



Bryssel, 27. marraskuuta 2018
(OR. en)

14109/1/18
REV 1

Toimielinten välinen asia:
2018/0129(COD)

TRANS 530

SELVITYS

Lähettiläjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	ST 14109/18
Kom:n asiak. nro:	ST 9040/18 + ADD 1
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta – Yleisnäkemys

I JOHDANTO

1. Komissio toimitti 17. toukokuuta 2018 asiakohdassa mainitun ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle ns. *kolmannen liikkuvuuspaketin* osana.
 - Ehdotuksen päätavoitteena on tieliikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentäminen.
 - Komissio katsoo, että voimassa oleva direktiivi ei vastaa täysin sen tavoitteita, jotka koskevat liikennekuolemien puolittamista vuoteen 2020 mennessä, ja tehostettuja lisätoimia tarvitaan.
 - Komissio toteaa, että osa Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) liikenteestä tapahtuu teillä, joiden turvallisuus on heikko. Komissio toteaa myös, että TEN-T-verkon ulkopuolisilla teillä on vain vähän sisäänrakennettua turvallisuutta ja että teiden turvallisuustason välillä on suuria eroja Euroopan unionin eri osissa.

- Lisäksi komissio ehdottaa, että edistetään jäsenvaltioiden välistä yhdenmukaistamista ja tietojen jakamista, suojellaan suojattomimpia tienkäyttäjiä, tehostetaan uuden teknologian käyttöönottoa ja parannetaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan menettelyistä tuloksena olevien havaintojen seurantaa.
 - Ehdotus on esitetty muutospäätöksinä.
2. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN) nimitti 19. heinäkuuta 2018 esittelijäksi Daniela Aiuton (EFDD, IT). Teollisuus-, tutkimus- ja energiavalioikunta (ITRE) päätti olla antamatta lausuntoa. Valiokunnan on määrä äänestää ehdotuksesta 3. joulukuuta 2018.
 3. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa ehdotuksesta 17. lokakuuta 2018. Euroopan alueiden komitea ei ole vielä antanut lausuntoaan.
 4. Ruotsin valtiopäivät on antanut perustellun lausunnon toissijaisuusperiaatteen soveltamisesta. Tšekin edustajainhuone ja senaatti ovat antaneet päätöslauselmat toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden soveltamisesta.

II ASIAN KÄSITTELY NEUVOSTON ELIMISSÄ

5. Maaliikennetyöryhmä aloitti ehdotuksen käsittelyn 12. kesäkuuta 2018 komission antamalla yleisellä esittelyllä. Vaikutustenarviointia tarkasteltiin 5. heinäkuuta 2018.
6. Itävallan puheenjohtajakaudella työryhmä keskusteli ehdotuksesta kokouksissaan 11. heinäkuuta, 12. heinäkuuta, 20. syyskuuta, 24. syyskuuta, 11. lokakuuta ja 12. marraskuuta. Yksi asiakirjan keskeisistä haasteista oli nykyisen tarkastusjärjestelmän uudistaminen ja sen soveltamisalan laajentaminen. Puheenjohtajavaltio on laatinut kompromissin vanhan tarkastusjärjestelmän ja komission ehdottaman uuden ennakoivan lähestymistavan välillä.

7. Uusien liitteiden lisääminen edellytti huomattavaa uudelleenmuotoilua, jotta niiden ohjeellinen luonne saatiin vahvistettua asettamatta jäsenvaltioille tiukkoja oikeudellisia vaatimuksia. Puheenjohtajavaltio on jäsenvaltioiden ehdotusten pohjalta muotoillut kaksi liitettä kokonaan uudelleen ja tehnyt liitteistä entistä yksinkertaisemmat ja ytimekkäämmät. Työryhmä katsoi, että molemmissa tapauksissa kompromissit olivat suurelta osin tyydyttäviä.
8. Nykyistä direktiiviä 2008/96/EY¹ käsiteltiin myös komitologiasäännösten mukauttamiseksi unionin lainsäädäntöön laaditussa koontiasetuksessa², josta muodostettiin osittainen yleisnäkemyks 20. maaliskuuta 2018³. Puheenjohtajavaltio on yhdenmukaistanut nyt käsiteltävää ehdotusta osittaisen yleisnäkemyksen kanssa ja lisännyt jo sovitut muutokset siihen. Puheenjohtajavaltio ehdotti myös vähäisiä muutoksia jo sovittuun tekstiin, koska eräitä muita muutosdirektiivin mukaisia muutoksia ei oltu vielä otettu huomioon.

III TÄRKEIN AVOINNA OLEVA KYSYMYS

9. Työryhmä on käsitellyt valtaosan kysymyksistä suurelta osin. Komissio ei ole täysin samaa mieltä ohessa esitetystä tekstistä. Puheenjohtajavaltio kuitenkin katsoo, että nykyinen kompromissiehdotus tarjoaa tasapainoisen mutta myös johdonmukaisen ratkaisun käsillä oleviin kysymyksiin.

IV PÄÄTELMÄT

10. Pysyvien edustajien komitea hyväksyi puheenjohtajavaltion tämän asiakirjan liitteenä esittämän kompromissitekstin. Tämän jälkeen teksti toimitetaan liikenne-, televiestintä- ja energianeuvostolle (liikenne) 3. joulukuuta 2018 yleisnäkemyksen aikaansaamiseksi.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta (EUVL L 319, 29.11.2008, s. 59–67).

² Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUKSEKSI eräiden säädösten, joissa säädetään valvonnan käsittävän sääntelymenettelyn käyttämisestä, mukauttamisesta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 ja 291 artiklaan (COM(2016) 0799 final – 2016/0400 (COD)).

³ Ks. asiak. ST 6933/18.

Ehdotus**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI****tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan c alakohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Unionin strateginen tavoite on puolittaa vuoteen 2020 mennessä liikennekuolemien määrä vuoden 2010 tasosta ja päästä niistä lähes kokonaan eroon vuoteen 2050 mennessä ("nollavisio")³. Edistyminen näiden tavoitteiden saavuttamisessa on kuitenkin pysähtynyt viime vuosina. Neuvosto hyväksyi kesäkuussa 2017 uuden välitavoitteen vakavien loukkaantumisten määrän puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 tasoon verrattuna⁴.

¹ EUVL C , , s. .

² EUVL C , , s. .

³ Komission tiedonanto "Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020" (COM(2010) 389 final).

⁴ Neuvoston päätelmät liikenneturvallisuudesta – maaliskuussa 2017 annetun Vallettan julistuksen tukemiseksi (Valletta 28.–29. maaliskuuta 2017) (ST 9994/17).

- (2) Safe System -lähestymistavan mukaan liikenneonnettomuuksista johtuvat kuolemat ja vakavat vammautumiset ovat suurelta osin ehkäistävissä. Kaikilla tasoilla olisi oltava yhteinen vastuu varmistaa, että liikenneonnettomuudet eivät johda vakaviin loukkaantumisiin tai kuolemiin. Teiden hyvä suunnittelu ja asianmukainen ylläpito voivat vähentää liikenneonnettomuuksien todennäköisyyttä. Jos tiet suunnitellaan älykkäästi siten, että ajovirheistä ei välittömästi ole vakavia seurauksia ("forgiving roads"), onnettomuuksien vakavuusasteen pitäisi vähentyä.
- (3) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013¹ määritellyillä Euroopan laajuisen verkon teillä on keskeinen merkitys Euroopan yhdentymisen tukemisessa. Sen vuoksi olisi varmistettava, että näillä teillä turvallisuustaso on korkea.
- (4) Euroopan laajuisessa verkossa toteutetut tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan menettelyt ovat auttaneet vähentämään liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia unionissa. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY² vaikutuksia arvioitaessa on käynyt selvästi ilmi, että jäsenvaltiot, jotka ovat soveltaneet tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan periaatteita vapaaehtoiselta pohjalta Euroopan laajuisen liikenneverkon ulkopuolisilla kansallisilla teillään, ovat saavuttaneet huomattavasti paremman turvallisuustason kuin jäsenvaltiot, jotka eivät tee niin.
- (5) Suuri osa liikenneonnettomuuksista tapahtuu pienellä osalla tiestöä. Nämä ovat teitä, joilla liikennemäärät ja nopeudet ovat suuria ja joilla liikkuu erilaista liikennettä erilaisilla nopeuksilla. Sen vuoksi direktiivin 2008/96/EY soveltamisalan rajoitetun laajentamisen moottoriteihin ja muihin TEN-T-verkon ulkopuolisiin pääteihin pitäisi edistää merkittävästi tieinfrastruktuurin turvallisuuden parantamista koko unionissa.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1).

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta (EUVL L 319, 29.11.2008, s. 59).

- (5 a) Jotta voidaan varmistaa, että soveltamisalan laajentamisella on tavoiteltu vaikutus, on loogista lukea muihin pääteihin vähintään ne suurimmat kaupungit tai alueet yhdistävät tiet, jotka kuuluvat kansallisessa tieluokituksessa ylimpään tieluokkaan luokan "moottoritie" jälkeen.
- (6) Lisäksi direktiivissä 2008/96/EY säädettyjen menettelyjen pakollisen soveltamisen kaikkiin kaupunkialueiden ulkopuolella toteutettaviin tieinfrastruktuurihankkeisiin, joiden toteuttamiseen käytetään unionin varoja, pitäisi varmistaa, että EU:n varoja ei käytetä turvattomien teiden rakentamiseen.
- (6 a) Direktiivi 2008/96/EY kattaa yksinomaan tieinfrastruktuurin. Tämä direktiivi ei siten vaikuta tieliikennelainsäädäntöön eikä jäsenvaltioiden toimivaltaan tehdä tieliikennelakiin liittyviä päätöksiä. Tieliikennettä koskevat yleissopimukset vuodelta 1949 (ns. Geneven tieliikennesopimus) ja vuodelta 1968 (ns. Wienin tieliikennesopimus) sekä liikennemerkkejä ja -opasteita koskeva yleissopimus vuodelta 1968 olisi tunnustettava.
- (7) Riskinarviointiin perustuva koko verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi on osoittautunut tehokkaaksi ja toimivaksi välineeksi tunnistaa verkon osat, joihin olisi kohdistettava yksityiskohtaisempia tieturvallisuustarkastuksia. Lisäksi se auttaa priorisoimaan investointeja sen suhteen, miten tarkastuksilla voitaisiin parhaiten tuottaa koko verkon laajuisia parannuksia turvallisuuteen. Koko tämän direktiivin kattama tieverkko olisi sen vuoksi arvioitava järjestelmällisesti, jotta voidaan parantaa tieliikenteen turvallisuutta kaikkialla unionissa.
- (8) Aikaisemman "käytössä olevan tieverkon turvallisuuden luokittelun ja turvallisuuden hallinnan" toimivimpien osatekijöiden sisällyttämisen uuteen verkon laajuiseen tieturvallisuusarvioinnin menettelyyn pitäisi auttaa paremmin tunnistamaan tieosuudet, joilla on parhaat mahdollisuudet parantaa turvallisuutta ja joihin kohdennetuilla investoinneilla voidaan saada aikaan huomattavimpia parannuksia.
- (8 a) Tieliikenteen turvallisuudenhallintamenettelyjen laadun, objektiivisuuden ja tehokkuuden parantamiseksi on hyödyllistä antaa jäsenvaltioille mahdollisuus soveltuviissa tapauksissa hyödyntää jatkuvasti kehittyviä teknologioita tieosuuksien tarkastamisessa, tieturvallisuustilanteen dokumentoinnissa ja muiden tieverkon turvallisuuteen liittyvien tietojen keräämisessä.

- (9) Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintamenettelyjen löydösten järjestelmällinen seuranta on ratkaisevan tärkeää unionin tieliikenneturvallisuuden edellyttämien tieinfrastruktuurin turvallisuusparannusten toteuttamiseksi. Tätä varten priorisoiduissa toimintasuunnitelmissa olisi varmistettava, että tarvittavat toimet toteutetaan niin pian kuin mahdollista. Erityisesti olisi verkon laajuisen tieturvallisuuden arviointimenettelyn tulosten saamisen jälkeen toteutettava jatkotoimina joko kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai, mikäli mahdollista ja kustannustehokasta, välittömiä korjaustoimia, joilla pyritään poistamaan tieliikenteen turvallisuusriskit tai vähentämään niitä aiheuttamatta tarpeetonta hallinnollista rasitusta.
- (10) Jo käytössä olevien teiden turvallisuustasoa olisi parannettava suuntaamalla investointeja niihin tieosuuksiin, joilla onnettomuuksia tapahtuu eniten ja joilla niitä voidaan vähentää eniten.
- (10 a) EU:n tason rahoituksella ja taloudellisilla kannustimilla voidaan sovellettavien ehtojen mukaisesti tukea tällaisia investointeja täydentämällä vastaavia kansallisia investointeja ja kannustimia.
- (11) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY¹ soveltamisalaan kuuluviin Euroopan laajuisen tieverkon tunneleihin yhteydessä olevilla tieverkon osuuksilla on erityisen korkea onnettomuusriski. Sen vuoksi näillä tieosuuksilla olisi otettava käyttöön yhteisiä tieturvallisuustarkastuksia, joihin osallistuvat sekä teiden että tunnelien osalta toimivaltaiset viranomaiset, jotta voidaan parantaa koko tieverkon turvallisuutta.
- (12) Suojattomien tienkäyttäjien osuus tieliikenteen kuolonuhreista unionissa oli 46 prosenttia vuonna 2016. Näiden käyttäjien turvallisuutta teillä voitaisiin parantaa varmistamalla heidän etujensa huomioon ottaminen kaikissa tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintamenettelyissä.
- (13) [...].
- (14) [...].

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2004/54/EY, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista (EUVL L 167, 30.4.2004, s. 39).

- (15) Verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien tulosten julkaisemisen pitäisi mahdollistaa infrastruktuurin turvallisuuden tason vertailu koko unionissa.
- (16) Tämän direktiivin tavoitetta, joka on menettelyjen vahvistaminen tieturvallisuuden yhdenmukaisen ja korkean tason turvaamiseksi koko Euroopan laajuisessa tieverkossa sekä moottoriteiden ja pääteiden verkossa kaikkialla unionissa, ei voida riittävästi saavuttaa jäsenvaltioiden toimin, vaan koska parannuksia tarvitaan kaikkialla unionissa, jotta voidaan edistyä korkeamman tieturvallisuuden tason saavuttamisessa, tavoite voidaan paremmin saavuttaa unionin tasolla, ja sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. Unionin tason toimien tuloksena matkustamisesta pitäisi tulla turvallisempaa kaikkialla unionissa, minkä pitäisi puolestaan parantaa sisämarkkinoiden toimintaa ja tukea taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden tavoitetta.
- (17) Sen varmistamiseksi, että tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintamenettelyjen sisältö vastaa jatkossakin parasta saatavilla olevaa teknistä tietämystä, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä, jotka koskevat direktiivin liitteiden mukauttamista tekniikan kehitykseen. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa¹ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

¹ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

(18) Tarvitaan erityistoimenpiteitä, jotta voidaan jatkuvasti parantaa turvallisuushallinnan käytäntöjä. Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin asianomaisten säännösten yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹ mukaisesti.

(19) Direktiiviä 2008/96/EY olisi sen vuoksi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 2008/96/EY seuraavasti:

- 1) Korvataan 1 artiklan 1–3 kohta ja lisätään 2 a kohta seuraavasti:
 1. "Tässä direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltiot vahvistavat ja panevat täytäntöön tieturvallisuuden vaikutustenarviointeihin, turvallisuusauditointeihin, tieturvallisuustarkastuksiin ja verkon laajuisiin tieturvallisuusarviointeihin liittyvät menettelyt.
 2. Tätä direktiiviä sovelletaan Euroopan laajuisen tieverkon teihin sekä moottoriteihin ja muihin pääteihin riippumatta siitä, ovatko ne suunnitteluvaiheessa, rakenteilla vai jo käytössä.
- 2 a. Kunkin jäsenvaltion on yksilöitävä oman alueensa päätiet nykyisen tieluokituksensa huomioon ottaen. Kunkin jäsenvaltion on ilmoitettava oman alueensa päätiet komissiolle viimeistään 24 kuukauden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava kaikista myöhemmistä muutoksista näihin tietoihin.

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

3. Tätä direktiiviä sovelletaan myös teihin ja tieinfrastruktuurihankkeisiin, jotka eivät kuulu 2 kohdan soveltamisalaan ja sijaitsevat kaupunkialueiden ulkopuolella, joille niiden varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole välittömiä liittymiä ja joiden toteuttamiseen käytetään unionin rahoitusta, lukuun ottamatta teitä, jotka eivät ole avoinna yleiselle moottoriajoneuvoliikenteelle (esim. pyörätiet), tai teitä, joita ei ole suunniteltu yleisen liikenteen käyttöön (esim. teollisuus-, maatalous- tai metsätalousalueille johtavat kulkuväylät).";
- 2) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:
- a) korvataan 1 kohta seuraavasti:
4. "'Euroopan laajuisella tieverkolla' tarkoitetaan unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi 11 päivänä joulukuuta 2013 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1) määriteltyä tieverkkoa";
- b) lisätään 2 a ja 2 b kohta seuraavasti:
- "2 a. 'moottoritiellä' tarkoitetaan tietä, joka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu moottoriajoneuvoliikennettä varten ja jolle sen varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole välittömiä liittymiä ja joka täyttää seuraavat vaatimukset:
- a) siinä on, yksittäisiä alueita lukuun ottamatta tai muutoin kuin tilapäisesti, molempiin ajosuuntiin kulkevat erilliset ajoradat, jotka erotetaan toisistaan joko maa-alueella, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeustapauksissa jollain muulla tavalla;
- b) se ei risteä samassa tasossa minkään tien, rautatien, raitiotien, pyörätien tai jalankulkutien kanssa;
- c) sen on erityisesti osoitettu olevan moottoritie;
- 2 b. 'päätiellä' tarkoitetaan jäsenvaltioiden yksilöimää tietä, joka yhdistää suuria kaupunkeja tai alueita;

2 c. [...];";

c) poistetaan 5 ja 6 kohta;

d) korvataan 7 kohta ja lisätään 7 a kohta seuraavasti:

"6. [...];

7. 'kohdennetulla tieturvallisuustarkastuksella' tarkoitetaan olemassa olevan tien tai tieosuuden paikalla tehtävään tarkastukseen perustuvaa kohdennettua tutkimusta, jonka tarkoituksena on tunnistaa vaaralliset olosuhteet, viat ja ongelmat, jotka lisäävät onnettomuuksien ja vammojen riskiä;

7 a. 'määräaikaisella tieturvallisuustarkastuksella' tarkoitetaan määräajoin tehtävää rutiinitarkastusta, jossa todennetaan ne ominaisuudet ja puutteet, jotka turvallisuussyistä vaativat kunnostamista;";

e) lisätään 10 kohta seuraavasti:

"10. 'suojattomalla tienkäyttäjällä' tarkoitetaan ilman moottorin apua kulkevia tienkäyttäjiä, erityisesti pyöräilijöitä ja jalankulkijoita, sekä kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä.";

3) korvataan 5 artikla seuraavasti:

"5 artikla

Verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että koko tämän direktiivin kattamasta käytössä olevasta tieverkosta tehdään verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi.

1 a. Verkon laajuisissa tieturvallisuusarvioinneissa on arvioitava onnettomuuksien riski ja vaikutusten vakavuus vähintään seuraavin perustein:

– teiden suunnitteluominaisuuksien (sisäänrakennettu turvallisuus) silmämääräinen tarkastus joko paikalla tai sähköisesti; ja

- analyysi niistä tieverkon osuuksista, jotka ovat olleet käytössä yli kolme vuotta ja joilla on sattunut suuri määrä vakavia onnettomuuksia suhteessa liikennevirtaan;
- [...].

- 1 b. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ensimmäinen arviointi tehdään viimeistään vuonna 2025. Seuraavat verkon laajuiset tieturvallisuusarvioinnit on tehtävä riittävän usein, jotta voidaan varmistaa riittävä turvallisuustaso, ja joka tapauksessa vähintään joka viides vuosi.
2. Verkon laajuista tieturvallisuusarviointia tehdessään jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon liitteessä III vahvistetut ohjeelliset osatekijät.
3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun arvioinnin tulosten perusteella ja myöhemmin tarvittavan toiminnan priorisointia varten jäsenvaltioiden on luokiteltava kaikki tieverkon osuudet niiden turvallisuustason mukaan.
4. [...]
5. [...]"
- 4) Muutetaan 6 artikla seuraavasti:
 - a) korvataan otsikko seuraavasti:

"6 artikla

Määräaikaiset tieturvallisuustarkastukset";

- a) korvataan 1 kohta seuraavasti:
1. "Jäsenvaltioiden on varmistettava, että määräaikaisia tieturvallisuustarkastuksia tehdään riittävän usein, jotta voidaan turvata kyseisen tieinfrastruktuurin riittävä turvallisuustaso.";
- b) poistetaan 2 kohta ja korvataan 3 kohta seuraavasti:

2. [...]
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava direktiiviin 2004/54/EY soveltamisalaan kuuluviin tunneleihin yhteydessä olevien tieosuuksien turvallisuus yhteisillä tieturvallisuustarkastuksilla, joihin osallistuvat tämän direktiivin ja direktiivin 2004/54/EY täytäntöönpanoon osallistuvat toimivaltaiset tahot. Yhteiset tieturvallisuustarkastukset on tehtävä vähintään joka kuudes vuosi.";
- 5) lisätään 6 a, 6 b ja 6 c artikla seuraavasti:

"6 a artikla

Käytössä olevia teitä koskevien menettelyjen seuranta

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 5 artiklan mukaisesti tehtyjen verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien tulosten seurantatoimina toteutetaan joko kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai suoria korjaustoimia.
 - 1 a. Kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tehdessään jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon liitteessä II a vahvistetut ohjeelliset osatekijät.
 - 1 b. Kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten suorittamisesta vastaavat asiantuntijaryhmät. Asiantuntijaryhmän jäsenistä vähintään yhden on täytettävä 9 artiklan 4 kohdan a alakohdassa asetetut vaatimukset.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten tulosten seurantatoimina tehdään perusteltuja päätöksiä siitä, ovatko korjaustoimet tarpeen. Jäsenvaltioiden on erityisesti yksilöitävä tieosuudet, joilla tarvitaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden parannuksia, ja määriteltävä toimet, jotka asetetaan etusijalle kyseisten tieosuuksien turvallisuuden parantamiseksi.
3. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että korjaustoimet kohdennetaan tieosuuksiin, joiden turvallisuustaso on alhainen ja jotka tarjoavat tilaisuuden toteuttaa toimenpiteitä, joilla on hyvät mahdollisuudet parantaa turvallisuutta ja vähentää onnettomuuskustannuksia.
4. Jäsenvaltioiden on laadittava ja päivitettävä säännöllisesti riskiperusteinen priorisoitu toimintasuunnitelma päätettyjen korjaavien toimien täytäntöönpanon seuraamiseksi.

6 b artikla

Suojattomien tienkäyttäjien suojelu

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että suojattomien tienkäyttäjien tarpeet otetaan huomioon 3–6 artiklassa säädettyjen menettelyjen täytäntöönpanossa.

6 c artikla

Tiemarkinnat ja liikennemerkit

1. [...]

2. [...]

Komissio toimittaa viimeistään [*EUVL: Lisätään voimaantulopäivä + 3 vuotta*] Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tiemarkinnoista ja liikennemerkeistä sekä niiden näkyvyydestä ja havaittavuudesta sekä ihmiskuljettajille että kuljettajaa avustavilla järjestelmillä varustetuille tai pitkälle automatisoiduille ajoneuvoille. Kertomus laaditaan yhteistyössä jäsenvaltioiden nimeämien asiantuntijoiden kanssa. Kertomuksessa on käsiteltävä erityisesti seuraavia arviointeja:

- kuljettajaa avustavien eri teknologioiden ja infrastruktuurin välinen vuorovaikutus;
- sään ja ilmakehään liittyvien ilmiöiden vaikutus unionin alueella käytössä oleviin tiemarkintoihin ja liikennemerkkeihin;
- kansainvälisten elinten rooli standardien ja muiden vaatimusten kehittämisessä; ja
- eri teknologioiden edellyttämien huoltotoimien tyyppi ja tiheys, mukaan luettuna kustannusarvio.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tienkäyttäjää varoitetaan asianmukaisin liikennemerkein niistä tieinfrastruktuurin osuuksista, joita ollaan kunnostamassa ja jotka voivat näin ollen vaarantaa tienkäyttäjien turvallisuuden. Tällaisilla merkeillä tarkoitetaan myös sekä päivä- että yöaikaan näkyviä merkkejä, jotka on asetettu turvallisen välimatkan päähän, ja niiden on oltava liikennemerkeistä ja -opasteista vuonna 1968 tehdyn Wienin yleissopimuksen määräysten mukaisia."

5 a) Lisätään 7 artiklaan 1 a kohta seuraavasti:

"1 a. Komissio voi vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä suuntaviivat, joiden mukaan raportoidaan onnettomuuden vakavuusaste, myös kuolleiden ja loukkaantuneiden määrä. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.";

6) korvataan 10 artikla seuraavasti:

"10 artikla

Parhaiden käytäntöjen vaihto

Komissio perustaa unionin teiden turvallisuuden parantamiseksi järjestelmän, jossa vaihdetaan jäsenvaltioiden kesken parhaita käytäntöjä, jotka koskevat muun muassa olemassa olevan tieinfrastruktuurin turvallisuushankkeita ja hyväksi havaittua tieturvallisuustekniikkaa.";

7) Poistetaan 11 artiklan 2 kohta;

"2. [...]"

- 8) lisätään 11 a artikla seuraavasti:

"11 a artikla

Kertomukset

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle 31 päivään lokakuuta 2026 mennessä ja sen jälkeen joka viides vuosi kertomus 5 artiklan mukaisesti arvioitujen tieosuuksien turvallisuusluokituksesta";

- 9) korvataan 12 artikla seuraavasti:

"12 artikla

Liitteiden muuttaminen

Siirretään komissiolle valta antaa 12 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitteitä niiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.";

- 10) lisätään 12 a artikla seuraavasti:

"12 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artikkelissa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle viideksi vuodeksi [*EUVL: lisätään voimaantulopäivä*] alkaen valta antaa 12 artikkelissa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 12 artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.
 4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa¹ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
 5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
 6. Edellä olevan 12 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.";
- 11) Poistetaan 13 artiklan 3 kohta:

"13 artikla
Komiteamenettely

3. [...]
- 12) muutetaan liitteet tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

¹ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [Julkaisutoimisto: lisätään PÄIVÄMÄÄRÄ, joka on 24 kuukautta voimaantulosta]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

<i>Euroopan parlamentin puolesta</i>	<i>Neuvoston puolesta</i>
<i>Puhemies</i>	<i>Puheenjohtaja</i>

Muutetaan direktiivin 2008/96/EY liitteet seuraavasti:

- 1) Korvataan liitteen I otsikko seuraavasti:

**"LIITE I
TIETURVALLISUUDEN VAIKUTUSTENARVIOINTIEN OHJEELLISET
OSATEKIJÄT";**

- 2) Muutetaan liite II seuraavasti:

- a) korvataan otsikko seuraavasti:

**"LIITE II
TIETURVALLISUUSAUDITOINTIEN OHJEELLISET OSATEKIJÄT",**

- b) lisätään 1 jaksoon n alakohta seuraavasti:

"n) suojattomia tienkäyttäjiä koskevat säännökset:

- i) jalankulkijoita koskevat säännökset,
- ii) pyöräilijöitä koskevat säännökset,
- iii) kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä koskevat säännökset.";

- c) korvataan 2 jakson h alakohta seuraavasti:

"h) suojattomia tienkäyttäjiä koskevat säännökset:

- i) jalankulkijoita koskevat säännökset,
- ii) pyöräilijöitä koskevat säännökset,
- iii) kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä koskevat säännökset.";

3) lisätään liite II a seuraavasti:

"LIITE II a
KOHDENNETTujen TIETURVALLISUUSTARKASTUSTEN OHJEELLISET
OSATEKIJÄT

Yleistä:

- Arvioidaan, onko tietyyppi käyttötarkoituksen mukainen
- Arvioidaan/seurataan nopeusrajoitusta, nopeutta ja säännöstenmukaisuutta
- Arvioidaan kaikkien tienkäyttäjien ja erityisesti suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta
- Arvioidaan liikenteenhallinta- ja valvontajärjestelmien toimivuus tai tarve

Teiden suunnittelu

- Tiesuunnittelun arviointi – *arvioidaan, onko tien suunnittelu sopusoinnussa tien käyttötarkoituksen kanssa (ottaen huomioon esimerkiksi tien leveyden, kaistojen määrän, nopeusrajoitukset, mahdolliset ristiriitaisuudet suhteessa jalankulkijoihin ja pyöräilijöihin)*
- Arvioidaan tien linjaus sekä risteyksien ja liittymien, mukaan lukien jalankulku-, maantie- ja rautatieristeykset, suunnittelu
- Tarkastetaan keskikaistojen toimivuus tai mahdollinen tarve
- Tarkastetaan joukkoliikenteen pysäkkien sijainti ja suunnittelu
- Tarkastetaan pysäköinti- ja levähdysalueiden sijainti ja turvallisuus

Tienvarsialue ja ulkoiset vaaratekijät

- Tienvarsialueiden tarkastukset – otetaan selkoa kiinteistä tai terävistä esteistä, vesiuomista ja jyrkistä kallistuksista tai rinteistä
- Tarkastetaan onko tarvetta suojaamiselle putoavilta kiviltä, maanvyörymiltä, lumivyöryiltä ja ilmastonmuutokselta, esimerkiksi tulvavirtausten varalta

Teiden laitteet ja varusteet

- Tienvarsilaitteiden tarkastus – otetaan selkoa vaaroista ja järjestelmien toimivuudesta
- Arvioidaan tiemerkintöjen, liikennemerkkien ja -opasteiden näkyvyys, luettavuus, sijainti ja tarkoitus

Tienpinnan ominaisuudet

- Tarkastetaan tien päällysteen laatu
- Tarkastetaan, esiintyykö pitoon/kitkaan liittyviä puutteita
- Tarkastetaan vedenpoiston tehokkuus tiellä ja sen ulkopuolella";

- 4) Korvataan liite III seuraavasti:

**"LIITE III
VERKON LAAJUISTEN TIETURVALLISUUSARVIOINTIEN OHJEELLISET
OSATEKIJÄT**

Perustiedot: Liikennemäärä, eri tienkäyttäjryhmien mukaan eriteltynä, mikäli mahdollista

- a) "Ennakoiva arviointi" – Tiesuunnittelu- ja turvatekijät, jotka perustuvat tunnettuihin riskitekijöihin:

- Suunnittelu, jolla estetään keulakolareita.

*Onko suurten nopeuksien teiden kaistat fyysisesti erotettu toisistaan keskialueella?
(kyllä/ei)*

- Suunnittelu, jolla estetään yksittäisiä onnettomuuksia.

Onko tienvarsialueet suunniteltu liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten rajoittamista silmällä pitäen (tässä otetaan huomioon mm. kiinteiden (energiaa absorboimattomien) esteiden, jyrkkien rinteiden ja syvän veden poissaolo) ja onko teiden varsilla suojakaiteita siellä, missä ne ovat tarpeen? (kyllä/ei)

- Suunnittelu, jolla otetaan huomioon suojattomat tienkäyttäjät.

Onko jalankulkijoille ja pyöräilijöille erillisiä reittejä tien varrella ja tien poikki (JOS kyseisillä tienkäyttäjillä on oikeus käyttää tietä)? Onko jalankulkijat ja pyöräilijät ohjattu erilleen moottoriajoneuvoista, kun näiden liikenteen käyttäjäryhmien määrät eivät ole merkityksettä? (kyllä/ei)

*Onko nopeuden säätely varmistettu tapauksissa, joissa tiellä liikkuu erilaisia tienkäyttäjryhmiä (sekä moottoriajoneuvoja että jalankulkijoita ja pyöräilijöitä)?
(kyllä/ei)*

- Suunnittelu, jolla estetään sivutörmäykset.

Onko risteyksissä hyvä näkyvyys? (kyllä/ei)

Onko risteykset suunniteltu niin, että (90 asteen kulmassa tapahtuvilta) sivutörmäyksiltä vältytään? (kyllä/ei)

b) "Reaktiivinen arviointi", joka perustuu onnettomuustietoihin/-analyysihin:

- Kuolonuhrien määrä ja kuolonuhreja vaatineet onnettomuuspaikat tienkäyttäjryhmien mukaan (mukaan lukien onnettomuusalttiit tieosuudet)
- Vakavien loukkaantumisten määrä ja vakavia loukkaantumisia vaatineet onnettomuuspaikat tienkäyttäjryhmien mukaan
- Kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden henkilöiden määrän (osoittaja) suhde miljoonaan ajoneuvokilometriin (nimittäjä).

5) Muutetaan liite IV seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

1. "onnettomuuden mahdollisimman tarkka tapahtumapaikka, GNSS-koordinaatit mukaan lukien;"

b) korvataan 5 kohta seuraavasti:

- 5 "onnettomuuden vakavuusaste".
