



Euroopa Liidu
Nõukogu

Brüssel, 18. mai 2018
(OR. en)

Institutsioonidevaheline
dokument:
2018/0129 (COD)

9040/18
ADD 4

TRANS 208
IA 136

SAATEMÄRKUSED

Saatja: Euroopa Komisjoni peasekretär,
allkirjastanud Jordi AYET PUIGARNAU, direktor

Kättesaamise
kuupäev: 17. mai 2018

Saaja: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär

Komisjoni dok nr: SWD(2018) 176 final

Teema: KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE
Lisatud dokumendile:
Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse
direktiivi 2008/96/EÜ maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise
kohta

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument SWD(2018) 176 final.

Lisatud: SWD(2018) 176 final



Brüssel, 17.5.2018
SWD(2018) 176 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

**Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse direktiivi
2008/96/EÜ maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta**

{COM(2018) 274 final} - {SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final}

| Kommenteeritud kokkuvõte |
|---|
| Mõjuhinnang maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamist käsitleva direktiivi 2008/96/EÜ ja üleeuroopalise teedevõrgu tunnelite miinimumohutusnõudeid käsitleva direktiivi 2004/54/EÜ läbivaatamise kohta |
| A. Vajadus meetmete järele |
| Milline on lahendamist vajav probleem ja miks on tegemist ELi tasandi probleemiga? |
| Vaatamata jätkuvatele ELi, liikmesriikide ja kohaliku tasandi meetmetele on liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähenemine ELis viimastel aastatel peatunud ning on ebatõenäoline, et saavutatakse ELi strateegiline eesmärk vähendada 2020. aastaks liiklussurmade arvu 2010. aastaga võrreldes poole võrra. Tugevdatud meetmeid on vaja võtta kogu valdkonna ulatuses, sealhulgas seoses maanteetaristuga, mis on jätkuvalt oluline õnnetuste põhjus ning õnnetuste raskusastmega seotud tegur umbes 30 % õnnetuste puhul. Mõjuhinnangus ja konsultatsioonide käigus on tuvastatud kaks peamist probleemi. Suur osa üleeuroopalise transpordivõrgu Ida-Euroopa liiklusest ning teatud osa Lääne-Euroopa liiklusest toimub madala ohutustasemega maanteedel ning maanteede sisseehitatud ohutustase väljaspool üleeuroopalist transpordivõrku on madal. ELi Lääne- ja Ida-Euroopa liikmesriikide maanteede üldine ohutustase on väga erinev. |
| Mida selle algatusega loodetakse saavutada? |
| Algatuse üldeesmärk on maanteetaristu täiustatud ohutustasemete kaudu vähendada ELi teedevõrguga seotud liiklusõnnetustes hukkunute arvu ning saadud raskeid vigastusi. Neli erieesmärki on järgmised: 1) edendada liikmesriikide vahel menetluste ja nõuete ühtlustamist ning sellekohaste teadmiste jagamist; 2) kaitsta vähekaitstud liiklejaid; 3) edendada uute tehnoloogiate kasutuselevõttu ning 4) parandada maanteetaristu ohutuse korraldamise menetlustega seotud järelduste alusel järelmeetmete võtmist. |
| Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus (subsidiiaarsus)? |
| Maanteetranspordi negatiivsed välismõjud, sealhulgas liiklussurmad ja vigastused, ummikud ja saastamine on reeglina piiriülesed probleemid, mida ei ole võimalik lahendada ainult riigi või kohaliku tasandi meetmetega. Peamine ELi meetmetest saadav kasu selle algatuse kontekstis on liikumine taristu suurema ohutuse suunas kõikjal ELis. Liiklemine maanteedel läbi kogu ELi muutub ohutumaks, mille tulemusena halvemate ohutusnäitajatega riigid saavad kasu edasijõudnud riikide kogemustest. Üldiste toimivusnõuete ELi-ülene kehtestamine näiteks teemärgistusele ja liiklusmärkidele hõlbustab ja kiirendab maanteetaristu omadustest sõltuvate uute ohutuselementide (nt rajahoidmise abi) kasutuselevõttu. Mis puudutab vähekaitstud liiklejaid, siis ELi tasandi meetmetega tagatakse, et maanteede hindamisprogrammidega hinnatakse selliste liiklejate ohutust eraldi, eesmärgiga parandada nende ohutust kogu ELi põhimaanteede võrgu ulatuses. |
| B. Lahendused |
| Millised on poliitikavariandid eesmärkide saavutamiseks? Kas on olemas eelistatud variant? Kui ei, siis miks? |
| Üleeuroopalisele transpordivõrgule kohaldatavaid variante (1.–3. poliitikavariant) ja üleeuroopalisest transpordivõrgust väljapoole jäävale osale kohaldatavaid variante (poliitikavariandid A–C) hinnati eraldi. Seoses üleeuroopalise transpordivõrguga on kaalutud järgmisi variante. - 1. poliitikavariant hõlmab n-õ pehmeid teadmiste jagamise edendamise meetmeid koos õigusmeetmetega menetluste läbipaistvuse suurendamiseks ning nõuete kehtestamiseks, millega keskendutakse vähekaitstud liiklejate ohutuse hindamisele ning aidatakse kaasa uute tehnoloogiate kasutuselevõtule. Seeläbi luuakse ka parem seos maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi ja tunnelite ohutuse direktiivi vahel. - 2. poliitikavariant tugineb 1. variandile ning sellega lisatakse kohustuslikud järelkontrollid riskipõhiste prioriseerimiskavade, kogu võrku hõlmavate ohutuskontrollide ning teemärgistuste ja liiklusmärkide üldiste toimivusnõuete näol. - 3. poliitikavariant tugineb 2. variandile ning sellega lisatakse minimaalne ohutustase, mis tuleb saavutada üleeuroopalisel transpordivõrgu kuuluvatel maanteedel, samuti määratakse kindlaks täiendavad toimivuse miinimumnõuded maanteeinventarile (mootorratastega arvestavad pörkepiirded). Poliitikavariandid TEN-T võrgust väljapoole jäävate maanteede kohta - Poliitikavariandi A alusel kohaldatakse igale riikliku teedevõrgu projektile, mida rahastatakse osaliselt või |

| |
|---|
| <p>täielikult ELi vahenditest, maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivis sätestatud menetlusi.</p> <p>- Poliitikavariant B teeb kehtiva maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi menetlused kohustuslikuks üleeuroopalisest transpordivõrgust väljapoole jäävatele riigi-/põhimaanteedele.</p> <p>- Poliitikavariant C tugineb poliitikavariandile B ning sellega laiendatakse 2. poliitikavariandi meetmeid üleeuroopalisest transpordivõrgust väljapoole jäävatele riigi-/põhimaanteedele.</p> <p>Eelistatud poliitikavariandid on vastavalt 2. poliitikavariant ja poliitikavariant C. Neid kahte varianti saab omavahel kombineerida.</p> |
| <p>Millised on eri sidusrühmade seisukohad? Kes millist varianti toetab?</p> |
| <p>Läbipaistvuse ja järeltoimingute tõhustamiseks võetavad meetmed, mille abil saab paremini tegeleda vähekaitstud liiklejate vajadustega, on saanud laialdast toetust. Samuti ollakse avatud kogu võrku hõlmavate kontrollide suhtes, kuigi mõni liikmesriik tunneb muret üleeuroopalisel transpordivõrgule minimaalse ohutustaseme kehtestamise üle, eriti seoses kulude ja kasutatava meetodikaga. Ulatuse laiendamine väljapoole üleeuroopalist transpordivõrku osutus kõige vastuolulisemaks ettepanekuks, mille puhul valitsusvälised organisatsioonid ja ettevõtted eelistasid laiendamist ning liikmesriikide ametiasutused eelistasid kohaldamisala piirdumist TEN-Tga.</p> |
| <p>C. Eelistatud poliitikavariandi mõju</p> |
| <p>Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) eelised?</p> |
| <p>2. poliitikavariandi ja poliitikavariandi C kombinatsioonil on eeldatavalt järgmine mõju:</p> <ul style="list-style-type: none"> – positiivne mõju seoses liiklussurmade vähenemisega hinnanguliselt 3 200 ellujääja võrra ning tõsiste vigastuste arvu vähenemine hinnanguliselt 20 700 võrra perioodil 2020–2030 võrreldes alusstsenaariumiga (liiklussurmade vähenemine 14 650 ellujääja võrra ja tõsiste vigastuste arvu vähenemine 97 502 võrra perioodil 2020–2050); – eelkõige maanteede infrastruktuuri ohutuse korraldamise direktiivi menetluste nõuetekohased üldised järelmeetmed ning teedevõrgu ülesed kontrollid toovad hõlmatud teedevõrgu puhul kaasa mitmeid väiksemastaabilisi meetmeid. Asjaomast tegevust teostavad peamiselt VKEd, kes saavad seetõttu algatusest tõenäoliselt kasu. – Meetmetel võib olla ka väike positiivne keskkonnamõju. Liiklusõnnetuste arvu vähenemine võib märkimisväärselt parandada üldist liiklusvoogu. See võib vähendada ummikuid ning seega energiatarbimist ja õhusaastet. Kuid need mõjud on hinnanguliselt väga väikesed ning seetõttu ei ole neid kvantifitseeritud. |
| <p>Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud?</p> |
| <p>Asjaomaste menetluste rakendamise ja vajalike teedevõrgu täiustuste tulemusena hinnanguliselt 9,444 miljonit eurot.</p> |
| <p>Milline on mõju VKEdele ja konkurentsivõimele?</p> |
| <p>VKD saavad sellest algatusest tõenäoliselt kasu (vt eespool). Tänu tegevuse võrdlemisi piirkondlikule ei eeldata mõju ELi ettevõtete konkurentsivõimele.</p> |
| <p>Kas on ette näha märkimisväärset mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?</p> |
| <p>Jah, algatuse kulud kantakse riigieelarvetest ja sellega tegelevad ametiasutused. Kuid algatusega kaasnev sotsiaalne kasu kompenseerib tehtud kulutused enam kui küll.</p> |
| <p>Kas on oodata muud olulist mõju?</p> |
| <p>Ei.</p> |
| <p>Proportsionaalsus?</p> |
| <p>Eelistatud poliitikavariant ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik algse probleemi lahendamiseks ja algatuse eesmärkide saavutamiseks. Kohaldamisala laiendamine TEN-Tst kaugemale on proportsionaalne, sest see puudutab pikkuselt 15 % teedevõrgust, millele leiab aset ligikaudu 39 % liiklussurmadest ELis. Proportsionaalsuse täiendavaks tagamiseks osalevad liikmesriigid asjaomase teedevõrgu täpselt kindlaksmääramises.</p> |
| <p>D. Järelmeetmed</p> |
| <p>Millal poliitika läbi vaadatakse?</p> |
| <p>Pärast uue õigusraamistiku tervikuna kohaldamist teostavad komisjoni talitused hindamise, et kontrollida eesmärkide saavutamist. Menetlustega hõlmatud teede ohutustasemel (mis on mõjuhinnangus määratletud</p> |

peamine edunäitaja) põhinev hinnang peab võimaldama kindlaks teha, kas uute meetmete tulemusena on olukord paranenud.