

Brüssel, 15. november 2018
(OR. en)

14109/18

Institutsioonidevaheline
dokument:
2018/0129(COD)

TRANS 530

ARUANNE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Eelmise dok nr:	ST 11818/2/18 REV 2
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta – Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. 17. mail 2018 esitas komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule eespool nimetatud ettepaneku, mis on kolmanda liikuvuse paketi osa.

- Ettepaneku peaeesmärk on vähendada liiklusõnnetustes hukkunute ja raskesti vigastada saanute arvu;
- Komisjon leiab, et kehtiva direktiiviga ei suudeta täielikult saavutada selle eesmärki vähendada liiklussurmade koguarvu 2020. aastaks poole võrra ja et on vaja tugevdatud meetmeid;
- komisjon on teinud kindlaks, et suur osa sõitudest üleeuroopalises transpordivõrgus tehakse madala ohutustasemega teedel. Komisjon märgib samuti, et väljaspool TEN-T võrku asuvate teed on madala sisseehitatud ohutusega ja et Euroopa Liidu eri osades on teede ohutustasemed väga erinevad;

- Lisaks teeb komisjon ettepaneku edendada liikmesriikide vahelist ühtlustamist ja teadmiste jagamist, kaitsta vähekaitstud liiklejaid, parandada uute tehnoloogiate kasutuselevõttu ja parandada teetaristu ohutuse korraldamise menetlustega seotud järelduste alusel võetavaid järelmeetmeid;
 - Ettepanek on esitatud kui muutmisdirektiiv.
2. Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon (TRAN) määras 19. juulil 2018 raportööriks Daniela Aiuto (EFDD, IT). Tööstuse, teadusuuringute ja energeetikakomisjon (ITRE) otsustas arvamust mitte esitada. Parlamendikomisjoni hääletus on kavandatud 3. detsembriks 2018.
 3. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis oma arvamuse ettepaneku kohta vastu 17. oktoobril 2018. Regioonide Komitee ei ole oma arvamust veel vastu võtnud.
 4. Rootsi parlament (Riksdag) võttis vastu põhjendatud arvamuse subsidiaarsuse põhimõtte kohaldamise kohta. Tšehhi esindajatekoda ja senat võtsid vastu resolutsioonid subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtete kohaldamise kohta.

II. TÖÖ NÕUKOGU ORGANITES

5. Maismaatranspordi töörühm alustas ettepaneku läbivaatamist 12. juunil 2018 komisjoni poolse üldise tutvustamisega. Mõjuhinnangut analüüsiti 5. juulil 2018.
6. Austria eesistumise ajal arutas töörühm ettepanekut oma koosolekutel 11. juulil, 12. juulil, 20. septembril, 24. septembril, 11. oktoobril ja 12. novembril. Kõnealuse ettepaneku peamised väljakutsed olid kohaldamisala laiendamine ja praeguse kontrollisüsteemi ümberkujundamine. Eesistujariik on töötanud välja kompromissi vana kontrollisüsteemi ja komisjoni pakutud uue ennetava lähenemisviisi vahel.

7. Uute lisade lisamine põhjustas märkimisväärsed ümbertegemist, et tagada nende olemus kui suunised liikmesriikidele, kehtestamata jäika õiguslikku kohustust. Võttes eeskujuks liikmesriikide ettepanekud, sõnastas eesistujariik kaks lisa tervikuna ümber, luues lihtsamad ja otsesemad lisad. Töörühm pidas kompromisse mõlemal juhul enamjaolt rahuldavaks.
8. Kehtiv direktiiv 2008/96/EÜ¹ oli ka hõlmatud Omnibusiga, et ühtlustada liidu õigusaktide komiteemenetluse sätteid,² mille suhtes lepidi 20. märtsil 2018 kokku osaline üldine lähenemisviis³. Eesistujariik viis kõnealuse ettepaneku vastavusse osalise üldise lähenemisviisiga ja viis sisse juba kokku lepitud muudatused. Eesistujariik soovis samuti teha juba kokku lepitud teksti väikesi muudatusi, kuna teatud teisi muutmisdirektiivi kohaseid muudatusi ei olnud veel arvesse võetud.

III. PEAMINE LAHENDAMATA KÜSIMUS

9. Töörühm on käsitlenud enamikku küsimusi suures osas. Komisjonis ei ole kõik täielikult nõus siin esitatud tekstiga. Eesistujariik leiab siiski, et praegune kompromisstekst kujutab endast tasakaalustatud ja ka sidusat lahendust käsitletavatele probleemidele.

IV. JÄRELDUSED

10. Alaliste esindajate komiteel palutakse käesoleva dokumendi lisas esitatud eesistujariigi kompromisstekst heaks kiita. Seejärel edastatakse tekst transport, telekommunikatsioon ja energeetika nõukogu 3. detsembri 2018. aasta istungile (transport), et leppida kokku üldises lähenemisviisis.

¹ 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).

² Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS, millega kohandatakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklitega 290 ja 291 teatavaid õigusakte, mis näevad ette kontrolliga regulatiivmenetluse kasutamist (COM/2016/0799 final - 2016/0400 (COD))

³ vt dok ST 6933/18.

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 arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

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 lähedale³. Edusammud nende eesmärkide saavutamisel on viimastel aastatel seiskunud. Nõukogu kiitis 2017. aasta juunis heaks uue vahe-eesmärgi vähendada 2030. aastaks raskesti vigastada saanute arvu 2020. aastaga võrreldes poole võrra⁴.

¹ ELT C , , lk .

² ELT C , , lk .

³ Komisjoni teatis „Euroopa kui liiklusohutusala: poliitikasuunised liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020“ (KOM(2010) 389 (lõplik)).

⁴ Nõukogu järeldused liiklusohutuse kohta, millega kinnitatakse 2017. aasta märtsi Valletta deklaratsioon (Valletta, 28.–29. märts 2017) (ST 9994/17)

- (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 1315/2013¹ 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/EÜ² mõju hindamisest ilmneb selgelt, et need liikmesriigid, kes on TEN-T võrgu välistel siseriiklikel teedel rakendanud 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 muudele põhimaanteedele aitama märkimisväärselt kaasa teetaristu ohutuse suurendamisele.

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 maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta (ELT L 319, 29.11.2008, lk 59).

- (5a) Kohaldamisala sellise laiendamise soovitud mõju tagamiseks on loogiline, et muud põhimaanteed hõlmavad vähemalt siseriikliku teede liigituse kohaselt kiirtee kategooriast madalama kõige kõrgema kategooriaga teid, mis ühendavad suuremaid linna ja piirkondi.
- (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 potentsiaalid. Seepärast tuleks käesoleva direktiiviga hõlmatud kogu teedevõrku süstemaatiliselt hinnata liiklusohutuse suurendamiseks kogu liidus.
- (8) Kasutuseloleva teedevõrgu 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.
- (8a) Ohutuse korraldamise menetluste kvaliteedi, objektiivsuse ja tõhususe parandamiseks on kasulik võimaldada liikmesriikidel vajaduse korral kasutada pidevalt arenevaid tehnoloogiaid teelõikude kontrollimiseks, liiklusohutuse tingimuste dokumenteerimiseks ja teedevõrgu ohutust puudutavate muude andmete kogumiseks.
- (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. Eelkõige tuleks kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamise menetluse 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 tekitamata.

- (10) Olemasolevate teede ohutuse suurendamiseks tuleks suunata investeeringud teelõikudele, kus esineb kõige rohkem õnnetusi ja kus võimalus nende arvu vähendada on kõige suurem.
- (10a) Selliste investeeringute toetuseks võib kooskõlas ette nähtud kohaldatavate tingimustega kasutada ELi tasandi rahastamist ja rahalisi stiimuleid, täiendades vastavaid riigisiseseid investeeringuid ja stiimuleid.
- (11) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/54/EÜ¹ 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) [...].
- (14) [...].
- (15) Kogu võrku hõlmava liiklusohutuse hindamise tulemuste avalikustamine peaks võimaldama võrrelda taristu ohutust kogu liidus.

¹ 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).

- (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 ohutusnormide 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 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.

(18) Vaja on võtta erimeetmeid, et ohutuse korraldamise tavadid pidevalt täiustada. 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 182/2011¹.

(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 ja lisatakse järgmine lõige 2a:

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 hindamistega liikmesriikide poolt.
2. Käesolevat direktiivi kohaldatakse üleeuroopaliselt teedevõrku kuuluvate projekteeritavate, ehitatavate või kasutusel olevate kiirteede ja muude põhimaanteed suhtes².
- 2a. Iga liikmesriik määrab kindlaks tema territooriumil olevad põhimaanteed, võttes arvesse oma olemasolevat teede liigitust. Iga liikmesriik teatab komisjonile tema territooriumil olevad põhimaanteed hiljemalt 24 kuud pärast käesoleva direktiivi jõustumist. Liikmesriigid teavitavad komisjoni hilisematest muutustest.

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

² SE on seisukohal, et käesolevat direktiivi tuleks kohaldada üksnes üleeuroopaliselt (teede)võrku kuuluvate teede suhtes.

3. Samuti kohaldatakse käesolevat direktiivi lõikega 2 hõlmamata selliste teede ja infrastruktuuriprojektide suhtes, mis asuvad väljaspool linnapiirkondi, mis ei teeninda sellega 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)“;

(2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) punkt 1 asendatakse järgmisega:

4. „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 ja 2b:

„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“ – liikmesriikide määratud tee, mis ühendab suuremaid linna või piirkondi;

2c. [...];”;

c) punktid 5 ja 6 jäetakse välja;

d) punkt 7 asendatakse järgmisega ja lisatakse järgmine punkt 7a:

„6. [...];

7. „sihipärane liiklusohutuse kontrollimine“ – olemasoleva tee või teelõigu kohapealsel olukorra hindamisel põhinev sihipärane uurimine, et teha kindlaks ohtlikud tingimused, vead ja probleemid, mis suurendavad õnnetuste ja vigastuste riski;

7a. „korrapärane liiklusohutuse kontrollimine” – tavapärane korrapärane omaduste ja puuduste kindlakstegemine ohutuse tagamiseks tehtavate hooldustööde jaoks;“;

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.

1a. Kogu võrku hõlmaval liiklusohutuse hindamisel hinnatakse õnnetuste toimumise ja nende raskusastme riski, tuginedes vähemalt järgmisele:

– teede konstruktsiooniomaduste (sisseehitatud ohutus) visuaalne kontroll kas kohapeal või elektrooniliste vahendite kaudu; ning

- selliste teedevõrgu osade analüüsimine, mis on olnud kasutusel rohkem kui kolm aastat ja kus proportsionaalselt liiklusvooga on toimunud palju raskeid õnnetusi;
 - [...].
- 1b. 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 võtavad liikmesriigid arvesse III lisas esitatud soovituslikke elemente.
 3. Lõikes 1 osutatud hindamise alusel, ja selleks, et seada täiendavate meetmete vajadused tähtsuse järjekorda, klassifitseerivad liikmesriigid kõik teevõrgu osad vastavalt nende ohutustasemele.
 4. [...]
 5. [...]”
- (4) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:
- a) pealkiri asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Korrapärane liiklusohutuse kontrollimine“;

- a) lõige 1 asendatakse järgmisega:
1. Liikmesriigid tagavad, et korrapärase liiklusohutuse kontrollimist tehakse piisava sagedusega, et tagada asjakohase maanteetaristu ohutuse piisav tase.“;
- b) lõige 2 jäetakse välja ja lõige 3 ja asendatakse järgmisega:

2. [...] .
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 kuue 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.
 - 1a. Sihipärasel liiklusohutuse kontrollil võtavad liikmesriigid arvesse IIa lisas esitatud soovituslikke elemente.
 - 1b. Sihipärast liiklusohutuse kontrolli teevad eksperdirühmad. Vähemalt üks ekspertrühma liige peab vastama artikli 9 lõike 4 punktis a sätestatud nõuetele.
2. Liikmesriigid tagavad, et sihipärase liiklusohutuse kontrolli tulemuste alusel koostatakse põhjendatud otsus parandusmeetmete võtmise vajaduse kohta. Eelkõige määravad liikmesriigid kindlaks teelõigud, kus on vaja teetariistut 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 meetmeid, millel on suur potentsiaal ohutuse parandamiseks ning õnnetustega kaasnevate kulude vähendamiseks.
4. Liikmesriigid koostavad riskipõhise prioriteetse tegevuskava ja ajakohastavad seda korrapäraselt, et jälgida kindlakstehtud parandusmeetmete rakendamist.

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. [...]

2. [...]

Komisjon esitab hiljemalt [väljaannete talitus: lisada kuupäev: kolm aastat pärast jõustumist] Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande, milles käsitletakse teemärgistusi ja liiklusmärke ning nende nähtavust ja tuvastatavust nii inimestest juhtide kui ka juhiabisüsteemidega varustatud või kõrgema automatiseerituse tasemega sõidukite poolt. Nimetatud aruanne koostatakse koostöös liikmesriikide määratud ekspertidega. Aruandes tuleb hinnata eelkõige järgmist:

- erineva juhiabitehnoloogia ja taristu vaheline suhtlemine;
- liidu territooriumil esinevate ilma- ja atmosfäärinähtuste mõju teemärgistusele ja liiklusmärkidele;
- erinevate rahvusvaheliste organisatsioonide roll standardite ja muude nõuete väljatöötamisel; ning
- mitmesuguste tehnoloogiate eeldatava hooldustöö laad ja sagedus, sealhulgas kulude hindamine.

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.“

(5a) artiklile 7 lisatakse lõige 1a:

„1a. Komisjon võib rakendusaktidega kehtestada juhised õnnetuse raskusastme, sealhulgas surmajuhtumite ja vigastatute arvu teatamise kohta. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 13 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“;

(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 jäetakse välja.

„2. [...]“

- (7) lisatakse artikkel 11a:

„Artikkel 11a

Aruandlus

1. Liikmesriigid esitavad 31. oktoobriks 2026 ning edaspidi iga viie aasta järel komisjonile aruande artikli 5 kohaselt hinnatud teelõikude ohutustaseme klassifitseerimise kohta“;
- (8) artikkel 12 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 12

Lisade muutmine

Kooskõlas artikliga 12a on komisjonil õigus vastu võtta delegeeritud õigusakte lisade muutmise kohta, et kohandada neid tehnika arenguga.“;

- (9) lisatakse järgmine artikkel 12a:

„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 [*väljaannete talitus: lisada 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 ekspertidega¹.
 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.“;
- (10) Artikli 13 lõige 3 jäetakse välja.

„Artikkel 13

Komiteemenetlus²

3. [...]

- (11) lisasid muudetakse vastavalt käesoleva direktiivi lisas sätestatule.

¹ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

² Eesistujariik soovib juhtida tähelepanu määruse (EL) nr 182/2011 artikli 13 lõike 1 punktile c, kus on sätestatud, et „*kui põhiõigusaktis viidatakse otsuse 1999/468/EÜ artiklile 5, kohaldatakse käesoleva määruse artiklis 5 osutatud kontrollimenetlust ning põhiõigusakt peab ette nägema, et komisjon ei või arvamuse esitamata jätmisel rakendusakti eelnõu vastu võtta, nagu on ette nähtud artikli 5 lõike 4 teise lõigu punktis b;*“

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi täitmiseks vajalikud õigusnormid hiljemalt [väljaannete talitus, palun lisada KUUPÄEV: 24 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 nende poolt vastu võetud 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

Nõukogu nimel

president

eesistuja

Direktiivi 2008/96/EÜ lisasid muudetakse järgmiselt:

(1) I lisa pealkiri asendatakse järgmisega:

**„I LISA
LIIKLUSOHUTUSELE AVALDUVA MÕJU HINDAMISE SOOVITUSLIKUD
ELEMENDID“;**

(2) II lisa muudetakse järgmiselt:

a) pealkiri asendatakse järgmisega:

**„II LISA
LIIKLUSOHUTUSE AUDITITE SOOVITUSLIKUD ELEMENDID“;**

b) punkti 1 lisatakse järgmine alapunkt n:

„n) vähekaitstud liiklejaid käsitlevad sätted:

- i) jalakäijaid käsitlevad sätted;
- ii) jalgrattureid käsitlevad sätted;
- iii) kaherattalisi mootorsõidukeid käsitlevad sätted.“;

c) punkti 2 alapunkt h asendatakse järgmisega:

„h) vähekaitstud liiklejaid käsitlevad sätted:

- i) jalakäijaid käsitlevad sätted;
- ii) jalgrattureid käsitlevad sätted;
- iii) kaherattalisi mootorsõidukeid käsitlevad sätted;“;

(3) lisatakse järgmine IIa lisa:

„IIa LISA

SIHIPÄRASE LIIKLUSOHUTUSE KONTROLI SOOVITUSLIKUD ELEMENDID

Üldist

- Hinnatakse, kas tee liik on kooskõlas selle kasutamise eesmärgiga, / sobiv asjaomaseks otstarbeks
- Hinnatakse/seiratakse kiirusepiiranguid, kiirust ja õigusnormide järgimist
- Hinnatakse kõigi liiklejate, eelkõige vähekaitstud liiklejate ohutust
- Hinnatakse liikluse korraldamise ja kontrolli süsteemide toimimist ja vajadust

Teede projekteerimine

- Teede projekteerimise hindamine – hinnatakse, kas tee projekt vastab tee funktsioonile (võttes arvesse nt tee laiust, sõiduradade arvu, kiiruspiiranguid, võimalikke konflikte jalakäijate ja jalgratturitega)
- Hinnatakse teede asendiplaani ning ristmike ja liiklussõlmede, sealhulgas ülekäiguradade ja raudteeülesõidukohtade projekte
- Kontrollitakse kas sõidusuunad on eraldatud või kas on vaja sõidusuundi eraldada
- Kontrollitakse ühistranspordipeatuste asukohta ja projekte
- Kontrollitakse parkimis- ja puhkekohtade asukohta ja ohutust

Teeäärne ala ja välised ohud

- Kontrollida teeäärset ala – kontrolli tee ääres paiknevaid püsivaid või teravaid takistusi, vooluveekogusid või järske panku rinnakuid või nõlvu
- Kontrollitakse, kas on vaja kaitset langevate kivide, maalihete, laviinide ja kliimamuutuste eest, nt üleujutuste eest/osas

Teedearustus

- Kontrollitakse teeäärseid seadmeid – uurida süsteemide ohte ja tõhusust
- Hinnatakse teemärgistuse, liiklusmärkide ja -signaalide nähtavust, loetavust, asendit ja toimimist

Teekatte omadused

- Kontrollitakse teepinna kvaliteeti
- Kontrollitakse hõõrdumisega seotud puudusi
- Kontrollitakse vee äravoolu teel ja väljaspool teed“;

(4) III lisa asendatakse järgmisega:

„III LISA
KOGU VÕRKU HÕLMAVA LIIKLUSOHUTUSE HINDAMISE SOOVITUSLIKUD
ELEMENDID

Lähteandmed: Liikluse maht, võimaluse korral erinevates teekasutajate rühmades

(a) „Ennetav hindamine“ – teede projekteerimis- ja ohutuselemendid, mis põhinevad teadaolevatel riskiteguritel:

- Projekteerimine laupkokkupõrgete vältimiseks.

Kas suure kiirusega tee sõidusuunad on keset teed füüsiliselt eraldatud? (jah/ei)

- Projekteerimine üksikute õnnetuste vältimiseks

Kas teeäärne ala on projekteeritud hukkunute ja raskesti vigastada saanute arvu vähendamiseks (sealhulgas püsivate (energiat mitte neelavate) takistuste, järskude nõlvade ja sügava vee puudumine) ning kas teedel on vajalikus kohas kaitsepiirded? (jah/ei)

- Projekteerimine vähekaitstud liiklejate arvesse võtmiseks.

Kas jalakäijate ja jalgratturite jaoks on olemas eraldi rajad piki teed ja kohad tee ületamiseks (KUI neil teekasutajatel on õigus teed kasutada)? Kas jalakäijad ja jalgratturid on eraldatud mootorsõidukitest, kui nende liiklejate rühmade mahud ei ole tähtsusetud? (jah/ei)

Kas on tagatud kiiruse kohandamine juhtudel, kui teel on erinevaid teekasutajate rühmi (mootorsõidukid ning jalakäijad ja jalgratturid)? (jah/ei)

- Projekteerimine külkkokkupõrgete vältimiseks.

Kas ristmikel on hea nähtavus? (jah/ei)

Kas ristmikud on projekteeritud nii, et on välditud külkkokkupõrkeid (90 kraadise nurgaga)? (jah/ei)

(b) Reaktiivne hindamine, mis põhineb õnnetuste andmetel / analüüsil:

- Surmajuhtumite arv ja toimumiskoht (sh suure õnnetuste arvuga teelõigud) liiklejarühmade kaupa
- Raskete vigastuste arv ja toimumiskoht liiklejarühmade kaupa
- Surmajuhtumite ja raskelt vigastatute arvu (lugeja) ning läbitud miljonite sõidukikilomeetrite (nimetaja) suhe.

(5) IV lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkt 1 asendatakse järgmisega:

1. „õnnetuse toimumise võimalikult täpne koht, sh ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSSi) koordinaadid;“

b) punkt 5 asendatakse järgmisega:

5. „õnnetuse raskusaste.“
