



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 18. toukokuuta 2018
(OR. en)

Toimielinten välinen asia:
2018/0129 (COD)

9040/18
ADD 4

TRANS 208
IA 136

SAATE

Lähtettäjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	17. toukokuuta 2018
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	SWD(2018) 176 final
Asia:	KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA Oheisasiakirja ehdotukseen tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta [...]

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja SWD(2018) 176 final.

Liite: SWD(2018) 176 final



Bryssel 17.5.2018
SWD(2018) 176 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTEN ARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

**ehdotukseen tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin
2008/96/EY muuttamisesta**

[...]

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

Vaikutustenarvioinnin tiivistelmä

Vaikutustenarviointi: tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY ja Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annetun direktiivin 2004/54/EY tarkistaminen

A. Toimenpiteen tarve

Mikä on ongelma ja miksi se on ongelma EU:n tasolla?

Vaikka niin EU:ssa kuin kansallisella ja paikallisella tasollakin on toteutettu koko ajan toimia tieliikennekuolemien vähentämiseksi EU:ssa, kehitys on viime vuosina pysähtynyt ja näyttää epätodennäköiseltä, että voitaisiin saavuttaa EU:n strateginen tavoite puolittaa vuoteen 2020 mennessä tieliikennekuolemien määrä vuoden 2010 tasosta. Toimia on tarpeen tehostaa koko alalla ja myös tieinfrastruktuurin osalta, koska sillä on merkitystä vakavien onnettomuuksien aiheuttajana ja vakavuustekijänä noin 30 prosentissa onnettomuuksista. Vaikutustenarvioinnissa ja sidosryhmäkuulemisessa tuli esiin kaksi pääasiallista ongelmaa: Suuri osa TEN-T-verkon liikenteestä Itä-Euroopassa ja jonkin verran liikennettä Länsi-Euroopassa tapahtuu teillä, joiden turvallisuus on heikko, ja TEN-T-verkon ulkopuolisten teiden sisäänrakennettu turvallisuus on vähäinen. Teiden yleisessä turvallisuustasossa on suuria eroja EU:n läntisten ja itäisten jäsenvaltioiden välillä.

Mitä on tarkoitus saada aikaan?

Aloitteen yleisenä tavoitteena on vähentää tieliikenteen kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten määrää EU:n tieverkossa parantamalla tieinfrastruktuurin turvallisuustasoa. Erytystavoitteita on neljä: 1) edistää menettelyjen ja vaatimusten yhdenmukaistamista ja niitä koskevien tietojen jakamista jäsenvaltioiden välillä; 2) suojella suojattomimpia tienkäyttäjiä; 3) tehostaa uuden teknologian käyttöönottoa; ja 4) parantaa tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan menettelyjen löydösten seuranta.

Mitä lisäarvoa saadaan toimenpiteen toteuttamisesta EU:n tasolla (toissijaisuusperiaate)?

Tieliikenteen kielteiset ulkoisvaikutukset, mukaan lukien liikennekuolemat ja loukkaantumiset, ruuhkat ja saastuminen, ovat yleensä rajatylittäviä ongelmia, joita ei voida ratkaista pelkästään kansallisin tai paikallisin toimin. Tärkeimmät EU:n toimista saatavat hyödyt tämän aloitteen yhteydessä on eteneminen kohti infrastruktuurin turvallisuuden korkeampaa tasoa kaikkialla EU:ssa. Matkustamisesta EU:n teillä tulee turvallisempaa, kun suoritusolosuhteiden heikommilla mailla voitavat hyödyt edistyneempien maiden kokemuksista. Yleisten suorituskykyvaatimusten asettaminen EU:n tasolla esimerkiksi tiemerkintöjen ja liikennemerkkien osalta helpottaa ja nopeuttaa sellaisten uusien turvatekijöiden käyttöönottoa, jotka perustuvat tieinfrastruktuuriin. Tällaisia on esimerkiksi kaistanpitoavustin. Suojattomien tienkäyttäjien osalta EU:n tason toimilla varmistetaan, että tieturvallisuuden arviointiohjelmassa arvioidaan erikseen suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta, jotta voidaan parantaa kyseisen käyttäjäryhmän turvallisuutta kaikkialla EU:n päätieverkossa.

B. Ratkaisut

Millä vaihtoehdoilla tavoitteet saavutettaisiin? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi? Jos ei ole, miksi ei?

TEN-T-verkkoon sovellettavia vaihtoehtoja (toimintavaihtoehdot 1–3) ja vaihtoehtoja, jotka koskevat myös osittain TEN-T-verkon ulkopuolista verkkoa (toimintavaihtoehdot A–C), arvioitiin erikseen.

TEN-T-verkkoa koskevat toimintavaihtoehdot

- **Vaihtoehto 1** koostuu yhdistelmästä ”pehmeitä” toimenpiteitä, joilla edistetään tietämyksen jakamista, ja lainsäädäntötoimenpiteistä, joiden tarkoituksena on parantaa menettelyjen avoimuutta ja ottaa käyttöön vaatimuksia, jotka koskevat arvioinnin kohdentamista suojattomien tienkäyttäjien turvallisuuteen ja uuden teknologian käyttöönoton helpottamista. Sillä myös parannetaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevan direktiivin ja tunnelien turvallisuutta koskevan direktiivin välistä rajapintaa.

- **Vaihtoehto 2** perustuu vaihtoehtoon 1, ja siinä otetaan lisäksi käyttöön tarkastusten pakollinen seuranta riskiperusteisten priorisointisuunnitelmien, verkon laajuisten turvallisuustarkastusten ja tiemerkintöjen ja liikennemerkkien koskevien yleisten suorituskykyvaatimusten avulla.

- **Vaihtoehto 3** perustuu vaihtoehtoon 2, ja siinä vahvistetaan turvallisuuden vähimmäistasot, jotka TEN-T-teillä on saavutettava, ja lisäksi määritellään vähimmäis suorituskykyvaatimuksia tielakustelle (moottoripyöräilijöille turvallisat suojakaiteet).

TEN-T-verkon ulkopuolelle ulottuvat toimintavaihtoehdot

<p>- Vaihtoehto A:n mukaan kaikkiin kansallisen tieverkon tiehankkeisiin, jotka rahoitetaan kokonaan tai osittain EU:n varoin, olisi sovellettava tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevassa direktiivissä säädettyjä menettelyjä.</p> <p>- Vaihtoehdossa B tehdään tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevan nykyisen direktiivin menettelyistä pakollisia TEN-T-verkon ulkopuolisilla valtateilla ja pääteillä.</p> <p>- Vaihtoehto C perustuu vaihtoehtoon B, ja siinä laajennetaan toimintavaihtoehdon 2 toimenpiteet TEN-T-verkon ulkopuolisiin valtateihin ja pääteihin.</p> <p>Parhaaksi arvioidut vaihtoehdot ovat 2 ja C, jotka on mahdollista yhdistää.</p>
<p>Mitkä ovat sidosryhmien näkemykset? Mitkä toimijat kannattavat mitäkin vaihtoehtoa?</p> <p>Laajaa kannatusta saavat toimenpiteet, joilla pyritään parantamaan avoimuutta ja seuranta ja ottamaan paremmin huomioon suojattomien tienkäyttäjien tarpeet. Sidosryhmät ovat myös avoimia ajatukselle verkon laajuisista tarkastuksista, mutta eräät jäsenvaltiot ovat ilmaisseet huolensa TEN-T-verkon vähimmäisturvallisuustason pakollisuudesta erityisesti siihen liittyvien kustannusten ja käytettävien menetelmien osalta. Eniten erimielisyyttä oli soveltamisalan laajentamisesta TEN-T-verkon ulkopuolelle: kansalaisjärjestöt ja yritykset kannattivat sitä, mutta jäsenvaltioiden viranomaiset halusivat rajoittaa soveltamisen TEN-T-verkkoon.</p>
<p>C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset</p>
<p>Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)?</p> <p>Toimintavaihtoehtojen 2 ja C yhdistelmältä odotetaan seuraavia vaikutuksia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Myönteinen vaikutus, joka näkyy liikennekuolemien vähenemisenä noin 3 200 hengellä ja vakavien loukkaantumisten vähenemisenä 20 700:lla vuosina 2020–2030 verrattuna perustasoon (14 650 säästettyä ihmishenkeä ja 97 502 vältettyä vakavaa vammautumista vuosina 2020–2050). - Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevien menettelyjen ja erityisesti verkon laajuisten tarkastusten asianmukainen seuranta johtaa moniin pienimuotoisiin toimiin tieverkossa, jota ne koskevat. Tällaisia toimintoja toteuttavat tyypillisesti pk-yritykset, jotka näin ollen voivat hyötyä aloitteesta. - Toimenpiteillä voi olla myös jonkinasteisia myönteisiä ympäristövaikutuksia. Onnettomuuksien väheneminen voi hieman parantaa liikenteen sujuvuutta, mikä puolestaan vähentäisi ruuhkia ja sen myötä energiankulutusta ja päästöjä. Nämä vaikutukset olisivat kuitenkin todennäköisesti hyvin vähäisiä, minä vuoksi niiden määrällistä vaikutusta ei ole otettu huomioon.
<p>Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon kustannukset (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen kustannukset)?</p> <p>Arviolta 9 444 miljoonaa euroa tarvittavien menettelyjen toteuttamiseen ja tieverkon parantamiseen.</p>
<p>Mitkä ovat pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn kohdistuvat vaikutukset?</p> <p>Pk-yrityksille koituu todennäköisesti hyötyä tästä aloitteesta (ks. edellä). Koska toiminta on luonteeltaan suhteellisen paikallista, vaikutuksia EU:n yritysten kilpailukykyyn ei odoteta.</p>
<p>Kohdistuuko kansallisiin talousarvioihin ja viranomaisiin merkittäviä vaikutuksia?</p> <p>Kyllä: aloitteen kustannukset katetaan kansallisista talousarvioista ja hallinnosta. Aloitteen sosiaaliset hyödyt kuitenkin kompensoivat reilusti siitä aiheutuvat kustannukset.</p>
<p>Onko toimenpiteellä muita merkittäviä vaikutuksia?</p> <p>Ei.</p>
<p>Oikeasuhteisuus?</p> <p>Parhaaksi arvioidussa vaihtoehdossa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen alkuperäisen ongelman ratkaisemiseksi ja aloitteen tavoitteiden saavuttamiseksi. Kattavuuden laajentaminen Euroopan laajuisen liikenneverkon ulkopuolelle on oikeassa suhteessa tavoitteeseen, sillä se kohdistuu siihen 15 prosenttiin tieverkon pituudesta, jolla tapahtuu noin 39 prosenttia kuolemaan johtavista onnettomuuksista EU:ssa. Oikeasuhteisuuden varmistamiseksi jäsenvaltiot ovat myös mukana kyseisen tieverkon tarkassa määrittelyssä.</p>
<p>D. Seuranta</p>
<p>Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen?</p> <p>Sen jälkeen kun uusi lainsäädäntökehys on kokonaisuudessaan tullut voimaan, komission yksiköt tekevät arvioinnin varmistaakseen, että tavoitteet on saavutettu. Tämä arviointi perustuu menettelyjen piiriin</p>

kuuluvien teiden turvaluokitukseen, joka on vaikutustenarvioinnissa määritelty keskeinen edistymisen indikaattori. Sen avulla määritetään, ovatko uudet toimenpiteet johtaneet tilanteen paranemiseen.