmukohdalle tarkistetun TEN-T-asetuksen⁹ nojalla ja että niissä otetaan huomioon unionin suuntaviivoissa vahvistetut liikenneturvallisuusnäkökohdat, ja KATSOO, että liikenneturvallisuus on temaattinen mahdollistava edellytys Euroopan aluekehitysrahaston, Euroopan sosiaalirahasto plussan ja koheesiorahaston hankkeiden kartoittamiselle¹⁰.
26. ARVOSTAA sitä, että komissio hyväksyy Euroopan tilintarkastustuomioistuimen suositukset joko kokonaan tai osittain, ja KEHOTTAJAA jäsenvaltioita jatkamaan toimiaan ja yhteistyötään komission kanssa näiden suositusten kannalta olennaisten toimintalinjojen toteuttamiseksi. PITÄÄ erittäin tärkeänä jatkuvaa ja vahvaa yhteistyötä jäsenvaltioiden välillä sekä jäsenvaltioiden ja komission välillä sekä yksittäisissä että laaja-alaisissa hankkeissa, mukaan lukien parhaiden käytäntöjen vaihto.

⁸ Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman aihekohtainen ohje mikroliikenteen välineiden turvallisesta käytöstä kaupunkialueilla, julkaistu joulukuussa 2021 osana EU:n ohjeasiakirjojen koostetta.

⁹ PE-CONS 56/24 + ADD 1–29.

¹⁰ Asetuksen (EU) 2021/1060 liitteessä IV oleva 3 kohta, EUVL L 231, 30.6.2021, s. 159.