



Brüssel, 17.5.2018
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
millega muudetakse direktiivi 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse
korraldamise kohta**

{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Liiklusohutus on ELis viimastel aastakümnetel tänu ELi, liikmesriikide, piirkondlikul ja kohalikul tasandil võetud meetmetele oluliselt paranenud. Ajavahemikul 2001–2010 vähenes liiklussurmade arv ELis 43 % ning aastatel 2010–2016 veel 19 %. 2016. aastal kaotas ELi teedel elu 25 620 inimest, mis on 510 inimese võrra vähem kui 2015. aastal ja ligi 5 900 võrra vähem kui 2010. aastal.

Kuigi mõned liikmesriigid teevad igal aastal jätkuvalt märkimisväärsed edusamme, on liiklussurmade arvu vähenemine ELis viimastel aastatel seiskunud. Liiklusohutuse sidusrühmad on reageerinud asjaomasele aeglustumisele, kinnitades taas oma pühendumist eesmärgile, mida väljendasid ELi transpordiministrid 2017. aasta märtsi liiklusohutust käsitlevas Valletta deklaratsioonis¹.

Selle poliitilise tõuke taustal teeb komisjon lisaks asjaomasele algatusele samaaegselt ettepaneku liiklusohutuse raamistiku väljatöötamiseks aastateks 2020–2030, mis oleks paremini kohandatud teadaolevatele probleemidele ning muutustele liikuvuses, mis on tingitud ühiskondlikest suundumustest (näiteks rohkem jalgrattureid ja jalakäijaid, vananev ühiskond) ning tehnoloogia arengust. Kavandatud raamistikus järgitakse ohutu süsteemi kujundamise kontseptsiooni. See lähenemisviis tugineb põhimõttele, et inimesed teevad nüüd ja edaspidi vigu ning kõigi tasandite osalejate ühine vastutus on tagada, et liiklusõnnetustega ei kaasneks rasked või surmaga lõppevad vigastused. Vastavalt ohutu süsteemi käsitusviisile tuleb parandada süsteemi kõigi komponentide (teed ja teeäärsed alad, kiirus, sõidukid ja teekasutus) ohutust. Seega, kui üks komponent on rivist väljas, siis ülejäänud suudavad tagada asjaosaliste kaitse.

Teetaristu on jätkuvalt uue käsitusviisi oluline osa. Hästi projekteeritud ja nõuetekohaselt hooldatud teed võivad vähendada liiklusõnnetuste tõenäosust, samas kui n-õ vigu andestavad teed (intelligentsel viisil ehitatud teed, mis tagavad selle, et sõiduvigade korral ei ole tagajärjed tingimata tõsised) võivad vähendada toimuvate liiklusõnnetuste raskusastet.

2008. aastal vastu võetud maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamist käsitleva direktiivi² eesmärk oli tagada, et liiklusohutusega seotud kaalutlused oleksid teetaristu kavandamise, projekteerimise ja kasutamise kõigis etappides esikohal. Kuid direktiivi rakendamisel on liikmesriikides suured erinevused, kusjuures paljud heade ohutusnäitajatega riigid lähevad direktiivi nõuete täitmisest kaugemale, teised aga ei suuda sammu pidada.

Kavandatud algatuse üldeesmärk on teetaristu ohutusnäitajate täiustamise kaudu vähendada liiklusõnnetustes hukkunute arvu ning raskeid vigastusi ELi teedevõrgus. Erieesmärgid hõlmavad järgmist:

- teetaristu ohutuse korraldamise menetlustega seotud järelduste alusel võetavate järeelmeetmete parandamine;

¹ <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/et/pdf>.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta (ELT L 319, 29.11.2008, lk 59–67).

- liikmesriikide vahelise ühtlustamise ja teadmiste jagamise edendamine asjaomaste menetluste ja nõuete valdkonnas;
- vähekaitstud liiklejate kaitsmine;
- uute tehnoloogiate kasutuselevõtu parandamine ning
- töötamine liiklusohutuse pideva kõrge taseme tagamise nimel kõigis liikmesriikides, kasutades piiratud rahalisi vahendeid tõhusalt.

Asjaomased eesmärgid soovitakse saavutada läbivaadatud direktiivi abil, viies sisse järgmised peamised muudatused:

- teetaristu ohutuse korraldamise menetluste läbipaistvuse ja järelmeetmete kohustuslikuks tegemine;
 - kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamise, süsteemse ja ennetava riskide kaardistamise menetluse kasutuselevõtmine, et hinnata ELi teede n-ö sisseehitatud või olemuslikku ohutust;
 - direktiivi kohaldamisala laiendamine üleeuroopalisest transpordivõrgust (TEN-T) kaugemale, et hõlmata võrku mittekuuluvaid kiirteid ja põhimaanteid, samuti kõiki linnapiirkondadest väljapoole jäävaid teid, mis on ehitatud osaliselt või täielikult ELi vahendite toel;
 - teemärgistuste ja liiklusmärkide üldiste toimivusnõuete kehtestamine, et lihtsustada koostoimivate, ühendatud ja automatiseeritud liikuvussüsteemide kasutuselevõttu; ning
 - muuta süsteemne vähekaitstud liiklejatega arvestamine kohustuslikuks kõigis ohutuse korraldamise menetlustes.
- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Algatusega soovitakse kõrvaldada direktiivi 2008/96/EÜ puudused.

Algatus on tihedalt seotud üldise ohutuse määruse³ ja jalakäijate ohutuse määruse⁴ läbivaatamise ettepanekuga. Ettepaneku eesmärk on täiustada sõidukite ohutuse eeskirju, lisades täiendavaid ohutuselemente, sealhulgas õnnetuste ärahoidmiseks välja töötatud aktiivseid ohutussüsteeme ning vähekaitstud liiklejate kaitsmiseks kasutatavaid elemente. Kaks algatust kattuvad osas, kus sõidukitehnoloogia sõltub taristust (nt nähtavad teemärgistused sõidureas püsimise abisüsteemi toetamiseks).

Tehnoloogilise arengu puhul on ettepanek tihedalt seotud ka algatustega, mis kuuluvad koostoimelisi intelligentseid transpordisüsteeme käsitleva komisjoni strateegia (C-ITS)⁵ alla.

Kõiki neid algatusi tuleks vaadelda selliste laiaulatuslike meetmete osana, mille kaudu soovitakse tegeleda liiklusohutuse probleemidega ohutu süsteemi vaatenurgast.

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 661/2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmetike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 200, 31.7.2009).

⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. jaanuari 2009. aasta määrus (EÜ) nr 78/2009, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses jalakäijate ja teiste vähekaitstud liiklejate kaitsega (ELT L 35, 4.2.2009).

⁵ Komisjoni teatis „Koostoimelisi intelligentseid transpordisüsteeme käsitlev Euroopa strateegia – samm koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse tagamise suunas“ (COM/2016/0766 final).

Maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamist käsitleva direktiivi ja direktiivi 2004/54/EÜ (tunnelite miinimumohutusnõuete kohta üleeuroopalises teedevõrgus) vahelist suhet on hinnatud õigusnormide toimivuse ja lihtsustamise osana.

- **Kooskõla liidu muude tegevuspõhimõtetega**

Ettepanek on seotud Junckeri juhitava komisjoni keskendumisega Euroopale, mis kaitseb ja võimestab. See on osa komisjoni jõupingutustest tuua eurooplasi ELile lähemale, muutes kodanike kaitse prioriteetseks. Ka aitab see rakendada Euroopa sotsiaalõiguste sammast, millega on ette nähtud, et igaühel on õigus saada juurdepääs kvaliteetsetele esmatähtsatele teenustele, sealhulgas transport.

Ettepanek on kooskõlas transpordipoliitikat käsitleva 2011. aasta valge raamatu⁶ ja liiklusohutuse valdkonna ajavahemiku 2011–2020 poliitikasuuniste⁷ eesmärkidega ning on aastateks 2020–2030 kavandatud uue ELi liiklusohutuse poliitikaraamistiku osa. See on kooskõlas komisjoni jõupingutustega lihtsustada koostöömehhanismide, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse lahenduste väljatöötamist, eriti [koostöömehhanismide, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse teatisega], ning on energialiidu ettepanekute raames esitatud kolmanda liikuvuse paketi osa.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

ELil on jagatud pädevus transpordiohutuse valdkonnas, nagu on sätestatud Euroopa Liidu toimimise lepingu (ELTL) artiklis 4. Ettepaneku aluseks on ELTLi artikli 91 lõike 1 punkt c, milles sätestatakse transpordi ohutuse, sealhulgas liiklusohutuse tõhustamise meetmete võtmise alused. Kuna pädevus on jagatud, tuleb kohaldada subsidiaarsuse põhimõtet.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Liiklusõnnetuste, sealhulgas liiklussurmade ja ummikute negatiivsed välismõjud on piiriülesed probleemid, mida ei ole võimalik lahendada ainuüksi liikmesriigi või kohaliku tasandi meetmete abil. Kõrgetasemelise liiklusohutuse saavutamiseks ja hoidmiseks kogu ELis tuleb põhiteedevõrgu puhul sihipäraselt kasutada liiklusohutuse korraldamise ühtlustatud menetlusi, mis tuginevad asjakohasele ja proportsionaalsele õiguslikule raamistikule. ELi teedevõrgu põhikomponentidega seotud ohutu liikuvuse vajalikku taset ei ole võimalik saavutada ilma sekkumiseta ELi tasandil, sest vabatahtlikke meetmeid ei toeta mitte kõik liikmesriigid.

Mõjuhindangu⁸ osana tehtud eelhindamine ja konsultatsioonid kinnitasid, et olemasolev direktiiv on andnud häid tulemusi ning saavutanud liikmesriikide ja sidusrühmade seas laialdase heakskiidu. Raamistiku ajakohastamine uute arengusuundade lisamiseks ning selle tõhususe ja tulemuslikkuse suurendamiseks on seetõttu loogiline vastus eespool osutatud kaalutlustele.

Kohaldamisala laiendamisel TEN-T võrgust kaugemale on selge, et TEN-T teed sõltuvad ühendusteedest, mis seovad olulisi majandustegevuse keskusi TEN-T võrguga. Paljud teed,

⁶ Valge raamat – Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas (KOM(2011) 144 (lõplik)).

⁷ Komisjoni teatis „Euroopa kui liiklusohutusalala: poliitikasuunistes liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020 (KOM(2010) 389 (lõplik)).

⁸ SWD(2018) 175.

mis ei kuulu TEN-T võrku, on olulised maanteetranspordi üldise toimimise tagamiseks ELis ning seal toimub suuremahuline riigisisene ja rahvusvaheline liiklus. Nende teede liiklusohutuse tase võib olla oluliselt madalam kui TEN-T teedel, kus aset leidnud liiklussurmad moodustavad kõigest 8 % liiklussurmades ELis.

Eelhindamine on näidanud, et need liikmesriigid, kes on riigisisestel teedel mõnda aega kohaldanud maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamist käsitleva direktiivi kohaseid menetlusi, saavutavad palju paremaid liiklusohutuse näitajaid kui need, kes asjaomast direktiivi ei järgi. Suure liiklussageduse tõttu iseloomustab ELi põhiteedevõrku surmaga lõppenud liiklusõnnetuste suur osakaal võrreldes asjaomaste teede osakaaluga kogu teedevõrgus (kilomeetrite arvu arvestades toimub 15 %-l väljaspool linnu asuva teedevõrgu teedel umbes 39 % kõigist surmaga lõppenud liiklusõnnetustest ELis). Põhiteedevõrgu (sealhulgas mitte-TEN-T võrgu) osas võetavad ELi koordineeritud meetmed aitavad seega saavutada keskmise perioodi eesmärgi, milleks on liiklussurmade vähendamine poole võrra 2030. aastaks ning pikaajalise eesmärgina liiklussurmade arvu vähenemise 2050. aastaks nullilähedaseks.

Ilma ELi sekkumiseta jääksid praegused erinevused riikide lähenemisviisides püsima – paljud liikmesriigid, eriti suurema hukkunute arvuga riikides, ei järgiks ilma siduvate ELi eeskirjadeta direktiivi põhimõtteid süsteemselt. Selle tulemusena jääksid nendes liikmesriikides teede ohutusnäitajad jätkuvalt madalaks, mis omakorda mõjutaks negatiivselt teede ohutusnäitajad ELis tervikuna.

ELi meetmete peamised eelised on teetaristu ohutuse kõrgemate standardite kasutuselevõtt kogu Euroopas, mida ka asjaomase algatusega soovitakse saavutada. Reisimine ELis peaks muutuma senisest ohutumaks, kusjuures halvemate ohutusnäitajatega riigid saaksid kasu edasijõudnud riikide kogemustest. See omakorda aitaks parandada siseturu toimimist, tagades sujuvama ja sidusama reisikogemuse nii reisijate- kui ka kaubaveo puhul, ning toetaks ELi majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärki.

Ilma ELi sekkumiseta puuduks liikmesriikide põhiteedevõrgu ohutuse kohta kogu ELi hõlmav võrreldav ülevaade ning samuti puuduksid võrreldavad võimalused ELi rahaliste vahendite prioriseerimiseks.

- **Proportsionaalsus**

Mõjuhinnaangus vaadeldud poliitikavariandid esindavad erinevaid proportsionaalsuse määrasid poliitikaeesmärkide saavutamisel. Samas kui kõik poliitikavariandid sisaldavad tõendatud meetmeid liiklussurmade ja raskete vigastuste probleemi edukaks lahendamiseks, on kõige kaugeleulatuvam poliitikavariant kõige vähem proportsionaalne. Direktiivi kohaldamisala laiendamine liikmesriikide põhiteedevõrgule on proportsionaalne, sest see hõlmab teevõrgust pikkuselt võrdlemisi tagasihoidlikku 15 %. Kuid sellel osal toimub umbes 39 % surmaga lõppevatest liiklusõnnetustest ELis.

Liikmesriikidele kaasnevad kulud on piiratud võrreldes eelistega, sest eelistatud poliitikavariant on kolm korda vähem kulukas ning paindlikum kui hinnatutest kõige kaugeleulatuvam variant.

- **Õigusakti valik**

Kuna muudetav õigusakt on direktiiv, peaks ka muutev õigusakt olema sama.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

• Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll

Komisjon avaldas olemasoleva direktiivi eelhindamise järeldused 2015. aastal⁹. Järeldused võib kokku võtta järgmiselt:

- direktiiv on muutnud suhtumist teede ohutuse korraldamisse ja sellega tegelemisse;
- direktiiv on julgustanud teetariistu ohutuse korraldamise menetluste üldisemat kasutamist. Menetlusi rakendavad praegu kõik liikmesriigid ning need põhinevad TEN-T teede korraldamist käsitlevatel ELi kohustuslikel miinimumeeskirjadel;
- direktiiv aitab teetariistu ohutusmeetmete võtmisel leida n-ö ühise keele ning
- riigi tasandil on see käivitanud normatiivse ja rakendusprotsessi, mis ei oleks ilma ELi sekkumiseta olnud niivõrd ulatuslik.

Teisest küljest tundub, et direktiiv ei ole innustanud heade tavade jagamise laiendamist liikmesriikides. Veelgi enam, direktiivi kohaldamisala piirdub TEN-T teedega, mis on enamjaolt kiirteed ning nendel teedel toimunud surmaga lõppenud liiklusõnnetused moodustavad ELi vastavatest surmaga lõppenud liiklusõnnetust vaid ligi 8 %. Siiski kohaldab enamik liikmesriike vabatahtlikult ühte või mitut direktiivis sätestatud teede ohutuse korraldamise menetlust teatavatel väljapoole TEN-T võrku jäävatel teedevõrgu osadel.

Hindamine ei andnud tõendeid selle kohta, et direktiivi ühendamine tunnelite miinimumohutusnõuete direktiiviga parandaks TEN-T võrgu teetunnelite ohutust.

• Konsulteerimine sidusrühmadega

Käesoleva ettepaneku jaoks mõjuhinnangu ettevalmistamisel on komisjon konsulteerinud mitu korda sidusrühmadega, seda näiteks mõjuhindamisuuringu raames, mille tegi välistöövõtja (COWI). Toimus järgmine konsulteerimisalane tegevus:

- komisjoni korraldatud sidusrühmade konverents Valletas Maltal 2017. aasta märtsis;
- kohtumised peamiste sidusrühmadega;
- sidusrühmade sihtuuring (teostas COWI);
- individuaalsed vestlused valitud sidusrühmadega (teostas COWI);
- ajavahemikul 14. juunist kuni 10. septembrini 2017 toimunud avalik arutelu ning
- teetunnelite ohutuskomitee ja teetariistu ohutuse korraldamise komitee koosolekud.

Valdav enamik vastanutest leidis, et kehtiv teetariistu ohutuse korraldamise ja tunnelite ohutuse alane ELi õigusraamistik aitab lahendada liiklusohutuse probleemi suurel määral või võrdlemisi hästi. Siiski toodi välja eelkõige järgmised praeguse õigusraamistiku probleemid: ühtlustamise puudumine, puudulik teabevahetus ning piiratud kohaldamisala.

2017. aasta märtsis Maltal toimunud sidusrühmade konverentsil soovitasid sidusrühmad komisjonil läbi vaadata maantee infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi, et sisendite

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmt.pdf>.

asemel keskenduda rohkem mõõdetavatele väljunditele, seda lisaks (TEN-T) programmeesmärkide läbivaatamisele ja rahalistele vahenditele.

Üldiselt oldi peaaegu üksmeelel selles, et olemasolevate teede hooldus ja remont vajab täiustamist, olemasolevate teede ohutuselemendid nõuavad ajakohastamist ning suurendada tuleb vähekaitsitud liiklejate kaitset. Arvamused lahknesid enam selles, mis puudutab teepäraldiste (nt kaitsepiirete) kvaliteedi tõstmist ning teemärgistuste ja liiklusmärkide nähtavuse parandamist. Kuid selge enamik vastajatest pidas täiustusi ikkagi vajalikuks. Valdavalt oldi üksmeelel selles, et teemärgistuste ja liiklusmärkide nähtavuse osas tuleks kehtestada üldised ELi toimivusnõuded.

Ka avalik arutelu näitas ulatuslikku üksmeelt selles, et teetaristu ohutuse mõõtmiseks kogu ELis tuleks kasutada võrreldavat metoodikat.

Seoses valmisolekuga koostoimelise, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse kasutuselevõtuks oldi eriarvamusel selles, kas füüsilist taristut tuleb kohandada vastavalt kõrgema automatiseerituse tasemega sõidukite vajadustele või tuleb sõidukeid arendada nii, et need suudaksid kohanduda olemasoleva taristuga. Komisjon järeldas, et füüsilise taristu ühtlustamine on teatud määral vajalik, et võimaldada kõrgema automatiseerituse tasemega sõidukite kasutuselevõttu ning tagada automatiseeritud sõidukite ohutu käitamine segaliikluses. TM 2.0 teede automatiseerimise töökonna¹⁰ (kuhu kuuluvad ametiasutuste, teenuseosutajate, tarnijate, tootjate ja teadlaste esindajad) hiljutine aruanne toetab asjaomast järeldust.

Vähekaitsitud liiklejate vajadusi käsitlevates märkustes rõhutati, et keeruline on ette näha individuaalseid meetmeid teatavatele vähekaitsitud liiklejatele. Pärast kaalumist leidis komisjon, et eelistatav on mitte ette kirjutada konkreetseid meetmeid, vaid pigem järgida üldnõuet võtta kõigi vähekaitsitud liiklejate rühmade huve arvesse teetaristu ohutuse korraldamise menetlustes ning leida kõige sobivam lahendus vastavalt kohalikele tingimustele.

Arvamused lahknesid õigusraamistiku kohaldamisala võimaliku laiendamise osas väljapoole TEN-T võrku. Eraettevõtted ja valitsusvälised organisatsioonid kaldusid olema seisukohal, et õigusakti kohaldamisala peaks hõlmama kõiki teid või kõiki põhi- ja riigimaanteid, samas kui ametiasutused olid arvamusel, et kohaldamisala peaks hõlmama TEN-T võrku. Mitu sidusrühmade sihtuuringus osalenud vastajat väitsid, et „liikmesriikide vastumeelsus kohaldamisala laiendamise suhtes mitte-TEN-T teedele“ on tingitud subsidiaarsuse küsimusest. Üks liikmesriik märkis, et lisaks subsidiaarsuse küsimusele on eelistatav direktiivi ulatust mitte laiendada (TEN-T võrgust väljapoole), et säiliks võimalus kohandada lähenemisviise ja sätteid vastavalt võrkude ja nende haldajate iseärasustele. Samas tunnistasid vastajad, et liiklussurmade vähendamise potentsiaal on suur, arvestades seda, et enamik surmaga lõppevatest liiklusõnnetustest juhtub väljaspool TEN-T võrku.

Euroopa Transpordiohutuse Nõukogu oli seisukohal, et õigusakti kohaldamisala tuleks laiendada kõigile kiirteedele, kõigile ELi (kaas)rahastatavatele teedele ning kõigile peamiste maa- ja linnapiirkondade teedele. See on vajalik seoses uue eesmärgiga keskenduda raskete vigastuste ja liiklussurmade vähendamisele (sest suurem osa vigastustega liiklusõnnetustest leiab aset linnapiirkondades) ning seetõttu, et liiklejatel peaks olema õigus võrdsel tasemel ohutusele kõigil teedel.

¹⁰ <http://tm20.org/final-report-on-road-automation-now-available/>

Pärast kaalumist järeltas komisjon, et kohaldamisala piiratud laiendamine väljapoole TEN-T võrku hõlmamaks põhimaanteid, mis aitab paremini tegeleda suurema hulga liiklussurmadega ilma ebaproportsionaalse töömahu ja kulude liikmesriikide õlule panemiseta, on õigustatud ja proportsionaalne.

- **Ekspertiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Komisjon küsis välisekspertide arvamust, sõlmides konsortsiumiga (mida juhtis Ecorys ning kuhu kuulusid COWI ja SWOV eksperdid) lepingu tugiuuringu teostamiseks, mis käivitati 2016. aasta septembris. Mõjuhinnaaruande järeldused tuginevad asjaomase lepingu raames koostatud aruandele.

Lisaks sõlmiti täiendava analüüsi, teadusliku ülevaate ning lisavalideerimise saamiseks leping väliseksperdiga (Ateena Riikliku Ülikooli professor George Yannis).

Aruande lisas on esitatud mõjuhinnaaruande koostamisel sisendandmetena kasutatud välisuuringute nimekiri (mis ei ole ammendav). Kokkuvõttes on kasutatud allikaid väga palju, need on suuresti ammendavad ja esindavad erinevate sidusrühmade seisukohti.

- **Mõjuhindang**

Algatust toetab mõjuhindang, millele õiguskontrollikomitee on teatavate reservatsioonidega andnud positiivse hinnangu. Komitee andis soovitusi, milles kutsus üles paremini põhjendama ja selgitama järgmist:

- algatuse eeldatav panus ohutu süsteemi kohasesse liiklusohutuse kõikehõlmavasse käsitusviisi, ühtlasi selle seos ja täiendavus paralleelse sõidukite üldise ohutuse ja jalakäijate ohutuse algatusega;
- eelistatud poliitikavariandi proportsionaalsus, eriti seoses rahaliste piirangutega ning
- vajadus kokkuvõtete tegemiseks olemasoleva direktiivi, samuti tunnelite miinimumohutusnõuete direktiivi hinnangute põhjal, ning kuidas tagada eeskirjade järgimine.

Märkusi võeti läbivaadatud mõjuhinnaaruandes arvesse. Need annavad täiendavaid selgitusi, nagu on märgitud mõjuhinnaaruande I lisas. Muude kohanduste hulgas tehti järgmised muudatused, et käsitleda eespool nimetatud probleeme.

- Lisati ohutu süsteemi käsitusviisi selgitused, individuaalsete algatuste panus, sõidukite üldise ohutuse ja jalakäijate ohutuse paralleelsete algatuste vaheline seos ning nende vastav panus üldisesse eesmärki.
- Rahaliste vahendite puudumist peeti probleemi ajendiks ning erieesmärki laiendati, et võtta arvesse rahalisi piiranguid. Iga liikmesriigi kohta lisati nõuete täitmise kulud aastaks 2030.
- Lisati eelhindamise järelduste täiendavad üksikasjad. Samuti selgitati olemasolevate õigusaktidega vastavuse tagamiseks ette nähtud lähenemisviisi.

Võimalikud poliitikameetmed ühendati kuue erineva ambitsioonitasemega poliitikavariandi alla. Eraldi hinnati poliitikavariante, mis piirduvad meetmete võtmisega TEN-T ulatuses (1.–3. poliitikavariant), ning neid poliitikavariante, millega laiendatakse kohaldamisala väljapoole TEN-T võrku (poliitikavariandid A–C). Teetaristu ohutuse korraldamisega seotud meetmete täiendava iseloomu tõttu kujutavad 1.–3. poliitikavariant endast alternatiive, kuid on järkjärgult üksteise põhjal üles ehitatud. Samamoodi on alternatiivid ka poliitikavariandid, millega

laiendatakse poliitikameetmeid TEN-T võrgust väljapoole, kuid need tuginevad üksteisele kasvavalt.

1. poliitikavariant hõlmab minimaalseid muudatusi minimaalsete kuludega, ning selle variandiga võetakse arvesse tulevast tehnoloogilist arengut ning nähakse ette piiratud õiguslikke muudatusi, mis on võrdlemisi lihtsalt ja kiiresti rakendatavad. Siia kuuluvad mitteseadusandlikud, n-ö pehmed meetmed, näiteks teadmiste ja parimate tavade jagamise edendamine, et toetada olemasolevas direktiivis juba sisalduvate korraldusmeetmete tõhusust. Selle poliitikavariandi all tutvustatakse ka seadusandlikke meetmeid, mis aitavad suurendada teetaristu ohutuse korraldamise menetluste läbipaistvust, ning selget nõuet keskenduda vähekaitsitud liiklejate ohutuse hindamisele maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamist käsitleva direktiivi kohastes menetlustes. Lõpuks aitab see maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamist käsitleva direktiivi läbivaatamisega luua parema seose maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamist käsitleva direktiivi ja tunnelite ohutuse direktiivi vahel, keskendudes eelkõige avatud teede ja tunnelite vahelistele üleminekualadele ning asjaomaste piirkondade ühistele kontrollidele, kuhu on kaasatud nii tee- kui ka tunneliohutusega seotud töötajad.

2. poliitikavariant läheb kaugemale, lisades elemente ohutu süsteemi käsitusviisist. Sellega võetakse kasutusele uus menetlus, kogu võrku hõlmav liiklusohutuse hindamine, et reeglipäraselt hinnata ja võrrelda teedevõrgu sisseehitatud ohutust eesmärgiga ennetavalt tuvastada teelõike, mis vajavad täiendavat kontrollimist ja sekkumist. Samuti kehtestatakse teemärgistuste ja liiklusmärkide üldised toimivusnõuded, et lihtsustada koostoimivate, ühendatud ja automatiseeritud liikuvussüsteemide kasutuselevõttu. Samuti soovitakse seeläbi lahendada ELi teedevõrgu ohutustaseme ühtsete ja võrreldavate andmete puudumise probleem. 2. poliitikavariandi aluspõhimõte on see, et ELi õigusaktiga nõutaks liikmesriikidelt maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi menetluste teostamist ja nõuetekohaste järelmeetmete võtmist, et kindlaks teha laiaulatuslikud võimalikud teetaristuga seotud riskid. Kuid liikmesriigid säilitaksid paindlikkuse teetaristu ohutuse vajaliku taseme määramisel. Asjakohaste tehniliste lahenduste valimine jääks samuti liikmesriikidele, sest ELi õigusaktidega sätestatakse ainult üldised toimivusnõuded, mis toetaksid sujuvat koostoimelist, ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse kasutuselevõttu (nt liiklusmärkide ja teemärgiste loetavus).

3. poliitikavariandiga sätestatakse TEN-T teedel saavutatav minimaalne ohutustase ning määratakse kindlaks teepäraldiste minimaalsed toimivusnõuded. See esindab tulemustele orienteeritud lähenemisviisi, mida saab kasutada ühtlustatud minimaalse ohutustaseme saavutamiseks kogu TEN-T võrgus. Saavutamist vajav vähim ohutustase sätestatakse ELi tasandil. Liikmesriigid säilitaksid paindlikkuse teetaristu ohutuse alaste meetmete võtmiseks.

Erinevalt 1.–3. poliitikavariandist hõlmavad poliitikavariandid A, B ja C mõningast maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi menetluste ulatuse laiendamist väljapoole TEN-T võrku. Laiendused piirduvad põhi- või riigimaanteedega, mis tavaliselt moodustavad liikmesriikide põhiteedevõrgu.

Poliitikavariant A hõlmab ühte seadusandlikku meetet, mille alusel kohaldatakse igale riigi transpordivõrgu teeprojektile, mida rahastatakse osaliselt või täielikult ELi vahenditest, maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivis sätestatud menetlusi.

Poliitikavariandi B eesmärk on tagada, et juba kehtivaid maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi menetlusi kohaldatakse laiemale teedevõrgule, hõlmates eeskätt kiirteid ning liikmesriikide põhiteedevõrgu rohkem kasutatavaid teid. See poliitikavariant

esindab kehtiva maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi menetluste kohaldamisala mõõdukalt ambitsioonikat kohustuslikku laiendamist. See mõjutaks ainult neid liikmesriike, kes ei ole veel asjaomaste menetluste kohaldamisala vabatahtlikult laiendanud.

Poliitikavariandiga C soovitakse kohaldada ennetavat kogu võrku hõlmava liiklusohutuse korraldamise filosoofiat ka liikmesriikide põhiteedevõrgule. See poliitikavariant esindab läbivaadatud maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi menetluste kohaldamisala ambitsioonikamat laiendamist ulatuslikumale teedevõrgule (mis hõlmab kiirteid ja põhimaanteid) väljaspool TEN-T võrku.

Mõjuhindangus peeti eelistatuks 2. poliitikavariandi ja poliitikavariandi C kombinatsiooni.

Asjaomase kombinatsiooniga oleks aastatel 2020–2030 võimalik säästa üle 3 200 inimest ning vältida enam kui 20 700 raskete vigastustega liiklusõnnetust võrreldes alusstsenaariumiga (14 650 elu säästetud ja 97 502 rasket vigastust välditud ajavahemikul 2020–2050). Ainuüksi 2030. aastaks aitaks teetaristu meetmete rakendamine säästa 562 inimest ning vältida 3 675 raskete vigastustega liiklusõnnetust.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Kooskõlas komisjoni õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmiga (REFIT) on hinnatud haldusmeetmete lihtsustamise võimalikkust eeskätt maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi liitmisel tunnelite miinimumohutusnõuete direktiiviga. Mõjuhindangus ja konsulteerimisel sidusrühmadega leiti, et direktiivide liitmine ei anna liiklusohutuse seisukohast mingeid eeliseid. Kuna halduskoormuse vähenemist ei tuvastatud, ei peetud asjaomast liitmist kasulikuks ega soovitatavaks.

Ettepanekus sätestatakse uus riskipõhine ja ennetav maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi menetlus, kogu võrku hõlmavat liiklusohutuse hindamine, ilma et suureneks menetluste koguarv. Selle saavutamiseks liidetakse eelmise reageerimispõhise menetluse kasulikud elemendid (eelkõige suure liiklusõnnetuste arvuga alade kindlakstegemine) kasutatavatele teedele kohaldatavatesse menetlustesse.

- **Põhiõigused**

Ettepanekuga austatakse põhiõigusi ja järgitakse eeskätt Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid.

4. MÕJU EELARVELE

Ettepanek ei mõjuta ELi eelarvet, kuigi kogu võrku hõlmavat liiklusohutuse hindamist võidakse kasutada kriteeriumina ELi kulutuste suunamisel.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelvalve, hindamise ja aruandluse kord**

Mõjuhindamise aruandes on loetletud mitmed võimalikud edunäitajad, mida saab kasutada edusammude mõõtmiseks. Ettepanekuga välditaks tarbetut halduskoormust liikmesriikide jaoks ja seetõttu piirub aruandluskohustus peamise tulemusnäitajaga, milleks on menetlustega hõlmatud teede ohutustaseme kindlaksmääramine.

Õigusaktide mõju hindamiseks oleks vaja teha põhjalik hindamine, kui kõik muutused on järk-järgult rakendatud. Sellise hindamise ligikaudne ajakava pannakse paika siis, kui uut raamistikku kohaldatakse täies ulatuses.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Võttes arvesse ettepaneku kohaldamisala (asjaolu, et sellega vaid muudetakse direktiivi 2008/96/EÜ, mille on kõik liikmesriigid täielikult üle võtnud), ei tundu põhjendatud ega proportsionaalne nõuda täiendavaid selgitavaid dokumente.

- **Ettepaneku teatavate sätete üksikasjalik selgitus**

Muudetakse artikli 1 lõiget 1, et lisada viited ühe uue ja ühe ümbernimetatud teetariistu ohutuse korraldamise menetluse kohta (vastavalt „kogu võrku hõlmav liiklusohutuse hindamine“ ja „liiklusohutuse kontroll“).

Muudetakse artikli 1 lõiget 2, et see kajastaks direktiivi laiemat kohaldamisala, lisades kohaldamisalasse väljapoole TEN-T võrku jäävad kiirteed ja põhimaanteed, et laiendada direktiivi menetluste kohustuslikku kohaldamist, mis on suunatud eelkõige suuremaid linnu ja piirkondi ühendavatele tiheda liiklusega teedele.

Muudetakse artikli 1 lõiget 3, et teha direktiivi kohaldamine kohustuslikuks iga väljaspool linnapiirkonda asuva teetariistu projekti puhul, mille elluviimiseks kasutatakse ELi vahendeid, tagamaks, et ELi vahendeid ei kasutata võimalike ohtlike maanteede ehitamiseks.

Muudetakse artikli 2 lõiget 1, et ajakohastada mõistet „üleeuroopaline teedevõrk“ vastavalt määruses (EL) nr 1315/2013 (üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta) sätestatud määratlusele.

Lisatakse artikli 2 lõiked 2a ja 2b, et sätestada mõisted „kiirtee“ ja „põhimaantee“, mis on vajalikud õigusakti laiendatud kohaldamisala tõttu.

Lisatakse artikli 2 lõige 2c, et sätestada mõiste „kogu võrku hõlmav liiklusohutuse hindamine“, uus riskipõhine ennetav teetariistu ohutuse korraldamise menetlus (millega asendatakse praegune artiklis 5 sätestatud „kasutusel oleva teedevõrgu ohutuse määramise ja korraldamise“ menetlus, mis on olemuselt reageeriv).

Jäetakse välja artikli 2 lõige 5, sest „suure õnnetuste arvuga teelõikude ohutustaseme määramise“ meetod liidetakse uuele „kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamise“ menetlusele ning liiklusohutuse kontrollidele.

Muudetakse artikli 2 lõiget 7, ajakohastamaks „liiklusohutuse kontrolli“ mõistet, et selgitada menetluse sihipärasust ning eristada seda uuest „kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamise“ menetlusest.

Lisatakse artikli 2 lõige 10, et sätestada mõiste „vähekaitstud liiklejad“, kelle arv on liiklussurmade ja raskete vigastustega lõppenud õnnetuste puhul ülekaalus ning kes vajavad seetõttu direktiivi menetluste kohaldamisel erilist tähelepanu.

Vaadatakse läbi artikkel 5, et asendada praegune reageeriva iseloomuga „kasutusel oleva teedevõrgu ohutuse määramise ja korraldamise“ menetlus uue riskipõhise ja ennetava „kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamise“ menetlusega. Kogu võrku hõlmav liiklusohutuse hindamine on direktiivi kohaldamisalasse jäävate kõigi teede riskipõhine ennetav hindamine,

millega hinnatakse ja võrreldakse olemasoleva teetaristu sisseehitatud või olemuslikku ohutust, et tuvastada prioriteetsed piirkonnad, mis vajavad täiendavat kontrollimist ja sekkumist, ning et tugevdada ohutu süsteemi käsitusviisi taristukomponenti. Asjaomase uue menetluse puhul arvestatakse varasemaid õnnetuste andmeid ning juba tuvastatud suure õnnetuste arvuga teelõikude olemasolu. Samuti hinnatakse menetlusega süsteemselt ja ennetavalt teetaristuga kaasnevaid riske, näiteks geomeetrilisi omadusi, ristmike ja raudteeülesõidukohtade olemasolu, teeäärsete takistuste olemasolu ning asjakohaste teepiirdesüsteemide olemasolu. See annab tugeva stiimuli järelduste läbivaatamiseks ning investeeringute suunamiseks suurima riskiga kohtadesse.

Muudetakse artikli 6 lõiget 1, et siduda liiklusohutuse kontrollimiseks ette nähtud teelõikude tuvastamine vastavalt artiklile 5 teostatud kogu võrgu liiklusohutuse hindamise järeldustega.

Vaadatakse läbi artikli 6 lõige 3, et nõuda ühiste liiklusohutuse kontrollide teostamist üleminekualadel, mis jäävad selle direktiiviga hõlmatud teede ja direktiiviga 2004/54/EÜ hõlmatud tunnelite vahele. Selle sättega soovitakse tagada parem koostöö teede ja tunnelite ohutuse eest vastutavate pädevate asutuste vahel, sest üleminekualad on tavaliselt teetunnelite kõige ohtlikumad kohad.

Lisatakse artikkel 6a, et sätestada maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi teetaristu ohutuse korraldamise menetluste asjakohased järeelmeetmed. Järeelmeetmete puudumine on üks maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi hindamisel ja mõjuhinnangus tuvastatud peamistest nõrkustest. Asjaomase sättega nõutakse eelkõige seda, et iga liiklusohutuse kontrolli tulemusena esitatud soovitusel alusel järeelmeetmete võtmise otsus peab olema õigustatud ja nõuetekohaselt põhjendatud.

Lisatakse artikkel 6b, millega kaitstakse vähekaitstud liiklejaid. Mõjuhinnangu koostamisel rõhutavad eeskätt asjaomased sidusrühmad vähekaitstud liiklejate parema kaitse vajalikkust. Asjaomase artikliga nõutakse, et iga maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi kohase menetlusega tuleb hinnata vähekaitstud liiklejate olukorda eraldi.

Lisatakse artikkel 6c, millega nõutakse, et teemärgistuste ja liiklusmärkide paigaldamisel ja hooldamisel tuleb tagada nende usaldusväärne äratuntavus. Asjaomase meetmega soovitakse tagada liiklejate sidus reisikogemus, aidata kaasa ühendatud ja automatiseeritud liikuvuse süsteemide kasutuselevõtule ning tagada vananeva elanikkonna vajaduste arvestamine, muutes teemärgistused ja liiklusmärgid kergesti äratuntavaks.

Lisatakse artikkel 11a, milles sätestatakse liikmesriikide jaoks aruandlusnõuded teetaristu ohutuse korraldamise menetluste kohaldamisele ja tulemustele. Eeskätt nõutakse selles artiklis, et liikmesriigid peavad määrama teedevõrkude ohutustaseme vastavalt kogu võrgu liiklusohutuse hindamistes tuvastatud riskitasemele. Kehtivas direktiivis puuduvad aruandlusnõuded, mis teeb edusammude, võrdlusanalüüsi ja järeelmeetmete ELi-ülese jälgimise väga keeruliseks. Aruandlusnõuded on olulised, et tagada teedevõrgu sisseehitatud ohutuse mõõdetavus ja edastamine liiklejatele ning liiklusohutuse näitajate kiirem ühtlustamine kogu ELis.

II lisasse lisatakse uued nõuded, et tagada liiklusohutuse kontrollide kohaldamisel vähekaitstud liiklejate vajadustega arvestamine.

Lisatakse uus IIa lisa, milles loetletakse liiklusohutuse kontrollide elemendid, sest peamiselt tuleb keskenduda olemasolevate teede ohutuse suurendamisele.

III lisa asendatakse uue lisaga, milles loetletakse uue „kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamise“ menetluse elemendid. Siia kuuluvad üldteave hinnatud teede kohta, liiklusõnnetuste andmed ning liiklussagedus, käitamisnäitajad, teede asendiplaani ja ohutuselementidega seotud erikaalutlused ning tavapärased riskid, et tagada teede sisseehitatud ohutuse nõuetekohane hindamine.

IV lisa muudetakse selgitusega, et liiklusõnnetuste täpse asukoha kirjeldamisel tuleb kasutada ülemaailmsete satelliitnavigatsioonisüsteemide (GNSSide) abil määratud koordinaate.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse direktiivi 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõike 1 punkti c,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust¹²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Liidus on seatud strateegiliseks eesmärgiks vähendada 2020. aastaks liiklussurmade arvu 2010. aastaga võrreldes poole võrra ning viia liiklussurmade arv 2050. aastaks nulli lähedale¹³. Edusammud nende eesmärkide saavutamisel on viimastel aastatel seiskunud.
- (2) Ohutut süsteemi käsitleva lähenemisviisi kohaselt on liiklussurmasid ja raskete vigastustega õnnetusi võimalik suures osas ära hoida. Kõikidel tasanditel tuleks võtta ühine kohustus tagada, et liiklusõnnetused ei põhjustaks raskeid ega surmavaid vigastusi. Eelkõige peaks hästi kavandatud ja nõuetekohaselt hooldatud teed aitama vähendada liiklusõnnetuste toimumise tõenäosust, samal ajal kui „andestavad teed” (st teed, mis on kavandatud arukalt, et juhtide eksimustel ei oleks raskeid tagajärgi) peaksid vähendama õnnetuste raskusastet.
- (3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1315/2013¹⁴ kohase üleeuroopalise teedevõrgu teed on võtmetähtsusega Euroopa tihedamal lõimimisel. Seepärast tuleks nendel teedel tagada ohutuse kõrge tase.
- (4) Üleeuroopalises teedevõrgus rakendatud teetaristu ohutuse korraldamise meetmed on aidanud vähendada liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu liidus. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/96/EÜ¹⁵ mõju hindamisest ilmneb selgelt, et need liikmesriigid, kes on TEN-T võrgu välistel siseriiklikel teedel rakendanud

¹¹ ELT C [...], [...], lk [...].

¹² ELT C [...], [...], lk [...].

¹³ Komisjoni teatis „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020“ (KOM(2010) 389 (lõplik)).

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta (ELT L 319, 29.11.2008, lk 59).

teetaristu ohutuse korraldamise meetmeid vabatahtlikult, on saanud liiklusohutuse valdkonnas palju paremaid tulemusi kui liikmesriigid, kes neid meetmeid võtnud ei ole.

- (5) Suur osa liiklusõnnetustest leiab aset väikesel hulgal teedel, kus liiklussagedus ja kiirused on suured ning mida iseloomustab mitmesugune eri kiirusega liiklus. Seepärast peaks direktiivi 2008/96/EÜ kohaldamisala piiratud laiendamine TEN-T võrgu välistele kiirteedele ja põhimaanteedele aitama märkimisväärselt kaasa teetaristu ohutuse suurendamisele.
- (6) Peale selle peaks direktiivi 2008/96/EÜ kohaste meetmete kohustuslik kohaldamine iga väljaspool linnapiirkonda asuva sellise teetaristu projekti suhtes, mis on valminud liidu rahaliste vahenditega, aitama tagada, et liidu rahalisi vahendeid ei kasutata ohtlike teede ehitamiseks.
- (7) Riskipõhine kogu võrku hõlmav liiklusohutuse hindamine on osutunud tõhusaks ja tulemuslikuks vahendiks, millega teha kindlaks võrgu lõigud, mille puhul tuleks teha sihipärasem liiklusohutuse hindamine, ja seada investeerimisel prioriteete lähtuvalt kogu võrgu ohutuse suurendamise potentsiaalst. Seepärast tuleks käesoleva direktiiviga hõlmatud kogu teedevõrku süstemaatiliselt hinnata liiklusohutuse suurendamiseks kogu liidus.
- (8) Kasutuseloleva teevõrgu ohutustaseme määramise ja selle ohutuse korraldamise varasema menetluse parimaid tulemusi andnud elementide ülevõtmine uude kogu võrku hõlmavasse liiklusohutuse hindamisse peaks võimaldama paremini kindlaks määrata teelõigud, mille puhul on võimalik ohutust kõige rohkem suurendada ja kus sihipärase meetmete võtmine peaks andma suurimat kasu.
- (9) Süstemaatiline järelmeetmete võtmine teetaristu ohutuse korraldamise tulemuste alusel on oluline, et parandada teetaristu ohutust viisil, mis aitab saavutada liidu liiklusohutuse eesmärgi. Selleks tuleks prioriteetsete tegevuskavadega tagada vajalike meetmete võimalikult kiire rakendamine.
- (10) Olemasolevate teede ohutuse suurendamiseks tuleks suunata investeeringud teelõikudele, kus esineb kõige rohkem õnnetusi ja kus võimalus nende arvu vähendada on kõige suurem.
- (11) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/54/EÜ¹⁶ kohaste teetunnelitega üleeuroopalise teevõrgu lõikudel on õnnetusrisk eriti suur. Selleks et suurendada kogu teevõrgu ohutust, tuleks ette näha kõnealuste teelõikude ühised liiklusohutuse kontrollid, kuhu on kaasatud nii teede kui ka tunnelite eest vastutavad pädevad asutused.
- (12) 2016. aastal toimus liidus 46 % surmaga lõppenud liiklusõnnetustest vähekaitstud liiklejatega. Kõnealuste liiklejate huvide arvestamine kõigi teetaristu ohutuse korraldamise meetmete puhul peaks seega vähekaitstud liiklejate ohutust suurendama.
- (13) Teemärgiste ja liiklusmärkide kujundamine ja hooldamine on teetaristu ohutuse tagamise oluline element, eriti arvestades juhiabisüsteemidega varustatud või kõrgema automatiseerituse tasemega sõidukite arendamist. Seepärast on eriti oluline tagada, et sellised sõidukid tunneksid teetähiseid ja liiklusmärke hõlpsasti ja usaldusväärselt ära.
- (14) Läbipaistvuse ja usaldusväärsuse suurendamiseks tuleks peamistest tulemusnäitajatest aru anda.

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/54/EÜ tunnelite miinimumohutusnõuete kohta üleeuroopalisel teedevõrgus (ELT L 167, 30.4.2004, lk 39).

- (15) Kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamise tulemuste avalikustamine peaks võimaldama võrrelda taristu sisseehitatud ohutust kogu liidus.
- (16) Liit võib võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega, kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt menetluste kehtestamine kogu üleeuroopalise teedevõrgu ning liidu kiirteede ja põhimaanteed võrgu liiklusohutuse pidevalt kõrge taseme tagamiseks, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, sest teetaristu kõrgemate ohutusunormide kasutuselevõtuks on ohutust vaja suurendada kogu liidus ning seda on parem saavutada liidu tasandil. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale. Liidu tasandil võetavate meetmete tulemusel peaks reisimine kogu liidus muutuma ohutumaks, mis omakorda peaks tõhustama siseturu toimimist ning aitama saavutada majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärki.
- (17) Et maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi menetlused kajastaksid jätkuvalt parimaid olemasolevaid tehnilisi teadmisi, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu õigusakte, et kohandada käesoleva direktiivi lisasid tehnika arenguga. On eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasemel, ja et kõnealused konsultatsioonid korraldataks kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelise parema õigusloome kokkuleppes¹⁷ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada võrdne osalemine delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (18) Selleks et ohutuse korraldamise tavadid pidevalt täiustada ja tagada, et juhiabisüsteemidega varustatud või kõrgema automatiseerituse tasemega sõidukid tunneksid hõlpsasti ja usaldusväärselt ära teemärgiseid ja liiklusmärke, on vaja võtta erimeetmeid. Selleks et tagada käesoleva direktiivi asjaomaste sätete rakendamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹⁸.
- (19) Seepärast tuleks direktiivi 2008/96/EÜ vastavalt muuta,
- ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 2008/96/EÜ muudetakse järgmiselt:

- (1) artiklis 1 asendatakse lõiked 1–3 järgmisega:

„1. Käesoleva direktiiviga on nõutav selliste menetluste kehtestamine ja rakendamine, mis on seotud liiklusohutusele avalduva mõju hindamise, liiklusohutuse auditite läbiviimise, liiklusohutuse kontrollimise ja kogu võrku hõlmavate liiklusohutuse hindamisega liikmesriikide poolt.

¹⁷ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

¹⁸ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

2. Käesolevat direktiivi kohaldatakse üleeuroopalisse teedevõrku kuuluvate projekteeritavate, ehitatavate või kasutusel olevate kiirteede ja põhimaanteed suhtes.

3. Samuti kohaldatakse käesolevat direktiivi lõikega 2 hõlmamata selliste teede ja infrastruktuuriprojektide suhtes, mis asuvad väljaspool linnapiirkondi ja mille valmimisel on täies ulatuses või osaliselt kasutatud liidu rahalisi vahendeid.“;

(2) artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

(a) punkt 1 asendatakse järgmisega:

„1. „üleeuroopaline teedevõrk“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määruses (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (ELT L 348 20.12.2013, lk 1) määratletud teedevõrk;“;

(b) lisatakse punktid 2a–2c:

„2a. „kiirtee“ – spetsiaalselt mootorsõidukiliikluseks kavandatud ja ehitatud tee, mis ei teeninda sellega külgnevaid krunte ning mis vastab järgmistele kriteeriumidele:

a) on rajatud (välja arvatud ajutiselt või spetsiaalsetes kohtades) kummagi sõidusuuna jaoks eraldi sõiduteega, mida vastassuunast eraldavad liikluseks mitte ette nähtud eraldusriba või erijuhtudel muud vahendid;

b) ei ristu samal tasandil ühegi maantee, raudtee või trammiteega ega jalgrattatee või jalgteega;

c) on tähistatud spetsiaalsete kiirtee märkidega;

2b. „põhimaantee“ – tee, mis ei ole kiirtee ja mis ühendab suuremaid linna ja/või piirkondi või mõlemaid ja mis on sellisena määratletud Euroopa riiklike kaardistamis- ja katastriasutuste kaardiandmebaasis EuroRegionalMap;

2c. „kogu võrku hõlmav liiklusohutuse hindamine“ – käesoleva direktiivi kohaldamisalasse jääva teedevõrgu ohutuse hindamine, et luua võrdlusalus õnnetuste toimumise ja nende raskusastme riski jaoks;“;

(c) punkt 5 jäetakse välja;

(d) punktid 6 ja 7 asendatakse järgmisega:

„6. „ohutustaseme kindlaksmääramine“ – olemasoleva teedevõrgu osade klassifitseerimine kategooriatesse vastavalt nende objektiivselt mõõdetud sisseehitatud ohutusele;

7. „liiklusohutuse kontrollimine“ – olemasoleva tee või teelõigu sihipärane kohapealne kontroll, et teha kindlaks ohtlikud tingimused, vead ja defektid, mis suurendavad õnnetuste ja vigastuste riski;“;

(e) lisatakse punkt 10:

„10. „vähekaitstud liikleja“ – kergliiklejad, eelkõige jalgratturid ja jalakäijad ning kahe rattaliste mootorsõidukite juhid.“;

(3) artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Kogu võrku hõlmav liiklusohutuse hindamine

1. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva direktiiviga hõlmatud kogu kasutuseloleva teevõrgu suhtes kohaldatakse kogu võrku hõlmavat liiklusohutuse hindamist. Kogu võrku hõlmav

liiklusohutuse hindamine hõlmab visuaalset kontrolli, liiklussageduse ja varasemate õnnetuste andmete analüüsi ning õnnetuste toimumise ja nende raskusastme riski hindamist. Liikmesriigid tagavad, et esimene hindamine viiakse läbi hiljemalt 2025. aastal. Järgnevaid kogu võrku hõlmavaid liiklusohutuse hindamisi tehakse piisavalt sagedasti, et tagada piisav ohutustase, kuid vähemalt iga viie aasta järel.

2. Kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamisel kasutavad liikmesriigid III lisas esitatud elemente.

3. Lõikes 1 osutatud hindamise alusel klassifitseerivad liikmesriigid kõik teevõrgu lõigud vähemalt kolme kategooriasse vastavalt nende sisseehitatud ohutusele.

4. Liikmesriigid tagavad, et kogu võrku hõlmavat liiklusohutust hindab pädev asutus.

5. Liikmesriigid tagavad asjakohaste tähiste paigaldamise liiklejate hoiatamiseks teetaristu lõikudel, kus tehakse teetöid ja mis võivad ohustada liiklejate turvalisust. Tähiste hulka kuuluvad ka ohutusse kaugusse paigaldatavad päeval ja öösel nähtavad tähised, mis vastavad liiklusmärkide ja -signaalide 1968. aasta Viini konventsiooni sätetele.“;

(4) artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

(a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Liiklusohutuse kontrollimine“;

(b) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid tagavad teedevõrgu liiklusohutuse kontrollimise, et määrata kindlaks liiklusohutust mõjutavad tegurid ja hoida ära õnnetusi. Kõnealuse kontrolli jaoks valitakse teelõik välja artikli 5 kohaselt tehtud hindamise tulemuste alusel, kusjuures eelisjärjekorras on kõrge riskiga teelõigud.“;

(c) lõiked 2 ja 3 asendatakse järgmisega:

„2. Liiklusohutuse kontrollimisel kasutavad liikmesriigid IIa lisas esitatud elemente.

3. Liikmesriigid tagavad direktiivi 2004/54/EÜ kohaste tunnelitega teevõrgu lõikude ohutuse ühiste liiklusohutuse kontrollidega, kuhu on kaasatud käesoleva direktiivi ja direktiivi 2004/54/EÜ rakendamise eest vastutavad pädevad asutused. Ühiseid liiklusohutuse kontrolle tehakse vähemalt iga kolme aasta järel.“;

(5) lisatakse artiklid 6a, 6b ja 6c:

„Artikkel 6a

Käideldavate teede järelmeetmed

1. Liikmesriigid tagavad, et artikli 5 kohaselt tehtud kogu võrku hõlmavate liiklusohutuse hindamiste tulemuste alusel tehakse sihipäraseid liiklusohutuse kontrolle või võetakse parandusmeetmeid.

2. Liikmesriigid tagavad, et artikli 6 kohaselt tehtud liiklusohutuse hindamiste tulemuste alusel koostatakse põhjendatud otsus parandusmeetmete võtmise vajaduse kohta. Eelkõige määravad liikmesriigid kindlaks teelõigud, kus on vaja teetaristut veelgi ohutumaks muuta, ja määravad kindlaks prioriteetsed meetmed nende teelõikude ohutuse suurendamiseks.

3. Liikmesriigid tagavad, et parandusmeetmete võtmisel keskendutakse teelõikudele, millel on madal ohutustase ja mis pakuvad võimaluse rakendada väga kulutõhusaid meetmeid.

4. Liikmesriigid koostavad riskipõhise prioriteetse tegevuskava ja ajakohastavad seda korrapäraselt, et jälgida kindlakstehtud parandusmeetmete rakendamist. Tegevuskava koostamisel seavad liikmesriigid prioriteediks teelõigud, mis võimaldavad liiklusohutust oluliselt suurendada, võttes arvesse kulutõhusust.

Artikkel 6b

Vähekaitstud liiklejate kaitsmine

Liikmesriigid tagavad, et vähekaitstud liiklejate vajadusi võetakse arvesse artiklites 3 kuni 6 sätestatud meetmete rakendamisel.“

Artikkel 6c

Teemärgistused ja liiklusmärgid

1. Liikmesriigid tagavad, et teemärgiste ja liiklusmärkide kujundamine ja hooldamine vastab nõuetele, et neid tunneksid hõlpsasti ja usaldusväärselt ära nii inimestest juhid kui ka juhiabisüsteemidega varustatud või kõrgema automatiseerituse tasemega sõidukid.

2. Komisjon töötab välja üldised toimimismõuded, et hõlbustada teemärgiste ja liiklusmärkide äratuntavust. Selleks võtab komisjon vastu rakendusakti kooskõlas artikli 13 lõikes 2 osutatud menetlusega.“;

(6) artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

Parimate tavade vahetamine

Selleks et suurendada liiklusohutust liidu teedel, seab komisjon sisse liikmesriikidevahelise parimate tavade vahetamise süsteemi, mis hõlmab muu hulgas ka olemasolevaid teeinfrastruktuuri ohutuse projekte ja töökindlaks osutunud liiklusohutustehnoloogiat.“;

(7) artikli 11 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Komisjoni abistab artiklis 13 osutatud komitee. Erimeetmete vastuvõtmise vajaduse korral võetakse sellised meetmed vastu kooskõlas artikli 13 lõikes 2 osutatud nõuandemenetlusega.“;

(8) lisatakse artikkel 11a:

„Artikkel 11a

Aruandlus

1. Liikmesriigid esitavad hiljemalt 31. oktoobril [väljaannete talitus, palun lisada AASTA: 24 kuud pärast jõustumist] ja seejärel iga kolme aasta järel komisjonile aruande, milles märgitakse kolme viimase aasta jooksul tehtud kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamisega hõlmatud hinnatud teevõrgu osakaal ja esitatakse hinnatud teelõikude ohutustase liiklejate kategooriate kaupa.“;

(9) artikkel 12 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 12

Tehnilise arenguga kohandamine

Kooskõlas artikliga 12a on komisjonil õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte, millega kohandatakse käesoleva direktiivi lisasid tehnika arenguga.“;

(10) lisatakse artikkel 12a:

„Artikkel 12a

Delegeeritud õigusaktid

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 12 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile määramata ajaks alates [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev].
3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artiklis 12 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse kõnealuses otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon vastavalt 13. aprilli 2016. aasta institutsioonivahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetele iga liikmesriigi määratud ekspertidega.
5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
6. Artikli 12 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.“;

(11) artikkel 13 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 13

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee. Kõnealune komitee on komitee määruse (EL) nr 182/2011 tähenduses.
 2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 4.”;
- (12) lisasid muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisas sätestatule.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt [väljaannete talitus, palun lisada KUUPÄEV: 18 kuud pärast jõustumist]. Nad edastavad kõnealuste õigus- ja haldusnormide teksti viivitamata komisjonile.
Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.
2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

*Euroopa Parlamendi nimel
president*

*Nõukogu nimel
eesistuja*