



Bryssel, 19. helmikuuta 2026  
(OR. en)

6516/26

TRANS 86

**SAATE**

---

Lähettäjä: Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine  
DEPREZ

Saapunut: 13. helmikuuta 2026

Vastaanottaja: Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri

---

Asia: KOMISSIION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE,  
NEUVOSTOLLE, EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE  
JA ALUEIDEN KOMITEALLE  
Välikertomus EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan puitteiden  
täytäntöönpanosta

---

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2026) 77 final.

Liite: COM(2026) 77 final



EUROOPAN  
KOMISSIO

Bryssel 13.2.2026  
COM(2026) 77 final

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

**Välikertomus EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan puitteiden täytäntöönpanosta**

{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. JOHDANTO

EU:n teillä kuolee vuosittain lähes 20 000 ihmistä. Tämä ei ole pelkkä tilastotieto vaan murheellinen tosiasia, joka jättää jälkeensä hajonneita perheitä ja surevia yhteisöjä sekä tuhoaa valtaisan määrän inhimillistä potentiaalia. Tämän lisäksi viisinkertainen määrä ihmisiä (100 000 henkilöä) loukkaantuu tieliikenteessä tavalla, joka muuttaa heidän elämänsä perusteellisesti. Tällainen elämän muuttava loukkaantuminen tarkoittaa usein pysyvää vammautumista, kroonista kipua ja toimeentulon menetystä, mikä vaikuttaa syvästi elämänlaatuun ja varsinaisten uhrien lisäksi myös heidän perheisiinsä, hoitajiinsa ja laajempiin sosiaalisiin verkostoihin.

Inhimillinen hinta on liikenneonnettomuuksien näkyvin ja traagisin ulottuvuus, mutta onnettomuuksista aiheutuu myös taloudellista rasitetta: rahallisesti mitattuna liikenneonnettomuuksien kustannusten on arvioitu EU:ssa olevan vuosittain kaksi prosenttia suhteessa BKT:hen<sup>1</sup>. Ilman onnettomuuksia nämä varat voitaisiin käyttää innovointiin, koulutukseen, terveydenhuoltoon ja muihin tärkeisiin julkisiin investointeihin. Liikenneturvallisuuden tulisi olla yksi EU:n taloudellisen kilpailukyvyn pilari, koska se vaikuttaa suoraan tavaroiden ja työvoiman tehokkaaseen liikkuvuuteen ja yritysten toimintakustannuksiin kaikilla aloilla.

Siirtyminen turvallisempaan ja kestävämpään liikkumiseen on välttämätöntä myös EU:n teollisuuden johtoaseman ja kilpailukyvyn säilyttämiseksi globaaleilla markkinoilla.<sup>2</sup> Eurooppalaiset autovalmistajat ja niiden toimittajaverkostot ovat edelläkävijöitä automaattisten hätäjarrutusjärjestelmien ja ajoneuvojen verkkoyhteyksien kaltaisien kehittyneiden turvateknologioiden kehittämisessä, mikä tekee EU:sta maailmanlaajuisen johtajan autoteollisuuden turvallisuusinnovaatioissa. Investoinnit liikenneturvallisuuteen paitsi pelastavat ihmishenkiä myös edistävät teknologista kehitystä, luovat korkean osaamistason työpaikkoja ja ylläpitävät EU:n kilpailuetua nopeasti kehittyvillä globaaleilla automarkkinoilla. Lisäksi ne edistävät EU:n varautumista ja häiriönsietokykyä turvaamalla kriittisen tieinfrastruktuurin ja siihen liittyvien palvelujen jatkuvuuden ja luotettavuuden, erityisesti siellä, missä tieliikenteen käytävät ja solmukohdat palvelevat sekä siviiliväestön että puolustusalan tarpeita.

EU ja sen jäsenvaltiot ovat sitoutuneet vahvasti liikenneturvallisuuteen. Unionin tasolla tämä vahvistettiin viimeksi vuosia 2021–2030 koskevissa EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan puitteissa<sup>3</sup>, joissa toistettiin, että yhteisenä tavoitteena on puolittaa tieliikennekuolemat ja vakavat loukkaantumiset vuoteen 2030 mennessä<sup>4</sup> ja päästä lähemmäs tieliikennekuolemien nollassa vuoteen 2050 mennessä (ns. nollassio). Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi jäsenvaltiot ovat hyväksyneet ja panneet

---

<sup>1</sup> Euroopan komissio, ”Handbook on the external costs of transport”, 2019 (uusi versio on tekeillä).

<sup>2</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, *Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelma* (COM(2025) 95 final, 5. maaliskuuta 2025), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

<sup>3</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle *Eurooppa liikkeellä – Kestävä liikkuvuus Euroopassa: turvallinen, verkottunut ja puhdas liikenne*, liite 1 (COM(2018) 293 final, 17. toukokuuta 2018), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex%3A52018DC0293>.

<sup>4</sup> Myöhemässä päätöksessä edistymisen mittaamisen vertailuvuodeksi valittiin vuosi 2019.

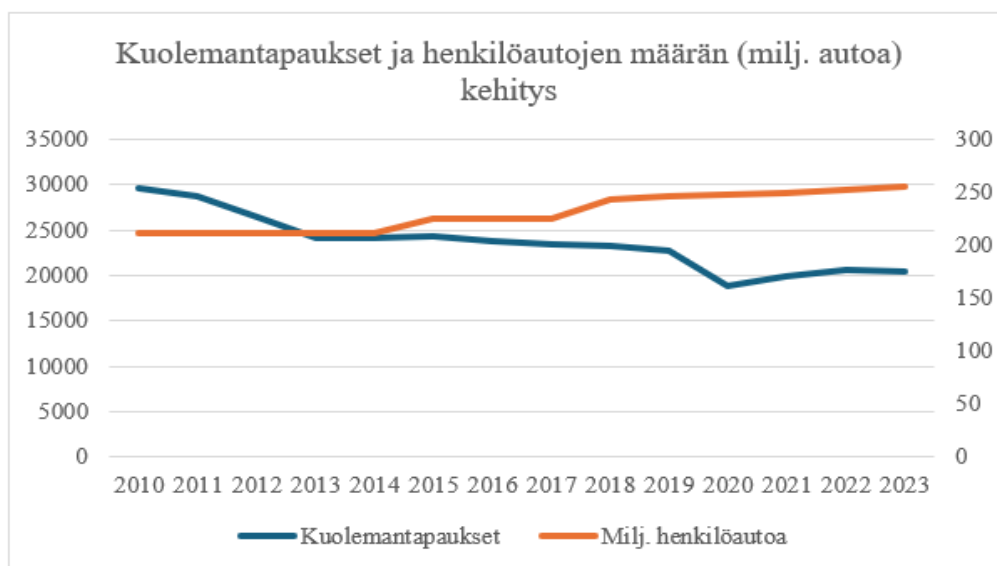
täytäntöön kansallisia strategioita, toimintasuunnitelmia ja muita sitoumuksia, kuten ministeriöiden välisiä sopimuksia ja valtiotason yhteistyörakenteita.

Vuosia 2021–2030 koskevissa EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan puitteissa noudatettiin Safe System - toimintatavan prioriteettialoja, joihin kuuluvat turvalliset tiet ja tienvarret, turvalliset ajoneuvot, turvallinen tienkäyttö, tehokas reagointi onnettomuuksiin sekä parannettu tiedonkeruu ja analysointi. Asiakirjassa painotettiin kriittistä tarvetta puuttua keskeisiin riskitekijöihin, kuten ylinopeuteen, rattijuopumukseen, huomion herpaantumiseen ja suojavaarusteiden käytön laiminlyöntiin, sekä tarvetta kiinnittää erityishuomiota suojattomiin tienkäyttäjiin, kuten jalankulkijoihin, pyöräilijöihin ja moottoripyöräilijöihin.

Tämä tiedonanto on välikertomus edistymisestä EU:n liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa. Siinä arvioidaan kehitystä vuodesta 2019 lähtien, yksilöidään uusia haasteita, joita alkuperäisissä puitteissa ei täysin osattu ennakoida, ja ehdotetaan muutoksia, joilla varmistetaan, että EU pysyy aikataulussa vuoden 2030 tavoitteiden saavuttamisessa. Joillakin aloilla on saavutettu rohkaisevaa edistystä, mutta analyysi paljasti myös joitakin merkittäviä puutteita, jotka edellyttävät välitöntä huomiota ja tehostettuja toimia ihmishenkien pelastamiseksi, taloudellisen rasituksen vähentämiseksi ja EU:n kilpailukyvyyn vahvistamiseksi.

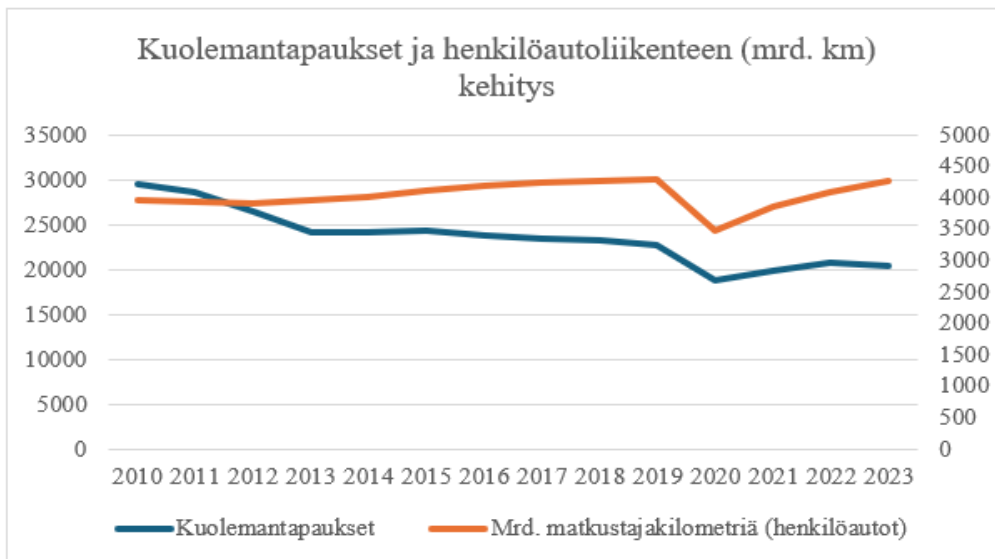
### 1.1. EDISTYMINEN LIKENNETURVALLISUUSTAVOITTEIDEN SAAVUTTAMISESSA

Tuoreimpien tietojen mukaan EU:ssa kuoli liikenneonnettomuuksissa 19 900 ihmistä vuonna 2024. Tämä on 440 ihmishenkeä vähemmän kuin vuonna 2023, mikä tarkoittaa kahden prosentin laskua.<sup>5</sup> Tämä on merkittävä saavutus, kun otetaan huomioon, että ajoneuvojen ja ajokilometrien määrä henkeä kohden on kasvanut. Samalla se kuitenkin korostaa tarvetta jatkaa toimia kaikilla tasoilla.



*Kaavio 1. Kuolemantapaukset ja henkilöautojen määrä (milj. autoa) EU:ssa vuosina 2010–2023. Lähteet: Liikenneonnettomuuksia koskeva EU:n CARE-tietokanta ja henkilöautoja koskevien tietojen osalta Eurostat (online-datakoodi: [road eqs carage](#)).*

<sup>5</sup> Tästä edistymisestä huolimatta kokonaiskehitys jää selvästi 4,6 prosentin vuotuisesta vähennyksestä, joka tarvitaan, jotta vuoden 2030 tavoite tieliikennekuolemien puolittamisesta saavutetaan.



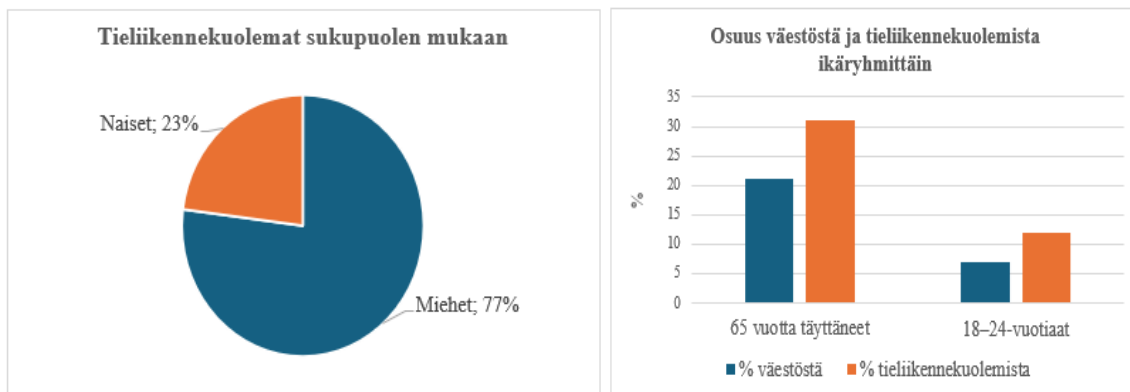
Kaavio 2. Kuolemantapaukset ja henkilöautoliikenne (mrd. kilometriä) EU:ssa vuosina 2010–2023. Lähteet: Liikenneonnettomuuksia koskeva EU:n CARE-tietokanta ja henkilöautokilometrejä koskevien tietojen osalta Eurostat (online-datakoodi: [road pa mov](#)).

Vertailuvuodesta 2019 lähtien tieliikennekuolemat ovat vähentyneet 12 prosenttia koko EU:n alueella, mutta jäsenvaltioiden välillä on huomattavia eroja. Vain muutama jäsenvaltio (Belgia, Bulgaria, Liettua, Malta, Puola, Slovenia ja Tanska) on tällä hetkellä saavuttamassa vuoteen 2030 asetetun 50 prosentin vähennystavoitteen. Joissakin EU-maissa, kuten Irlannissa ja Virossa, liikennekuolemat ovat lisääntyneet, kun taas toisissa maissa, kuten Ranskassa, Italiassa ja Alankomaissa, tilanne on parantunut hieman. Vuonna 2024 kuolemantapausten määrä miljoonaa asukasta kohti vaihteli Ruotsin 20 tapauksesta Romanian 78 tapaukseen.

Saadakseen paremman käsityksen näistä suuntauksista komissio on seurannut yhdessä jäsenvaltioiden kanssa niiden tuloksia liikenneturvallisuutta koskevien keskeisten suorituskykyindikaattoreiden avulla. Tällä alalla toteutetut hankkeet, Baseline<sup>6</sup> ja Trendline<sup>7</sup>, tuottivat tietoa onnettomuus- ja loukkaantumisriskeihin liittyvistä tekijöistä ja paljastivat merkittäviä eroja maiden välillä. Tarkempia tietoja on jäljempänä olevassa 2 jaksossa.

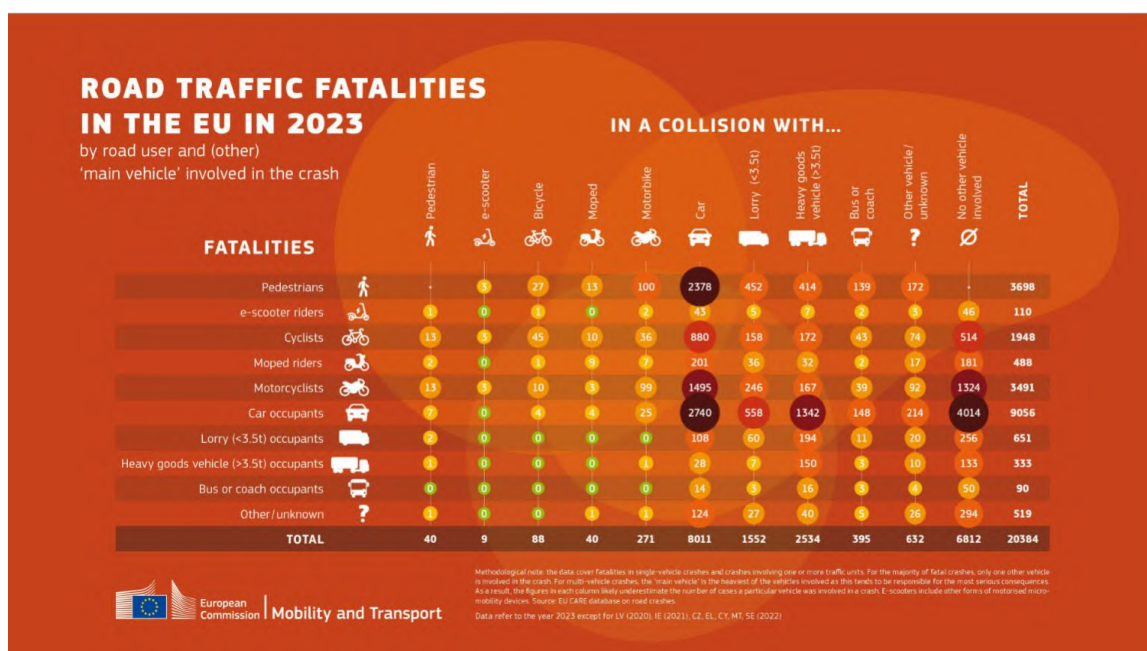
<sup>6</sup> <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

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



Kaavio 3. EU:n tieliikennekuolemien jakautuminen sukupuolen ja ikäryhmän mukaan, 2023. Lähteet: Liikenneonnettomuuksia koskeva EU:n CARE-tietokanta ja väestötietojen osalta Eurostat (online-datakoodi: [demo\\_pjan](#)).

Tieliikenteen uhrien maantieteellisessä ja väestöllisessä jakautumisessa on havaittavissa joitakin selkeitä suuntauksia. Vaarallisin tietyyppi on edelleen taajaman ulkopuoliset maantiet, ja miesten osuus liikennekuolemista on huomattavasti suurempi kuin naisten. Kasvavaa huolta herättää nuorten ja ikääntyneiden suhteettoman suuri osuus liikennekuolemista, erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kuolemista.



Kaavio 4. EU:n tieliikennekuolemat tienkäyttäjien ja onnettomuudessa osallisina olleiden ajoneuvojen mukaan, 2023. Lähde: Liikenneonnettomuuksia koskeva EU:n CARE-tietokanta.

Absoluuttisesti tarkasteltuna suurin riski kuolla liikenneonnettomuudessa on autonkuljettajilla ja automatkustajilla. Tämän ryhmän osuus kaikista kuolemantapauksista on noin 44 prosenttia. Seuraavaksi suurimmat ryhmät ovat jalankulkijat, moottoripyöräilijät ja pyöräilijät. Kun kuolemia tarkastellaan suhteessa teillä liikkuvien ajoneuvojen määrään, moottoripyöräilijöiden riski kuolla liikenneonnettomuudessa on kuitenkin selvästi suurin. Myös tietöntekijät ja kunnossapitohenkilöstö ovat erityinen riskiryhmä. Kuolemaan johtaneiden

liikenneonnettomuuksien maantieteellistä ja demografista jakautumista on analysoitu tarkemmin Euroopan tieliikenneturvallisuuden seurantakeskuksen raporteissa<sup>8</sup>.

Näistä raporteista käy ilmi, että huomattava osuus automatkustajien ja moottoripyöräilijöiden kuolemista on seurausta onnettomuuksista, joissa on osallisena vain yksi ajoneuvo, kun taas jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kuolemanriski on suurin törmäyksissä autojen kanssa.

Edistyminen suojattomien tienkäyttäjien, kuten jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja kevyiden sähköisten liikkumisvälineiden käyttäjien, suojelussa on ollut vaihtelevaa. Vuonna 2023 jalankulkijoita kuoli noin 900 henkeä vähemmän kuin vuonna 2019. Pyöräilijöiden ja moottoripyöräilijöiden osalta tämä vähennys oli kuitenkin huomattavasti pienempi, noin 100 tapausta kummassakin ryhmässä koko EU:n alueella. Kaupungeissa lähes 70 prosenttia liikenneonnettomuuksissa kuolleista oli suojattomia tienkäyttäjiä. Tämä prosenttiosuus on pysynyt sitkeästi korkeana, mikä korostaa kriittistä tarvetta ryhtyä toimiin kaupunkien liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Samaan aikaan EU:n teillä liikkuvien henkilökohtaisten liikkumisvälineiden, kuten sähköpotkulautojen, määrä on lisääntynyt voimakkaasti, mikä näkyy loukkaantumisten ja kuolemantapausten määrän vastaavana kasvuna tässä ryhmässä. Tämän tienkäyttäjärühmän osalta dataa alettiin kerätä CARE-tietokantaan<sup>9</sup> vuonna 2023. Nyt pohditaan, miten tähän ryhmään liittyviin turvallisuushaasteisiin voidaan vastata. Vuonna 2024 tehdystä komission tutkimuksessa<sup>10</sup> tarkasteltiin henkilökohtaisten liikkumisvälineiden sääntelyyn liittyviä haasteita ja mahdollisuuksia. Siinä suositeltiin yhdenmukaistettuja sääntöjä nykyisen hajanaisuuden poistamiseksi unionissa.

Kaupunkiliikenteen asiantuntijaryhmä<sup>11</sup> on antanut joukon suosituksia<sup>12</sup>, joissa keskitytään suojattomien tienkäyttäjien suojeluun. Niissä kannatetaan tehokkaimpana toimenpiteenä liikenteen nopeuden rajoittamista 30 kilometriin tunnissa kaupunkiseuduilla sekä laatuvaatimusten kehittämistä suojattomat ryhmät huomioon ottavaa tieinfrastruktuuria varten. Tällainen infrastruktuuri käsittää muun muassa turvalliset suojatiet ja erilliset kävely- ja pyörätiet.

---

<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> EU:n tietokanta, joka sisältää eriteltyä dataa kuolemaan tai loukkaantumiseen johtaneista liikenneonnettomuuksista: [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)”, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2024: <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

<sup>11</sup> Kaupunkiliikenteen asiantuntijaryhmä (E03863) perustettiin komission päätöksellä 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. KESKEISET KÄYTTÄYTYMISEEN LIITTYVÄT RISKITEKIJÄT

Kymmenien vuosien aikana toteutetuista liikenneturvallisuusinvestoinneista, valistuskampanjoista ja lainsäädäntötoimista huolimatta käyttäytymiseen liittyvät riskitekijät johtavat edelleen kuolemantapauksiin. Merkittävimpiä riskitekijöitä ovat liiallinen tai tilanteeseen sopimaton nopeus, alkoholin ja/tai huumeiden vaikutuksen alaisena ajaminen, huomion herpaantuminen ja turvavyön käytön laiminlyönti. Lisätietoa eri riskitekijöistä on Euroopan tieliikenneturvallisuuden seurantakeskuksen julkaisemissa analyyseissä<sup>13</sup>. Esimerkkeinä voidaan mainita seuraavat:

**Rattijuopumus:** Noin 25 prosenttia kaikista liikennekuolemista EU:ssa liittyy alkoholiin. Satunnaiset tienvarsipuhallutukset osoittavat, että suurin osa kuljettajista, noin 98 prosenttia, noudattaa promillerajoja. Rikkojien näennäisesti pieni kahden prosentin osuus tarkoittaa silti noin viittä miljoonaa päihtynyttä kuljettajaa EU:n teillä.

**Ylinopeus:** Liiallisen tai tilanteeseen sopimattoman nopeuden arvioidaan aiheuttavan suoraan noin 30 prosenttia kaikista kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista EU:ssa. Monissa maissa nopeusrajoitusten noudattamisaste jää alle 50 prosenttiin kaupunkiliikenteessä.

**Huomion herpaantuminen:** Perusteelliset analyysit EU:ssa tapahtuneista onnettomuuksista osoittavat, että kuljettajan huomion herpaantuminen on osasyynä 10–30 prosentissa kuolemaan johtaneista liikenneonnettomuuksista maasta ja tietolähteestä riippuen.

**Turvavyön käytön laiminlyönti:** Yli neljäsosa onnettomuuksissa kuolleista autoilijoista ei käyttänyt turvavyötä onnettomuuden sattuessa. Havainnointiin perustuvat tutkimukset osoittavat, että joissakin maissa turvavyön käyttöaste on takapenkillä matkustavien osalta alle 50 prosenttia, mikä on merkittävä turvallisuusriski.

Liikenneturvallisuuden parantamiseen tähtäävissä toimenpiteissä tulisi soveltaa Safe System -toimintatapaa, jotta näihin käyttäytymiseen liittyviin ongelmiin voidaan puuttua. Lisäksi tulisi toteuttaa muita toimenpiteitä tieinfrastruktuurin ja ajoneuvojen turvallisuuden parantamiseksi ja onnettomuuden jälkeisen hoidon tehostamiseksi.

## 3. KESKEISET SYSTEEMISET HAASTEET

EU:n ja kansallisten strategioiden, toimintasuunnitelmien ja muiden strategisten asiakirjojen täytäntöönpanosta saatu näyttö sekä jäsenvaltioiden edustajilta saatu palaute viittaavat siihen, että useat systeemiset haasteet haittaavat edelleen edistymistä kohti vuoden 2030 tavoitteita.

- Liikennesääntöjen noudattamisen **valvonta** on edelleen ongelma, koska liikennepoliiseista on rakenteellista pulaa ja automaattisia kamerajärjestelmiä ei ole riittävästi käytössä.
- **Yhteiskunnallinen hyväksyntä on rajallista**, erityisesti valvontatoimien osalta. Automatisoidun valvonnan, alhaisempien nopeusrajoitusten ja ankarampien

---

<sup>13</sup> Yksityiskohtaisia raportteja alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena ajamisesta, suojavarusteiden, kuten turvavyön, käytöstä, huomion herpaantumisesta ja ylinopeudesta on saatavilla osoitteessa [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). Ks. myös vuonna 2022 tehty tutkimus [alkoholin ja huumeiden vaikutuksen alaisena ajamisen ehkäisemisestä](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en) osoitteessa [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).

rangaistusten yleinen vastustus heijastaa laajempaa kulttuurista välinpitämättömyyttä sitä kohtaan, että turvallisuus tulisi asettaa liikkumisen mukavuuden edelle. Esimerkkinä tästä on nopeuskameroiden polttaminen tai poistaminen liikennettä rauhoittavien toimenpiteiden vastustajien toimesta.

- **Resurssien puute:** Tieturvallisuusinfrastruktuurista, liikenteen mukauttamisesta ja valvonnasta vastaavilla viranomaisilla, erityisesti kunnallisella tasolla, on usein pulaa pätevistä työntekijöistä. Monissa EU-maissa on myös jatkuva pula liikenneopettajista ja ajokokeen vastaanottajista sekä ajoneuvojen katsastuksesta vastaavasta henkilöstöstä.
- **Riittämätön rahoitus:** Monissa jäsenvaltioissa ei ole kansallisia tai paikallisia liikenneturvallisuuteen osoitettuja määrärahoja, joten viranomaiset eivät voi palkata pätevää henkilöstöä suunnittelemaan ja toteuttamaan tieinfrastruktuurin turvallisuuteen liittyviä hankkeita tai ylläpitämään riittävää valvontahenkilöstöä.
- **Poliittinen tahto** vaihtelee edelleen kaikilla tasoilla, ja liikenneturvallisuutta pidetään usein pikemminkin teknisenä kuin poliittisena kysymyksenä. Haluttomuus toimia voi johtua siitä, että ymmärrys liikenneonnettomuuksien taloudellisista, sosiaalisista ja ympäristövaikutuksista on heikkoa.
- **Hallinnolliset haasteet** jatkuvat, ja vastuut ovat hajallaan hallinnon eri tasoilla ja sektoreilla.
  - **EU:n tasolla** liikenneturvallisuutta käsittelevän korkean tason työryhmän<sup>14</sup> valtuuksia vahvistettiin, jotta se voisi antaa strategista neuvontaa ja antaa useammin palautetta. Tämä ei kuitenkaan ole aina taannut sitä, että EU-maiden edustajien esiin tuomia ongelmia liikenneturvallisuuteen liittyvillä politiikan aloilla olisi seurattu asianmukaisesti EU:n tasolla.
  - EU:n tieturvallisuuden hallinnointikehys ei ole riittävän jäsenelty, jotta se kykenisi sopeutumaan automatisoitujen ajoneuvojen laajempaan käyttöön ottoon tieliikenteessä tai hyödyntämään massadataa liikenneturvallisuustoimien toteuttamiseksi. Muiden liikennemuotojen osalta on perustettu turvallisuustehtäviä hoitavia toimeenpanovirastoja, mutta yhteistä kehystä, joka tukisi EU:n teillä liikkuvien automatisoitujen ajoneuvojen turvallisen käyttöönoton edellyttämää seurantaa, koordinoitua ja teknistä työtä, ei ole luotu. Tämä voi osoittautua menetetyksi mahdollisuudeksi niin liikenneturvallisuuden kuin EU:n taloudenkin kannalta.
  - **Kansallisella tasolla** monista myönteisistä esimerkeistä huolimatta koordinoinnin puute liikenteestä, taloudesta, terveydestä, oikeusasioista ja koulutuksesta vastaavien viranomaisten välillä estää usein kokonaisvaltaisen toimintamallin soveltamisen liikenneturvallisuuteen<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 suosittelee johtavan organisaation nimittämistä, kansallisten strategioiden laatimista ja määrällisten tavoitteiden asettamista kansallisella tasolla. Ks. 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”, *Injury Prevention*, 15.7.2025, <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>.

## 4. MITÄ ON JO TEHTY?

Vuosia 2021–2030 koskevat EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan puitteet<sup>16</sup> muodostaa strategisen toimintapoliittisen asiakirjan kuluvalle vuosikymmenelle. Siinä on yksilöity neljä keskeistä toiminta-alaa, jotka noudattavat Safe System -toimintatavan neljää pilaria: turvalliset tiet ja tienvarret, turvalliset ajoneuvot, turvallinen tienkäyttö ja tehokas reagointi hätätilanteisiin. Komissio on toteuttanut lainsäädännöllisiä ja rahoitukseen, tiedotukseen ja valmiuksien kehittämiseen liittyviä toimia kaikilla näillä aloilla.

### 4.1. INFRASTRUKTUURIN TURVALLISUUS

Hyvien teiden ja tienvarsien rakentaminen on keskeistä tienkäyttäjien turvallisuuden parantamisessa. EU hyväksyi lokakuussa 2019 tarkistetun tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevan direktiivin (TTH-direktiivi)<sup>17</sup>, jonka tarkoituksena on vähentää sekä onnettomuuksien määrää että niiden vakavuutta. Tarkistetuilla säännöillä laajennettiin direktiivin soveltamisalaa kattamaan Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) lisäksi moottoritiet ja päätiet sekä kaikki kaupunkialueiden ulkopuoliset tiet, jotka on rakennettu EU:n varojen avulla. Tämä tarkoittaa, että taajaman ulkopuoliset maantiet, joilla tapahtuu yli puolet kaikista tieliikennekuolemista, kuuluvat nyt TTH-direktiivin soveltamisalaan, mikä varmistaa, että turvallisuus otetaan huomioon kaikissa teiden suunnittelun, rakentamisen ja käytön vaiheissa.

Osana tätä merkittävää toimenpidettä jäsenvaltioiden on nyt tehtävä säännöllisesti verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi. Tämä arviointi perustuu riskien skaalausmenetelmään, joka auttaa tunnistamaan paremmin onnettomuusriskit tietyillä tieosuuksilla. Tämä auttaa kohdistamaan tieturvallisuustarkastukset vaarallisimpiin tieosuuksiin ja suuntaamaan investoinnit sinne, missä niitä eniten tarvitaan. Komissio on antanut kansallisille viranomaisille ohjeita tukeakseen niiden tehtävien hoitamista<sup>18</sup> sekä julkaissut kartan<sup>19</sup> TTH-direktiivin soveltamisalaan kuuluvasta eurooppalaisesta tieverkosta.

Komissio laatii parhaillaan ohjeita turvallisten teiden ja suojattomat tienkäyttäjät huomioivan infrastruktuurin suunnittelusta. Ohjeet ovat jatkoa pyöräilystä annetulle eurooppalaiselle julkilausumalle<sup>20</sup> ja TTH-direktiivin vaatimukselle, jonka mukaan suojattomat tienkäyttäjät on otettava järjestelmällisesti huomioon kaikissa tieturvallisuuden hallinnan käytännöissä.

Älykkäistä liikennejärjestelmistä annetussa direktiivissä<sup>21</sup> säädetään staattisista ja dynaamisista liikennesäännöistä, kuten nopeusrajoituksista kattavassa TEN-T-verkossa,

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

<sup>17</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1936, annettu 23 päivänä lokakuuta 2019, tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta (EUVL L 305, 26.11.2019, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

<sup>18</sup> ”Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook”, 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068\_en.

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

<sup>20</sup> [Eurooppalainen julkilausuma pyöräilystä \(C/2024/2377, 3.4.2024\)](#).

<sup>21</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2023/2661, annettu 22 päivänä marraskuuta 2023, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun direktiivin 2010/40/EU muuttamisesta (EUVL L, 2023/2661, 30.11.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

moottoriteillä, pääteillä ja kaupunkisolmukohdissa. Tällä pyritään parantamaan sääntöjen noudattamista kuljettajien keskuudessa sekä tekemään liikenteestä turvallisempaa ja älykkäämpää edistämällä älykkäitä nopeusavustimia ja yhteistoiminnallista, verkottunutta ja automatisoitua liikkumista.

#### 4.2. AJONEUVOJEN TURVALLISUUS

Safe System - toimintatavan toinen pilari on ”turvalliset ajoneuvot”. Ajoneuvoilla on merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen, ja teknologian nopea kehittyminen edellyttää jatkuvaa sääntelyä.

Ajoneuvojen yleisestä turvallisuudesta annettu asetus<sup>22</sup>, jossa vahvistetaan turvallisuutta koskevat vähimmäisvaatimukset kaikille EU:n markkinoilla myytävälle uusille ajoneuvoille, tuli kokonaisuudessaan voimaan heinäkuussa 2024. Siinä otettiin käyttöön vaatimuksia, jotka voivat merkittävästi parantaa turvallisuutta. Nämä vaatimukset koskevat muun muassa älykästä nopeusavustinta, kaistanpitoavustinta, kuolleen kulman varoitusjärjestelmää, peruutustutkajärjestelmää sekä laajennettua päähän kohdistuvilta iskuilta suojaavaa aluetta, joilla voidaan lieventää vammoja törmäyksissä suojattomien tienkäyttäjien, kuten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden, kanssa. Komissio tekee säännöllistä yhteistyötä jäsenvaltioiden ja sidosryhmien kanssa mainitun asetuksen ja automatisoitujen ajoneuvojen sääntelykehityksen täytäntöönpanemiseksi.

Huhtikuussa 2025 komissio ehdotti ajoneuvojen katsastusta koskevien EU:n sääntöjen<sup>23</sup> tarkistamista. Tavoitteena on varmistaa ajoneuvojen turvallisuus niiden koko käyttöiän ajan sekä vähentää ilmansaaste- ja melupäästöjä ottaen huomioon erityisesti teknologian kehittymisen ja EU:n ajoneuvokannan ikääntymisen. Ehdotettujen uusien sääntöjen tarkoituksena on mukauttaa sähköajoneuvojen ja ajoavustinjärjestelmien määräaikaistarkastuksia, tehdä moottoripyörien määräaikaistarkastuksista ja vanhojen henkilö- ja pakettiautojen vuotuisista katsastuksista pakollisia, ottaa käyttöön kehittyneet päästöttestausmenetelmät suuripäästöisten ajoneuvojen havaitsemiseksi ja tehdä kuormankiinnityksen tarkastuksesta pakollinen osa tienvarsitarkastuksia. Toteuttamalla kaikki nämä toimenpiteet arvioidaan säästettävän noin 7 000 ihmishenkeä ja estettävän noin 65 000 ihmisen vakava loukkaantuminen vuosina 2026–2050.

#### 4.3. TURVALLINEN TIENKÄYTTÖ

Turvallinen tienkäyttö, joka käsittää asianmukaisen ajonopeuden, selvänä ja tarkkaavaisena ajamisen sekä suojavarusteiden käytön, on EU:n nykyisten, vuosia 2021–2030 koskevien liikenneturvallisuuspolitiikan puitteiden kolmas toiminta-ala ja Safe System - toimintatavan kolmas pilari. Ajokorttien myöntäminen, kohdennettu valistus ja

---

<sup>22</sup> [Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus \(EU\) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019](#), moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta.

<sup>23</sup> Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen määräaikaistarkastuksista annetun direktiivin 2014/45/EU sekä unionissa liikennöivien hyötyajoneuvojen liikennekelpoisuutta koskevista teknisistä tienvarsitarkastuksista annetun direktiivin 2014/47/EU muuttamisesta (COM(2025) 180 final) ja ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajoneuvojen rekisteröintiäsiakirjoista ja kansallisiin ajoneuvorekistereihin tallennettavista ajoneuvorekisteritiedoista sekä neuvoston direktiivin 1999/37/EY kumoamisesta (COM(2025) 179 final).

tiedotus sekä tiukka valvonta ovat tärkeitä tekijöitä kannustinjärjestelmässä, jolla edistetään teiden ja ajoneuvojen turvallista käyttöä.

EU hyväksyi **ajokorttidirektiivin**<sup>24</sup> tarkistuksen lokakuussa 2025. Mobiiliajokorttien käyttöönoton lisäksi uusissa säännöissä säädetään nuorille ajoharjoittelijoille tarkoitettua avustetun ajamisen järjestelmästä, alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena ajamisesta kiinni jääneisiin uusiin kuljettajiin sovellettavista tiukemmista säännöistä ja/tai rangaistuksista, riskitietoisuuden lisäämisestä, suojattomien tienkäyttäjien paremmasta suojelusta sekä uudesta kehyksestä, jonka avulla jäsenvaltiot voivat varmistaa kuljettajien psyykkisen ja fyysisen ajokyvyn kaikissa elämänvaiheissa.

Vaikka aiemmat EU:n säännöt paransivat liikennesääntöjen noudattamista ulkomailla asuvien kuljettajien keskuudessa, merkittävänä puutteena oli edelleen se, että noin 40 prosenttia rajat ylittävistä rikkomuksista jäi rankaisematta, koska rikkojan tunnistaminen ja sakkojen tai ajokiellon täytäntöönpano oli vaikeaa. Tämä puute on korjattu uudessa ajokorttidirektiivissä. Vakavien rikkomusten sattuessa – esimerkiksi kun kuljettaja ajaa alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena, ajaa vähintään 50 km/h:n ylinopeutta tai rikkoo liikennesääntöjä tavalla, joka johtaa toisen henkilön kuolemaan tai vakavaan loukkaantumiseen – ajokortin myöntänyt jäsenvaltio on velvollinen määräämään **ajokiellon**, joka vastaa sen jäsenvaltion määräämää rangaistusta, jossa rikkomus on tapahtunut. Näin rangaistuksella on EU:n laajuinen vaikutus. Lisäksi äskettäin hyväksytyllä **rajat ylittävää täytäntöönpanoa koskevalla direktiivillä**<sup>25</sup> lisätään jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä säätämällä keskinäisestä avunannosta taloudellisten seuraamusten tehokkaaksi täytäntöönpanemiseksi aiempaa useamman liikenneturvallisuusrikkomuksen osalta.

**Nopeus** on edelleen liikenneonnettomuuksien merkittävin osatekijä. Liiallinen tai sopimaton nopeus on osasyynä 10–15 prosentissa kaikista onnettomuuksista ja noin 30 prosentissa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista, ja se pahentaa kaikenlaisten onnettomuuksien seurauksia. Kun auto törmää jalankulkijaan 30 km/h:n nopeudella, jalankulkijan selviytymismahdollisuus on 90 prosenttia, kun taas 50 km/h:n nopeudella selviytymismahdollisuus laskee 20 prosenttiin.<sup>26</sup> Vaikka ajonopeus on edelleen poliittisesti ja kulttuurisesti herkkä aihe, nopeuksien alentamiseen tähtäävät aloitteet tuovat merkittäviä etuja: ne vähentävät liikenneonnettomuuksia, kuolemantapauksia ja loukkaantumisia sekä tuottavat ympäristöhyötyjä vähentämällä päästöjä, melusaastetta ja polttoaineenkulutusta.

Monissa EU:n tasolla edistetyissä aloitteissa käsitellään jo nopeutta niiden aiheen vuoksi. Näihin kuuluvat muun muassa edellä mainitut ajoneuvojen yleisestä turvallisuudesta annettu EU:n asetus ja rajat ylittävää täytäntöönpanoa koskeva direktiivi. Monet kansalliset, alueelliset ja paikallisviranomaiset ovat jo toteuttaneet tai aikovat toteuttaa uusia nopeudenhallinta-aloitteita, kuten 30 km/h:n nopeusrajoitusalueita kaupungeissa,

<sup>24</sup> [Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi \(EU\) 2025/2205, annettu 22 päivänä lokakuuta 2025, ajokorteista](#), Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1724 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2022/2561 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2006/126/EY ja komission asetuksen (EU) N:o 383/2012 kumoamisesta.

<sup>25</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2024/3237, annettu 19 päivänä joulukuuta 2024, liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenne rikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin (EU) 2015/413 muuttamisesta.

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

erityisesti alueilla, joilla liikkuu – usein suunnitellusti – sekä suojattomia tienkäyttäjiä että ajoneuvoja<sup>27</sup>.

Muissa toimenpiteissä on keskitytty muun muassa parantamaan infrastruktuurin suunnittelua suojattomien tienkäyttäjien suojelemiseksi, riskien tunnistamista ja hallintaa, eri liikennevirtojen erottamista toisistaan, nopeusrajoitusten valvontaa sekä valistusta ja viestintää.

#### 4.4. TEHOKAS REAGOINTI HÄTÄTILANTEISIIN

Nopea reagointi hätätilanteisiin on ratkaisevan tärkeää ihmishenkien pelastamiseksi ja vammojen vakavuuden lieventämiseksi. Onnettomuuden jälkeistä hoitoa koskevilla EU:n toimilla – jotka muodostavat Safe System - toimintatavan neljännen pilarin – pyritään nopeuttamaan lääkintäryhmien saapumista onnettomuuspaikalle. Nopeampi reagointi hätätilanteisiin parantaa selviytymismahdollisuuksia merkittävästi: espanjalaisen tutkimuksen<sup>28</sup> mukaan lääkintäryhmän vasteajan lyhentyminen 10 minuutilla vähentää kuoleman todennäköisyyttä kolmanneksella.

Trendline-tutkimuksen tulokset osoittavat, että useimmissa Euroopan maissa hätäpalvelujen reagointiaika on enintään 10 minuuttia puolessa tapauksista ja noin 25 minuuttia tai vähemmän 95 prosentissa tapauksista. Maaseudulla vasteaika on keskimäärin 10 minuuttia pidempi kuin kaupunkialueilla.

Yleiseurooppalaista ajoneuvojen eCall-hätäviestijärjestelmää koskevan EU:n lainsäädännön nojalla 1. huhtikuuta 2018 alkaen kaikissa EU:ssa myytävissä uusissa autoissa on oltava automaattinen 112-hätäpuhelukeskusjärjestelmä. Suomea koskevan analyysin<sup>29</sup> mukaan eCall-järjestelmän käyttö lyhentää ensimmäisen hätäpuhelun ja lääkintäryhmän onnettomuuspaikalle saapumisen välistä aikaa 25 minuutista 22 minuuttiin. Moottoriteillä vasteaika lyhenee vielä enemmän, 20 minuutista 14 minuuttiin.

Komissio päivitti eCall-lainsäädäntöä vuonna 2024, jotta järjestelmää voitaisiin käyttää uusimpien viestintäteknikoiden<sup>30</sup> kanssa 1. tammikuuta 2026 alkaen uusissa ajoneuvotyypeissä ja 1. tammikuuta 2027 alkaen kaikissa uusissa ajoneuvoissa. Sitä vastoin 2G- ja 3G-matkaviestintäverkkojen asteittainen käytöstä poistaminen koko EU:ssa tulevana vuosina aiheuttaa riskin siitä, että nykyiset 2G/3G eCall - laitteilla varustetut ajoneuvot eivät enää pysty käyttämään eCall-palvelua.

<sup>27</sup> Ks. G. Yannis ja E. Michelaraki, ”Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review”, *Journal of Safety Research* 92 (2025) 490–503, jossa todetaan, että nykyisen tieteellisen näytön perusteella 30 km/h:n nopeusrajoituksen käyttöönotto kaupungeissa voi säästää yli 40 prosenttia enemmän ihmishenkiä ja että sillä on myös merkittäviä myönteisiä vaikutuksia ympäristöön, energiankulutukseen ja kansanterveyteen, mukaan lukien polttoaineen kulutuksen väheneminen sekä kävelyn ja pyöräilyn lisääntyminen.

<sup>28</sup> Sánchez-Mangas R, García-Ferrrer A, de Juan A, Martín Arroyo A, ”The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?”, *Accident Analysis & Prevention* 2010, Volume 42, Issue 4, heinäkuu 2010, s. 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> IMS-teknologiaan perustuvat pakettivälitteiset verkot, kuten 4G ja 5G.

#### 4.5. EU:N TASON KOORDINOINTI JA TIEDOTUS

EU:lla ja sen jäsenvaltioilla on yhteinen vastuu ja jaettu toimivalta liikenneturvallisuuspolitiikan alalla. Turvallisuuden parantaminen edellyttää koordinoituja toimia kaikkien osapuolten välillä ja kaikilla hallinnon tasoilla (viranomaiset, teollisuus, käyttäjien järjestöt, kansalaisjärjestöt, koulut ja tutkijat).

EU:n tasolla **liikenneturvallisuutta käsittelevä korkean tason ryhmä**, joka koostuu kansallisista korkea-arvoisista edustajista, toimii jäsenvaltioiden välisen tiedonvaihdon ja kuulemisen foorumina. Korkean tason ryhmän jäsenet keskustelevat kansallisella tasolla saavutetusta edistymisestä ja ottavat usein esille yhteistä etua koskevia kysymyksiä, joiden osalta he toivovat EU:n tason toimia, kuten henkilökohtaisten liikkumisvälineiden sääntely tai liikennesääntöjen soveltaminen automatisoituihin ajoneuvoihin.

Komissio järjestää joka toinen vuosi **liikenneturvallisuuden tuloksia käsittelevän konferenssin**, jossa keskustellaan edistymisestä, vaihdetaan parhaita käytäntöjä ja otetaan sidosryhmät mukaan toimintaan. **Liikenneturvallisuudesta vastaava eurooppalainen koordinaattori** koordinoi toimia jäsenvaltioiden kanssa.

Komissio pyrkii edistämään vapaaehtoisia sitoumuksia **Euroopan tieliikenneturvallisuuden peruskirjan**<sup>31</sup> mukaisesti. Tieliikenneturvallisuuden peruskirja on maailman suurin liikenneturvallisuutta käsittelevä yhteiskunnallinen foorumi, johon kuuluu yli 4 300 jäsentä. Sen puitteissa jaetaan vuosittain palkintoja innovatiivisille aloitteille, mukaan lukien turvallisille eurooppalaisille kaupungeille jaettava tunnustus.

Unionin rahoitusta hyödyntävä **EU:n liikenneturvallisuutta koskeva vaihto-ohjelma**<sup>32</sup> (EU Road Safety Exchange) tarjoaa mahdollisuuksia valmiuksien kehittämiseen ja twinning-toimintaan jäsenvaltioille, joilla on eniten potentiaalia parantaa tuloksiaan. Ohjelman avulla virkamiehet voivat kehittää suhteita muiden maiden virkamiesten kanssa vaihtamalla parhaita käytäntöjä ja esittelemällä onnistuneita aloitteita. Yhteistoiminta on useissa tapauksissa johtanut kansallisten liikenneturvallisuusstrategioiden ja -suunnitelmien konkreettiseen edistymiseen. Esimerkiksi Liettuan ja Ruotsin välisen yhteistyön seurauksena Liettua on alkanut laajentaa ohituskaistateiden<sup>33</sup> käyttöä. Romania on ryhtynyt valmistelemaan Espanjan järjestelmän innoittamana kansallista kiinteiden nopeusvalvontakameroiden verkkoa, joka on tällä hetkellä tarkoitus ottaa käyttöön vuonna 2026. Latvia on puolestaan alkanut selvittää perusteellisen onnettomuustutkinnan tarjoamia mahdollisuuksia Suomessa sovelletun menettelyn pohjalta. Lisäksi Kreikka on uuden tieliikennelainsäädäntönsä yhteydessä laskenut kaupunkialueilla sovellettavan nopeusrajoituksen 30 kilometriin tunnissa, ja se aikoo Espanjan ja Tanskan kanssa toteutetun tiedonvaihdon seurauksena ottaa käyttöön lisätoimenpiteitä moottoripyöräilijöiden turvallisuuden parantamiseksi.

Näillä vaikuttamistoimilla on onnistuttu tuomaan yhteen liikenneturvallisuusyhteisön sidosryhmiä ja edistämään jäsenvaltioiden keskinäistä arviointia ja oppimista. Liikenneturvallisuuden asettaminen poliittiseksi prioriteetiksi ja liikenneturvallisuusnäkökulman valtavirtaistaminen myös muilla aloilla, kuten

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

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

<sup>33</sup> Ohituskaistatiellä tarkoitetaan tietyyppeä, jossa on kaksi kaistaa yhteen suuntaan ja yksi kaista vastakkaiseen suuntaan erotettuna toisistaan keskikaiteella tai muulla esteellä, ja ylimääräisen kaistan puoli vaihtuu muutaman kilometrin välein. Tämä rakenne mahdollistaa turvallisen ohittamisen, ja sen rakentamisen kustannukset ovat alhaisempi kuin kaksiajorataisen tien tapauksessa.

talouspolitiikassa, terveysalalla ja työturvallisuudessa, ovat kuitenkin edelleen pääasiassa kansallisten viranomaisten vastuulla.

#### 4.6. LIIKENNETURVALLISUUDEN RAHOITUS

Rahoitus on keskeinen tekijä liikenneturvallisuusratkaisujen toteuttamisessa ja liikenneturvallisuuden edistymisessä kaikkialla Euroopassa, erityisesti maissa, jotka ovat jääneet jälkeen liikenneturvallisuuden alalla.

EU on käyttänyt liikenneturvallisuutta edistävien kansallisten ja alueellisten infrastruktuurihankkeiden rahoittamiseen pääasiassa kolmea välinettä. Nämä ovat Euroopan aluekehitysrahasto (EAKR) ja koheesiorahasto, joiden hallinnointi perustuu komission ja jäsenvaltioiden väliseen yhteistyöhön, sekä Verkkojen Eurooppa - väline, jota komissio hallinnoi suoraan. Myös elpymis- ja palautumistukivälineestä on tuettu liikenneturvallisuutta edistäviä hankkeita.

EU on Verkkojen Eurooppa - välineen puitteissa rahoittanut myös rajat ylittäviä valmiuksien kehittämishankkeita, jotka ovat koskeneet muun muassa koko verkon laajuisia tieinfrastruktuuriarviointeja, keskeisiä tulosindikaattoreita, täytäntöönpanokampanjoita ja älykkäiden liikennejärjestelmäpalvelujen (ITS-palvelut) rajat ylittävää toteutusta.

Euroopan tilintarkastustuomioistuimen äskettäisessä kertomuksessa<sup>34</sup> arvioitiin, että viime vuosikymmenen aikana EAKR:stä, koheesiorahastosta ja Verkkojen Eurooppa - välineestä on sidottu liikenneturvallisuutta edistäviin hankkeisiin 6 663 miljoonaa euroa<sup>35</sup> eli hieman yli kaksi prosenttia näiden rahastojen varoista. Tämä arvio käsittää kuitenkin myös infrastruktuurihankkeet ja hankkeet, joissa liikenneturvallisuus on ainoastaan liitännäistavoite eikä toiminnan päätarkoitus. Tilintarkastustuomioistuin suositteli, että EU:n yhteisrahoitus kohdennetaan ensisijaisesti aloitteisiin, joilla on suurin vaikutus liikenneturvallisuuteen.

Lisäksi Horisontti Eurooppa - puiteohjelmasta on myönnetty rahoitusta muun muassa turvallisen infrastruktuurin, turvallisten ajoneuvojen, turvallisen tienkäytön ja onnettomuuden jälkeisen hoidon alalla tehtävään tutkimukseen. Kaudella 2021–2027 liikenneturvallisuuden tutkimushankkeisiin on osoitettu noin 123 miljoonaa euroa eli noin 0,13 prosenttia nykyisen Horisontti Euroopan kokonaisvaroista.

Rahoituksen osalta Euroopan investointipankki (EIP) asetti liikenneturvallisuuden sisällyttämisen kaikkiin tieinvestointeihin ensisijaiseksi tavoitteeksi vuoden 2022 liikennealan lainanantopolitiikassaan, josta on määrä tehdä väliarviointi vuonna 2026. Lisäksi liikenneturvallisuuden varmistaminen on sisällytetty ympäristö- ja sosiaalinenormeihin, joita sovelletaan kaikkiin EIP:n toimiin. EIP on tukenut turvallisempaa liikennettä koskevan foorumin (Safer Transport Platform) kautta kohdennettuja liikenneturvallisuusinvestointeja, neuvontatukea ja teknistä apua, mikä on johtanut hankkeisiin useissa EU:n jäsenvaltioissa. EU:n alueella EIP edellyttää TTH-

<sup>34</sup> Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomus nro 2024/04, ”Liikenneturvallisuus EU:ssa: Tavoitteiden saavuttamista vauhditettava”, [https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04\\_FI.pdf](https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_FI.pdf).

<sup>35</sup> Verkkojen Eurooppa - välineestä 1 477 miljoonaa euroa ja EAKR:stä ja koheesiorahastosta 5 186 miljoonaa euroa.

direktiivin ja tunnelien turvallisuutta koskevan direktiivin<sup>36</sup> noudattamista, mukaan lukien tieturvallisuuden vaikutusarvioinnit ja turvallisuusauditoinnit.

#### 4.6.1. KATSAUS EU:N RAHOITTAMAAN LIIKENNETURVALLISUUSTUTKIMUKSEEN

Vuosina 2021–2025 Horisontti Eurooppa - puiteohjelmasta tuettiin yli 20:tä liikenneturvallisuuteen liittyvää tutkimus- ja innovointihanketta.

EU:n rahoittamassa liikenneturvallistutkimuksessa on keskitytty neljään keskeiseen alaan, jotka vastaavat Safe System - toimintamallin neljää pilaria. Nämä alat ovat turvallinen infrastruktuuri, turvalliset ajoneuvot, turvallinen tienkäyttö sekä nopea ja tehokas onnettomuuden jälkeinen hoito.

Vuosiin 2026–2027 asti jatkuvissa infrastruktuurihankkeissa pyritään luomaan kehys datavetoisille turvallisuusarvioinneille (Evoroads<sup>37</sup>), kehittämään infrastruktuuri liikenneturvallisuuden optimaalista seuranta varten (iDriving<sup>38</sup>) ja kehittämään liikenneturvallisuusratkaisuja suojelemiseksi tienkäyttäjien suojelemiseksi kaupunkiympäristöissä (Soteria<sup>39</sup>).

Ajoneuvojen turvallisuuden alalla käynnissä olevissa hankkeissa käsitellään muun muassa aktiivisten ja passiivisten turvallisuusjärjestelmien kehittämistä tulevia autonomisia ajoneuvoja varten (SAFE-UP<sup>40</sup>) sekä manuaalisen ja automatisoidun ajamisen yhteensovittamista (Mediator<sup>41</sup>).

Viimeaikaisissa tienkäytön turvallisuutta käsittelevissä hankkeissa on keskitytty muun muassa kaupunkialueiden tienkäyttäjien turvallisuuden arviointiin (PHOEBE<sup>42</sup>), kaupunkialueiden muokkaamiseen aktiivisen liikkumisen virtojen mukaan (REALLOCATE<sup>43</sup>) ja keinoihin havaita ammattikuljettajat, jotka ajavat alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena tai väsyneenä (PANACEA<sup>44</sup>).

Nopean ja tehokkaan onnettomuuden jälkeisen hoidon alalla keskitytään kehittämään tehokkaita vastatoimia ja onnettomuuden jälkeisiä toimenpiteitä kaikkia tieliikenteen muotoja varten lääketieteellisiä ja teknisiä välineitä yhdistämällä (ProAct Us<sup>45</sup>) sekä liikenneonnettomuuksien pitkän aikavälin seurausten arviointiin (IMPROVA<sup>46</sup>).

---

<sup>36</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/54/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista.

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

<sup>38</sup> <https://idriving-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/>.

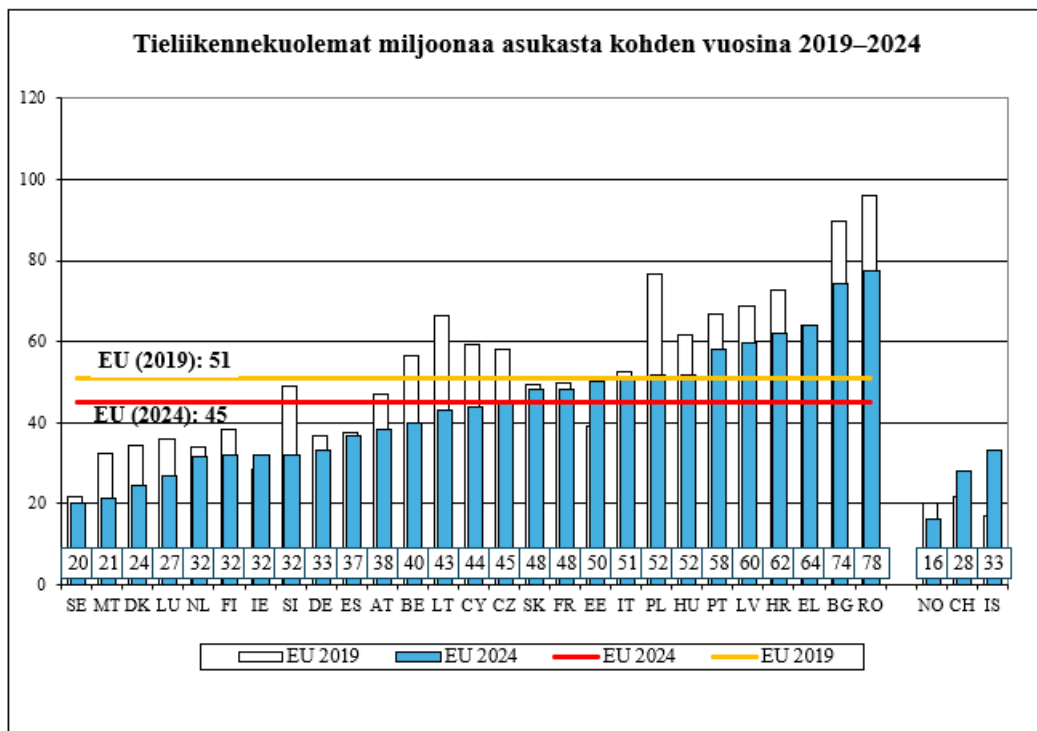
<sup>46</sup> <https://improva-roadsafety.eu/>.

#### 4.7. KANSALLISELLA TASOLLA TOTEUTETUT LIIKENNETURVALLISUUSTOIMET

Vaikka EU:n tasolla toteutetaan tärkeitä hankkeita lainsäädännön, rahoituksen, tutkimuksen ja tiedotuksen alalla, ensisijainen vastuu liikenneturvallisuudesta on kansallisella, alueellisella ja kunnallisella tasolla.

Tämän kertomuksen yhteydessä julkaistuissa maaraporteissa esitellään kansallisella tasolla toteutettuja toimenpiteitä. Nämä toimenpiteet perustuvat useimmissa tapauksissa monivuotisiin strategioihin, toimintasuunnitelmiin tai hallitustason toimintaohjelmiin, joissa vahvistetaan selkeät kansalliset painopisteet, jaetaan rahoitusta ja asetetaan erityistavoitteita.

Maaraporteista käy selvästi ilmi, että pitkäjänteiset toimet ja investoinnit ja liikenneturvallisuuden asettaminen etusijalle ovat monissa tapauksissa tuottaneet tulosta. Esimerkiksi vaikka Puolalla, Liettulla ja Slovenialla on edelleen haasteita, ne ovat kukin onnistuneet vähentämään tieliikennekuolemia 33–35 prosenttia vuodesta 2019 vuoteen 2024, mikä tarkoittaa, että ne ovat saavuttamassa 50 prosentin vähennystavoitteen vuoteen 2030 mennessä. Samaan aikaan joissakin maissa, kuten Bulgariassa, Romaniassa ja Kreikassa, liikennekuolemien määrä on edelleen huomattavasti korkeammalla tasolla kuin EU:ssa keskimäärin, mikä korostaa tarvetta lisätä toimia näissä jäsenvaltioissa. Vaikka joissakin maissa on vuonna 2025 otettu käyttöön uusia liikenneturvallisuuspoliittisia toimenpiteitä, niiden vaikutus ei vielä näy liikenneturvallisuustiedoissa.



Kaavio 5. EU:n tieliikennekuolemat miljoonaa asukasta kohden vuosina 2019–2024. Lähteet: Liikenneonnettomuuksia koskeva EU:n CARE-tietokanta ja väestötietojen osalta Eurostat (online-datakoodi: [demo\\_pjan](#)).

Onnistuneet toimenpiteet vaihtelevat kansallisten olosuhteiden mukaan. Merkittäviä onnistumisia ovat olleet muun muassa räätälöidyt investoinnit tieinfrastruktuuriin ja kaupunkiliikenteen turvallisuuteen Puolassa, 30 km/h:n nopeusrajoituksen käyttöönotto

Espanjan kaikissa kaupunkikeskuksissa, kattavan automaattisten liikennekameroiden verkon toteutus Ranskassa, Belgian uusi kansallinen liikenneturvallisuuspolitiikkaa käsittelevä foorumi, joka kattaa kaikki liittovaltion ja aluehallinnon tasot, sekä vahvaan tutkimukseen ja toteutukseen perustuvat liikenneturvallisuutta koskevat tiedotuskampanjat Tanskassa.

Tarkempaa tietoa jäsenvaltioiden liikenneturvallisuusprofiileista on tämän tiedonannon yhteydessä julkaistuissa maaraporteissa<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?locale=fi>

## 5. LIIKENNETURVALLISUUTEEN VAIKUTTAVAT YHTEISKUNNALLISET JA TEKNOLOGISET SUUNTAUKSET

Useisiin kysymyksiin ei juurikaan kiinnitetty huomiota vuosia 2021–2030 koskevia EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan puitteita hyväksyessä, mutta ne ovat sittemmin nousseet esiin aloina, joilla tarvitaan kohdennettuja toimia liikenneturvallisuuden kohdistuvien vaikutusten vähentämiseksi.

### 5.1. VÄESTÖRAKENTEEN MUUTTUMINEN

EU:n väestörakenne on muuttumassa merkittävästi, mikä vaikuttaa suoraan liikenneturvallisuuteen. Väestö ikääntyy, ja 65 vuotta täyttäneiden kansalaisten osuuden ennustetaan kasvavan vuonna 2024 kirjatusta 22 prosentista 30 prosenttiin vuoteen 2050 mennessä.<sup>48</sup> Tämä väestörakenteen muutos tuo mukanaan ainutlaatuisia haasteita, koska ikääntyneet tienkäyttäjät ovat alttiimpia onnettomuuksille fyysisen heikkouden ja hitaamman reaktionopeuden vuoksi ja koska he saavat useammin vakavia vammoja.<sup>49</sup>

Kaupungistuminen jatkuu, ja yli 75 prosenttia EU:n väestöstä asuu nykyään kaupunkialueilla.<sup>50</sup> Ihmisten keskittyminen rakennettuihin ympäristöihin johtaa uudenlaisiin liikkumisen malleihin, kuten liikennemuotojen monipuolistumiseen, jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrän kasvuun ja liikenteen vilkastumiseen.

### 5.2. TEKNOLOGIAN KEHITYS

Autoalalla on käynnissä ennennäkemätön teknologinen muutos, jolla on merkittäviä vaikutuksia turvallisuuteen. Ajoavustinjärjestelmistä (ADAS) on tulossa vakiovarusteita, jotka tuottavat mitattavia turvallisuushyötyjä. Näihin järjestelmiin kuuluvat muun muassa automaattinen hätäjarrutusjärjestelmä, kaistanpitoavustin ja älykäs nopeusavusti. Tulosten saavuttamisen kannalta on tärkeää varmistaa, että kuljettajat hyväksyvät nämä ominaisuudet.

Verkkoon liitetyt ajoneuvotekniikat mahdollistavat reaaliaikaiset vaaravaroitukset ja liikenteenhallinnan optimoinnin. Ajoneuvojen välinen viestintä (V2V) ja ajoneuvojen ja infrastruktuurien välinen viestintä mahdollistaa kuljettajien varoittamisen vaarallisista olosuhteista ja onnettomuuspaikoista sekä optimaalisen reitityksen. Näiden tekniikoiden käyttöönotto jäsenvaltioissa on osoittanut niiden tuovan lisäarvoa. Esimerkiksi hätäpalvelujen on osoitettu saavuttavan kohteensa nopeammin ja turvallisemmin, ja tienpitäjät saavat täsmällistä reaaliaikaista tietoa keskinopeuksista ja liikennetiheydestä.

---

<sup>48</sup> Lähde: Eurostat (online-datakoodit [proj\\_23np](#) ja [demo\\_pjanbroad](#)), ks. myös asiaa koskeva Statistics Explained -artikkeli: [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> Ks. ikääntyneitä käsittelevä teemaraportti osoitteessa: [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> Lähde: Eurostat (online-datakoodi [cens\\_21urb01](#)). Ks. myös <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

Järjestelmän toiminta tehostuu jokaisen uuden ajoneuvon lisäämisen myötä, mutta koko EU:n laajuista kattavuutta ei ole vielä saavutettu, etenkin V2V-palvelujen osalta.

Automatisoitujen ajoneuvojen asteittainen käyttöönotto tuo mukanaan sekä mahdollisuuksia että haasteita. Vaikka automaation korkeamman tason on osoitettu vähentävän inhimillisten virheiden vaikutuksia, siirtymäkausi tuo mukanaan uusia ongelmia, mukaan lukien autonomisten ja ihmisen ajamien ajoneuvojen turvallisen vuorovaikutuksen hallinta sekaliikenteessä, ilman moottorin apua kulkevien tienkäyttäjien turvallisuuden varmistaminen ja vastuun määrittäminen, kun onnettomuudessa on osallisena automatisoitu ajoneuvo.

### **5.3. MUUTTUVAT LIIKKUMISMALLIT**

Uudet palvelut ja tienkäyttäjien muuttuva liikennekäyttäytyminen muuttavat liikennettä ja liikkumista. Mikroliikenteen ratkaisujen, kuten sähköpotkulautojen, sähköpyörien ja muiden henkilökohtaisten liikkumisvälineiden, yleistyminen on luonut uusia suojattomien tienkäyttäjien ryhmiä, jotka joutuvat usein jakamaan kaupunkien niukan katutilan jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kanssa.

Kyyti- ja yhteiskäyttöpalvelut ovat muuttaneet liikkumistottumuksia, mikä on mahdollisesti lisännyt ajokilometrejä kaupungeissa, etenkin ruuhka-aikoina.

Keikkatalous on lisännyt moottoripyörillä ja polkupyörillä suoritettavia kuljetuspalveluja, joissa työntekijät joutuvat toimimaan aikapaineessa ja taloudellisissa puitteissa, jotka usein lisäävät riskialtista käyttäytymistä.<sup>51</sup> Liikenneturvallisuusriskejä ovat lisänneet myös jakelukuljettajien käyttämät ajoneuvotyyppit, kuten laittomasti maahantuodut sähköpotkulaudat tai laittomat mopot, jotka ylittävät sovelletut nopeusrajoitukset.

### **5.4. VAIKUTUKSET ILMASTONMUUTOKSEEN**

Ilmastonmuutos on noussut merkittäväksi liikenneturvallisuuteen vaikuttavaksi tekijäksi, jota edelleen kuitenkin aliarvioidaan. Yleistyvät ja voimistuvat äärisäämiöt luovat vaarallisia ajo-olosuhteita. Helleaallot voivat heikentää tienpintoja ja vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn, kun taas myrskyjen, tulvien ja pakkasten lisääntyminen luo vaarallisia olosuhteita, jotka edellyttävät mukautuvaa infrastruktuuria ja hätäapuvalmiuksia.

Lämpötilan nousu vaikuttaa myös ajoneuvojen, etenkin sähköajoneuvojen, suorituskykyyn ja voi lisätä rengasrikon riskiä. Kaupunkisaareilmiö pahentaa näitä uhkia kaupungeissa, joissa tienpintojen lämpötila voi olla huomattavasti ilman lämpötilaa korkeampi.

### **5.5. KYBERTURVALLISUUS JA DATAN KÄYTTÖ**

Ajoneuvojen välisten yhteyksien lisääntyminen on johtanut uusiin haavoittuvuuksiin, joita ei juurikaan tunnettu, kun vuosia 2021–2030 koskevat EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan puitteet alun perin laadittiin. Verkkoon liitettyihin ja

---

<sup>51</sup> Ks. ”The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers”, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

automatisoituihin ajoneuvoihin kohdistuvat kyberturvallisuushat saattavat aiheuttaa onnettomuuksia, estää turvallisuusjärjestelmien toiminnan ja vaarantaa yksityisyyden. Nämä seikat otetaan huomioon myös kyberturvallisuussäädöksessä<sup>52</sup>.

Datankeruu on yleistynyt huomattavasti viimeisten viiden vuoden aikana, mutta massadatan potentiaalia ei ole vielä hyödynnetty hyödyllisen liikenneturvallisuustiedon tuottamiseksi. Ajoneuvojen valmistajien hallussa olevia ajoneuvossa olevia tietoja, vakuutusenantajien hallussa olevia vaaratilannetietoja tai sairaaloiden ja sairaankuljetuspalvelujen hallussa olevia terveystapahtumatietoja jaetaan harvoin liikenneturvallisuuden tarkoituksiin. Esimerkiksi ajoneuvojen sähköisten tallentimien data on käytettävissä vain tiettyihin tutkimustarkoituksiin, kuten yksittäistä onnettomuutta välittömästi edeltäneiden tapahtumien selvittämiseen, mutta tällaista dataa ei ole saatavilla eritellyssä muodossa päätöksenteon tueksi.

## 6. LIIKENNETURVALLISUUDEN LAIMINLYÖNNIN TALOUDELLISET SEURAUKSET

Liikenneonnettomuuksista aiheutuu valtavaa sosiaalista, taloudellista ja terveydellistä rasitusta EU:n taloudelle. Kuolemantapausten ja vakavien ja lievien loukkaantumisten ulkoiset sosioekonomiset kustannukset ovat arviolta kaksi prosenttia EU-maiden BKT:stä.<sup>53</sup> Nämä kustannukset ovat pysyneet jatkuvasti korkeina huolimatta edistymisestä onnettomuuksien määrän ja vakavuuden vähentämisessä. Tieliikennekuolemien puolittaminen vuoteen 2030 mennessä (vuoteen 2019 verrattuna) estäisi arviolta 11 000 kuolemantapausta ja noin 100 000 vakavaa loukkaantumista unionin teillä vuosittain.

Taloudellisista vaikutuksista välittömimpiä ja näkyvimpiä ovat **terveydenhuollon ja kuntoutuksen kustannukset**. Onnettomuuksien uhrien ensihoidon, sairaalahoidon, kuntoutuksen ja pitkäaikaishoidon kustannukset rasittavat jäsenvaltioiden terveydenhuollon budjetteja.<sup>54</sup> Lisäksi vakavien loukkaantumisten määrä laskee hitaammin kuin kuolemantapausten määrä. Taloudellista taakkaa lisäävät myös onnettomuuksien uhrien, heidän perheidensä ja todistajien **psykologisten vaikutusten** käsittelystä aiheutuvat kustannukset.<sup>55</sup>

Toinen merkittävä onnettomuuksien seuraus on **tuottavuuden ja taloudellisen tuotannon menetys**. Jokainen liikennekuolema voi merkitä vuosikymmeniä menetettyä perhe- ja työelämää, kun taas vakavat loukkaantumiset johtavat usein pysyvään työkyvyttömyyteen tai työkyvyn heikkenemiseen. Tuottavuuden menetys johtuu työurien lyhentymisestä ja henkilöresurssien korvaamisesta aiheutuvista kustannuksista, mutta myös siitä, että onnettomuuden uhrin ei voi tehdä palkatonta työtä, kuten kotitöitä tai vapaaehtoistyötä.

<sup>52</sup> [Asetus – 2024/2847 – FI – EUR-Lex](#).

<sup>53</sup> Euroopan komissio, ”Handbook on the external costs of transport”, 2019 (uusi versio on tekeillä).

<sup>54</sup> Ks. [EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan puitteiden 2021–2030 väliarviointia tukeva tutkimus ”Study to Support Assessment of the EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 At the Mid-Point”](#). <https://op.europa.eu/en/>

<sup>55</sup> Esimerkiksi Horisontti Eurooppa - puiteohjelmasta rahoitetussa IMPROVA-hankkeessa tehtiin systemaattinen katsaus yli 1 400 tutkimukseen, joissa tarkasteltiin liikenneonnettomuuksien psykologisia vaikutuksia. Katsauksessa havaittiin useita pitkäaikaisia seurauksia, kuten stressiin liittyviä häiriöitä (esim. traumaperäinen stressihäiriö tai sopeutumishäiriö), ahdistuneisuushäiriöitä ja fobioita, affektiivisiä häiriöitä / mielialahäiriöitä (esim. masennus) ja muita toimintakyvyn häiriöitä.

**Infrastruktuuri- ja hätäapukustannukset** käsittävät hätäpalvelujen käytön, liikenteenohjauksen onnettomuuspaikan raivauksen aikana, omaisuusvahingot sekä ajoneuvojen korjaus- tai vaihtokustannukset. Nämä välittömät kustannukset kasvavat, kun ajoneuvoista ja tieinfrastruktuurista tulee teknisesti kehittyneempiä ja siten kalliimpia korjata tai korvata.

**Hallinnollisia kustannuksia** aiheuttaa poliisin, palokunnan ja muiden (ei-lääkinnällisten) hätäpalvelujen lähettämisestä onnettomuuspaikalle. Myös oikeudenkäytöstä aiheutuu kustannuksia, kuten juridisia kuluja, syytteenpanoon liittyviä kuluja sekä oikeudenkäynti- ja vakuutuskuluja.

Välittömien kustannusten lisäksi liikenneonnettomuuksilla on merkittäviä välillisiä taloudellisia vaikutuksia, kuten onnettomuuksien aiheuttamista **liikenneuuhkista** johtuva ajanmenetys ja lisääntynyt polttoaineenkulutus.

## 7. INVESTOINTITARPEET

Jotta liikenneonnettomuuksien ehkäisemisestä saataisiin taloudellisia hyötyjä, tarvitaan merkittäviä mutta kustannustehokkaita investointeja. Infrastruktuurin parantaminen, valvonnan tehostaminen, ajoneuvojen turvallisuusteknologiat ja valistusohjelmat edellyttävät koordinoitua rahoitusta kaikilla hallinnon tasoilla.

Tutkimusten mukaan näiden investointien taloudellinen tuotto ylittää kuitenkin huomattavasti kustannukset, joten liikenneturvallisuuden parantaminen on yksi kustannustehokkaimmista julkishallinnon toimenpiteistä<sup>56</sup>. Taloudelliset perusteet liikenneturvallisuuden parantamisen nopeuttamiselle ovat vakuuttavat, koska toimimatta jättämisen kustannukset olisivat huomattavasti suuremmat kuin tehokkaiden toimien edellyttämät investoinnit.

Tilintarkastustuomioistuin totesi vuoden 2024 erityiskertomuksessaan, että liikenneturvallisuutta ei ole aina käytetty keskeisenä valintaperusteena EU:n yhteisrahoittamissa infrastruktuurihankkeissa: valintaperusteita ei ole useinkaan kohdennettu niihin tieosuuksiin, joilla tapahtuu paljon onnettomuuksia. Tilintarkastustuomioistuin suositteli priorisoinnin selkeyttämistä, jotta tulevissa rahoitustoimissa keskityttäisiin toimenpiteisiin, joilla on suurin todennäköisyys vähentää kuolemantapauksia ja vakavia loukkaantumisia.

Uusiin ja uudistettaviin tieinfrastruktuureihin tehtävien investointien lisäksi rahoitusta on varattava myös tieinfrastruktuurin ylläpitoon. Sen lisäksi, että EU:n teillä liikkuvien ajoneuvojen määrä on kasvanut (vuodesta 2019 lähtien henkilöautojen määrä on lisääntynyt lähes 5 miljoonalla ja kuorma-autojen määrä yli 270 000:lla<sup>57</sup>), myös ilmastonmuutoksen vaikutukset näkyvät tulipalojen, myrskyjen ja tulvien yleistymisenä

---

<sup>56</sup> Alankomaissa hiljattain tehdyssä tutkimuksessa (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) arvioitiin, että kansallisten tieinfrastruktuuri-investointien kustannus-hyötysuhde on 1:7–1:2,5. Tätä aiemmin julkaistussa CEDR:n (Conference of European Directors of Roads) raportissa esitetään yhteenveto erilaisten liikenneturvallisuustoimenpiteiden kustannus-hyötysuhteista: [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/>.

ja voimistumisena, mikä vaikuttaa teiden kuntoon ja turvallisuuteen. Lisäksi on otettava huomioon kasvava tarve tukea sotilaallista liikkuvuutta ja kaksikäyttötarpeita koko EU:ssa, mikä edellyttää tiettyjen tieinfrastruktuurin osien (kuten teiden, siltojen ja tunnelien) parantamista rakenteellisen kestävyuden ja toimintavarmuuden varmistamiseksi. Parannukset olisi suunniteltava siten, että vältetään uusien pullonkaulojen syntyminen ja säilytetään toimintavarmuus tilanteissa, joissa kuormitus ja rasitus lisääntyy (raskaiden ajoneuvojen liikenteen lisääntyminen, vaaratilanteisiin liittyvä uudelleenreititys jne.).

Tieliikenteen riskitekijät ja haasteet edellyttävät jatkuvaa tarvetta panostaa havaitsemis- ja valvontavalmiuksiin, jotta voidaan puuttua ylinopeuteen, alkoholin tai huumeiden vaikutuksen alaisena ajamiseen, huomion herpaantumiseen, punaisen valon noudattamatta jättämiseen ja turvavyön käytön laiminlyöntiin. Näillä investoinneilla on varmistettava, että poliisilla on riittävät henkilö- ja muut resurssit tienvarsitarkastusten suorittamiseen, sekä tuettava automatisoituja kamerapohjaisia havaitsemis- ja valvontajärjestelmiä.

Valvonnan ohella olisi rahoitettava tehokkaita liikenneturvallisuutta edistäviä tiedotus- ja valistuskampanjoita. Tällaiset kampanjat tulisi räätälöidä eri kohderyhmille (lapset, nuoret, ajoharjoittelijat ja uudet kuljettajat, kokeneemmat kuljettajat ja muut tienkäyttäjät, kuten pyöräilijät ja henkilökohtaisten liikkumisvälineiden käyttäjät) sekä eri riskiryhmille, kuten nuorille miehille, ikääntyneille ja moottoripyöräilijöille. Kampanjat on suositeltavaa toteuttaa kansallisella tai alueellisella tasolla, mutta jäsenvaltioiden viranomaiset ovat myös pyytäneet EU:ta tukemaan kampanjoiden valmistelua ja toteutusta<sup>58</sup> sekä parhaiden käytäntöjen vaihtoa<sup>59</sup>.

## **8. TULEVAT TOIMET**

Tämä välikertomus osoittaa, että useilla aloilla tarvitaan nopeutettuja ja kohdennettuja toimia. Komissio on määrittänyt joukon prioriteetteja kullekin asiaankuuluvalla hallinnon tasolla (EU ja kansallinen taso), joiden alalla se aikoo jatkaa nykyisiä toimia tai käynnistää uusia toimia, mikä edellyttää välitöntä huomiota, jatkuvaa sitoutumista ja kohdennettua rahoitusta kaikilta sidosryhmiltä.

### **8.1. INFRASTRUKTUURIN TURVALLISUUDEN PARANTAMISEN NOPEUTTAMINEN JA ÄLYKKÄIDEN LIIKENNEJÄRJESTELMIEN KÄYTTÖNOTTO**

Jatkuva tarve vähentää tieliikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia edellyttää investointien suuntaamista ensisijaisesti tieinfrastruktuurin parantamiseen.

Komissio laatii parhaillaan tieinfrastruktuurista vastaaville viranomaisille ohjeita niin sanottujen myötäävien tienvarsien ja käyttäjää ohjaavien teiden suunnittelusta sekä tieinfrastruktuurin laatuvaatimuksista suojattomien tienkäyttäjien kannalta. Nämä ohjeet julkaistaan vuonna 2026.

---

<sup>58</sup> EU on esimerkiksi yhteisrahoittanut Erasmus+ - ohjelman kautta koululaisille suunnattua liikenneturvallisuushanketta (Knights for Road Safety).

<sup>59</sup> Liikenneturvallisuutta koskevia valistuskampanjoita esitellään vuosittain järjestettävässä EU Excellence in Road Safety Awards - kilpailussa.

Vuonna 2024 tehdyssä TEN-T-asetuksen<sup>60</sup> päivityksessä asetukseen sisällytettiin uusia turvallisuusvaatimuksia Euroopan laajuiselle verkolle. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmissa on nyt käsiteltävä myös liikenneturvallisuuden liittyviä kysymyksiä, ja jäsenvaltioiden on kerättävä turvallisuutta koskevia tietoja kustakin kaupunkisolmukohdasta. Infrastruktuurin suunnittelun on vastattava toiminnallisia tarpeita, myös turvallisuuden osalta.

Komissio sitoutuu

- tukemaan edelleen jäsenvaltioita tämän kertomuksen oheisasiakirjana olevissa liikenneturvallisuutta koskevissa maaportteissa yksilöityjen ongelmien ratkaisemisessa, myös silloin, kun jäsenvaltiot määrittävät itse tällaisen tuen rahoituskaudelle 2028–2034 laadittavissa investointeja ja uudistuksia tukevissa kansallista ja alueellista kumppanuutta koskevissa suunnitelmissaan
- asettamaan EU:n tieinfrastruktuuri-investointien edellytykseksi liikenneturvallisuustekijöiden huomioimisen tieosuuksilla, joilla on mahdollista parantaa merkittävästi turvallisuutta<sup>61</sup> ja joilla kohdennetuilla toimilla voidaan saavuttaa suurin parannus<sup>62</sup>, myös suojattomien tienkäyttäjien kannalta
- auttamaan jäsenvaltioita noudattamaan tieinvestoinneissaan vuonna 2026 julkaistavia ohjeita myötäävien tienvarsien ja käyttäjää ohjaavien teiden suunnittelusta sekä tieinfrastruktuurin laatuvaatimuksista suojattomien tienkäyttäjien kannalta
- auttamaan jäsenvaltioita sisällyttämään liikenneturvallisuutta, häiriönsietokykyä ja liikennöitävyyttä koskevia vaatimuksia teiden kunnossapito- ja parannushankkeisiin, jotka toteutetaan sotilaallisen liikkuvuuden tai kaksikäytön helpottamiseksi, erityisesti hankkeisiin, joilla poistetaan pullonkauloja, kuten siltoja ja tunneleita, myös suunnittelua koskevien ohjeiden avulla; tältä osin olisi harkittava TTH-direktiivissä säädettyjen liikenneturvallisuusmenettelyjen soveltamista myös tieosuuksiin, jotka eivät kuulu direktiivin soveltamisalaan mutta jotka ovat sotilaallisen liikkuvuuden kannalta olennaisia
- tukemaan pyrkimyksiä laajentaa liikenneturvallisuuden liittyvien yleisten vähimmäisliikennetietojen ilmaista tarjoamista käyttäjille, mukaan lukien mahdollisesti lisäämällä uusia tapahtumatyyppejä, kuten ”jonon pää” tai ”lähestyvä hätäajoneuvo”, tai laajentamalla maantieteellistä kattavuutta; tätä varten on suunniteltu nykyisten teknisten eritelmien<sup>63</sup> tarkistamista älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevan direktiivin<sup>64</sup> nojalla

---

<sup>60</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2024/1679, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2024, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta.

<sup>61</sup> Perustuu TTH-direktiivin 5 ja 6 a artiklaan sekä 6 d artiklaan, jossa säädetään TEN-T-tieverkon kattamien teiden riskiluokitusta kuvaavasta eurooppalaisesta kartasta, joka kattaa kaikki moottoritiet, kaikki päätietyt, jotka yhdistävät suuria kaupunkeja tai alueita, sekä kaikki EU:n rahoituksella ylläpidetyt kaupunkien väliset tietyt.

<sup>62</sup> Etusijalle olisi asetettava kaikkein ongelmallisimmat tieosuudet, jotka on yksilöity asiaa koskevassa [käsikirjassa](#) (”Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook”, Euroopan komissio, 2023) tai TTH-direktiivin 5 artiklan mukaisten kansallisten menetelmien mukaisesti.

<sup>63</sup> Komission delegoitu asetukset (EU) N:o 886/2013, annettu 15 päivänä toukokuuta 2013, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä datan ja menettelyjen osalta, joiden

- jatkamaan jäsenvaltioiden tukemista parannettujen liikenteenhallintaratkaisujen ja älykkäiden valvontaratkaisujen käyttöönnotossa<sup>65</sup>
- pohtimaan, miten voidaan parhaiten edistää yhteistoiminnallisten älyliikennejärjestelmien (C-ITS) käyttöönottoa muun muassa teknisten eritelmien avulla
- antamaan jäsenvaltioille ohjeet eCall-palvelun jatkuvuudesta 2G/3G eCall -laitteilla varustetuissa ajoneuvoissa, myös mahdollisista kansallisen tason sääntelyvälineistä, joilla varmistetaan vähintään yhden piirikytkentäisen verkon ylläpito vuoteen 2030 asti.

## 8.2. VALVONNAN JA EHKÄISEVIEN TOIMIEN TEHOSTAMINEN

Keskeinen tekijä liikenneturvallisuuksien tehokkuuden kannalta on johdonmukainen ja näkyvä valvonta.

Komissio aikoo

- jatkaa jäsenvaltioiden tukemista vahvojen valvontastrategioiden kehittämisessä jatkuviin haasteisiin, kuten ylinopeuteen, rattijuopumukseen ja huomion herpaantumiseen, puuttumiseksi jakamalla parhaita käytäntöjä erilaisten aloitteiden ja ryhmien kautta, mukaan lukien liikenneturvallisuuksia käsittelevä korkean tason työryhmä, EU Road Safety Exchange - ohjelma, Euroopan tieliikenneturvallisuuden peruskirja ja CARE-asiantuntijaryhmä. Tähän sisältyy automatisoitujen valvontatekniikoiden käyttö ja näyttöön perustuvan tutkimustiedon tarjoaminen onnistuneista toimintamalleista
- jatkaa edelleen toimia, jotka mahdollistavat tehokkaan yhteistyön ajokorteista ja ajoneuvojen rekisteröinnistä vastaavien viranomaisten välillä, mukaan lukien tietoteknisten välineiden, kuten MoveHubin, käyttö
- tehostaa keskinäistä avunantoa liikenneturvallisuusrikkomuksiin liittyvissä täytäntöönpanotoimissa tarkemmin määriteltyjen menettelyjen avulla ja tarjoamalla asiaan liittyvää taloudellista tukea
- antaa jäsenvaltioille nopeudenhallintaa koskevat ohjeet.

## 8.3. AJONEUVOJEN TURVALLISUUSTEKNOLOGIAN KEHITTÄMINEN

Ottaen huomioon vuosikymmenten ajalta kertyneen ajoneuvojen turvallisuutta koskevan sääntelyn ja säädöksistä tuoreimman, ajoneuvojen yleisestä turvallisuudesta annetun asetuksen<sup>66</sup>, komissio aikoo

---

avulla mahdollisuuksien mukaan tarjotaan liikenneturvallisuuteen liittyviä yleisiä vähimmäisliikennetietoja ilmaiseksi käyttäjille.

<sup>64</sup> [Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi \(EU\) 2023/2661, annettu 22 päivänä marraskuuta 2023, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun direktiivin 2010/40/EU muuttamisesta.](#)

<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> Asetus (EU) 2019/2144.

- nopeuttaa kehittyneiden turvajärjestelmien käyttöönottoa ja tukea siirtymistä verkkoon liitettyihin ja automatisoituihin ajoneuvoihin
- toteuttaa ajoneuvojen yleisestä turvallisuudesta annetun asetuksen turvallisuustoimenpiteiden arvioinnin vuonna 2027.

Lisäksi komissio helpottaa rajat ylittävien testialustojen luomista, mikä mahdollistaa autonomisten ajoneuvojen laajamittaisen testauksen ennen käyttöönottoa sekä henkilöettä tavaraliikenteessä yhden, rajat ylittävän lupajärjestelmän puitteissa. Näiden testialustojen avulla pyritään edistämään autonomisten ajoneuvojen markkinavalmiutta ja kaupallistamista sekä tunnistamaan ominaisuudet, joita voi olla tarpeen hienosäätää turvallisuussyistä. Aloite antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden edistää verkottuneen infrastruktuurin (mukaan lukien yhteistoiminnalliset älyliikennejärjestelmät (C-ITS)) käyttöönottoa, jotta dataa voidaan jakaa nopeammin ajoneuvojen ja infrastruktuurien välillä, mikä parantaa liikenneturvallisuutta entisestään.

#### 8.4. UUDET LIKKUMISMUODOT

Ottaen huomioon tutkimuksen<sup>67</sup>, jossa tarkasteltiin henkilökohtaisten liikkumisvälineiden sääntelyyn liittyviä haasteita ja mahdollisuuksia, komissio sitoutuu

- laatimaan päätelmät henkilökohtaisten liikkumisvälineiden teknisten eritelmien yhdenmukaistamisen mahdollisista hyödyistä<sup>68</sup>
- laatimaan jäsenvaltioille ja alue- ja paikallisviranomaisille ohjeet siitä, mihin seikkoihin tulisi kiinnittää huomiota, jotta voidaan varmistaa henkilökohtaisten liikkumisvälineiden käyttäjien ja muiden tienkäyttäjien turvallisuus. Tarkoituksena on laajentaa ohjeita, jotka esitettiin mikroliikenteen välineiden turvallisesta käytöstä vuonna 2021 annetussa kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun aihekohtaisessa oppaassa<sup>69</sup>.

#### 8.5. TUTKIMUS- JA INNOVINTIALOITTEET

Nykyisessä Horisontti Eurooppa - puiteohjelmassa (2021–2027) asetetaan liikenneturvallisuusalan tutkimus ja innovointi edelleen etusijalle keskittyen erityisesti uusien haasteiden ymmärtämiseen ja niiden ratkaisemiseen. Ensisijaisia tutkimusalueita ovat liikenneturvallisuus ja teiden kunto maaseudulla, suojattomien tienkäyttäjien, kuten jalankulkijoiden, pyöräilijöiden ja mikroliikennevälineiden käyttäjien, turvallisuus sekä tekoälyn ja massadatan käyttö liikenneonnettomuuksien ennakoinnissa ja ehkäisemisessä.

Komissio tukee myös ajoneuvojen turvallisuusteknologioiden innovaatioita, mukaan lukien ajoneuvojärjestelmien käyttöliittymät. Se jatkaa autovalmistajien,

<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)”, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

<sup>68</sup> Kuten liikenneministerit pyysivät liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston kokouksessa joulukuussa 2025.

<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).

teknologiayritysten ja tutkimuslaitosten välisen yhteistyön edistämistä verkottunutta, yhteentoimivaa ja automatisoitua liikkuvuutta koskevan kumppanuuden (CCAM) kautta.

## 8.6. VALISTUS JA TIEDOTUS

Komissio jatkaa parhaiden käytäntöjen vaihtoa liikenneturvallisuuteen liittyvän valistuksen ja tiedotuksen alalla erityisesti Euroopan tieliikenneturvallisuuden peruskirjan<sup>70</sup>, EU Road Safety Exchange - ohjelman ja joka toinen vuosi pidettävien konferenssien kautta.

Komissio pyrkii sisällyttämään liikenneturvallisuutta koskevia valistus- ja tiedostustoimia myös muihin EU:n rahoitus- ja tiedotusohjelmiin, myös Erasmus+ - ohjelmaan ja toimiin, jotka jäsenvaltiot yksilöivät rahoituskaudelle 2028–2034 laadittavissa investointeja ja uudistuksia tukevissa kansallista ja alueellista kumppanuutta koskevissa suunnitelmissaan erityisesti kaupunkien ja maaseudun liikenteen osalta.

## 8.7. YKSITYISEN SEKTORIN JA TYÖNANTAJIEN ROOLI LIIKENNETURVALLISUUDESSA

Komissio kehottaa sekä yksityisen että julkisen sektorin työnantajia hyväksymään toimintaperiaatteet, joissa asetetaan etusijalle liiketoiminnan turvallisuus. Nämä toimintaperiaatteet voitaisiin laatia ottamalla huomioon akateemisen asiantuntijaryhmän suositukset<sup>71</sup>, jotka esiteltiin Marokon Marrakechissa huhtikuussa 2025 pidetyssä tieliikenteen turvallisuutta käsitelleessä neljännessä ministeritason maailmankonferenssissa.

Suositukset koskivat muun muassa sen varmistamista, että liikenneturvallisuus otetaan huomioon työturvallisuusmääräyksissä ja - käytännöissä ja että viranomaiset ja organisaatiot näyttävät esimerkkiä. Tämä voitaisiin saavuttaa ottamalla käyttöön organisaatorajat ylittävä turvallisuuskulttuuri ja soveltamalla turvallisuudenhallintajärjestelmiä (esim. ISO 45001 tai ISO 39001).

Kansalaisjärjestöt, mukaan lukien liikenneturvallisuutta edistävät ryhmät, uhrien tukijärjestöt ja ammattijärjestöt, ovat keskeisessä asemassa yleisölle tiedottamisessa, toimintapolitiikan kehittämisen tukemisessa ja palvelujen tuottamisessa onnettomuuksien uhreille ja heidän perheilleen.

Komissio jatkaa edelleen toimiaan edistääkseen yksityisen ja kolmannen sektorin osallistumista liikenneturvallisuuden parantamiseen muun muassa joka toinen vuosi järjestettävien konferenssien, Euroopan tieliikenneturvallisuuden peruskirjan ja vuosittain jaettavien EU Excellence in Road Safety Awards -palkintojen<sup>72</sup> avulla.

<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”, Ruotsin liikennevirasto, 2025.

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

## 8.8. SEURANTA JA VASTUUVELVOLLISUUS

Komissio tarjoaa edelleen liikenneturvallisuusalan ammattilaisille seuranta- ja vastuuvollisuusmekanismeja edistääkseen vuoden 2030 tavoitteiden saavuttamista ja lopulta nollavision saavuttamista vuoteen 2050 mennessä. Tämä toteutetaan seuraavin keinoin:

- CARE-tietokanta ja erityinen asiantuntijaryhmä keräävät dataa tieliikennekuolemista ja vammoista standardoitujen raportointivälineiden avulla sekä tekevät yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa vakavista vammoista kerätyn datan laadun parantamiseksi ja datan erittelemiseksi tiettyjen ajoneuvotyyppien mukaan.
- Euroopan tieliikenneturvallisuuden seurantakeskus<sup>73</sup> julkaisee luotettavaa ja vertailukelpoisia tietoja liikenneonnettomuuksista sekä perusteellisia analyyseja ja tietoa liikenneturvallisuuteen liittyvistä suuntauksista, käytännöistä ja politiikoista EU:ssa.

## 8.9. HALLINNOLLISTEN KYSYMYSTEN KÄSITTELY

Jäsenvaltioiden välisen parhaiden käytäntöjen vaihdon jatkamisen ja liikenneturvallisuutta käsittelevän korkean tason työryhmän esille ottamien kysymysten seurannan, jota komissio avustaa, odotetaan johtavan uusiin parannuksiin.

Uusiin haasteisiin voidaan vastata tyyppihyväksynnän, kansallisten toimenpiteiden tai EU:n lainsäädännön avulla. Infrastruktuurin parantaminen riippuu pääasiassa kansallisesta rahoituksesta, ja liikenneturvallisuus kilpailee määrärahoista muiden kansallisten poliittisten painopisteiden kanssa. Valistus ja valvonta ovat edelleen kansallisten viranomaisten vastuulla, ja ne riippuvat resurssien kohdentamisesta ja poliittisesta tahdosta. EU:n toimivaltaan kuuluvissa liikenneturvallisuustoimissa tulee tapahtumaan muutoksia äskettäisen EU:n liikenneturvallisuutta koskevan lainsäädäntöpaketin<sup>74</sup> voimaantulon myötä ja liikennekelpoisuutta koskevien ehdotusten tuloksista riippuen. Kaiken kaikkiaan edistymisen odotetaan olevan vakaata mutta asteittaista ja riippuvan pitkälti poliittisesta tahdosta.

Samaan aikaan EU:n liikenneturvallisuusalan sidosryhmien ekosysteemi ei ole vielä riittävän valmis, jotta ajoneuvojen automaatioteknologian kehityksen merkittävä potentiaali liikenneturvallisuuden alalla voitaisiin hyödyntää. Vaikka Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelmassa<sup>75</sup> tätä osa-aluetta pidetään keskeisenä EU:n tulevan kilpailukykyohjelman kannalta, testausta pidemmälle menevää institutionaalista

---

<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> Paketti käsitti seuraavat kolme direktiiviä: [Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi \(EU\) 2025/2205, annettu 22 päivänä lokakuuta 2025, ajokorteista](#), [Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi \(EU\) 2025/2206, annettu 22 päivänä lokakuuta 2025, direktiivin \(EU\) 2025/2205 muuttamisesta tiettyjen ajokieltojen osalta](#) ja [Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi \(EU\) 2024/3237, annettu 19 päivänä joulukuuta 2024, liikenneturvallisuuteen liittyviä liikenneerikkomuksia koskevan rajat ylittävän tietojenvaihdon helpottamisesta annetun direktiivin \(EU\) 2015/413 muuttamisesta](#).

<sup>75</sup> Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, *Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelma* (COM(2025) 95 final, 5. maaliskuuta 2025), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

kehystä ei ole vielä luotu. Tällaisia rakenteita voisi kuitenkin olla mahdollista rahoittaa pitkälti käyttäjämaksuilla.

Hallinnollisia kysymyksiä pohdittaessa on otettava huomioon strategisten rajat ylittävien käytävien ja solmukohtien tarpeet, myös niiden, jotka palvelevat kaksikäyttötoimintaa. Tähän sisältyy liikenneturvallisuuteen, TEN-T-verkon toteuttamiseen, kyberturvallisuuteen ja häiriönsietokykyyn liittyvien näkökohtien johdonmukaisuuden varmistaminen.

Komissio sitoutuu

- laajentamaan valmiuksien kehittämishankkeita ja liikenneturvallisuutta koskevien hyvien käytäntöjen vaihtoa viranomaisten välillä kaikilla hallinnon tasoilla
- antamaan jäsenmäärästä palautetta jäsenvaltioiden liikenneturvallisuutta käsittelevässä korkean tason ryhmässä esiin tuomista yhteisistä kysymyksistä
- pohtimaan tarvetta muuttaa EU:n hallintorakenteita verkkoon liitettyjen ja automatisoitujen ajoneuvojen turvallisen käyttöönoton osalta.

Komissio kehottaa jäsenvaltioita

- varmistamaan, että niillä on käytössään toimivat liikenneturvallisuuden hallinta- ja koordinoitirakenteet ja -elimet
- osoittamaan riittävästi rahoitusta turvallisuusohjelmiin
- seuraamaan edistymistä ja raportoimaan siitä säännöllisesti.

Komissio kehottaa paikallis- ja alueviranomaisia

- ottamaan käyttöön kattavat liikenneturvallisuutta koskevat toimintamallit, joissa turvallisuus sisällytetään myös maankäytön ja liikenteen suunnitteluun
- panemaan täytäntöön nopeudenhallintastrategioita
- tarjoamaan asianmukaisen infrastruktuurin suojattomille tienkäyttäjille
- kehittämään hätäapuvalmiuksiaan.

## 9. PÄÄTELMÄT

Tämä vuosia 2021–2030 koskevien EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan puitteiden täytäntöönpanon arviointi paljasti karun totuuden: vaikka edistystä on tapahtunut, parannukset etenevät monissa jäsenvaltioissa liian hitaasti EU:n vuoteen 2030 ulottuvien tavoitteiden saavuttamiseksi. Arvioinnissa nousi kuitenkin esiin myös joitakin myönteisiä seikkoja: joitakin tehokkaita toimenpiteitä voitaisiin toisintaa tai laajentaa, ja käyttöön on otettu joitakin lupaavia teknologioita ja menetelmiä, joilla voidaan parantaa liikenneturvallisuutta. Vaikutusten saaminen joistakin toimista ja investoinneista vie myös aikaa, eivätkä ne näy välittömästi liikenneturvallisuustiedoissa. On tärkeää, että komissio ja jäsenvaltiot jatkavat toimia niin lyhyen kuin pitkän aikavälin myönteisten vaikutusten aikaansaamiseksi.

Tässä kertomuksessa esitetyt tulokset osoittavat, mitä on mahdollista saavuttaa, kun toimijat kaikilla tasoilla yksittäisistä henkilöistä EU:n hallintorakenteisiin edistävät Safe System -toimintatapaa vastuualueillaan. Kuitenkin kun otetaan huomioon liikenteen kasvun lisääntyminen sekä uudet yhteiskunnalliset ja teknologiset suuntaukset,

edistyminen nollavision saavuttamisessa on hidastunut, mikä herättää kysymyksen siitä, onko nykyinen liikenneturvallisuuden työkalupakki riittävä tulevaisuuden tarpeisiin.

Analyysin perusteella liikenneturvallisuuteen liittyvät haasteet ovat muuttumassa monimutkaisemmiksi väestörakenteen ja teknologisen muutoksen, ilmastonmuutoksen ja muuttuvien liikkumistottumusten vaikutuksesta, jota ei täysin osattu ennakoida, kun vuosia 2021–2030 koskevat EU:n liikenneturvallisuuspolitiikan puitteet laadittiin.

Kertomus kuitenkin osoitti myös merkittäviä mahdollisuuksia saada aikaan edistystä. Ajoneuvojen turvallisuustekniikan kehitys, kasvava ymmärrys turvallisuuteen tehtävien investointien taloudellisista hyödyistä ja kestävä liikunnan poliittisen painoarvon lisääntyminen luovat suotuisat olosuhteet toimien nopeuttamiselle.

Keskeisenä tavoitteena on hyödyntää nämä mahdollisuudet koordinoituilla, kestäväillä ja asianmukaisesti resursoituilla toimilla kaikkialla EU:ssa ja jäsenvaltioissa ja kaikilla hallinnon ja yhteiskunnan tasoilla. Liikenneturvallisuuteen tehtävien investoin tuottavat huomattavia tuottoja paitsi vältettyjen kustannusten myös elämänlaadun ja taloudellisen tuottavuuden paranemisen muodossa. Toimenpiteiden toteuttaminen on perusteltua sekä sosiaalisesta että taloudellisesta näkökulmasta.

Menestys riippuu uudistetusta poliittisesta sitoutumisesta, riittävästä rahoituksesta, sidosryhmien välisen yhteistyön lisäämisestä ja halukkuudesta ottaa käyttöön innovatiivisia toimintamalleja jatkuvien haasteiden ratkaisemiseksi. Komissio on valmis tukemaan jäsenvaltioita ja sidosryhmiä tässä kriittisessä pyrkimyksessä tietoisena siitä, että nollavision saavuttaminen edellyttää yhteisiä toimia ja jaettua vastuuta.

Mahdollisuus pelastaa ihmishenkiä, ehkäistä loukkaantumisia ja saavuttaa taloudellista hyötyä oikeuttaa EU:n liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi tarvittavien toimien jatkamisen.

Komissio kehottaa jäsenvaltioita ja kaikkia sidosryhmiä tarttumaan haasteeseen luoda tulevaisuus, jossa EU onnistuu vähentämään tieliikenteen kuolonuhrien määrän mahdollisimman lähelle nollaa ja jossa liikkuminen on kestävä ja turvallista. Ilman uudistettua sitoutumista ja uusia investointeja ja toimia kaikissa jäsenvaltioissa ja EU:n tasolla tavoite pelastaa ihmishenkiä unionin tieliikenteessä jää pelkäksi pyrkimykseksi.