



Brüssel, 19. veebruar 2026  
(OR. en)

6516/26

TRANS 86

### SAATEMÄRKUSED

---

Saatja: Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ,  
direktor

Kättesaamise  
kuupäev: 13. veebruar 2026

Saaja: Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär

---

Teema: KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE,  
EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING  
REGIOONIDE KOMITEELE  
ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku rakendamise vahearuanne

---

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2026) 77 final.

---

Lisatud: COM(2026) 77 final

Brüssel, 13.2.2026  
COM(2026) 77 final

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA  
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

**ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku rakendamise vahearuanne**

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -  
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -  
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -  
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -  
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -  
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -  
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -  
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -  
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

## 1. SISSEJUHATUS

Igal aastal hukkub ELi teedel ligi 20 000 inimest – muserdav arv, mis ei ole pelgalt statistika, vaid reaalsus, mis lõhub perekondi, toob kogukondadesse leina ja jätab meid igaveseks ilma mõõtmatus inimpotentsiaalst. Kuni viis korda rohkem elanikke – 100 000 inimest – saab liikluses vigastusi, mis muudavad põhjalikult nende elukäiku. Sellised elumuutvad vigastused tähendavad sageli püsivat töövõimetust, kroonilist valu ja elatusvahendite kaotust; neil on elukvaliteedile tugev mõju, mis ulatub otsestest ohvritest palju kaugemale, mõjutades näiteks perekondi, hooldajaid ja laiemaid sotsiaalseid võrgustikke.

Liiklusõnnetuste põhjustatud inimkahju on olnud nende kõige nähtavam ja traagilisem mõõde. Liiklusõnnetused põhjustavad aga ka majanduslikku koormust, võttes arvesse, et nendega kaasnev rahaline kulu on ELis hinnanguliselt 2 % SKPst aastas<sup>1</sup>. Nende vahenditega oleks võimalik toetada innovatsiooni, haridust, tervishoidu ja muid olulisi avaliku sektori investeeringuid. Liiklusohutus peaks olema üks ELi majandusliku konkurentsivõime tugisammastest, kuna see mõjutab otseselt kaupade ja tööjõu tõhusat liikumist ning ettevõtjate tegevuskulusid kõigis sektorites.

Üleminek ohutumale ja kestlikumale liikuvusele on oluline ka selleks, et säilitada ELi juhtpositsioon tööstuses ja konkurentsivõime ülemaailmsel turgudel<sup>2</sup>. Euroopa autotootjad ja nende tarnevõrgustikud on esirinnas kõrgetasemelise ohutustehnoloogia väljatöötamisel alates autonoomsetest hädapidurdussüsteemidest kuni sõidukite ühenduvuseni ning see annab ELile autotööstuse ohutusalases innovatsioonis üleilmse juhtpositsiooni. Liiklusohutusele pühendumine mitte ainult ei päästa elusid, vaid soodustab ka tehnoloogia arengut, loob kõrget kvalifikatsiooni nõudvaid töökohti ja säilitab ELi konkurentsieelse kiiresti areneval ülemaailmsel autotööstuse turul. Liiklusohutusse tehtavad investeeringud aitavad kaasa ka ELi valmisolekule ja vastupidavusele, tagades elutähtsa teetaristu ning sellega seotud teenuste järjepidevuse ja usaldusväärsuse, eelkõige juhul, kui teekoridorid ja transpordisõlmed toetavad nii tsiviil- kui ka kaitsevajadusi.

EL ja selle liikmesriigid on kindlalt pühendunud liiklusohutusele. ELi tasandil väljendati seda viimati ELi liiklusohutuspoliitika raamistikuga 2021–2030<sup>3</sup>, milles korrati ühiseid eesmärke vähendada 2030. aastaks liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu poole võrra<sup>4</sup> ning saavutada nn nullvisioon ehk jõuda 2050. aastaks liiklussurmade nulltaseme lähedale. Nende eesmärkide saavutamiseks on liikmesriigid vastu võtnud ja rakendanud riiklikke strateegiaid, tegevuskavasid ja võtnud muid kohustusi, nagu ministereühenduste vahelised kokkulepped ja föderaalsete koostöökultuurid.

---

<sup>1</sup> Euroopa Komisjoni 2019. aasta käsiraamat transpordi väliskulude kohta (uus versioon avaldatakse peagi).

<sup>2</sup> Komisjoni 5. märtsi 2025. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa autotööstuse tegevuskava“ (COM(2025) 95 final), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

<sup>3</sup> COM(2018) 293 final: komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Liikuvus Euroopas. Säästev liikuvus Euroopas – ohutu, ühendatud ja keskkonnahoidlik“, 1. lisa; COM(2018) 293 final, 17. mai 2018, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:52018DC0293>.

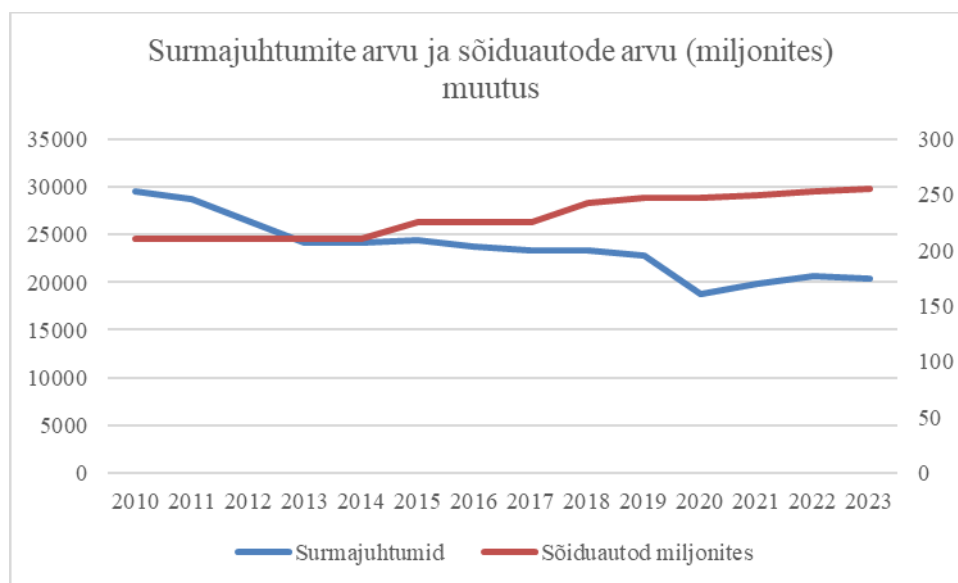
<sup>4</sup> On otsustatud, et võrdlusaasta, millest alates edusamme mõõdetakse, on 2019. aasta.

ELi liiklusohutuspoliitika raamistikus 2021–2030 keskenduti nn ohutu süsteemi põhimõtte peamistele prioriteetsetele valdkondadele, nagu ohutumad teed ja teeäärsed alad, ohutumad sõidukid, teede ohutum kasutamine, parem õnnetusejärgne reageerimine ning parem andmete kogumine ja analüüs. Selles rõhutati, kui oluline on tegeleda peamiste riskiteguritega – kiiruse ületamine, sõiduki juhtimine alkoholihoobes, tähelepanu hajumine ja kaitsevahendite kasutamata jätmine –, pöörates samal ajal erilist tähelepanu vähekaitsitud liiklejatele, nagu jalakäijad, jalgratturid ja mootorratturid.

Käesolev teatis on ELi liiklusohutuse eesmärkide saavutamisel tehtud edusamme käsitlev vahearuanne, milles tehakse kokkuvõtte alates 2019. aastast toimunud muutustest, käsitletakse uusi probleeme, mida ei osatud alguses raamistikus täielikult ette näha, ning soovitatakse kohandusi tagamaks, et EL püsib oma 2030. aasta eesmärkide saavutamisel graafikus. Analüüs näitab mõnes valdkonnas julgustavaid edusamme, kuid sellest ilmnevad ka mõningad märkimisväärsed lüngad, mis nõuavad viivitamata tähelepanu ja tõhusamaid meetmeid, et päästa elusid, vähendada majanduslikku koormust ja tugevdada ELi konkurentsivõimet.

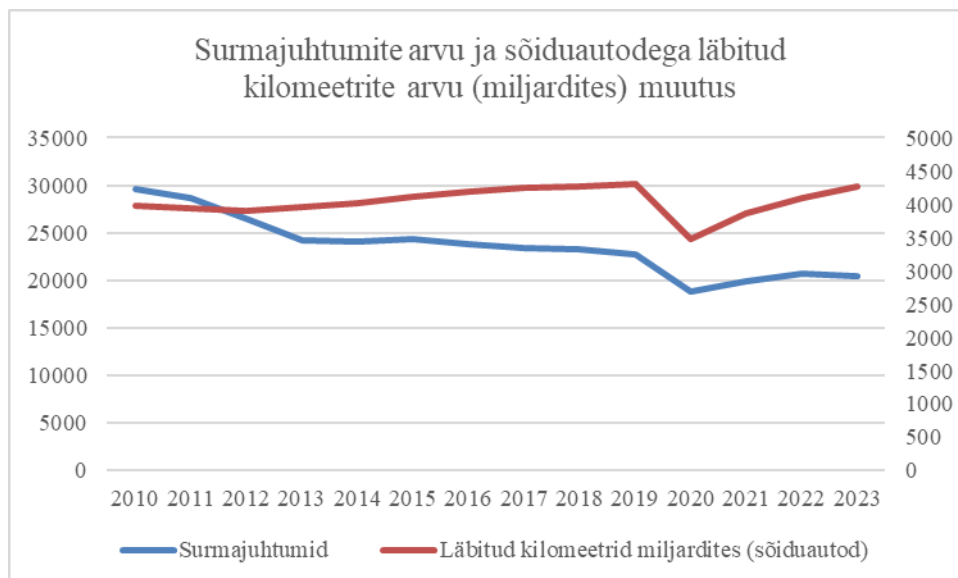
### 1.1. EDUSAMMUD LIIKLUSOHUTUSE EESMÄRKIDE SAAVUTAMISEL

Viimased andmed näitavad, et 2024. aastal hukkus ELis liiklusõnnetustes 19 900 inimest. See on 440 surmajuhtumit vähem kui 2023. aastal, mis tähendab 2 % vähenemist<sup>5</sup>. Võttes arvesse sõidukite arvu suurenemist inimese kohta ja läbitud kilomeetrite arvu kasvu, on see märkimisväärne saavutus, kuid samal ajal näitab see ka vajadust jätkuvate jõupingutuste järele kõigil tasanditel.



Joonis 1. Surmajuhtumite arvu ja sõiduaudode arvu (miljonites) muutus ELis 2010.–2023. aastal. Allikad: ELi liiklusõnnetuste andmebaas; sõiduaudode andmete puhul Eurostat (veebipõhine andmekood [road\\_eqs\\_carage](#))

<sup>5</sup> Kuigi see tähendab edasiminekut, jääb üldine trajektoor märkimisväärselt maha iga-aastase 4,6 % vähendamise eesmärgist, mis on vajalik, et saavutada 2030. aastaks seatud eesmärk vähendada liiklussurmade arvu poole võrra.



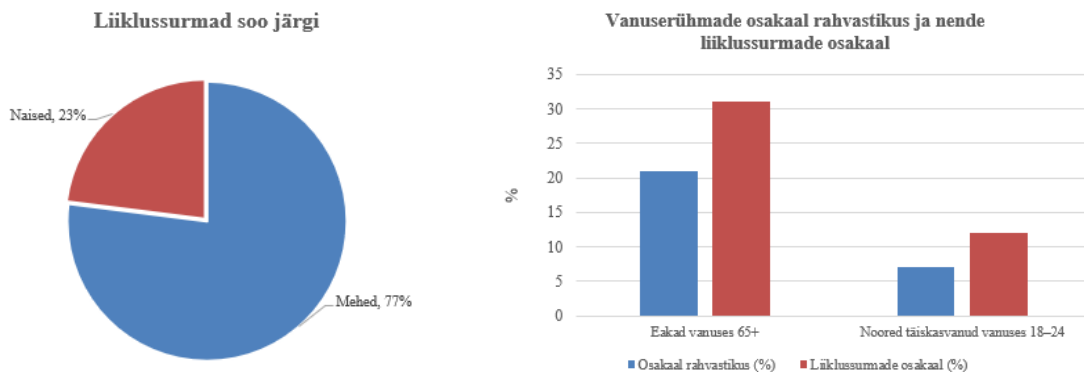
*Joonis 2. Surmajuhtumite arvu ja sõiduautodega läbitud kilomeetrite arvu (miljardites) muutus ELis 2010.–2023. aastal Allikad: ELi liiklusõnnetuste andmebaas; sõiduautodega läbitud kilomeetrite andmete puhul Eurostat (veebipõhine andmekood [road\\_eqs\\_carage](#))*

Alates võrdlusaastast 2019 on liiklussurmade arv kogu ELis vähenenud 12 %, kuid see paranemine peidab endas tegelikult märkimisväärseid erinevusi liikmesriikide vahel. Vaid üksikud liikmesriigid – Belgia, Bulgaaria, Taani, Leedu, Malta, Poola ja Sloveenia – on praegu graafikus, et saavutada 2030. aastaks seatud 50 % vähendamise eesmärk. Mõnes liikmesriigis, sealhulgas Iirimaa ja Eestis, on liiklussurmade arv suurenenud, samal ajal kui teistes, näiteks Prantsusmaal, Itaalias ja Madalmaades, on olukord paranenud vaid vähesel määral. 2024. aastal ulatus surmajuhtumite arv 20 surmajuhtumist miljoni elaniku kohta Rootsis 78 surmajuhtumini miljoni elaniku kohta Rumeenias.

Nende suundumuste paremaks mõistmiseks tegi komisjon liikmesriikidega koostööd, et jälgida nende tulemusi liiklusohutusega seotud peamiste tulemusnäitajate põhjal. Asjaomased projektid, Baseline<sup>6</sup> ja Trendline,<sup>7</sup> andsid teavet õnnetuste ja vigastuste riskiga seotud tegurite kohta ning tõid esile märkimisväärsed erinevused riikide vahel. Vt 2. jagu allpool.

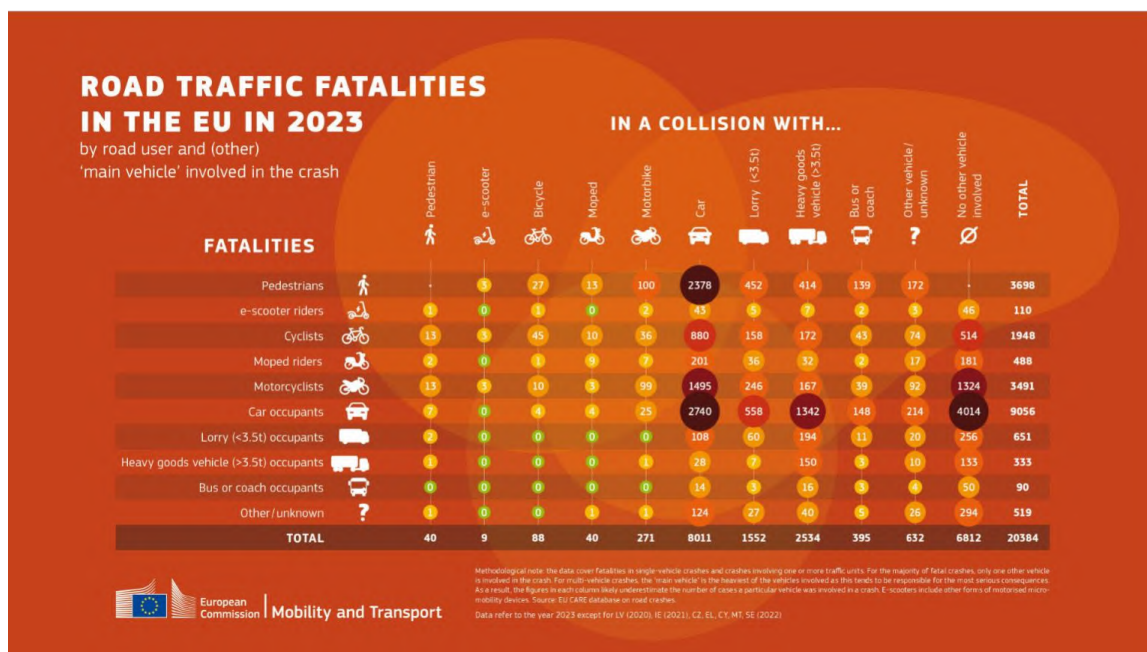
<sup>6</sup> <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

<sup>7</sup> <https://trendlineproject.eu/>.



Joonis 3. ELi liiklussurmade jaotus soo ja vanuserühmade järgi 2023. aastal. Allikad: ELi liiklusõnnetuste andmebaas; rahvastikuandmete puhul Eurostat (veebipõhine andmekood [demo pjan](#))

Liiklusõnnetuste ohvrite geograafilist ja demograafilist jaotust vaadates ilmnevad mõned selged suundumused. Maapiirkondade teed on endiselt kõige ohtlikum teeliik. Liiklusõnnetustes hukkub mehi palju rohkem kui naisi. Üha enam valmistab muret ka noorte ja eakate liiklussurmade ebaproportsionaalselt suur osakaal, eriti jalakäijate ja jalgratturite hulgas.



Joonis 4. ELi liiklussurmade maatriks liiklusõnnetuses osalenud liiklejate ja peamiste sõidukite kaupa 2023. aastal. Allikas: ELi liiklusõnnetuste andmebaas

Absoluutarvudes saavad liiklusõnnetustes kõige tõenäolisemalt surma autos viibijad. Nende osakaal kõigi surmajuhtumite arvestuses on ligikaudu 44 % ning neile järgnevad jalakäijad, mootorratturid ja jalgratturid. Mootorratturitel on teedel liiklevate sõidukite arvuga võrreldes siiski palju suurem oht liiklusõnnetuses surma saada. Üks konkreetne riskirühm on tee- ja hooldustöölised. Surmaga lõppenud liiklusõnnetuste geograafilise ja

demograafilise jaotuse täpsem analüüs on esitatud ELi liiklusohutuse seirekeskuse aruannetes<sup>8</sup>.

Aruanded näitavad, et suur hulk autos viibijaid ja mootorrattureid saab surma ainult üht sõidukit puudutava õnnetuse tagajärjel, kuid jalakäijad ja jalgratturid on eriti haavatavad autoga kokkupõrke korral.

Edusammud vähekaitstud liiklejate, näiteks jalakäijate, jalgratturite ja elektriliste kergliiklusvahendite kasutajate kaitsmisel on olnud ebaühtlased. 2019.–2023. aastal hukkus ligikaudu 900 jalakäijat vähem. Jalgratturite ja mootorratturite hulgas vähenes hukkunute arv aga palju väiksemal määral – ELis kummaski kategoorias ligikaudu 100 võrra. Linnades moodustasid peaaegu 70 % liiklusõnnetustes hukkunutes vähekaitstud liiklejad. See määr on püsinud kangekaelselt kõrge, mis näitab tungivat vajadust võtta meetmeid liiklusohutuse parandamiseks linnades.

Samal ajal on oluliselt suurenenud muude isiklike liikumisvahendite, näiteks elektritõukerataste arv ELi teedel ning proportsionaalselt on suurenenud ka vigastuste ja surmajuhtumite arv selles kategoorias. ELi liiklusõnnetuste andmebaasi<sup>9</sup> hakati selle konkreetse liiklejate kategooria kohta andmeid koguma 2023. aastal. Praegu kaalutakse, kuidas lahendada selle kategooria ohutusprobleeme. Komisjoni 2024. aasta uuringus<sup>10</sup> uuriti isiklike liikumisvahendite reguleerimisega seotud probleeme ja võimalusi ning soovitati kehtestada ühtlustatud eeskirjad, et vähendada praegust killustatust kogu ELis.

Linnalise liikumiskeskonna eksperdirühm<sup>11</sup> on esitanud mitu soovitusi,<sup>12</sup> milles keskendutakse vähekaitstud liiklejate kaitsmisele. Neis pooldatakse suurima mõjuga meetmena kiiruspiirangu 30 km/h rakendamist linnapiirkondades ning seejärel kvaliteedinõuete väljatöötamist nende rühmade kasutatava teetaristu kohta, nagu ohutud ülekäigurajad ning eraldatud jalgrajad ja jalgrattateed.

---

<sup>8</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en).

<sup>9</sup> ELi andmebaas, mis sisaldab liigendatud andmeid surma või vigastustega lõppenud liiklusõnnetuste kohta: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en).

<sup>10</sup> „Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Final report (1.0)“ (Uuring vajaduse kohta ühtlustatud eeskirjade järele, et toetada mikromobiilsuse kasvu ja isiklike liikumisvahendite liiklusohutuse suurendamist – lõpparuanne (1.0)), Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

<sup>11</sup> Linnalise liikumiskeskonna eksperdirühm (E03863), mis loodi komisjoni otsusega C(2022) 5320 final.

<sup>12</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en).

## 2. PEAMISED KÄITUMUSLIKUD RISKITEGURID

Vaatamata aastakümnete jooksul tehtud investeringutele liiklusohutusse, korraldatud teadlikkuse suurendamise kampaaniatele ja rakendatud seadusandlikele meetmetele nõuavad käitumuslikud riskitegurid jätkuvalt elusid. Peamised neist teguritest on ülemäärane või sobimatu kiirus, sõiduki juhtimine alkoholi- ja/või narkojoobes, tähelepanu hajumine ja turvavöö kinnitamata jätmine. Täpsem teave iga riskiteguri kohta on esitatud ELi liiklusohutuse seirekeskuse avaldatud analüüsis<sup>13</sup>. Näited selle kohta on järgmised.

**Sõiduki juhtimine alkoholi- ja narkojoobes:** ligikaudu 25 % kõigist liiklussurmades ELis on seotud alkoholiga. Teeäärsed pistelised puhumiskontrollid näitavad, et üldiselt – ligikaudu 98 % juhtudest – ei ületa alkoholisaldus veres kehtestatud piirmäärasid. Isegi see näiliselt väike 2 % mittevastavuse määr tähendab aga ligikaudu viit miljonit halvenenud juhtimisvõimega sõidukijuhti ELi teedel.

**Kiiruse ületamine:** hinnanguliselt põhjustab ülemäärane või sobimatu kiirus otseselt ligikaudu 30 % kõigist surmaga lõppevatest liiklusõnnetustest ELis. Paljudes riikides järgitakse kiiruspiiranguid linnateedel vähem kui 50 % juhtudest.

**Tähelepanu hajumine:** põhjalikud ELi liiklusõnnetuste analüüsid näitavad, et sõltuvalt riigist ja andmeallikast on juhi tähelepanu hajumine üks mõjutegureid 10–30 % puhul surmaga lõppenud liiklusõnnetustest.

**Turvavöö puudumine:** üle veerandi liiklusõnnetuse ajal autos viibinud hukkunutest ei kandnud turvavööd. Vaatlusuuringud näitavad, et mõnes riigis on turvavöö kasutamise nõude täitmise määr tagaistmel alla 50 %, mis kujutab endast märkimisväärset ohutuspuudujääki.

Liiklusohutuse parandamise meetmete rakendamisel tuleb järgida ohutu süsteemi põhimõtet ka nende käitumuslike probleemide lahendamiseks lisaks muudele meetmetele, mille eesmärk on parandada teetaristut ja sõidukite ohutust ning tagada tõhus õnnetusejärgne abi.

## 3. PEAMISED SÜSTEEMSED PROBLEEMID

ELi ja riiklike strateegiate, tegevuskavade ja muude strateegiliste dokumentide rakendamisest ning liikmesriikide esindajate tagasisidest saadud tõendid näitavad, et mitmesugused süsteemsed probleemid takistavad jätkuvalt edusamme 2030. aasta eesmärkide saavutamisel.

- Liikluseeskirjade **täitmise tagamine** valmistab endiselt probleeme, kuna valitseb liikluspolitseinike struktuurne puudus ja automatiseeritud kaamerasüsteeme napib.
- **Ühiskonna heakskiit on piiratud**, eelkõige eeskirjade täitmise tagamise meetmete puhul. Üldsuse vastuseis automatiseeritud liiklusjärelvalvele, väiksematele kiiruspiirangutele ja rangematele karistustele kajastab laiemat

---

<sup>13</sup> Vt [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en), kus on esitatud üksikasjalikud aruanded sõiduki juhtimise kohta alkoholi- või narkojoobes, kaitsevahendite (nt turvavööd) kohta ning tähelepanu hajumise ja kiiruse kohta. Vt ka [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en), kus on esitatud 2022. aasta uuring [alkoholi- või narkojoobes juhtimise ennetamise kohta](#).

kultuurilist ükskõiksust vajaduse suhtes seada ohutus liikumismugavusest tähtsamale kohale. Selle vastuseisu näidete hulka kuuluvad kiiruskaamerate süüdamine ja liikluse rahustamise vahendite kõrvaldamine meeleavaldajate poolt.

- **Vähene suutlikkus:** liiklusohutuse taristu, liiklusmuudatuste ja eeskirjade täitmise tagamise eest vastutavatel asutustel, eelkõige omavalitsuse tasandil, ei ole sageli kvalifitseeritud töötajaid. Paljudes ELi liikmesriikides on pidevalt puudus sõiduõpetajatest ja eksamineerijatest ning sõidukite tehnõulevaatuse eest vastutavatest isikutest.
- **Ebapiisav rahastamine:** paljudes liikmesriikides puuduvad riiklikul ja kohalikul tasandil sihtotstarbelised liiklusohutusele eraldatud eelarvevahendid ning seetõttu ei saa nad palgata kvalifitseeritud töötajaid teetaristu ohutuse projektide kavandamiseks ja rakendamiseks ega säilitada piisavat arvu eeskirjade täitmise tagamise eest vastutavaid töötajaid.
- **Poliitiline tahe** on kõigil tasanditel endiselt ebajärjekindel ning liiklusohutust käsitatakse sageli pigem tehnilise kui poliitilise küsimusena. Tegutsemiskõhkluse põhjuseks võib olla kehv arusaam liiklustraumade majanduslikust, sotsiaalsest ja keskkonnamõjust.
- **Juhtimisega seotud probleemid** püsivad ning vastutus on eri haldustasandite ja sektorite lõikes killustunud.
  - **ELi tasandil** liiklusohutuse kõrgetasemelisele töörühmale<sup>14</sup> antud suuremad volitused, mis võimaldasid töörühmal esitada strateegilisi nõuandeid ja sagedasemat tagasisidet, ei tähendanud alati seda, et ELi liikmesriikide esindajate tõstatatud probleemide suhtes oleks liiklusohutusega seotud poliitikavaldkondades võetud piisavaid ELi järelmeetmeid.
  - ELi liiklusohutuse juhtimise raamistik ei ole piisavalt struktureeritud, et võtta arvesse automatiseeritud sõidukite laialdasemat kasutuselevõttu liikluses või kasutada liiklusohutusmeetmete võtmiseks suurandmeid. Muude transpordiliikide jaoks on loodud ohutusalaste volitustega rakendusametid, kuid puudub ühine raamistik, et toetada järelevalvet, koordineerimist ja tehnilist tööd, mida on vaja automatiseeritud sõidukite ohutuks kasutuselevõtuks ELi teedel. See võib tähendada käestlastud võimalust nii liiklusohutuse kui ka ELi majanduse seisukohast.
  - Samal ajal takistab transpordi-, majandus-, tervishoiu-, õigus- ja haridusasutuste vahelise koordineerimise puudumine **riiklikul tasandil** paljudest positiivsetest näidetest hoolimata sageli vajalikku terviklikku lähenemist liiklusohutusele<sup>15</sup>.

---

<sup>14</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en).

<sup>15</sup> WHO soovib määrata juhtiva asutuse, kes koostaks riiklikud strateegiad ja kehtestaks riiklikud kvantifitseeritud eesmärgid. Vt Belin, M.-Å., Khayesi, M., Tran, N., „Road safety is no accident? building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009–2023“ („Liiklusohutus ei ole juhuslik“: liiklusohutuse valdkonna tõhusate juhtivate asutuste, strateegiate ja eesmärkide kehtestamine maailmas, 2009–2023), *Injury Prevention*, 15. juuli 2025, <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>

#### 4. MIDA ON PRAEGUSEKS TEHTUD?

ELi liiklusohutuspoliitika raamistik 2021–2030<sup>16</sup> on käimasoleva kümnendi strateegiline poliitikadokument. Selles määrati kindlaks neli peamist tegevusvaldkonda („sekkumisvaldkonnad“), mis vastavad ohutu süsteemi põhimõtte neljale sambale: ohutud teed ja teeäärseid alad; ohutud sõidukid; teede ohutu kasutamine ja tõhus hädaolukordadele reageerimine. Komisjon on kõigis neis valdkondades võtnud meetmeid õigusaktide, rahastamise, teavitustegevuse ja suutlikkuse suurendamise vormis.

##### 4.1. TARISTU OHUTUS

Heade teede ja teeäärte ehitamine on liiklejate ohutuse suurendamisel keskse tähtsusega. 2019. aasta oktoobris võttis EL vastu muudetud direktiivi teetaristu ohutuse korraldamise kohta (edaspidi „teetaristu ohutuse korraldamise direktiiv“),<sup>17</sup> et vähendada nii õnnetuste arvu kui ka raskusastet. Läbivaadatud normidega laiendati direktiivi kohaldamisala üleeuroopalisest transpordivõrgust (TEN-T) kaugemale, kiirteedele ja põhimaanteedele ning kõigile väljaspool linnapiirkondi asuvatele teedele, mis on ehitatud liidu rahalisi vahendeid kasutades. See tähendab, et maapiirkondade teed, kus leiab aset üle poole kõigist liiklussurmades, kuuluvad nüüd direktiivi kohaldamisalasse ning seega on tagatud ohutusega arvestamine teede planeerimise, projekteerimise ja kasutamise kõikides etappides.

Selle ulatusliku tegevuse raames peavad liikmesriigid korrapäraselt kohaldama kogu võrku hõlmavaid teede hindamisi, tuginedes riskide hindamise metoodikale, mis aitab paremini kindlaks teha liiklusõnnetuste riski konkreetsetel teelõikudel. Selle põhjal tehakse liiklusohutuse kontrolle eeskätt kõige ohtlikumatel teelõikudel ja need aitavad seega suunata investeringuid sinna, kus neid kõige rohkem vajatakse. Komisjon on teinud kättesaadavaks suunised,<sup>18</sup> et aidata liikmesriikide ametiasutustel oma ülesandeid täita, ning Euroopa kaardi,<sup>19</sup> millel on esitatud kogu direktiiviga hõlmatud teedevõrk.

Komisjon valmistab praegu ette suuniseid ohutute teede ja vähekaitstud liiklejate suhtes sõbraliku taristu kavandamise kohta, mis on järelemeede Euroopa deklaratsioonile jalgrattasõidu kohta<sup>20</sup> ja teetaristu ohutuse korraldamise direktiivi nõudele, et vähekaitstud liiklejaid tuleb süstemaatiliselt arvesse võtta kõigis liiklusohutuse korraldamise menetlustes.

Intelligentsete transpordisüsteemide direktiivis<sup>21</sup> on ette nähtud staatilised ja dünaamilised liikluseeskirjad, nagu kiiruspiirangud TEN-T üldvõrgus, kiirteedel,

---

<sup>16</sup> COM(2018) 293 final, 1. lisa.

<sup>17</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/1936, millega muudetakse direktiivi 2008/96/EÜ teetaristu ohutuse korraldamise kohta (ELT L 305/1, 26.11.2019, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

<sup>18</sup> „Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook“ (Kogu võrku hõlmav liiklusohutuse hindamine. Metoodika ja rakendamise käsiraamat), 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068\_en.

<sup>19</sup> [TENtec Map Viewers - Explore the TEN-T Network | European Transport Infrastructure](#)

<sup>20</sup> [Euroopa deklaratsioon jalgrattasõidu kohta, ELT C/2024/2377, 3.4.2024.](#)

<sup>21</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. novembri 2023. aasta direktiiv (EL) 2023/2661, millega muudetakse direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide

põhimaanteedel ja linnatranspordisõlmedes. Direktiiv parandab eeskirjade täitmist juhtide hulgas ning toob kaasa ohutuma ja arukama liikluse, toetades arukate kiirusekontrollisüsteemide kasutamist ning koostoimelist, ühendatud ja automatiseeritud liikuvust.

#### 4.2. SÕIDUKITE OHUTUS

Ohutud sõidukid on ohutu süsteemi teine samm. Sõidukitel on liiklusohutusele märkimisväärne mõju ja tehnoloogia kiire arengu tõttu vajavad need pidevat regulatiivset tähelepanu.

2024. aasta juulis jõustus täielikult sõidukite üldist ohutust käsitlev määrus,<sup>22</sup> millega kehtestati minimaalsed ohutusstandardid kõigile ELi turul müüdavatele uutele sõidukitele. Sellega kehtestati nõuded, millel on märkimisväärne potentsiaal ohutust parandada, sealhulgas arukas kiirusekontrollisüsteem, rajalhoideabi, pimeala infosüsteem ja tagurdamise abisüsteem ning suurem peatraumade eest kaitsev piirkond, mis leevendab vigastusi kokkupõrkel vähekaitstud liiklejatega, nagu jalakäijad ja jalgratturid. Komisjon teeb määruse ja automatiseeritud sõidukeid käsitleva õigusraamistiku rakendamisel pidevalt koostööd liikmesriikide ja sidusrühmadega.

2025. aasta aprillis tegi komisjon ettepaneku vaadata läbi sõidukite tehnoloogiatele vastavust käsitlevad ELi õigusnormid<sup>23</sup>. Selle eesmärk on tagada sõidukite ohutus kogu nende kasutusea jooksul ning vähendada saasteainete heidet ja mürareostust, eelkõige tehnoloogia arengu korral ja võttes arvesse ELi sõidukipargi vananemist. Kavandatud uute õigusnormide eesmärk on kohandada elektrisõidukite ja täiustatud juhiabisüsteemide korralist tehnoloogiat, kehtestada mootorrataste kohustuslik korraline tehnoloogiline ülevaatus ning vanemate sõiduautode ja kaubikute iga-aastane ülevaatus, võtta kasutusele täiustatud heitekatsemetoodid suure heitega sõidukite kindlakstegemiseks ning muuta veose kinnitamise kontrollimine liiklevate sõidukite tehnikontrolli käigus kohustuslikuks. Hinnangute kohaselt päästaks kõigi nende õigusnormide rakendamine 2026.–2050. aastal ligikaudu 7 000 elu ja hoiaks ära ligikaudu 65 000 rasket vigastust.

#### 4.3. TEEDE OHUTU KASUTAMINE

Tee ohutu kasutamine, mis hõlmab sobivat kiirust, kainet ja tähelepanelikku juhtimist ning ohutusvahendite kasutamist, on ELi praeguse liiklusohutuspoliitika raamistiku 2021–2030 kolmas tegevusvaldkond ja ohutu süsteemi põhimõtte kolmas samm. Juhilubade väljaandmine, juhtide sihipärane harimine ja nende teadlikkuse suurendamine

---

kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

<sup>22</sup> [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus \(EL\) 2019/2144](#), mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega.

<sup>23</sup> Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2014/45/EL, milles käsitletakse mootorsõidukite ja nende haagiste korralist tehnoloogiat, ning direktiivi 2014/47/EL, milles käsitletakse liidus liiklevate ärilisel otstarbel kasutatavate sõidukite tehnikontrolli ja -ülevaatus (COM(2025) 180 final), ning ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, milles käsitletakse riiklikes sõidukiregistrites registreeritud sõidukite registreerimistunnistusi ja -andmeid ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 1999/37/EÜ (COM(2025) 179 final).

ning eeskirjade täitmise tagamise range kord on teede ja sõidukite ohutut kasutamist soodustavate stiimulite kogu olulised osad.

2025. aasta oktoobris võttis EL vastu läbivaadatud **juhilubade direktiivi**<sup>24</sup>. Lisaks mobiilsete juhilubade kasutuselevõtule nähakse uute õigusnormidega ette saatjaga sõitmine noortele õppijatele, rangemad eeskirjad ja/või karistused algajatele juhtidele, kes on tabatud juhtimast sõidukit alkoholi- või narkojoobes, riskiteadlikkuse suurendamine, vähekaitstud liiklejate parem kaitse ning uus raamistik, mis võimaldab liikmesriikidel kontrollida juhi füüsilist ja vaimset juhiks sobivust kogu tema elu jooksul.

Kuigi varasemate ELi õigusnormidega parandati liiklusohutuse eeskirjade järgimist mitteresidendist juhtide hulgas, jäi siiski alles märkimisväärne lünk: ligikaudu 40 % piiriülestest õigusrikkumistest jäi karistamata probleemide tõttu õigusrikkujate tuvastamisel ning trahvide ja juhtimiskeelu täitmisele pööramisel. Neid puudusi on käsitletud uues juhilubade direktiivis. Raskete õigusrikkumiste korral, nagu sõiduki juhtimine alkoholi- või narkojoobes, kiiruse ületamine rohkem kui 50 km võrra või liikluseeskirjade rikkumine, mis põhjustab kellegi teise surma või raske vigastuse, on juhiloa väljastanud liikmesriik kohustatud kehtestama **juhtimiskeelu**, mis sarnaneb selle liikmesriigi määratud karistusega, kus õigusrikkumine aset leidis. Seeläbi on karistusel mõju kogu ELis. Lisaks suurendatakse hiljuti vastu võetud **piiriülese täitmise direktiiviga**<sup>25</sup> liikmesriikidevahelist koostööd, nähes ette vastastikuse abi rahatrahvide tulemuslikuks täitmisele pööramiseks suurema hulga liiklusohutusnõuete rikkumiste korral.

Liiklusõnnetuste peamine mõjutegur on endiselt **kiirus**. 10–15 % kõikidest liiklusõnnetustest ja ligikaudu 30 % surmaga lõppenud liiklusõnnetustest on seotud ülemäärase või sobimatu kiirusega ning see võimendab kõigi õnnetuste tagajärgi. Kui jalakäija saab autolt löögi kiirusel 30 km/h, on tal 90 % ellujäämisvõimalus; kiirusel 50 km/h kahaneb see võimalus 20 %-le<sup>26</sup>. Kuigi kiirus on endiselt poliitiliselt ja kultuuriliselt tundlik teema, ei too kiirust vähendavad algatused märkimisväärset kasu mitte ainult liiklusõnnetuste, surmajuhtumite ja vigastuste arvu vähenemise seisukohast, vaid ka keskkonnakasu, kuna heitkogused, mürareostus ja kütusekulu vähenevad.

Paljud ELi tasandil edendatavad algatused juba käsitlevad sisuliselt kiirust. Nende hulka kuuluvad eespool nimetatud ELi sõidukite üldist ohutust käsitlev määrus ja piiriülese täitmise direktiiv. Paljud riiklikud, piirkondlikud ja kohalikud ametiasutused on juba käivitanud või kavatsesid käivitada uusi kiiruse reguleerimise algatusi, nagu kiiruspiiranguga 30 km/h alad linnades, eelkõige piirkondades, mis on planeeritud nii, et aktiivsed ja vähekaitstud liiklejad ja sõidukid liikleavad sageli koos<sup>27</sup>.

<sup>24</sup> [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2025. aasta direktiiv \(EL\) 2025/2205](#), mis käsitleb juhilubasid ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/1724 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2022/2561 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2006/126/EÜ ja komisjoni määrus (EL) nr 383/2012.

<sup>25</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. detsembri 2024. aasta direktiiv (EL) 2024/3237, millega muudetakse direktiivi (EL) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta.

<sup>26</sup> <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

<sup>27</sup> Vt G. Yannis ja E. Michelaraki, „Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review“ (Kiiruspiirangu 30 km/h tulemuslikkus – kirjanduse ülevaade), *Journal of Safety Research*, köide 92 (2025), lk 490–503, kus on märgitud, et praegused teaduslikud tõendid näitavad, et kiiruspiirangu 30 km/h kehtestamine linnades võib päästa üle 40 % eludest ning sellel võib olla keskkonnale,

Teised on otsustanud muude meetmete kasuks, näiteks keskendunud taristu kavandamise parandamisele, et kaitsta vähekaitstud liiklejaid, riskide paremale tuvastamisele ja juhtimisele või liiklusvoogude eraldamisele, kiiruspiirangute järgimise tagamisele ning paremale haridusele ja teavitamisele.

#### 4.4. TÕHUS HÄDAOLUKORDADELE REAGEERIMINE

Kiire reageerimine hädaolukordadele on elude päästmisel ja vigastuste raskusastme vähendamisel otsustava tähtsusega. Ohutu süsteemi neljandat sammast – õnnetusejärgset abi – käsitlevate ELi meetmete eesmärk on vähendada aega, mis kulub liiklusõnnetuse toimumisest kuni meditsiinirühmade saabumiseni õnnetuspaika. Hädaabiteenistuste kiirem reageerimine parandab ellujäämisvõimalusi märkimisväärselt: üks Hispaanias tehtud uuring<sup>28</sup> näitas, et kümne minuti võrra kiirem meditsiiniline reageerimine kahandab tõenäosust surra ühe kolmandiku võrra.

Trendline'i uuringu tulemused näitavad, et enamikus Euroopa riikides on hädaolukorrale reageerimise aeg poolte juhtumite korral kuni kümme minutit. 95 %-l juhtudest reageeritakse hädaolukorrale umbes 25 minutiga või lühema ajaga. Maapiirkondades on reageerimisaeg keskmiselt kümme minutit pikem kui linnapiirkondades.

ELi õigusaktidega, mis käsitlevad eCalli, muudeti hädaabinumbri 112 põhinevad automaatsed hädaabikõne süsteemid alates 1. aprillist 2018 kohustuslikuks kõigi ELis müüdavate uute autode puhul. Soomes tehtud analüüs<sup>29</sup> näitab, et eCalli kasutamine lühendab esmase hädaabikõne tegemise ja meditsiinitöötajate õnnetuspaika saabumise vahelist aega 25 minutilt 22 minutile. Kiirteedel vähendab see reageerimisega veelgi: 20 minutilt 14 minutile.

2024. aastal ajakohastas komisjon eCalli käsitlevaid õigusakte, et võimaldada kasutada eCalli uusima kommunikatsioonitehnoloogiaga<sup>30</sup> alates 1. jaanuarist 2026 uute ja sõidukitüüpide puhul ja alates 1. jaanuarist 2027 kõigi uute sõidukite puhul. Samal ajal tekitab 2G- ja 3G-mobiilsidevõrkude järkjärguline kasutuselt kõrvaldamine kogu ELis lähiaastatel ohu, et olemasolevad sõidukid, millel on 2G ja 3G eCall-seadmed, ei saa enam eCall-teenust kasutada.

#### 4.5. KOORDINEERIMINE JA TEAVITUSTE GEVUS ELI TASANDIL

ELil ja selle liikmesriikidel on liiklusohutuspoliitika valdkonnas ühine vastutus ja jagatud pädevus. Ohutuse parandamine eeldab, et kõigil valitsemistasanditel tegutseksid koordineeritult kõik osalised: avaliku sektori asutused, tööstus, kasutajate ühendused, valitsusvälised organisatsioonid, koolid ja teadlased.

---

energiatarbimisele ja rahvatervisele märkimisväärne positiivne mõju, sealhulgas kütusekulu vähenemine ning jalgsi käimise ja jalgrattasõidu osatähtsuse suurenemine.

<sup>28</sup> Sánchez-Mangas, R., García-Ferrer, A., de Juan, A., Martín Arroyo, A., „The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?“ (Suremustõenäosus liiklusõnnetustes. Kui oluline on kiire meditsiiniline reageerimine?), *Accident Analysis & Prevention*, 2010, köide 42, väljaanne 4, juuli 2010, lk 1048–1056, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

<sup>29</sup> <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>.

<sup>30</sup> IMSil põhinevad pakettkommuteeritud võrgud, nagu 4G ja 5G.

ELi tasandil toimib liikmesriikide kõrgetasemelistest esindajatest koosnev **liiklusohutuse kõrgetasemeline töörühm** foorumina teabe vahetamiseks ja liikmesriikidega konsulteerimiseks. Kõrgetasemelise töörühma liikmed arutavad riigi tasandil tehtud edusamme ja tõstatavad sageli ühist huvi pakkuvaid küsimusi, mille suhtes nad sooviksid näha ELi tasandi meetmeid, nagu isiklike liikumisvahendite reguleerimine või liikluseeskirjade kohaldamine automatiseeritud sõidukite suhtes.

Komisjon korraldab iga kahe aasta tagant **liiklusohutuse valdkonnas saavutatud tulemuste teemalisi konverentse**, et arutada edusamme, vahetada parimaid tavasid ja kaasata sidusrühmi. **Euroopa liiklusohutuse koordinaator** koordineerib jõupingutusi liikmesriikidega.

Komisjon julgustab võtma vabatahtlikke kohustusi **Euroopa liiklusohutuse harta**<sup>31</sup> raames, mis on maailma suurim kodanikuühiskonna liiklusohutuse platvorm, millel on üle 4 300 liikme. Iga-aastaste auhindadega tunnustatakse uuenduslikke algatusi, sealhulgas ohutuid Euroopa linnu.

ELi rahalisi vahendeid kasutades pakub **ELi liiklusohutuse alase teabevahetuse programm**<sup>32</sup> suutlikkuse suurendamise ja mestimise võimalusi neile liikmesriikidele, kellel on kõige suurem potentsiaal oma tulemusi parandada. Ametnikud loovad partnerlusi teiste riikide kolleegidega, vahetades parimaid tavasid ja tutvustades edukaid algatusi. Mitu koostööpõhist mõttevahetust on toonud kaasa märgatavaid edusamme seoses riiklike liiklusohutusstrateegiatega ja planeerimisega. Pärast Rootsiiga suhtlemist alustas Leedu tööd 2+1 maanteed taristu<sup>33</sup> kasutamise laiendamiseks. Rumeenia on alustanud ettevalmistusi Hispaania süsteemist inspireeritud riikliku statsionaarsete kiiruskaamerate võrgu rajamiseks, mis on praegu kavas kasutusele võtta 2026. aastal. Läti on alustanud liiklusõnnetuste põhjaliku uurimise võimaluste analüüsimist, võttes eeskuju Soome meetodikast. Samal ajal on Kreeka oma uue liiklusseadusega vähendanud kiiruspiiranguid linnapiirkondades kiirusele 30 km/h ning kavatses võtta pärast teadmiste jagamist Hispaania ja Taaniga lisameetmeid mootorratturite ohutuse parandamiseks.

Nende toetuspüüdlustega on õnnestunud tuua kokku liiklusohutuse valdkonna huvitatud sidusrühmad ning edendada liikmesriikide vahel teatavat vastastikust hindamist ja õppimist. Liiklusohutuse poliitiline esikohale seadmine ja liiklusohutuse kaalutlustega arvestamine teistes sektorites, nagu majanduspoliitika, tervishoid ja tööhutus, kuulub siiski endiselt eelkõige liikmesriikide vastutusalasse.

#### 4.6. LIIKLUSOHUTUSE RAHASTAMINE

Rahastamisel on keskne tähtsus liiklusohutuse lahenduste rakendamisel ja liiklusohutuse parandamiseks tehtavate edusammude kiirendamisel kogu Euroopas, eelkõige riikides, mis on liiklusohutuse valdkonnas maha jäänud.

EL on kasutanud liiklusohutust edendavate riiklike ja piirkondlike transporditaristu projektide rahastamiseks kolme peamist vahendit: Euroopa Regionaalarengu Fond (ERF)

---

<sup>31</sup> <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

<sup>32</sup> <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

<sup>33</sup> 2+1 maantee on teeliik, millel on kaks sõidurada ühes suunas ja üks eraldusriba või tõkkega eraldatud sõidurada vastassuunas, kusjuures lisarada vaheldub iga mõne kilomeetri tagant. Selline lahendus võimaldab ohutut möödasõitu, hoides samal ajal ehituskulud väiksemad kui täielikult neljarealise maantee ehitamisel.

ja Ühtekuuluvusfond, mille puhul eelarve täitmine on jagatud komisjoni ja liikmesriikide vahel, ning Euroopa ühendamise rahastu, mida haldab otseselt komisjon. Lisaks on liiklusohutusele kaasa aitavaid projekte toetatud taaste- ja vastupidavusrahastust.

Euroopa ühendamise rahastust on EL rahastanud ka piiriüleseid suutlikkuse suurendamise projekte, nagu kogu võrku hõlmav teetaru hindamine, peamised tulemusnäitajad, eeskirjade täitmise tagamise kampaaniad ja intelligentsete transpordisüsteemide teenuste piiriülene rakendamine.

Hiljutises Euroopa Kontrollikoja aruandes<sup>34</sup> hinnati, et viimase kümne aasta jooksul on liiklusohutusega seotud projektidele eraldatud 6 663 miljonit eurot<sup>35</sup> ERFi, Ühtekuuluvusfondi ja Euroopa ühendamise rahastu vahendeid, mis moodustab veidi üle 2 % nende fondide väärtusest. Need hinnangud hõlmavad siiski ka taristu- ja muid projekte, mille puhul liiklusohutus on üksnes lisaeesmärk, mitte meetme peamine eesmärk. Kontrollikoda soovitas seada prioriteediks ELi-poolse kaasrahastamise nende algatuste puhul, millel oleks liiklusohutusele suurim mõju.

Rahalisi vahendeid on eraldatud ka programmist „Euroopa horisont“ edasisteks teadusuuringuteks, milles käsitletakse muu hulgas turvalist taristut, ohutuid sõidukeid, ohutu teede kasutust ja õnnetusjärgset abi. 2021.–2027. aastaks on liiklusohutuse valdkonna teadusprojektidele eraldatud ligikaudu 123 miljonit eurot, mis moodustab umbes 0,13 % praeguse programmi „Euroopa horisont“ koguväärtusest.

Finantseerimise poolel on Euroopa Investeerimispank (EIP) seadnud oma 2022. aasta transpordisektori laenupoliitikas (mille vahehindamine on kavandatud 2026. aastaks) prioriteediks ohutusega arvestamise kõigi teedesse tehtavate investeeringute puhul. Lisaks on liiklusohutuse kaitsemeetmed lisatud keskkonna- ja sotsiaalsesse normidesse, mida kohaldatakse kõigi EIP tehingute suhtes. Ohutuma transpordi platvormi kaudu toetas EIP sihipäraseid investeeringuid liiklusohutusse, nõustamistuge ja tehnilist abi, algatades projekte mitmes ELi liikmesriigis. ELis nõuab EIP teetaru ohutuse korraldamise direktiivi ja tunnelite ohutuse direktiivi<sup>36</sup> järgimist, sealhulgas liiklusohutusele avalduva mõju hindamist ja liiklusohutuse auditeid.

#### **4.6.1. ÜLEVAADE ELI RAHASTATUD LIIKLUSOHUTUSE UURINGUTEST**

2021.–2025. aastal toetati programmist „Euroopa horisont“ rohkem kui 20 liiklusohutust käsitlevat teadus- ja innovatsiooniprojekti.

ELi rahastatud liiklusohutusosalased teadusuuringud on hõlmanud nelja põhivaldkonda, mis vastavad ohutu süsteemi põhimõtte neljale sambale: ohutu taristu, ohutud sõidukid, teede ohutu kasutamine ning kiire ja tõhus õnnetusejärgne abi.

---

<sup>34</sup> Euroopa Kontrollikoja eriaruanne 2024/04 „ELi liiklusohutuse eesmärkide saavutamine. Aeg on järgmine käik sisse panna“, [https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04\\_ET.pdf](https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_ET.pdf).

<sup>35</sup> Euroopa ühendamise rahastu: 1 477 miljonit eurot; ERF ja Ühtekuuluvusfond: 5 186 miljonit eurot.

<sup>36</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/54/EÜ tunnelite miinimumohutusnõuete kohta üleeuroopalises teedevõrgus.

2026.–2027. aastani kestvate taristuga seotud projektide eesmärk on luua ohutuse andmepõhise hindamise raamistik (Evoroads<sup>37</sup>), töötada välja liiklusohutuse optimaalseks seireks vajalik taristu (iDriving<sup>38</sup>) ja töötada välja liiklusohutuslahendused vähekaitsitud liiklejatele linnakeskkonnas (Soteria<sup>39</sup>).

Sõidukite ohutuse valdkonnas käsitlevad praegused projektid selliseid teemasid nagu aktiivsete ja passiivsete ohutussüsteemide väljatöötamine tulevaste autonoomsete sõidukite jaoks (SAFE-UP<sup>40</sup>) ning inimjuhtimise ja automaatsõidusüsteemide vaheldamine (Mediator<sup>41</sup>).

Hiljutised teede ohutu kasutamise projektid ulatuvad linnapiirkondade liiklejate ohutuse hindamisest (PHOEBE<sup>42</sup>) kuni linnaruumi haldamiseni aktiivse liikuvuse heaks (REALLOCATE<sup>43</sup>) ning alkoholi- ja narkojoobe ning väsimuse tuvastamise viisideni kutseliste sõidukijuhtide seas (PANACEA<sup>44</sup>).

Kiire ja tõhusa õnnetusejärgse abi puhul keskendutakse tõhusate vastumeetmete ja õnnetusejärgsete meetmete väljatöötamisele kõigi transpordimeetodite puhul, ühendades meditsiini- ja insenerivahendid (ProtAct\_Us<sup>45</sup>), ning liiklusõnnetuste pikaajaliste tagajärgede hindamisele (IMPROVA<sup>46</sup>).

#### 4.7. LIIKLUSOHUTUSMEETMETE RIIKLIK RAKENDAMINE

Kuigi ELi tasandil tehakse seoses õigusaktide, rahastamise, teadusuuringute ja teavitustegevusega olulisi algatusi, lasub esmane vastutus liiklusohutuse eest riiklikul, piirkondlikul ja kohalikul tasandil.

Koos käesoleva aruandega avaldatud riigiaruannetes kirjeldatakse mitmesuguseid riigi tasandil võetavaid meetmeid. Enamikul juhtudel on need meetmed sätestatud mitmeaastastes strateegiates, tegevuskavades või valitsuse tasandi tegevuskavades, millega kehtestatakse eraldiseisvad riiklikud prioriteedid, eraldatakse rahalisi vahendeid ja seatakse konkreetset eesmärgid.

Nende riigiaruannete põhjal on selge, et järjepidev tegevus, investeeringud ja liiklusohutuse esikohale seadmine on paljudel juhtudel end ära tasunud. Näiteks Poolal, Leedul ja Sloveenial on küll endiselt probleeme, kuid nad kõik saavutasid 2024. aastaks 2019. aastaga võrreldes liiklussurmade arvu 33–35 % vähenemise, mis tähendab, et nende jõupingutused edenevad kavakohaselt, et saavutada 2030. aastaks eesmärk vähendada liiklussurmade arvu 50 %. Samal ajal on mõnes riigis, sealhulgas Bulgaarias,

---

<sup>37</sup> <https://evoroads-project.eu/>.

<sup>38</sup> <https://idrivings-project.eu/>.

<sup>39</sup> <https://soteriaproject.eu/>.

<sup>40</sup> <https://www.safe-up.eu/>.

<sup>41</sup> <https://mediatorproject.eu/>.

<sup>42</sup> <https://phoebe-project.eu/>.

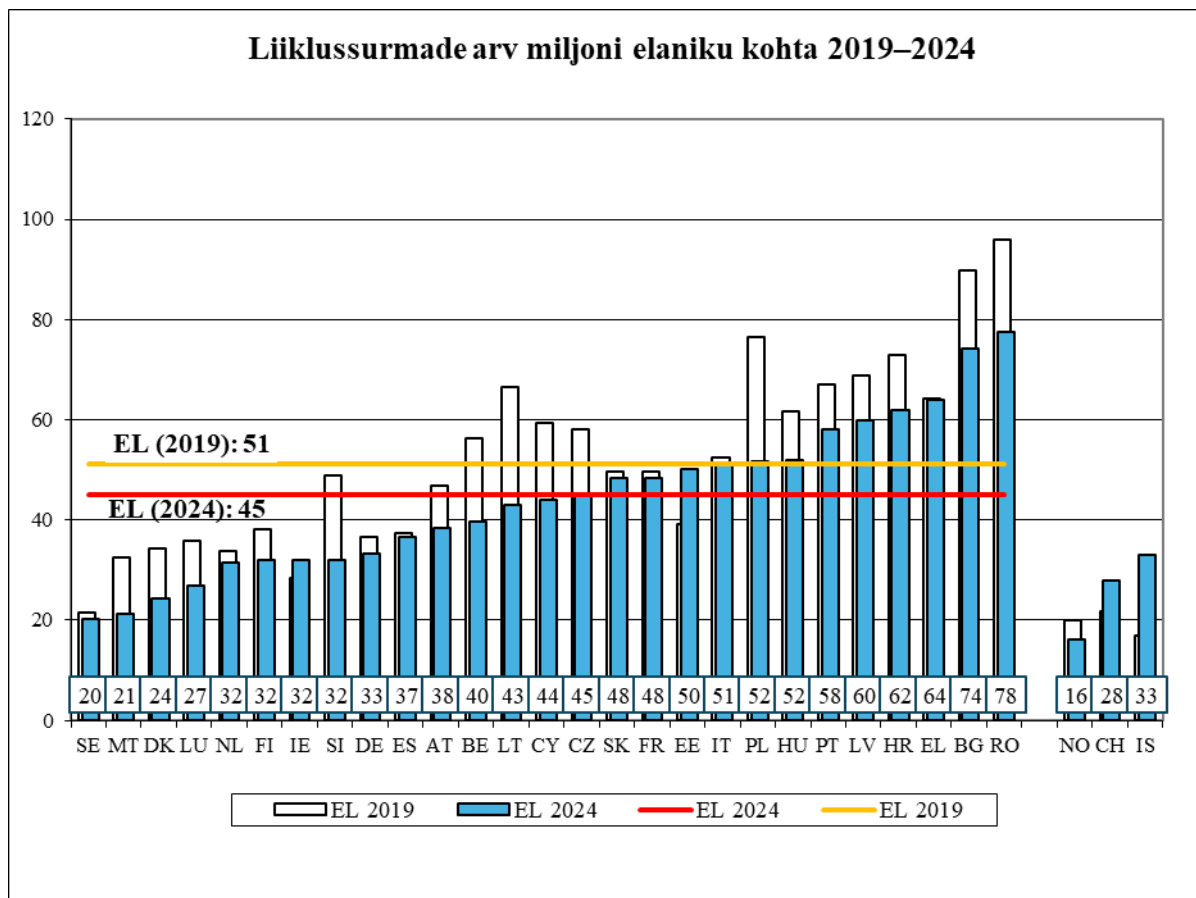
<sup>43</sup> <https://reallocatemobility.eu/>.

<sup>44</sup> <https://panacea-project.eu/>.

<sup>45</sup> <https://protact-us.eu/>.

<sup>46</sup> <https://improva-roadsafety.eu/>.

Rumeenias ja Kreekas, liiklussurmade arv endiselt märkimisväärselt suurem kui ELi keskmine, mis näitab, et nendes liikmesriikides on vaja võtta rohkem meetmeid. Kuigi mõnes riigis kehtestati 2025. aastal uued liiklusohutuspoliitika meetmed, ei kajastu nende mõju veel liiklusohutuse andmetes.



Joonis 5. ELi liiklussurmade arv miljoni elaniku kohta 2019.–2024. aastal. Allikad: ELi liiklusõnnetuste andmebaas; rahvastikuandmete puhul Eurostat (veebipõhine andmekood [demo\\_pjan](#))

Edukad meetmed võivad sõltuvalt riigi olukorrast erineda. Märkimisväärsede edusammude hulka kuuluvad sihtotstarbelised investeeringuid teetaristusse ja linnade liiklusohutusse Poolas; kiiruspiirangu 30 km/h kehtestamine kogu riigi linnakeskustes Hispaanias; ulatusliku automatiseeritud liikluskaamerate võrgu kasutuselevõtt Prantsusmaal; uus riiklik poliitiline liiklusohutuse platvorm föderaalvalitsuse ja piirkondlike valitsuste kõigile tasanditele Belgias ning hästi ette valmistatud ja korraldatud liiklusohutusalase teadlikkuse suurendamise kampaaniad Taanis.

Iga liikmesriigi liiklusohutusprofiilide üksikasjad on esitatud käesoleva teatisega koos avaldatud riigiaruannetes<sup>47</sup>.

<sup>47</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en); <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

## 5. LIIKLUSOHUTUST MÕJUTAVAD ÜHISKONDLIKUD JA TEHNOLOOGILISED SUUNDUMUSED

Mitu küsimust, mis ei pärinud ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku 2021–2030 vastuvõtmisel erilist tähelepanu, on vahepeal esile kerkinud valdkondadena, kus tuleb võtta sihipäraseid meetmeid, et vähendada nende mõju liiklusohutusele.

### 5.1. DEMOGRAAFILISED MUUTUSED

ELi demograafiline struktuur on läbimas märkimisväärseid muutusi, millel on otsene mõju liiklusohutusele. Rahvastik vananeb, mistõttu peaks 65aastaste ja vanemate kodanike osakaal prognoosi kohaselt kasvama 22 %-lt 2024. aastal 30 %-le 2050. aastal<sup>48</sup>. See demograafiline suundumus toob endaga kaasas ainulaadsed probleemid, kuna eakamad liiklejad on füüsilise nõrkuse, aeglasema reageerimise ja raskemate vigastuste saamise tõttu haavatavamad<sup>49</sup>.

Linnastumise suundumus jätkub: üle 75 % ELi rahvastikust elab nüüd linnapiirkondades<sup>50</sup>. Inimeste koondumine hoonestatud keskkonda toob kaasa uue liikuvusdünaamika, sealhulgas mitmekesisemad liikumisviisid, rohkem jalakäijaid ja jalgrattureid ning suurema liiklustiheduse.

### 5.2. TEHNOLOOGILISED EDUSAMMUD

Autotööstuses toimuvad enneolematud tehnoloogilised muutused, millel on ohutusele märkimisväärne mõju. Täiustatud juhiabisüsteemid on muutumas standardfunktsioonideks, kuna sellised tehnoloogiad nagu automaatne hädapidurdussüsteem, rajalhoideabi ja arukas kiirusekontrollisüsteem parandavad ohutust märkimisväärselt. Nende funktsioonide edu tagamiseks on oluline, et juhid neid aktsepteeriksid.

Ühendatud sõidukite tehnoloogiad võimaldavad edastada reaalsajas ohuhoiatusi ja optimeerida liikluskorraldust. Sõidukitevaheline (V2V) side ja sõiduki taristuste võimaldavad teavitada juhte ohtlikest tingimustest, õnnetuspaikadest ja optimaalsetest marsruutidest. Nende kasutuselevõtt liikmesriikides on näidanud nende lisaväärtust. On tõestatud, et hädaabiteenistused jõuavad sihtkohta kiiremini ja turvalisemalt ning teedehaldajatel on täpne reaalsajas teave keskmiste kiiruste ja liiklustiheduse kohta. Süsteem muutub iga uue sõiduki lisandumisega tõhusamaks, kuid kogu ELi hõlmavat laiaulatuslikku katvust ei ole veel saavutatud, eelkõige V2V-teenuste puhul.

---

<sup>48</sup> Allikas: Eurostat (veebipõhised andmekoodid [proj\\_23np](#) ja [demo\\_pjanbroad](#)), asjakohane artikkel platvormil Statistics Explained: [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population\\_structure\\_and\\_ageing#Past\\_and\\_future\\_population\\_ageing\\_trends\\_in\\_the\\_EU](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU).

<sup>49</sup> Vt temaatiline aruanne eakate kohta: [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en) ja <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

<sup>50</sup> Allikas: Eurostat (veebipõhine andmekood [cens\\_21urb01](#)), vt ka <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

Automatiseeritud sõidukite järkjärguline kasutuselevõtt tekitab nii võimalusi kui ka probleeme. Kuigi on tõestatud, et suurem automatiseerituse määr vähendab inimlike eksimuste mõju, toob üleminekuperiood kaasa uusi katsumusi, nagu autonoomsete ja inimese juhitavate sõidukite ohutu koos liiklemise korraldamine segaliikluses, kergliiklejate ohutuse tagamine ja vastutuse väljaselgitamine automatiseeritud sõidukitega toimunud liiklusõnnetuste korral.

### **5.3. MUUTUVAD LIKUVUSMUSTRID**

Transpordi- ja liikuvussektorit kujundavad ümber uued teenused ja liiklejate käitumise muutumine. Mikromobiilsuslahenduste, näiteks elektritõukerataste, elektrijalgrataste ja muude isiklike liikumisvahendite levik on loonud uusi vähekaitstud liiklejate kategooriaid; need liiklejad peavad sageli jagama kitsast linnatänavat jalakäijate ja jalgratturitega.

Sõidutellimise ja ühisauto kasutamise teenused on muutnud liikumismustreid, suurendades potentsiaalselt linnasõidukite läbitud kilomeetrite arvu ja koondades ühtlasi tegevuse tipptundidele.

Juhutöömajandus on laiendanud kulleriteenuseid, mida osutavad mootorrataste ja jalgratastega liikuvad töötajad, kes seisavad silmitsi ajasurve ja majanduslike piirangutega, mis sageli soodustavad riskikäitumist,<sup>51</sup> samal ajal kui kullerite kasutatavad sõidukitüübid, sealhulgas ebaseaduslikult imporditud elektritõukerattad või tüübikinnituseta mopeedid, mille kiirus ületab kohaldatavaid kiiruspiiranguid, on suurendanud liiklusohutusega seotud riske.

### **5.4. KLIIMAMUUTUSTE MÕJU**

Kliimamuutused on kerkinud esile olulise, kuid alahinnatud tegurina, mis mõjutab liiklusohutust. Ekstreemsed ilmastikunähtused muutuvad üha sagedasemaks ja raskemaks, põhjustades ohtlikke sõidutingimusi. Kuumalained võivad halvendada teekatet ja mõjutada juhi tegevust, samal ajal kui tormide, üleujutuste ja öökülmade sagenemine loob ohtlikud tingimused, millega toimetulekuks on vaja kohandatud taristut ja hädaolukordadele reageerimise suutlikkust.

Temperatuuri tõus mõjutab ka sõidukite, eelkõige elektrisõidukite tööd ja võib suurendada rehvi purunemise ohtu. Linna soojussaare efekt võimendab neid ohte linnades, kus pinnatemperatuur võib märkimisväärselt ületada välisõhu temperatuuri.

### **5.5. KÜBERTURVALISUS JA ANDMEKASUTUS**

Sõidukitevahelise ühenduvuse suurendamine on toonud kaasa uusi haavatavusi, millele ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku 2021–2030 esmakordsel väljatöötamisel kuigi palju tähelepanu ei pööratud. Ühendatud ja automatiseeritud sõidukitega seotud küberohud

---

<sup>51</sup> Vt „The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers“ (Kiirtarnetega kaasnev inimkahju: süsteemne kirjanduse ülevaade kullerite kutseriskide ja ohutustulemuste kohta viimase kilomeetri tarne puhul) <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

võivad põhjustada liiklusõnnetusi ja ohutussüsteemide väljalülitumist ning kahjustada eraelu puutumatus – neid teemasid hakatakse käsitlema ka küberkerksuse määrase<sup>52</sup> raames.

Andmete kogumine on viimase viie aasta jooksul muutunud palju levinumaks, kuid suurandmete potentsiaali ei ole veel suudetud liiklusohutusvaldkonna teadmiste vallas rakendada. Sõidukitootjate valduses olevaid sõidukisisesi andmeid, kindlustusandjate valduses olevaid kindlustusjuhtumite andmeid ning haiglate ja kiirabiteenistuste valduses olevaid tervishoiujuhtumite andmeid jagatakse liiklusohutuse eesmärgil harva. Näiteks on sõidukite elektroonilistest andmesalvestitest pärit andmed kättesaadavad üksnes konkreetsetel uurimiseesmärkidel, nagu liiklusõnnetusele eelnevate sekundite jooksul toimunud sündmuste uurimine, kuid neid andmeid ei tehta kättesaadavaks eristatult, et aidata kaasa poliitika kujundamisele.

## 6. LIIKLUSOHUTUSE EIRAMISE MAJANDUSLIKUD TAGAJÄRJED

Liiklusõnnetused põhjustavad ELi majandusele tohutut sotsiaalset, majanduslikku ja tervishoiuvaldkonnast koormust. Surmaga lõppenud, raskete ja väiksemate vigastuste sotsiaal-majanduslikud väliskulud moodustavad hinnanguliselt ligikaudu 2 % ELi riikide SKPst<sup>53</sup>. Need kulud on jäänud püsivalt suureks, hoolimata liiklusõnnetuste sageduse ja raskuse vähendamisel tehtud edusammudest. Liiklussurmade vähendamine poole võrra 2030. aastaks (võrreldes 2019. aastaga) hoiaks meie teedel iga aasta ära ligikaudu 11 000 surmajuhtumit ja aitaks vähendada raskeid vigastusi, mida praegu saab umbes 100 000 inimest aastas.

Kõige vahetum ja nähtavam majanduslik mõju on **tervishoiu- ja rehabilitatsioonikulud**. Liiklusõnnetuste ohvritele vajalike kiirabiteenuste ning nende haiglaravi, rehabilitatsiooni ja pikaajalise hoolduse kulud koormavad tervishoiueelarvet kõigis liikmesriikides<sup>54</sup>. Lisaks väheneb raskete vigastuste arv aeglasemas tempos kui surmajuhtumite arv. Majanduslikku koormust suurendavad kulud, mis on seotud liiklusõnnetuste mõjuga ohvrite, perekondade ja tunnistajate **vaimsele tervisele**<sup>55</sup>.

**Vähenenud tootlikkus ja majandustoodang** on liiklusõnnetuste mõju teine oluline komponent. Iga liiklussurm tähendab kaotatud aastakümneid nii kodus kui ka tööl ning rasked vigastused põhjustavad sageli püsiva töövõimetuse või vähenenud töövõime. Tootlikkuse vähenemine on tingitud lühenenud tööajast ja inimkapitali asendamise kuludest, aga ka sellest, et mõjutatud isikud ei saa teha tasustamata tööd, nagu majapidamistööd või vabatahtlik töö.

---

<sup>52</sup> [Määrus - 2024/2847 - ET - EUR-Lex](#)

<sup>53</sup> Euroopa Komisjoni 2019. aasta käsiraamat transpordi väliskulude kohta (uus versioon avaldatakse peagi).

<sup>54</sup> Vt „Study to Support Assessment of the EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 at the Mid-Point“ (Uuring ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku 2021–2030 hindamise toetamiseks selle rakendamise keskpäigas), <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>; <https://op.europa.eu/et/>

<sup>55</sup> Näiteks vaadati programmist „Euroopa horisont“ rahastatud projekti IMPROVA raames süsteemselt läbi üle 1 400 uuringu liiklusõnnetuste psühholoogilise mõju kohta ja leiti mitmesuguseid pikaajalisi tagajärgi, nagu stressiga seotud häired (nt traumajärgne stressihäire ja kohanemishäired), ärevushäired ja foobiad, meeoluhäired (nt depressioon) ja muud talitlushäired.

**Taristukulud ja hädaolukordadele reageerimise kulud** hõlmavad hädaabiteenistuste kohale saatmist, liikluskorraldust intsidendi lahendamise ajal, varalist kahju ning sõidukite remonti või asendamist. Need otsesed kulud suurenevad, kuna sõidukid ja teetaru muutuavad tehnoloogiliselt keerukamaks ning seega muutub nende remont või asendamine kallimaks.

**Halduskulud** tulenevad politsei, tuletõrje ja muude (mittemeditsiiniliste) hädaabiteenistuste saatmisest õnnetuspaika. Ka õigusemõistmisega kaasnevad lisakulud, nagu õigusabikulud, õigusrikkujate vastutusele võtmise kulud ning kohtu- ja kindlustuskulud.

Lisaks otsestele kuludele on liiklusõnnetustel märkimisväärne kaudne majanduslik mõju. Näiteks võib tuua liiklusõnnetuste põhjustatud **liiklusummikutest** tingitud ajakao ja suurenenud kütusekulu.

## 7. INVESTEERIMISVAJADUSED

Et saada liiklusõnnetuste ärahoidmisest võimalikku majanduslikku kasu, tuleb teha märkimisväärseid, kuid kulutõhusaid investeeringuid. Selleks et arendada taristut, tagada eeskirjade tõhusam täitmine ja sõidukite ohutustehnoloogia kasutuselevõtt ning kehtestada haridusprogrammid, on vaja koordineeritud rahastamist kõigil valitsemistasanditel.

Teadusuuringud näitavad aga, et nende investeeringute majanduslik tasuvus ületab märkimisväärselt kulusid, muutes liiklusohutuse suurendamise üheks kõige kulutõhusamaks avaliku poliitika meetmeks<sup>56</sup>. Liiklusohutuse valdkonnas kiirema tegutsemise majanduslikud põhjused on veenvad, sest tegevusetuse kulud on palju suuremad kui investeeringud, mida vajab tulemuslik tegevus.

Kontrollikoda märkis oma 2024. aasta eriaruandes, et sageli ei olnud liiklusohutus ELi kaasrahastatud taristuprojektide peamiste valikukriteeriumide hulgas; valikukriteeriumides jäeti sageli tähelepanuta suure õnnetuste arvuga teelõigud. Kontrollikoda soovitas näha ette selgema tähtsuse järjekorda seadmise, et tulevasel rahastamisel keskendutaks meetmetele, mis vähendavad surmajuhtumeid ja raskeid vigastusi kõige tõenäolisemalt.

Lisaks vajadusele investeerida uude ja ümberkujundatud teetaristusse tuleb eraldada rahalisi vahendeid ka selle taristu hooldamiseks. ELi teedel ei ole mitte ainult rohkem uusi sõidukeid – alates 2019. aastast on lisandunud peaaegu 5 miljonit sõiduautot ja üle 270 000 veoauto<sup>57</sup> –, vaid avaldub ka kliimamuutuste mõju tulekahjude, tormide ja üleujutuste sageduse ja intensiivsuse suurenemisena ning kõik see mõjutab teede terviklikkust ja liiklusohutust. Veel üks kaalutlus on kasvav vajadus hõlbustada sõjalist

---

<sup>56</sup> Hiljutises Madalmaade uuringus (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) esitatud hinnangu kohaselt on riiklikku teetaristusse tehtavate investeeringute kulude ja tulude suhe vahemikus 1 : 7 kuni 1 : 2,5. Ühes Euroopa maanteeametite direktorite konverentsi varasemas aruandes tehti kokkuvõtte mitmesuguste liiklusohutusmeetmete kulude ja tulude suhte kohta: [https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e\\_Road\\_Safety\\_Investments\\_Report.pdf](https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf).

<sup>57</sup> <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

liikuvust ja tagada kaheksa kasutuse nõuetele vastavus kogu ELis, mis tähendab teatavate teetaristu lõikude (sealhulgas teed, sillad ja tunnelid) ajakohastamist, et tagada struktuurne stabiilsus ja tegevuskerksus. Sellised ajakohastused tuleks kavandada nii, et need ei tekitaks uusi kitsaskohti ning säilitaksid funktsionaalsuse suurenenud koormuse ja stressitingimuste korral (nt suuremad raskeveokite vood, intsidentidega seotud ümbersuunamine).

Liikluse riskitegurid ja probleemid rõhutavad ka jätkuvat vajadust investeerida tuvastamise ja eeskirjade täitmise tagamise suutlikkusesse seoses kiiruse ületamise, alkoholi- ja narkojoobes juhtimise, tähelepanu hajumise, punase tule eiramise ja turvavöö kinnitamata jätmisega. Nende investeeringutega tuleb tagada politsei piisav rahastamine, et jätkuvalt töötajaid teeäärsete kontrollide korraldamiseks ja haldamiseks, ning toetada automatiseeritud kaamerapõhiste tuvastamise ja eeskirjade täitmise tagamise süsteemide kasutuselevõttu.

Eeskirjade täitmise tagamisega peaks kaasnema tulemuslike liiklusohutusala teavituse ja hariduskampaaniate rahastamine. Sellised kampaaniad tuleb kohandada eri sihtrühmadele (lapsed, noorukid, sõiduõppijad ja algajad juhid, kogenumad juhid ja muud liiklejad, näiteks jalgratturid ja isiklike liikumisvahendite kasutajad) ning eri riskirühmadele, nagu noored mehed, eakad ja mootorratturid. Neid on kõige parem korraldada riiklikul või piirkondlikul tasandil, kuid liikmesriikide ametiasutused on palunud ELil toetada selliste kampaaniate ettevalmistamist ja elluviimist<sup>58</sup> ning hõlbustada parimate tavade vahetamist<sup>59</sup>.

## **8. EDASINE TEGEVUS**

Käesolev vahearuanne näitab vajadust kiirema sihipärase tegevuse järele mitmel rindel. Komisjon on määranud kindlaks rea prioriteete kõigil asjaomastel valitsemistasanditel (ELis ja liikmesriikides), jätkates olemasolevaid või võttes uusi meetmeid, mis nõuavad kõigilt sidusrühmadelt viivitamatut tähelepanu, püsivat pühendumist ja sihtotstarbelist rahastamist.

### **8.1. TARISTU KIIREMINE OHUTUMAKS MUUTMINE JA INTELLIGENTSETE TRANSPORDISÜSTEEMIDE KASUTUSELEVÕTT**

Püsiv eesmärk vähendada liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu eeldab prioriteetseid investeeringuid teetaristu ajakohastamisse.

Komisjon koostab praegu teetaristu eest vastutavatele ametiasutustele suuniseid, milles käsitletakse inimvigu vähendavaid teeääri, üheselt ja intuiitiivselt mõistetavaid teid ning vähekaitstud liiklejatele mõeldud teetaristu kvaliteedinõudeid. Suunised avaldatakse 2026. aastal.

---

<sup>58</sup> Näiteks on EL kaasrahastanud programmi „Erasmus+“ kaudu koolilaste liiklusohutusala hariduse programmi „Knights for Road Safety“.

<sup>59</sup> Liiklusohutusala hariduskampaaniaid tutvustatakse sageli iga-aastasel ELi liiklusohutuse tipptaseme auhindade jagamisel.

2024. aastal ajakohastati ka TEN-T määrust,<sup>60</sup> et lisada sellesse Euroopa võrgu uued ohutusnõuded. Säästva linnalise liikumiskeskonna kavades tuleb nüüd käsitleda ka liiklusohutuse küsimusi ning liikmesriigid peavad koguma ohutusandmeid iga linnatranspordisõlme kohta. Taristu planeerimine peab vastama operatiivvajadustele, sealhulgas tuleb arvesse võtta ohutust.

Komisjon võtab endale kohustuse:

- jätkata liikmesriikide toetamist liiklusohutuse riigiaruannetes (lisatud käesolevale aruandele) kindlaks määratud probleemide lahendamisel, sealhulgas juhul, kui liikmesriigid määravad sellise toetuse kindlaks oma 2028.–2034. aasta rahastamisperioodi riiklikes ja piirkondlikes partnerluskavades, mille alusel tehakse investeeringuid ja reforme;
- muuta ELis teetaristusse tehtavad investeeringud sõltuvaks liiklusohutusvahendite lisamisest nendele teelõikudele, kus on suurim potentsiaal ohutuse parandamiseks<sup>61</sup> ja kus sihipärased meetmed annaksid kõige suuremat kasu,<sup>62</sup> sealhulgas vähekaitstud liiklejatele;
- aidata liikmesriikidel rakendada teedesse investeerimisel tulevase 2026. aasta suuniseid, mis käsitlevad inimvigu vähendavate teeäärte, üheselt ja intuiitselt mõistetavate teede ning vähekaitstud liiklejatele mõeldud taristu projekteerimist;
- toetada liikmesriike (muu hulgas projekteerimissuuniste abil) liiklusohutuse, vastupidavuse ja toimivuse nõuetega arvestamisel teede hooldus- ja uuendamisprojektide puhul, mida viiakse ellu sõjalise liikuvuse või kahesuguse kasutuse hõlbustamiseks, eriti kui need käsitlevad kitsaskohti, nagu sillad ja tunnelid; selleks tuleks kaaluda direktiivis 2008/96/EÜ sätestatud liiklusohutusmeetmeid selliste teelõikude puhul, mis ei kuulu direktiivi kohaldamisalasse, kuid on sõjalise liikuvuse seisukohast olulised;
- toetada laiemas geograafilises võrgustikus suurema hulga liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe tasuta edastamist liiklejatele, lisades näiteks sellised liiklusteated nagu „liiklusseisak“ või „lähenev hädaabisõiduk“; sel eesmärgil on kavas kehtivad tehnilised kirjeldused<sup>63</sup> intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi<sup>64</sup> kohaselt läbi vaadata;

---

<sup>60</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2024. aasta määrus (EL) 2024/1679, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrusi (EL) 2021/1153 ja (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013.

<sup>61</sup> Teetaristu ohutuse korraldamise direktiivi artiklite 5, 6a ja 6d alusel koostatakse TEN-T teedevõrku kuuluvate teede, kõigi kiirteede, suuremaid linnu või piirkondi ühendavate põhimaanteed ja kõigi ELi rahastatavate linnadevaheliste teede ELi riskitasemete kaart.

<sup>62</sup> Eelisjärjekorras tuleks tegeleda kõige probleemsemate teelõikudega, mis on kindlaks määratud kooskõlas käsiraamatuga „[Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook](#)“ (Euroopa Komisjon, 2023) või vastavalt direktiivi 2008/96/EÜ (teetaristu ohutuse korraldamise direktiiv) artikli 5 kohasele riiklikule metoodikale.

<sup>63</sup> Komisjoni 15. mai 2013. aasta delegeeritud määrus (EL) nr 886/2013, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL, sätestades kasutajatele liiklusohutusega seotud minimaalse üldise liiklusteabe võimalusel tasuta edastamisega seotud andmed ja korra.

<sup>64</sup> [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. novembri 2023. aasta direktiiv \(EL\) 2023/2661, millega muudetakse direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega.](#)

- toetada veelgi liikmesriike täiustatud liikluskorralduse ja aruka eeskirjade täitmise tagamise lahenduste kasutuselevõtmisel<sup>65</sup>;
- kaaluda, kuidas kõige paremini edendada koostöiste nutiliikluse süsteemide (C-ITS) edasist kasutuselevõttu, sealhulgas tehniliste kirjelduste abil;
- anda liikmesriikidele välja juhenddokument eCall-teenuse järjepidevuse kohta 2G/3G eCall-süsteemiga sõidukite puhul, sealhulgas võimalike reguleerimisvahendite kohta riiklikul tasandil, et säilitada kuni 2030. aastani vähemalt üks ahelkommuteeritud võrk.

## 8.2. EESKIRJADE TÄITMISE TAGAMISE JA HEIDUTUSE TUGEVDAMINE

Liiklusohutusmeetmete tulemuslikkus sõltub olulisel määral järjepidevast ja nähtavast eeskirjade täitmise tagamisest.

Komisjon:

- jätkab liikmesriikide toetamist jõuliste täitmise tagamise strateegiate väljatöötamisel, et tegeleda püsivate probleemidega seoses kiiruse ületamise, alkoholihoobes juhtimise ja tähelepanu hajumisega, jagades parimaid tavasid selliste algatuste ja rühmade kaudu nagu liiklusohutuse kõrgetasemeline töörihm, liiklusohutuse alase teabevahetuse programm, Euroopa liiklusohutuse harta ja ELi liiklusõnnetuste andmebaasi eksperdirühm. See hõlmab automatiseeritud liiklusjärelvalve tehnoloogiate kasutamist ja tõendus põhiste uuringute tegemist edukate lähenemisviiside kohta;
- jätkab tulemusliku koostöö võimaldamist juhilube väljaandvate ja sõidukeid registreerivate asutuste vahel, sealhulgas selliste IT-vahendite nagu MOVE-HUB kasutamise kaudu;
- muudab vastastikuse abi liiklusohutusega seotud õigusrikkumiste eest karistamisel tulemuslikumaks paremini kindlaks määratud korra abil ning annab selleks rahalist toetust;
- annab liikmesriikidele suuniseid kiiruse reguleerimise kohta.

## 8.3. SÕIDUKITE OHUTUSTEHNOLOOGIA EDENDAMINE

Tuginedes aastakümnete jooksul vastu võetud sõidukite ohutust käsitlevatele õigusaktidele, sealhulgas hiljutisele sõidukite üldist ohutust käsitlevale määrusele,<sup>66</sup> teeb komisjon järgmist:

- töötab selle nimel, et kiirendada täiustatud juhiabisüsteemide kasutuselevõttu ning toetada üleminekut ühendatud ja automatiseeritud sõidukitele;
- korraldab 2027. aastal sõidukite üldist ohutust käsitleva määruse ohutusmeetmete hindamise.

Lisaks lihtsustab komisjon piiriüleste katseplatvormide loomist, võimaldades autonoomseid sõidukeid nii reisijate- kui ka kaubaveo eesmärgil ühtse piiriülese

<sup>65</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en).

<sup>66</sup> Määrus (EL) 2019/2144.

loasüsteemi alusel enne nende kasutuselevõttu ulatuslikult katsetada. Need katseplatvormid peaksid toetama autonoomsete sõidukite turuvalmiduse saavutamist ja nende turustamist ning aitama teha kindlaks funktsioonid, mida võib olla vaja ohutuse eesmärgil täiustada. See algatus võimaldab liikmesriikidel arendada edasi ühendatud taristut (sealhulgas võtta kasutusele koostõiseid nutiliikluse süsteeme (C-ITS)), et jagada andmeid sõidukite vahel ja taristus kiiremini, parandades seeläbi veelgi liiklusohutust.

#### 8.4. UUED LIKUVUSE VORMID

Tuginedes uuringule,<sup>67</sup> milles uuriti isiklike liikumisvahendite reguleerimisega seotud probleeme ja võimalusi, võtab komisjon endale kohustuse:

- teha järeldused isiklike liikumisvahendite tehniliste kirjelduste ühtlustamisest saadava võimaliku kasu kohta<sup>68</sup>.
- koostada liikmesriikidele ning piirkondlikele ja kohalikele ametiasutustele suunised selle kohta, milliseid küsimusi tuleks arvesse võtta, et tagada sõitjate ja teiste liiklejate ohutus isiklike liikumisvahendite kasutamisel; seeläbi laiendatakse suuniseid, mis on esitatud säästvate linnalise liikumiskeskonna kavadega seotud 2021. aasta temaatilistes suunistes mikromobiilsusvahendite ohutu kasutamise kohta<sup>69</sup>.

#### 8.5. TEADUS- JA INNOVATSIOONIALGATUSED

Praeguses programmis „Euroopa horisont“ aastateks 2021–2027 seatakse jätkuvalt esikohale liiklusohutusega seotud teadusuuringud ja innovatsioon, pöörates erilist tähelepanu uute probleemide mõistmisele ja lahendamisele. Prioriteetsed uurimisvaldkonnad hõlmavad liiklusohutust ja teede vastupidavust maapiirkondades, vähekaitstud liiklejate, nagu jalakäijate, jalgratturite ja mikromobiilsusvahendite kasutajate ohutust ning tehisintellekti ja suurandmete kasutamist liiklusõnnetuste prognoosimiseks ja ennetamiseks.

Komisjon toetab ka innovatsiooni sõidukite ohutustehnoloogia, sealhulgas sõidukisüsteemide kasutajaliideste valdkonnas. Komisjon soodustab veelgi autotootjate, tehnoloogiaettevõtete ja teadusasutuste vahelist koostööd koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse partnerluse kaudu.

---

<sup>67</sup> „Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Final report (1.0)“ (Uuring vajaduse kohta ühtlustatud eeskirjade järele, et toetada mikromobiilsuse kasvu ja isiklike liikumisvahendite liiklusohutuse suurendamist – lõpparuanne (1.0)), Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

<sup>68</sup> Nagu nõudsid transpordiministrid transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu 2025. aasta detsembri istungil.

<sup>69</sup> [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials\\_en](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en).

## 8.6. HARIDUS JA TEADLIKKUSE SUURENDAMINE

Komisjon toetab ka edaspidi parimate tavade vahetamist liiklusohutusalase hariduse ja teadlikkuse suurendamise kohta, eelkõige ELi liiklusohutuse harta,<sup>70</sup> ELi liiklusohutuse alase teabevahetuse programmi ja oma kahe aasta tagant toimuvate konverentside kaudu.

Komisjon püüab võtta liiklusohutusalast haridust ja teadlikkuse suurendamist arvesse ka muudes ELi rahastamis- ja teavitustehnikates, sealhulgas programmis „Erasmus+“, kui liikmesriigid on need oma 2028.–2034. aasta rahastamisperioodi riiklikes ja piirkondlikes partnerluskavades kindlaks määranud, eelkõige seoses liikuvusega linna- ja maapiirkondades.

## 8.7. ERASEKTORI JA TÖÖANDJATE ROLL LIIKLUSOHUTUSES

Komisjon kutsub nii era- kui ka avaliku sektori tööandjaid üles võtma vastu tegevuspõhimõtted, milles seatakse tegevuses esikohale ohutus. Need võiksid põhineda soovitusel, mille akadeemiline eksperdirühm esitas 2025. aasta aprillis Marokos Marrakechis toimunud neljandal ülemaailmsel liiklusohutusalasel ministrite konverentsil<sup>71</sup>.

Need soovitused hõlmavad muu hulgas selle tagamist, et tööohutuseeskirjades ja -tavades võetaks arvesse liiklusohutust, kusjuures eeskujuga peavad näitama valitsusasutused ja -organisatsioonid. See on võimalik saavutada organisatsiooniülese ohutuskultuuri rakendamisega ja selliste ohutusjuhtimise süsteemide nagu ISO 45001 või ISO 39001 kohaldamisega.

Kodanikuühiskonna organisatsioonidel, sealhulgas liiklusohutusega tegelevatel rühmadel, ohvriabiorganisatsioonidel ja kutseliitidel, on oluline osa üldsuse teadlikkuse säilitamisel, poliitika väljatöötamise toetamisel ning teenuste osutamisel liiklusõnnetuste ohvritele ja nende perekondadele.

Komisjon jätkab jõupingutusi era- ja kolmanda sektori selliseks kaasamiseks liiklusohutusse, muu hulgas oma kahe aasta tagant toimuvate konverentside, ELi liiklusohutuse harta ja iga-aastaste ELi liiklusohutuse tiptaseme auhindade<sup>72</sup> abil.

## 8.8. SEIRE JA ARUANDEKOHUSTUS

Komisjon jätkab liiklusohutuse valdkonna töötajatele seire- ja aruandlusmehhanismide pakkumist, et aidata liikuda 2030. aasta eesmärkide suunas ja saavutada 2050. aastaks liiklussurmade nulltase. See saavutatakse järgmiste vahenditega:

- ELi liiklusõnnetuste andmebaas ja eksperdirühm, et koguda liiklussurmade ja vigastuste andmeid, kasutades standardseid aruandlusvahendeid ning tehes

---

<sup>70</sup> <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

<sup>71</sup> „Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps: Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety“ (Elude päästmine pärast 2025. aastat. Edasised sammud: akadeemilise eksperdirühma soovitused neljandaks ülemaailmseks liiklusohutusalaseks ministrite konverentsiks), Rootsi Transpordiamet, 2025.

<sup>72</sup> <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards>.

koostööd liikmesriikidega, et parandada raskeid vigastusi käsitlevate kogutud andmete kvaliteeti ja liigendada andmeid teatavate sõidukitüüpide alusel;

- Euroopa liiklusohutuse seirekeskus<sup>73</sup> ning usaldusväärsete ja võrreldavate andmete avaldamine liiklusõnnetuste kohta ning põhjalik analüüs ja teave liiklusohutuse suundumuste, tavade ja poliitika kohta ELis.

## 8.9. JUHTIMISKÜSIMUSTE KÄSITLEMINE

Olukorda peaksid veelgi parandama komisjoni abil jätkuv parimate tavade vahetamine liikmesriikide vahel ja asjakohased järelemeetmed liiklusohutuse kõrgetasemelises töörühmas tõstatatud küsimustes.

Uusi probleeme võidakse lahendada tüübikinnituste, riiklike meetmete või ELi õigusaktide abil. Parema taristu rajamine sõltub peamiselt riiklikust rahastamisest ja liiklusohutus peab konkureerima teiste riiklike poliitiliste prioriteetidega. Haridus ja eeskirjade täitmise tagamine jäävad liikmesriikide vastutusalasse ning sõltuvad vahendite eraldamisest ja poliitilisest tahtest. Pärast hiljutise ELi liiklusohutusala õigusaktide paketi<sup>74</sup> jõustumist ja sõidukite tehnoloogiatele vastavust käsitlevaid ettepanekuid silmas pidades on ELi pädevusse kuuluvaid liiklusohutusega seotud meetmeid ajakohastatud. Üldiselt on edusammud tõenäoliselt stabiilsed, kuid järkjärgulised ja sõltuvad suurel määral poliitilisest tahtest.

Samas ei ole loodud ELi liiklusohutuse sidusrühmade ökosüsteemi, et saada liiklusohutusest potentsiaalset märkimisväärset kasu, mille töötab kaasa tuua sõidukite automatiseerimistehnoloogia areng. Kuigi autotööstuse tegevuskavas<sup>75</sup> on seda valdkonda käsitletud ELi tulevase konkurentsivõime tegevuskava olulise osana, ei ole katsetustest kaugemale ulatuvat institutsioonilist raamistikku veel loodud. Olemas on siiski märkimisväärne potentsiaal selliste struktuuride rahastamiseks peamiselt kasutustasudest.

Juhtimisküsimuste arutamisel tuleks arvesse võtta strateegiliste piiriüleste koridoride ja transpordisõlmede, sealhulgas kaheksaühe kasutusega koridoride ja transpordisõlmede vajadusi. Seepärast tuleb tagada sidusus liiklusohutuse, TEN-T rakendamise, küberturvalisuse ja vastupidavusega seotud kaalutluste vahel.

Komisjon võtab endale kohustuse:

- laiendada suutlikkuse suurendamise projekte ja liiklusohutusega seotud heade tavade vahetamist kõigi valitsustasandite ametiasutuste vahel;

<sup>73</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en).

<sup>74</sup> See koosnes kolmest direktiivist: [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2025. aasta direktiiv \(EL\) 2025/2205, mis käsitleb juhilubasid](#); [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 22. oktoobri 2025. aasta direktiiv \(EL\) 2025/2206, millega muudetakse direktiivi \(EL\) 2025/2205 seoses teatavate juhtimiskeeldudega](#); [Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. detsembri 2024. aasta direktiiv \(EL\) 2024/3237, millega muudetakse direktiivi \(EL\) 2015/413, millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta](#).

<sup>75</sup> Komisjoni 5. märtsi 2025. aasta teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa autotööstuse tegevuskava“ (COM(2025) 95 final), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

- anda liikmesriikidele struktureeritumat tagasisidet liiklusohutuse kõrgetasemelises töörühmas tõstatatud ühiste probleemide kohta;
- kaaluda vajadust muuta ELi juhtimisstruktuure seoses ühendatud ja automatiseeritud sõidukite ohutu kasutuselevõttuga.

Komisjon kutsub liikmesriike üles:

- tagama, et neil on hästi toimivad liiklusohutuse juhtimise ja koordineerimise struktuurid ja üksused;
- eraldama piisavalt rahalisi vahendeid ohutusprogrammidele;
- jälgima tehtud edusamme korrapäraselt ja andma nende kohta aru.

Komisjon kutsub kohalikke ja piirkondlikke omavalitsusi üles:

- võtma vastu terviklikud liiklusohutuse lähenemisviisid, mille puhul võetakse ohutust arvesse maakasutuse ja transpordi planeerimisel;
- rakendama kiiruse reguleerimise strateegiaid;
- tagama piisava taristu vähekaitstud liiklejatele;
- arendama hädaolukordadele reageerimise suutlikkust.

## 9. JÄRELDUS

See ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku 2021–2030 rakendamise läbivaatamine paljastas kaine fakti: kuigi on tehtud edusamme, ei ole olukorra paranemise kiirus paljudes liikmesriikides piisav, et saavutada ELi 2030. aasta eesmärk. Läbivaatamisel selgusid siiski ka mõningad head tulemused: esile tõstetakse mõned tulemuslikud meetmed, mida võiks korrata või laiendada, ning kirjeldatakse selliste uute tehnoloogiate ja meetodite paljutootavat kasutuselevõttu, mis aitaksid parandada liiklusohutust. Lisaks võtab mõne meetme ja investeeringu mõju avaldumine aega ning need ei kajastu kohe liiklusohutuse andmetes. On oluline, et komisjon ja liikmesriigid jätkaksid meetmete võtmist nii lühi- kui ka pikaajalise positiivse mõju saavutamiseks.

Käesolevas aruandes kokku võetud tulemused näitavad, kui palju on võimalik saavutada, kui kõigi tasandite osalejad – alates üksikisikutest kuni ELi tasandi juhtimisstruktuurideni – aitavad oma vastutusala piires kaasa ohutu süsteemi põhimõtte rakendamisele. Liikluse kasvu ning uute ühiskondlike ja tehnoloogiliste suundumuste tingimustes on aga liiklussurmade nulltaseme suunas liikumise aeglustumine seadnud kahtluse alla selle, kas praegused liiklusohutuse tagamise vahendid on sobilikud ka edaspidi.

Analüüs näitab, et liiklusohutusega seotud probleemid muutuvad üha keerukamaks, kuna neid mõjutavad demograafilised ja tehnoloogilised muutused, kliimamuutused ning muutuvad liikuvusmustrid, mida ei osatud ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku 2021–2030 väljatöötamisel täielikult ette näha.

Samal ajal näitab käesolev aruanne aga ka märkimisväärseid võimalusi edusammude tegemiseks. Sõidukite ohutusega seotud tehnoloogilised edusammud, kasvav teadlikkus ohutusse tehtavate investeeringute majanduslikust kasust ja üha suurem poliitiline keskendumine kestlikule liikuvusele loovad soodsad tingimused kiiremaks tegutsemiseks.

Oluline on kasutada neid võimalusi ELis ja liikmesriikides koordineeritud, järjepidevate ja piisavalt rahastatud jõupingutuste kaudu kõigil valitsus- ja ühiskonnatasanditel. Liiklusohutusse tehtud investeeringutest saadav märkimisväärne kasu ei väljendu üksnes kulude kokkuhoiuna, vaid ka parema elukvaliteedi ja suurema majandusliku tootlikkusena. Tegutsemise põhjused on veenvad nii sotsiaalsest kui ka majanduslikust vaatepunktist.

Edu sõltub uuendatud poliitilistest kohustustest, piisavast rahastamisest, tihedamast koostööst sidusrühmade vahel ja valmisolekust võtta püsivate probleemide lahendamiseks kasutusele uuenduslikke lähenemisviise. Komisjon on valmis toetama liikmesriike ja sidusrühmi selles olulises ettevõtmises, pidades silmas, et liiklussurmade nulltaseme saavutamine eeldab ühist tegutsemist ja jagatud vastutust.

Elud, mida on võimalik päästa, vigastused, mis on võimalik ära hoida, ja majanduslik kasu, mis on võimalik saavutada, õigustavad järjepidevaid jõupingutusi, mida tuleb teha ELi liiklusohutuse eesmärkide saavutamiseks.

Komisjon kutsub liikmesriike ja kõiki sidusrühmi üles asuma kiiresti tegutsema selle nimel, et luua tulevik, kus liiklussurmade arv ELis jõuab võimalikult nulli lähedale ning liikuvus on kestlik ja ohutu. Ilma uuendatud kohustuste, investeeringute ja meetmeteta kõigis liikmesriikides ja ELi tasandil jääb see eesmärk päästa meie teedel elusid pelgalt lootuseks.