



EUROOPA LIIT

EUROOPA PARLAMENT

NÕUKOGU

**Strasbourg, 23. oktoober 2019
(OR. en)**

**2018/0129 (COD)
LEX 1966**

**PE-CONS 69/2/19
REV 2**

**TRANS 152
CODEC 556**

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
MILLEGA MUUDETAKSE DIREKTIIVI 2008/96/EÜ
TEETARISTU OHUTUSE KORRALDAMISE KOHTA**

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU
DIREKTIIV (EL) 2019/...,**

23. oktoober 2019,

millega muudetakse direktiivi 2008/96/EÜ teetaristu ohutuse korraldamise kohta

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt³

¹ ELT C 62, 15.2.2019, lk 261.

² ELT C 168, 16.5.2019, lk 81.

³ Euroopa Parlamendi 4. aprilli 2019. aasta seisukoht (*Euroopa Liidu Teatajas* seni avaldamata) ja nõukogu 7. oktoobri 2019. aasta otsus.

ning arvestades järgmist:

- (1) Komisjoni 20. juuli 2010. aasta teatises Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020“ seati liidu strateegiliseks eesmärgiks vähendada 2020. aastaks liiklussurmade arvu 2010. aastaga võrreldes poole võrra ning viia liiklussurmade arv 2050. aastaks nulli lähedale. Kuid edusammud nende eesmärkide saavutamisel on viimastel aastatel seiskunud. Nõukogu 8. juuni 2017. aasta järeldustes liiklusohutuse kohta, millega kiideti heaks 2017. aasta märtsis avaldatud Valletta deklaratsioon, kiideti heaks ka uus vahe-eesmärk vähendada 2030. aastaks raskesti vigastada saanute arvu 2020. aastaga võrreldes poole võrra. Seega tuleb mõlema nimetatud eesmärgi saavutamiseks rohkem pingutada.
- (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, nõuetekohaselt hooldatud ning selgelt märgistatud ja liiklusmärkidega varustatud teed aitama vähendada liiklusõnnetuste toimumise tõenäosust, samal ajal kui „andestavad teed“ (st teed, mis on kavandatud arukalt, et juhtide eksimustel ei oleks raskeid või surmaga lõppevaid tagajärgi) peaksid vähendama õnnetuste raskusastet. Komisjon peaks kõigi liikmesriikide kogemuste põhjal välja töötama suunised „andestavate teeäärsete alade“ rajamiseks ja hooldamiseks.

- (3) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1315/2013¹ kohase üleeuroopalise transpordivõrgu teed (TEN-T võrk) on võtmetähtsusega Euroopa tihedamal lõimimisel. Seepärast tuleks nendel teedel tagada ohutuse kõrge tase.
- (4) TEN-T võrgus rakendatud teetaristu ohutuse korraldamise meetmed on aidanud vähendada liiklussurmade ja raskete vigastuste arvu liidus. Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/96/EÜ² mõju hindamisest ilmneb selgelt, et need liikmesriigid, kes on TEN-T võrgu välistel riigisisestel teedel vabatahtlikult rakendanud teetaristu ohutuse korraldamise põhimõtteid, on saavutanud liiklusohutuse valdkonnas palju paremaid tulemusi kui liikmesriigid, kes seda teinud ei ole. Seepärast on soovitatav rakendada neid teetaristu ohutuse korraldamise põhimõtteid ka mujal Euroopa teedevõrgus.
- (5) Liiklusohutuse seisukohalt on oluline hõlmata käesoleva direktiiviga ka sildadel ja tunnelites olevad teelõigud, mis on käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluva teedevõrgu osad, välja arvatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/54/EÜ³ kohaldamisalasse kuuluvad tunnelid.

¹ 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).

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

³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/54/EÜ tunnelite miinimumohutusnõuete kohta üleeuroopalises teedevõrgus (ELT L 167, 30.4.2004, lk 39).

- (6) Liiklusohutuse seisukohalt on oluline hõlmata käesoleva direktiiviga ka sissesõidud parklatesse ja väljasõidud parklatest, mis asuvad käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluva teedevõrgu, eelkõige kiirteede ja põhimaanteed ääres.
- (7) Eri aastaegadel on tingimused liikmesriigiti ja piirkonniti väga erinevad. Seetõttu on oluline, et neid tingimusi võetaks käesoleva direktiivi ülevõtmisel liikmesriigi õigusesse nõuetekohaselt arvesse.
- (8) 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 väliste kiirteede ja muudele põhimaanteedele aitama märkimisväärselt kaasa teetaristu ohutuse parandamisele.
- (9) Kohaldamisala sellise laiendamise soovitud mõju tagamiseks on loogiline, et põhimaanteed, mis ei ole kiirteed, hõlmaksid riigisisese teede liigituse kohaselt kõiki kiirteede kategooriast järgmise kõige kõrgema kategooria teid. Samal põhjusel tuleks julgustada liikmesriike tagama, et käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluksid jätkuvalt vähemalt kõik teed, mille suhtes enne käesoleva direktiivi jõustumist kohaldati (sealhulgas ka vabatahtlikult) direktiivi 2008/96/EÜ.
- (10) Direktiivi 2008/96/EÜ kohaste meetmete kohustuslik kohaldamine iga väljaspool linnapiirkonda asuva sellise teetaristu projekti suhtes, mis on valminud liidu rahaliste vahenditega, peaks aitama tagada, et liidu rahalisi vahendeid ei kasutata ohtlike teede ehitamiseks.

- (11) Direktiiv 2008/96/EÜ hõlmab üksnes teetaristut. Seetõttu ei mõjuta käesolev direktiiv liiklusalast õigust ega ka liikmesriikide pädevust teha omal vastutusel liiklusalase õigusega seotud otsuseid. Konventsiooniosalised peaksid järgima ÜRO teeliiklust käsitlevat 19. septembri 1949. aasta Genfi konventsiooni, teeliiklust käsitlevat 8. novembri 1968. aasta Viini konventsiooni ning liiklusmärke ja -signaale käsitlevat 8. novembri 1968. aasta Viini konventsiooni.
- (12) Riskipõhine kogu võrku hõlmav liiklusohutuse hindamine on osutunud tõhusaks ja tulemuslikuks vahendiks, mille abil teha kindlaks võrgu lõigud, mille puhul tuleks teha sihipärasem liiklusohutuse hindamine ja seada investeerimisel prioriteete lähtuvalt kogu võrgu ohutuse parandamise potentsiaalid. Seepärast tuleks kogu käesoleva direktiiviga hõlmatud teedevõrku süstemaatiliselt, sealhulgas elektroonilisel teel ja digivahenditega kogutud andmete abil hinnata, et parandada liiklusohutust kogu liidus.
- (13) 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 parandada ja kus sihipärase meetmete võtmine peaks tooma suurimat kasu.
- (14) Teetaristu ohutuse korraldamise meetmete kvaliteedi, objektiivsuse ja tõhususe parandamiseks on kasulik võimaldada liikmesriikidel asjakohasel juhul kasutada pidevalt arenevaid tehnoloogiaid teelõikude kontrollimiseks, liiklusohutuse tingimuste dokumenteerimiseks ja teedevõrgu ohutust puudutavate muude andmete kogumiseks.

- (15) Süstemaatiline järelmeetmete võtmine teetaristu ohutuse korraldamise meetmete 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. Eelkõige tuleks kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamise tulemuste alusel teha kas sihipäraseid liiklusohutuse kontrolle või, kui see on võimalik ja kulutõhus, võtta otseseid parandusmeetmeid eesmärgiga kõrvaldada või vähendada liiklusohutuse riske ilma liigset halduskoomust põhjustamata.
- (16) Olemasolevate teede ohutuse parandamiseks tuleks suunata investeeringud teelõikudele, kus toimub kõige rohkem õnnetusi ja kus võimalus nende arvu vähendada on kõige suurem.
- (17) Selliste investeeringute toetuseks võib kooskõlas kohaldatavate tingimustega kasutada liidu tasandi rahastamist ja rahalisi stiimuleid, mis täiendavad vastavaid riigisiseseid investeeringuid ja stiimuleid.
- (18) Direktiivi 2004/54/EÜ kohaste teetunnelitega üleeuroopalise teedevõrgu lõikudel on õnnetuste risk eriti suur. Selleks et suurendada käesoleva direktiiviga hõlmatud teedevõrgu ohutust, tuleks ette näha kõnealuste teelõikude ühised liiklusohutuse kontrollid, kuhu on kaasatud nii teede kui ka tunnelite eest vastutavad pädevad asutused.
- (19) 2017. aastal olid 47 % liidus liiklusõnnetustes hukkunutest vähekaitstud liiklejad. Vähekaitstud liiklejate ohutust peaks parandama nende vajadustega arvestamine kõigi teetaristu ohutuse korraldamise meetmete puhul ning neile mõeldud taristule esitatavate kvaliteedinõuete väljatöötamine.

- (20) Et liikmesriigid saaksid oma teemärgistuse ja liiklusmärkide igapäevast kasutamist tagavaid meetmeid tõhustada, tuleks kehtestada ühtsed tehnilised kirjeldused, mis muudaksid teemärgistuse ja liiklusmärgid juhtidele ja automaatsetele juhtimise abisüsteemidele hästi loetavaks ja tuvastatavaks.
- (21) Raudteeülesõitude ohutuse parandamine (st signalisatsioon, taristu parendamine) on samuti esmatähtis. Euroopa Liidu Raudteeameti ELi raudteede ohutust ja koostalitlusvõimet 2018. aastal käsitleva raporti andmetel toimus 2016. aastal liidu 108 000 raudteeülesõidukohal 433 tõsist õnnetust, milles hukkus 255 inimest ja 217 inimest sai raskelt vigastada. Seepärast tuleks kindlaks teha ohtlikud raudteeülesõidukohad, et parandada nende ohutust.
- (22) Kvaliteetsed liiklusmärgid ja teemärgistus on olulised sõidukijuhtidele ning ühendatud ja automatiseeritud sõidukitele. Teemärgistuse ja liiklusmärkide ühtsed tehnilised kirjeldused peaksid olema ühendatud ja automatiseeritud liikuvussüsteemide kasutuselevõtmise aluseks. Eelistatav oleks üleeuroopaline ühtlustatud käsitus kooskõlas liiklusmärke ja -signaale käsitleva 1968. aasta Viini konventsiooniga.

- (23) Käesoleva direktiivi kohaldamise eeldatavate tulemuste parandamiseks ja hädaolukorras piisava ohutustaseme tagamiseks peaksid liikmesriigid hõlbustama oma elanikkonnakaitse-, hädaabi- ja liikluspolitseiteenistuste vahelist koostööd kõikjal, kus see on vajalik, ja eelkõige piiriülestel teelõikudel. Kui selline tegevus eeldab liikmesriikide vahelist koostööd, annab selleks raamistiku Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsusega nr 1313/2013/EL¹ loodud liidu elanikkonnakaitse mehhanism.
- (24) Teetaristu riigihangete korral tuleks liiklusohutusega seotud tehnilised kirjeldused teha üldsusele kättesaadavaks, ilma et see piiraks riigihankeid reguleerivate õigusaktide, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/25/EL² kohaldamist.
- (25) Läbipaistvuse ja aruandekohustuse suurendamiseks tuleks avaldada teede ohutustasemed, et liiklejad teaksid taristu seisukorda ja paraneks nende üldine teadlikkus.
- (26) Ergutada tuleks ohutu süsteemi meetoodika alaste kogemuste vahetamist spetsialistide vahel ja teabevahetust liiklusohutuse audiitorite vahel.
- (27) Kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamise tulemuste avaldamine peaks võimaldama võrrelda teetaristu ohutust kogu liidus.

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. detsembri 2013. aasta otsus nr 1313/2013/EL liidu elanikkonnakaitse mehhanismi kohta (ELT L 347, 20.12.2013, lk 924).

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ (ELT L 94, 28.3.2014, lk 243).

- (28) Kuna käesoleva direktiivi eesmärki, nimelt meetmete kehtestamine kogu TEN-T võrgu ning liidu kiirteede ja põhimaanteed võrgu liiklusohutuse ühtlaselt kõrge taseme tagamiseks, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda paremini saavutada liidu tasandil, sest teetaristu rangemate ohutusnormide kasutuselevõtuks on ohutust vaja parandada kogu liidus, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale. Liidu tasandil võetavate meetmete tulemusel peaks reisimine kogu liidus muutuma ohutumaks, ning see omakorda peaks tõhustama siseturu toimimist ning aitama saavutada majandusliku, sotsiaalse ja territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärki.
- (29) Et teetaristu ohutuse korraldamise meetmed kajastaksid jätkuvalt parimaid olemasolevaid tehnilisi teadmisi, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et kohandada käesoleva direktiivi lisasid tehnika arenguga. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes¹ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, 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.

¹ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

- (30) Selleks et liiklusohutuse korraldamise tavaid pidevalt täiustada ja et hõlbustada juhiabisüsteemiga varustatud või kõrgema automatiseerituse tasemega sõidukite poolt teemärgistuse ja liiklusmärkide äratundmist, on vaja võtta erimeetmeid. Selleks et tagada käesoleva direktiivi asjaomaste sätete ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹.
- (31) Direktiivi 2008/96/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

¹ 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 rakendamisolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

Artikkel 1
Direktiivi 2008/96/EÜ muutmine

Direktiivi 2008/96/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Reguleerimisese ja kohaldamisala

1. Käesoleva direktiiviga on nõutav selliste meetmete kehtestamine ja rakendamine, mis on seotud liiklusohutusele avalduva mõju hindamise, liiklusohutuse auditite läbiviimise, liiklusohutuse kontrollimise ja kogu võrku hõlmavate liiklusohutuse hindamistega liikmesriikide poolt.
2. Käesolevat direktiivi kohaldatakse projekteeritavate, ehitatavate või kasutusel olevate üleeuroopalisse teedevõrku kuuluvate teede, kiirteede ja muude põhimaanteedes suhtes.
3. Samuti kohaldatakse käesolevat direktiivi selliste lõikega 2 hõlmamata teede ja teetaristu projektide suhtes, mis asuvad väljaspool linnapiirkondi, mis ei teeninda nendega külgnevaid krunte ja mille valmimisel on kasutatud liidu rahalisi vahendeid, välja arvatud teed, mis on üldisele mootorsõidukite liiklusele suletud (nt jalgrattateed) või teed, mis ei ole kavandatud üldise liikluse jaoks (nt juurdepääsuteed tööstus-, põllumajandus- ja metsaaladele).

4. Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja jätta väikese ohutusriskiga põhimaanteed, kui see on liiklusmahtude ja õnnetuste statistika alusel põhjendatud.

Liikmesriigid võivad lisada käesoleva direktiivi kohaldamisalasse teed, millele lõigetes 2 ja 3 ei osutata.

Kõik liikmesriigid saadavad komisjonile hiljemalt ... [24 kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist] nende territooriumil olevate kiirteede ja põhimaanteedete loetelu ning teatavad kõigist selle hilisematest muudatustest. Lisaks saadavad kõik liikmesriigid komisjonile käesoleva lõike kohaselt käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja jäetud või sellesse lisatud teede loetelu ning teatavad kõigist selle hilisematest muudatustest.

Komisjon avaldab talle käesoleva artikli kohaselt esitatud teede loetelu.

5. Käesolevat direktiivi ei kohaldata teedele, mis asuvad direktiiviga 2004/54/EÜ hõlmatud tunnelites.“

2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 1 asendatakse järgmisega:

„1. „üleeuroopaline teedevõrk“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 1315/2013* kindlaks määratud teedevõrk;

* 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).“;

b) lisatakse järgmised punktid:

„1a. „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 eraldavad vastassuunast liikluseks mitte ette nähtud eraldusriba või erandjuhtudel muud vahendid;

- b) ei ristuta samal tasandil tee, raudtee või trammiteega ega jalgrattatee või jalgteega;
 - c) on tähistatud spetsiaalsete kiirtee märkidega;
- 1b. „põhimaantee“ – väljaspool linnapiirkondi asuv tee, mis ühendab suuremaid linnu või piirkondi või mõlemaid ja mis kuulub ... [käesoleva muutmisdirektiivi *Euroopa Liidu Teatajas* avaldamise kuupäeval] kehtiva riigisisese teede liigituse kohaselt kiirtee kategooriast järgmise kõige kõrgemasse kategooriasse;“;
- c) punkt 5 jäetakse välja;
 - d) punktid 6 ja 7 asendatakse järgmisega:
 - „6. „ohutustaseme määramine“ – olemasoleva teedevõrgu osade liigitus vastavalt nende objektiivselt mõõdetud sisseehitatud ohutusele;
 - 7. „sihipärane liiklusohutuse kontrollimine“ – olemasoleva tee või teelõigu olukorra kohapealsel hindamisel põhinev sihipärane uurimine, et teha kindlaks ohtlikud tingimused, puudused ja probleemid, mis suurendavad õnnetuste ja vigastuste riski;“;
 - e) lisatakse järgmine punkt:
 - „7a. „korrapärane liiklusohutuse kontrollimine“ – tavapärane korrapärane omaduste ja puuduste kindlakstegemine, mis nõuavad hooldustöid ohutuse tagamiseks;“;

f) lisatakse järgmine punkt:

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

3) Artiklisse 4 lisatakse järgmine lõige:

„6. Komisjon koostab projekteerimisetapi esialgse auditi raames suunised „andestavate teeäärsete alade“ ja „iseselgitavate ja isereguleerivate teede“ kavandamiseks ning vähekaitstud liiklejaid puudutavate kvaliteedinõuete kohta. Suunised koostatakse tihedas koostöös liikmesriikide ekspertidega.“

4) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 5

Kogu võrku hõlmav liiklusohutuse hindamine

1. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva direktiiviga hõlmatud kogu kasutuseloleva teedevõrgu suhtes kohaldatakse kogu võrku hõlmavat liiklusohutuse hindamist.
2. Kogu võrku hõlmaval liiklusohutuse hindamisel hinnatakse õnnetuste toimumise ja nende raskusastme riski, tuginedes järgmisele:
 - a) eelkõige tee konstruktsiooniomaduste (sisseehitatud ohutus) visuaalne kontroll kas kohapeal või elektrooniliste vahendite kaudu ning

- b) nende teedevõrgu osade analüüsimine, mis on olnud kasutusel rohkem kui kolm aastat ja kus liiklusvooga võrreldes on toimunud palju raskeid õnnetusi.
3. Liikmesriigid tagavad, et esimene kogu võrku hõlmav liiklusohutuse hindamine viiakse läbi hiljemalt 2024. aastal. Järgnevaid kogu võrku hõlmavaid liiklusohutuse hindamisi tehakse piisavalt sagedasti, et tagada piisav ohutustase, kuid vähemalt iga viie aasta järel.
 4. Kogu võrku hõlmaval liiklusohutuse hindamisel võivad liikmesriigid võtta arvesse III lisas sätestatud soovituslikke elemente.
 5. Komisjon koostab kogu võrku hõlmava süstemaatilise liiklusohutuse hindamise ja ohutustasemete määramise meetodilised suunised.
 6. Lõikes 1 osutatud hindamise tulemuste alusel ja täiendavate meetmete vajaduste tähtsuse järgi järjestamiseks liigitavad liikmesriigid kõik teedevõrgu lõigud vähemalt kolme kategooriasse vastavalt nende ohutustasemele.“

5) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 6
Korrapärane liiklusohutuse kontrollimine“;*

b) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid tagavad, et korrapärast liiklusohutuse kontrollimist tehakse piisavalt sageli, et tagada kõnealuse teetaristu piisav ohutustase.“;

c) lõige 2 jäetakse välja;

d) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Liikmesriigid tagavad direktiivi 2004/54/EÜ kohaste tunnelitega teedevõrgu lõikude ohutuse ühiste liiklusohutuse kontrollidega, kuhu on kaasatud käesoleva direktiivi ja direktiivi 2004/54/EÜ rakendamise eest vastutavad pädevad asutused. Ühiseid liiklusohutuse kontrolle tehakse piisavalt sagedasti, et tagada piisav ohutustase, kuid vähemalt iga kuue aasta järel.“

6) Lisatakse järgmised artiklid:

„Artikkel 6a

Kasutuses olevate teede suhtes rakendatavad järelmeetmed

1. Liikmesriigid tagavad, et artikli 5 kohaselt tehtud kogu võrku hõlmavate liiklusohutuse hindamiste tulemuste alusel tehakse sihipäraseid liiklusohutuse kontrole või võetakse otseseid parandusmeetmeid.
2. Sihipärasel liiklusohutuse kontrollil võivad liikmesriigid võtta arvesse IIa lisas sätestatud soovituslikke elemente.
3. Sihipärasel liiklusohutuse kontrolli teevad eksperdirühmad. Vähemalt üks eksperdirühma liige peab vastama artikli 9 lõike 4 punktis a sätestatud nõuetele.
4. Liikmesriigid tagavad, et sihipärase liiklusohutuse kontrolli tulemuste alusel koostatakse põhjendatud otsus parandusmeetmete võtmise vajaduse kohta. Eelkõige määravad liikmesriigid kindlaks teelõigud, kus on vaja parandada teetaristu ohutust, ja määravad kindlaks tähtsuse järgi järjestatavad meetmed nende teelõikude ohutuse parandamiseks.
5. Liikmesriigid tagavad, et parandusmeetmete võtmisel keskendutakse eelkõige teelõikudele, millel on madal ohutustase ja mis pakuvad võimaluse kasutada meetmeid, millel on suur potentsiaal ohutuse parandamiseks ning õnnetustega kaasnevate kulude vähendamiseks.

6. Liikmesriigid koostavad riskipõhise tähtsujärjestatud tegevuskava ja ajakohastavad seda korrapäraselt, et jälgida kindlakstehtud parandusmeetmete rakendamist.

Artikkel 6b

Vähekaitstud liiklejate kaitsmine

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

Artikkel 6c

Teemärgistus ja liiklusmärgid

1. Liikmesriigid pööravad oma praegustes ja tulevastes teemärgistuse ja liiklusmärkidega seotud meetmetes erilist tähelepanu nende loetavusele ja tuvastatavusele sõidukijuhtide ja automaatsete juhtimise abisüsteemide jaoks. Selliste meetmete puhul võetakse arvesse ühtseid tehnilisi kirjeldusi, kui need kirjeldused on lõike 3 kohaselt koostatud.
2. Komisjoni moodustatud eksperdirühm hindab hiljemalt 2021. aasta juuniks võimalust koostada eri elemente sisaldavad ühtsed tehnilised kirjeldused eesmärgiga tagada teemärgistuse ja liiklusmärkide igapäevane kasutamine selliselt, et need oleksid sõidukijuhtide ja automaatsete juhtimise abisüsteemide jaoks paremini loetavad ja tuvastatavad. Eksperdirühm moodustatakse liikmesriikide määratud ekspertidest. Hindamise käigus konsulteeritakse ÜRO Euroopa Majanduskomisjoniga.

Hindamisel võetakse arvesse eelkõige järgmist:

- a) erinevate juhiabitehnoloogiate ja taristu vaheline suhtlus;
 - b) ilma- ja atmosfäärinähtuste ning liikluse mõju teemärgistusele ja liiklusmärkidele liidu territooriumil;
 - c) mitmesuguste tehnoloogiate hooldustööde laad ja sagedus koos kuluproгноosiga.
3. Komisjon võib lõikes 2 osutatud hindamise põhjal võtta vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse lõikes 1 osutatud liikmesriikide meetmetega seotud ühtsed tehnilised kirjeldused eesmärgiga tagada teemärgistuse ja liiklusmärkide igapäevane kasutamine selliselt, et need oleksid sõidukijuhtide ja automaatsete juhtimise abisüsteemide jaoks paremini loetavad ja tuvastatavad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 13 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Esimeses lõigus osutatud rakendusaktid ei piira Euroopa Standardikomitee pädevust teemärgistuse ja liiklusmärkide küsimustes.

Artikkel 6d

Teavitamine ja läbipaistvus

Komisjon avaldab käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluva teedevõrgu Euroopa kaardi, mis on veebis kättesaadav ja milles eristatakse eri teekategooriad vastavalt artikli 5 lõikele 6.

Artikkel 6e

Vabatahtlik teatamine

Liikmesriigid püüavad seada sisse vabatahtliku teatamise riikliku süsteemi, mis on kõigile liiklejatele veebis kättesaadav, et hõlbustada liiklejate ja sõidukite edastatud juhtumite üksikasjade ning igasuguse muu ohutusega seotud teabe kogumist asjaolude kohta, mis teataja arvates kahjustavad või võivad kahjustada teetaristu ohutust.“

7) Artiklisse 7 lisatakse järgmine lõige:

„1a. Komisjon võib võtta vastu rakendusakte, et anda suuniseid õnnetuste raskusastmest, sealhulgas hukkunute ja vigastatute arvust teatamise kohta. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 13 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

8) Artiklisse 9 lisatakse järgmine lõige:

„1a. Liikmesriigid tagavad, et alates ... [viis aastat pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist] koolitust saavate liiklusohutuse audiitorite koolituskavad sisaldaksid vähemkaitstud liiklejaid ja neile mõeldud taristut puudutavaid küsimusi.“

9) Artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

Parimate tavade vahetamine

Selleks et parandada liiklusohutust liidu teedel, seab komisjon sisse liikmesriikidevahelise teabe ja parimate tavade vahetamise süsteemi, mis hõlmab muu hulgas ka liiklusohutusalasid koolituskavasid, olemasolevaid teetaristu ohutuse projekte ja töökindlaks osutunud liiklusohutustehnoloogiat.“

10) Artikli 11 lõige 2 jäetakse välja.

11) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 11a

Aruandlus

1. Liikmesriigid esitavad 31. oktoobriks 2025 komisjonile aruande kogu artikli 5 kohaselt hinnatud teedevõrgu ohutustasemete liigitamise kohta. Võimaluse korral tuginetakse aruandes ühtsele metoodikale. Kui see on kohaldatav, esitatakse aruandes ka loetelu liikmesriigi ajakohastatud suunistest, mis käsitlevad eelkõige tehnoloogia arengut ja vähekaitstud liiklejate kaitse parandamist. Alates 31. oktoobrist 2025 esitatakse need aruanded iga viie aasta järel.
2. Lõikes 1 osutatud liikmesriikide aruannete analüüsi põhjal koostab ja esitab komisjon esimest korda 31. oktoobriks 2027 ja seejärel iga viie aasta järel Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta, eriti seoses lõikes 1 osutatud elementidega, ja võimalike edasiste meetmete kohta, kaasa arvatud käesoleva direktiivi muutmise ja võimalik kohandamine tehnika arenguga.“

12) Artikkel 12 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 12

Lisade muutmine

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 12a vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse lisasid, et kohendada neid tehnika arenguga.“

13) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 12a

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 12 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates ... [käesoleva muutmisdirektiivi jõustumise kuupäev]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad 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 kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes* sätestatud põhimõtetega 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.

* ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.“

14) Artikkel 13 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 13

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011* tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

* 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).“

15) Lisasid muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisale.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt ... [24 kuud pärast käesoleva muutmisdirektiivi jõustumist]. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste õigusnormide teksti.

Artikkel 3

Jõustumine

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

Artikkel 4

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja

LISA

Direktiivi 2008/96/EÜ lisasid muudetakse järgmiselt.

1) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„I LISA
LIIKLUSOHUTUSELE AVALDUVA MÕJU HINDAMISE SOOVITUSLIKUD
ELEMENDID“;

b) punkti 2 alapunkt e asendatakse järgmisega:

„e) liiklus (nt liiklusmaht, liikluse kategoriseerimine sõidukitüüpide kaupa), sealhulgas jalakäijate ja jalgratturite hinnanguline arv, mis on kindlaks määratud kõrvalkinnistute iseärasusi arvestades;“.

2) II lisa muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„II LISA
LIIKLUSOHUTUSE AUDITITE SOOVITUSLIKUD ELEMENDID“;

b) punkti 1 lisatakse järgmine alapunkt:

„n) vähekaitstud liiklejaid käsitlevad meetmed:

i) jalakäijaid käsitlevad meetmed;

- ii) jalgrattureid käsitlevad meetmed, sealhulgas alternatiivsete marsruutide olemasolu või eraldatus suure kiirusega mootorsõidukiliiklusest;
 - iii) kahe rattalisi mootorsõidukeid käsitlevad meetmed;
 - iv) jalakäijate ja jalgratturite teeületuskohtade tihedus ja asukohad;
 - v) piirkonna mõjutatud teedel liikuvaid jalakäijaid ja jalgrattureid käsitlevad meetmed;
 - vi) jalakäijate ja jalgratturite eraldatus suure kiirusega mootorsõidukiliiklusest või alternatiivsete otsemarsruutide olemasolu madalama klassi teedel;“;
- c) punkti 2 alapunkt h asendatakse järgmisega:
- „h) vähekaitstud liiklejaid käsitlevad meetmed:
 - i) jalakäijaid käsitlevad meetmed;
 - ii) jalgrattureid käsitlevad meetmed;
 - iii) kahe rattalisi mootorsõidukeid käsitlevad meetmed;“.

3) Lisatakse järgmine lisa:

„IIa LISA

SIHIPÄRASE LIIKLUSOHUTUSE KONTROLLI SOOVITUSLIKUD ELEMENDID

1. Tee trass ja ristprofiil:

- a) nähtavus ja nähtavuskaugused;
- b) kiiruspiirang ja kiiruspiirangu ala;
- c) arusaadav tee kulgemine (st trassi tajutavus liiklejate seisukohast);
- d) juurdepääs külgnevale kinnistule ja arendustele;
- e) pääste- ja hooldesõidukite juurdepääs;
- f) sildade ja truupide lõpuosad;
- g) teeäär (peenrad, katendi ääre ja peenra kõrguse erinevus, süvendi ja mulde nõlvad).

2. Ristmikud ja liiklussõlmed:

- a) ristmiku/liiklussõlme tüübi sobivus;
- b) ristmiku/liiklussõlme geomeetriline plaan;
- c) ristmike nähtavus ja arusaadavus (tajutavus);

- d) nähtavus ristmikul;
- e) ristmiku lisaradade lahendus;
- f) liikluskorraldus ristmikul (stoppmärk, valgusfoor jne);
- g) ülekäiguradade ja jalgratturite teeületuskohtade olemasolu.

3. Vähekaitstud liiklejaid käsitlevad meetmed:

- a) jalakäijaid käsitlevad meetmed;
- b) jalgrattureid käsitlevad meetmed;
- c) kahe rattalisi mootorsõidukeid käsitlevad meetmed;
- d) ühistransport ja taristu;
- e) raudteeülesõidukohad (eelkõige märkida ülesõidukoha liik ja kas see on mehitatud, mehitamata, käsijuhitav või automatiseeritud).

4. Valgustus, märgid ja märgistus:

- a) korrapärased liiklusemärgid, mis ei takista nähtavust;
- b) liiklusemärkide loetavus (asend, suurus, värv);

- c) märgipostid;
- d) korrapärane teemärgistus ja piirdesüsteemid;
- e) teemärgistuse loetavus (asukoht, mõõtmed ja valguspeegelduvus märgades ja kuivades tingimustes);
- f) teemärgistuse sobiv kontrastsus;
- g) valgustatud teede ja ristmike valgustus;
- h) sobivad teeäärsed rajatised.

5. Valgusfoorid:

- a) käitamine;
- b) nähtavus.

6. Objektid, ohutustsoonid ja teepiirdesüsteemid:

- a) teeäärne keskkond, sealhulgas taimestik;
- b) teeäärsed ohud ja kaugus sõidutee või jalgrattatee äärest;
- c) teepiirdesüsteemide kasutajasõbralikuks kohandamine (suunavööndite vahelised alad ja pörkepiirded, et vähendada ohtu vähekaitstud liiklejatele);

- d) põrkepiirete lõpuosad;
- e) sobivad teepiirdesüsteemid sildade ja truupide kohal;
- f) piirdeaiad (piiratud juurdepääsuga teede puhul).

7. Katend:

- a) katendi defektid;
- b) libisemiskindlus;
- c) lahtised materjaliosakesed / kruus / kivid;
- d) kogunev vesi, veeviimarid.

8. Sillad ja tunnelid:

- a) sildade olemasolu ja arv;
- b) tunnelite olemasolu ja arv;
- c) visuaalsed elemendid, mis kujutavad endast taristu jaoks ohutusrisiki.

9. Muud küsimused:

- a) ohutud parkimis- ja puhkekohad;
- b) raskeveokeid käsitlevad meetmed;

- c) esituledega pimestamine;
- d) teetööd;
- e) ohtlikud teeäärsed tegevused;
- f) intelligentsete transpordisüsteemide pakutav asjakohane teave (nt muutteabega liikluskorraldusvahendid);
- g) elusloodus ja loomad;
- h) kooliala hoiatused (kui see on kohaldatav).“

4) III lisa asendatakse järgmisega:

„III LISA

KOGU VÕRKU HÕLMAVA LIIKLUSOHUTUSE HINDAMISE SOOVITUSLIKUD
ELEMENDID

1. Üldine:

- a) tee liik sõltuvalt nende piirkondade/linnade suurusest, mida ta ühendab;
- b) teelõigu pikkus;
- c) ala liik (maa-, linnapiirkond);
- d) maakasutus (haridus-, äri-, tootmis-, elamu- ja põllumajandusmaa otstarbega ning arendamata maa-alad);

- e) kinnistutele juurdepääsude tihedus;
- f) teenindustee olemasolu (nt poodide jaoks);
- g) teetööde olemasolu;
- h) parkla olemasolu.

2. Liiklussagedus:

- a) liiklussagedus;
- b) mootorratturite arv;
- c) jalakäijate arv mõlemal pool teed (märkida, kas nad kõnnivad piki teed või ületavad teed);
- d) jalgratturite arv mõlemal pool teed (märkida, kas nad sõidavad piki teed või ületavad teed);
- e) raskesõidukite arv;
- f) jalakäijate hinnanguline arv, mis on kindlaks määratud kõrvalkinnistute iseärasusi arvestades;
- g) jalgratturite hinnanguline arv, mis on kindlaks määratud kõrvalkinnistute iseärasusi arvestades.

3. Andmed õnnetusjuhtumite kohta:

- a) surmajuhtumite arv, toimumiskoht ja põhjus liiklejarühmade kaupa;
- b) raskete vigastuste arv ja toimumiskoht liiklejarühmade kaupa.

4. Kasutusnäitajad:

- a) kiiruspiirang (üldine, mootorrataste jaoks, veokite jaoks);
- b) tegelik kiirus (85. protsentiil);
- c) kehtestatud kiiruse tagamise võtted ja/või liikluse rahustamine;
- d) intelligentsete transpordisüsteemide olemasolu: teated ummikute kohta, muutuva teabega märgid;
- e) kooliala hoiatused;
- f) koolilastel teed ületada aitava inimese olemasolu ettenähtud perioodidel.

5. Geomeetrilised näitajad:

- a) ristprofiili näitajad (sõiduradade arv, liik ja laius, eraldusribade lahendus ja materjal, jalgrattateed, kõnniteed jne), sealhulgas nende vahelduvus;
- b) plaanikõverik;
- c) kalle ja pikiprofiil;
- d) nähtavus ja nähtavuskaugused.

6. Objektid, ohutustsoonid ja teepiirdesüsteemid:
 - a) teeäärne keskkond ja ohutustsoonid;
 - b) tee ääres paiknevad püsivad takistused (nt valgustuspostid, puud jne);
 - c) takistuste kaugus tee äärest;
 - d) takistuste tihedus;
 - e) täristid;
 - f) teepiirdesüsteemid.

7. Sillad ja tunnelid:
 - a) sildade olemasolu ja arv ning sildasid käsitlev asjakohane teave;
 - b) tunnelite olemasolu ja arv ning tunneleid käsitlev asjakohane teave;
 - c) visuaalsed elemendid, mis kujutavad endast taristu jaoks ohutusriski.

8. Ristmikud:
 - a) ristmiku liik ja suundade arv (eelkõige märkida liikluskorralduse liik ja konfliktivabade pöörete olemasolu);

- b) liiklusvoogude kanaliseerimise olemasolu;
- c) ristmiku kvaliteet;
- d) ristuva tee liiclussagedus;
- e) raudteeülesõidukohtade olemasolu (eelkõige märkida ülesõidukoha liik ja kas see on mehitatud, mehitamata, käsijuhitav või automatiseeritud).

9. Hooldus:

- a) katendi defektid;
- b) katendi libisemiskindlus;
- c) teepeenarde (sealhulgas taimestiku) seisukord;
- d) märkide, märgistuse ja piirdesüsteemide seisukord;
- e) teepiirdesüsteemide seisukord.

10. Rajatised vähekaitstud liiklejate jaoks:

- a) ülekäigurajad ja jalgratturite teeületuskohad (sama- ja eritasandilised);
- b) jalgratturite teeületuskohad (sama- ja eritasandilised);
- c) jalakäijapiirded;

- d) kõnnitee või eraldatud rajatise olemasolu;
 - e) jalgrattarajatised ja nende liik (jalgrattateed, jalgrattarajad, muud);
 - f) ülekäiguradade kvaliteet rajatise nähtavuse ja märgistuse seisukohast;
 - g) ülekäigurajad ja jalgratturite teeületuskohad kõrvalteel põhiteega liitumiskohas;
 - h) alternatiivsete marsruutide olemasolu jalakäijate ja jalgratturite jaoks, kui eraldatud rajatised puuduvad.
11. Kokkupõrke-eelsed/-järgsed süsteemid liiklusvigastuste ärahoidmiseks ja elemendid nende raskusastme vähendamiseks:
- a) võrgu operatiivkeskused ja muud patrullrajatised;
 - b) mehhanismid liiklejate teavitamiseks sõidutingimustest, et hoida ära õnnetusi või vahejuhtumeid;
 - c) vahejuhtumite automaatse tuvastamise süsteemid: sensorid ja kaamerad;
 - d) vahejuhtumite ohjamise süsteemid;
 - e) süsteemid hädaabiteenistustega suhtlemiseks.“

5) IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkt 1 asendatakse järgmisega:

„1. õnnetuse toimumise koht (nii täpselt kui võimalik), sealhulgas ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSSi) koordinaadid;“;

b) punkt 5 asendatakse järgmisega:

„5. õnnetuse raskusaste;“.
