



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 18. toukokuuta 2018
(OR. en)

9040/18

Toimielinten välinen asia:
2018/0129 (COD)

TRANS 208
IA 136

EHDOTUS

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:	COM(2018) 274 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2018) 274 final.

Liite: COM(2018) 274 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 17.5.2018
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

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

{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Tieliikenteen turvallisuus EU:ssa on parantunut viime vuosina huomattavasti EU:n, kansallisen, alueellisen ja paikallisen tason toimien ansiosta. Tieliikennekuolemien määrä EU:ssa väheni vuosina 2001–2010 43 prosenttia ja vuosina 2010–2016 vielä 19 prosenttia. Vuonna 2016 EU:n teillä menetti henkensä 25 620 ihmistä, mikä oli 510 vähemmän kuin vuonna 2015 ja melkein 5 900 vähemmän kuin vuonna 2010.

Jotkin jäsenvaltiot edistyvät edelleen huomattavasti vuodesta toiseen, mutta EU:n laajuisesti kehitys on tieliikennekuolemien määrän osalta pysähtynyt viime vuosina. Tieliikenneturvallisuuden sidosryhmät ovat reagoineet hidastumiseen uusimalla sitoumuksensa asian edistämiseen. Tästä ilmoitettiin EU:n liikenneministerien liikenneturvallisuutta koskevassa Vallettan julistuksessa¹ maaliskuussa 2017.

Tätä poliittista taustaa vasten komissio ehdottaa samaan aikaan tämän aloitteen kanssa vuosiksi 2020–2030 uusia tieliikenneturvallisuuden puitteita. Ne soveltuvat aikaisempaa paremmin tiedossa oleviin haasteisiin, jotka johtuvat yhteiskunnan suuntauksiin (esim. pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden määrän lisääntyminen ja väestön ikääntyminen) ja teknologian kehittymiseen perustuvista muutoksista liikkumisessa. Ehdotetut puitteet noudattavat Safe System -lähestymistapaa. Se perustuu siihen, että ihmiset voivat tehdä ja tulevat jatkossakin tekemään virheitä, ja toimijoilla on kaikilla tasoilla yhteinen vastuu varmistaa, että liikenneonnettomuudet eivät johda vakaviin vammoihin tai kuolemiin. Safe System -lähestymistavan mukaan on parannettava järjestelmän kaikkien osien eli teiden ja tienvarsien, nopeuksien, ajoneuvojen ja tienkäytön turvallisuutta siten, että jos yksi osa pettää, muut osat suojelevat edelleen tienkäyttäjiä.

Tieinfrastruktuuri on jatkossakin hyvin tärkeä osa uutta lähestymistapaa. Teiden hyvä suunnittelu ja asianmukainen ylläpito voivat vähentää liikenneonnettomuuksien todennäköisyyttä. Jos tiet suunnitellaan älykkäästi siten, että ajovirheistä ei välittömästi ole vakavia seurauksia, onnettomuuksien vakavuusaste voi vähentyä.

Kun tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskeva direktiivi², jäljempänä 'TTH-direktiivi', annettiin vuonna 2008, tarkoituksena oli varmistaa, että liikenneturvallisuus otetaan huomioon tieinfrastruktuurin suunnittelun ja toiminnan kaikissa vaiheissa. Direktiivin täytäntöönpanossa on kuitenkin ollut suuria eroja eri jäsenvaltioissa, joista monet parhaiten suoriutuvat ovat ylittäneet direktiivin vaatimukset, mutta eräät toiset jääneet jälkeen kehityksessä.

Ehdotetun aloitteen yleisenä tavoitteena on vähentää tieliikenteen kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten määrää EU:n tieverkossa parantamalla tieinfrastruktuurin turvallisuustasoa. Erityistavoitteita ovat muun muassa seuraavat:

- parantaa tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan menettelyistä tuloksena olevien havaintojen seuranta;

¹ <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/en/pdf>.

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta (EUVL L 319, 29.11.2008, s. 59–67).

- edistää näiden menettelyjen sekä vaatimusten yhdenmukaistamista ja niitä koskevien tietojen jakamista jäsenvaltioiden välillä;
- suojella suojattomimpia tienkäyttäjiä;
- tehostaa uuden teknologian käyttöönottoa; ja
- tavoitella kaikissa jäsenvaltioissa yhdenmukaisesti korkeatasoista liikenneturvallisuutta käyttäen rajallisia taloudellisia resursseja tehokkaasti.

Tarkistetulla direktiivillä pyritään saavuttamaan nämä tavoitteet seuraavin pääasiallisin muutoksin:

- tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan menettelyjen avoimuudesta ja seurannasta tehdään pakollista;
 - otetaan käyttöön koko verkon laajuinen arviointi ja järjestelmällinen ja ennakoiva riskien kartoitus teiden ”sisäänrakennetun” tai niille ominaisen turvallisuuden arvioimiseksi kaikkialla EU:ssa;
 - direktiivin soveltamisala ulotetaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) laajemmalle ottamalla mukaan verkon ulkopuoliset moottoritiet ja päätiet sekä kaikki kaupunkialueiden ulkopuoliset tiet, jotka on rakennettu kokonaan tai osittain EU:n rahoituksella;
 - asetetaan tiemerkinä ja liikennemerkejä koskevia yleisiä suorituskykytavoitteita, joilla helpotetaan vuorovaikutteisen, verkkoon liitetyn ja automatisoidun liikkumisen järjestelmien käyttöönottoa; ja
 - tehdään pakolliseksi suojattomien tienkäyttäjien järjestelmällinen huomioon ottaminen kaikissa tieliikenteen turvallisuudenhallintamenettelyissä.
- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Aloitteella pyritään korjaamaan direktiivin 2008/96/EY puutteita.

Se liittyy läheisesti yleistä turvallisuutta koskevan asetuksen³ ja jalankulkijoiden turvallisuutta koskevan asetuksen⁴ tarkistamishdotukseen. Ehdotuksen tavoitteena on parantaa ajoneuvojen turvallisuutta koskevia sääntöjä lisäturvaominaisuuksilla. Tällaisia ovat esimerkiksi aktiiviset turvajärjestelmät, joiden tarkoituksena on ehkäistä onnettomuuksia, sekä turvaominaisuudet suojattomien tienkäyttäjien suojelemiseksi. Nämä kaksi aloitetta kytkeytyvät toisiinsa niiltä osin kuin ajoneuvoteknologia perustuu infrastruktuuriin (esim. kaistanpitoavustinta tukevat näkyvät tiemerkinä).

Teknologian kehityksen osalta ehdotus liittyy läheisesti aloitteisiin, jotka ovat osa vuorovaikutteisia älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevaa komission strategiaa⁵.

³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 661/2009, annettu 13. heinäkuuta 2009, moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppihyväksyntävaatimuksista (EUVL L 200, 31.7.2009).

⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 78/2009, annettu 14 päivänä tammikuuta 2009, jalankulkijoiden ja muiden loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun huomioon ottamisesta ajoneuvojen tyyppihyväksynnässä (EUVL L 35, 4.2.2009).

⁵ Komission tiedonanto ”Eurooppalainen strategia vuorovaikutteisia älykkäitä liikennejärjestelmiä varten - ensimmäinen virstanpylväs matkalla kohti vuorovaikutteista, verkkoon liitettyä ja automatisoitua liikkumista” (COM(2016) 766 final).

Kaikki nämä aloitteet olisi nähtävä osana laajaa toimenpidekokonaisuutta, jolla pyritään parantamaan liikenneturvallisuutta Safe System -näkökulmasta.

TTH-direktiivin suhdetta Euroopan laajuisen tieverkon tunnelien turvallisuutta koskevista vähimmäisvaatimuksista annettuun direktiiviin 2004/54/EY, jäljempänä 'tunnelidirektiivi', on arvioitu osana sääntelyn toimivuutta ja yksinkertaistamista.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ehdotus kiinnittyy Junckerin komission pyrkimykseen luoda EU, joka suojelee, puolustaa ja tarjoaa mahdollisuuksia. Se on osa komission tavoitetta tuoda eurooppalaisia lähemmäs EU:ta asettamalla heidän suojelemisensa etusijalle. Se myös edesauttaa osaltaan toteuttamaan Euroopan sosiaalisten oikeuksien pilaria, jonka mukaan ”jokaisella on oikeus laadukkaisiin peruspalveluihin, joita ovat esimerkiksi liikennepalvelut”.

Ehdotus vastaa vuoden 2011 liikenteen valkoisessa kirjassa⁶ ja tieliikenneturvallisuuden poliittisissa suuntaviivoissa 2011–2020⁷ asetettuja tavoitteita sekä muodostaa osan uusia EU:n turvallisuuspolitiikan puitteita 2020–2030. Se on linjassa niiden komission pyrkimysten kanssa, joiden tarkoituksena on helpottaa verkkoon liitettyjen, vuorovaikutteisten ja automatisoitujen liikkuvuusratkaisujen käyttöön ottoa, ja erityisesti [CCAM-tiedonannon] kanssa, sekä muodostaa osan energiaunionia koskevien ehdotusten yhteydessä esitettävää kolmatta liikkuvuuspakettia.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 4 artiklan nojalla EU:lla on liikenneturvallisuuden alalla jaettu toimivalta. Ehdotus perustuu SEUT-sopimuksen 91 artiklan 1 kohdan c alakohtaan, joka muodostaa perustan liikenneturvallisuuden ja myös tieliikenteen turvallisuuden parantamiseen tähtäävien toimenpiteiden hyväksymiselle. Koska toimivalta on jaettu, sovelletaan toissijaisuutta.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Tieliikenneonnettomuuksien kielteiset ulkoisvaikutukset, liikennekuolemat ja ruuhkat mukaan lukien, ovat valtioiden rajat ylittäviä ongelmia, joita ei voida ratkaista pelkästään kansallisin tai paikallisin toimin. Jotta voidaan saavuttaa liikenneturvallisuuden korkea taso kaikkialla EU:ssa, päätieverkossa tarvitaan kohdennettuja ja yhdenmukaistettuja tieliikenneturvallisuuden hallintamenettelyjä, jotka perustuvat asianmukaiseen ja oikeasuhteiseen sääntelykehykseen. Turvallisen liikkuvuuden tarvittavaa tasoa EU:n tieverkoston keskeisten osatekijöiden osalta ei voida saavuttaa ilman EU:n toimia, sillä vapaaehtoiset toimet eivät saa kannatusta kaikilta jäsenvaltioilta.

Jälkiarvioinnissa ja vaikutustenarvioinnin⁸ yhteydessä toteutetuissa kuulemisissa vahvistui, että voimassa oleva direktiivi on tuottanut tuloksia ja saanut laajan hyväksynnän jäsenvaltioiden ja sidosryhmien keskuudessa. Sen vuoksi looginen vastaus edellä esitetyihin

⁶ Valkoinen kirja ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” (KOM(2011) 144 lopullinen).

⁷ Komission tiedonanto ”Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020” (KOM(2010) 389 lopullinen).

⁸ SWD(2018)175.

huolenaiheisiin on saattaa nykyiset puitteet ajan tasalle siten, että voidaan tehostaa niiden toimivuutta ja vaikuttavuutta ja ottaa huomioon uudet kehityssuunnat.

Kun tarkastellaan soveltamisalan laajentamista TEN-T-verkon ulkopuolelle, on selvää, että TEN-T-verkon tiet tarvitsevat tieyhteyksiä verkon ja tärkeiden talouden keskusten välillä. Monet teistä, jotka eivät kuulu TEN-T-verkkoon, ovat tärkeitä EU:n laajuisen maantieliikenteen yleisen toimivuuden kannalta, ja niillä kulkee merkittäviä määriä kansallista ja kansainvälistä liikennettä. Näillä teillä liikenneturvallisuuden taso voi olla huomattavasti alhaisempi kuin TEN-T-verkon teillä, joilla sattuu vain kahdeksan prosenttia liikennekuolemista EU:ssa.

Jälkiarviointi on osoittanut, että jäsenvaltioissa, jotka ovat soveltaneet TTH-direktiivin menettelyjä kansallisilla teillään jo jonkin aikaa, tieliikenneturvallisuus on paremmalla tasolla kuin muissa jäsenvaltioissa. EU:n pääteiden verkostossa kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien prosenttiosuus on suurten liikennemäärien vuoksi korkea verrattuna niiden osuuteen koko tieverkosta (tiekilometreinä mitattuna 15 prosentilla kaupunkien ulkopuolisista teistä tapahtuu noin 39 prosenttia kaikista tieliikennekuolemista EU:ssa). Näin ollen EU:n koordinoitujen toimien päätieverkossa (mukaan lukien sen TEN-T-verkon ulkopuoliset osat) auttavat saavuttamaan EU:ssa sekä keskipitkän aikavälin tavoitteen, joka on liikennekuolemien määrän puolittaminen vuoteen 2030 mennessä, että pitkän aikavälin tavoitteen, jonka mukaan liikennekuolemista olisi päästävä kokonaan eroon vuoteen 2050 mennessä.

Jos asiaan ei puututa EU:n toimilla, nykyiset kansallisten lähestymistapojen erot säilyvät: monet jäsenvaltiot ja varsinkin ne, joissa kuolleisuusluvut ovat suurimpia, eivät soveltaisi direktiivin periaatteita ilman sitovia EU-sääntöjä. Tällaisessa tilanteessa liikenneturvallisuuden heikentyminen jatkuisi näissä jäsenvaltioissa, ja se vaikuttaisi kielteisesti myös koko EU:n tieliikenteen turvallisuuteen.

Tärkeimmät EU:n toimista saatavat hyödyt olisivat siirtyminen kohti tiukempia infrastruktuurin turvallisuuden vaatimuksia kaikkialla EU:ssa, mikä on juuri se mihin tällä aloitteella pyritään. Matkustamisesta EU:ssa voisi tulla turvallisempaa, kun suoritusastoltaan heikommät maat hyötyisivät edistyneempien maiden kokemuksista. Tämän pitäisi puolestaan parantaa sisämarkkinoiden toimintaa ja sujuvoittaa matkustusta ja tavaraliikennettä. Lisäksi se tukisi taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta koskevan EU:n tavoitteen saavuttamista.

Ilman EU:n toimia ei voida saavuttaa koko EU:n laajuisia vertailukelpoista kokonaiskuvaa tieliikenteen turvallisuustilanteesta jäsenvaltioiden päätieverkoissa eikä myöskään vertailukelpoisia keinoja EU:n rahoituksen kohdentamiselle.

- **Suhteellisuusperiaate**

Vaikutustenarvioinnissa arvioiduissa toimintavaihtoehtoissa oli suhteellisuuden osalta eri tasoisia vaihtoehtoja tavoitteiden saavuttamiseksi. Kaikki vaihtoehdot koostuivat toimiviksi osoitetuista toimenpiteistä tieliikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten käsittelemiseksi tehokkaasti, mutta kauaskantoisin toimintavaihtoehto oli suhteellisuuden kannalta heikoin. Direktiivin soveltamisalan laajentaminen kattamaan jäsenvaltioiden päätieverkot on oikeassa suhteessa tavoitteeseen, sillä se kattaa vain 15 prosenttia tieverkon pituudesta, mikä on melko vähäinen osuus. Tällä 15 prosentin osuudella kuitenkin tapahtuu noin 39 prosenttia tieliikennekuolemista EU:ssa.

Jäsenvaltioille aiheutuvat kustannukset ovat rajalliset hyötyihin verrattuna, sillä parhaaksi arvioitu vaihtoehto on kolme kertaa edullisempi ja lisäksi joustavampi kuin kauaskantoisin vaihtoehto.

- **Toimintatavan valinta**

Koska muutettava säädös on direktiivi, muutossäädöksen olisi oltava samanmuotoinen.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Komissio julkaisi nykyisen direktiivin jälkiarvioinnin tulokset⁹ vuonna 2015. Ne voidaan tiivistää seuraavasti:

- direktiivi on johtanut liikenneturvallisuuden osalta erilaiseen ajattelutapaan ja turvallisuudenhallinnan käsittelyyn;
- se on kannustanut käyttämään yleisesti tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnointimenettelyjä, jotka ovat nyt olemassa kaikissa jäsenvaltioissa ja perustuvat TEN-T-teiden hallinnointia koskeviin EU:n pakollisiin vähimmäissääntöihin;
- se tarjoaa ”yhteisen kielen” tieinfrastruktuurin turvallisuutta koskevien toimenpiteiden toteuttamiselle; ja
- kansallisella tasolla se on saanut aikaan ohjeellisen ja operatiivisen prosessin, joka ei olisi toteutunut yhtä laajassa mittakaavassa ilman EU:n toimia.

Toisaalta direktiivi ei näytä kannustaneen laajentamaan hyvien käytäntöjen vaihtoa jäsenvaltioiden kesken. Lisäksi direktiivin soveltamisala rajoittuu TEN-T-verkon teihin, jotka ovat enimmäkseen moottoriteitä ja joiden osuus kaikista EU:n tieliikennekuolemista on vain noin 8 prosenttia. Suurin osa jäsenvaltioista soveltaa kuitenkin yhtä tai useampaa direktiivin tieliikenneturvallisuuden hallintamenettelyistä osiin TEN-T-verkon ulkopuolista tieverkkoaan vapaaehtoiselta pohjalta.

Arvioinnissa ei saatu näyttöä siitä, että direktiivin yhdistäminen tunnelidirektiiviin parantaisi entisestään TEN-T-verkon tunnelien turvallisuutta.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Tämän ehdotuksen vaikutustenarvioinnin valmistelun yhteydessä komissio toteutti useita sidosryhmien kuulemisia. Jotkin niistä olivat osa ulkopuolisen toimeksisaajan (COWI) tekemää vaikutustenarviointitutkimusta. Sidosryhmiä kuultiin seuraavasti:

- komission järjestämä sidosryhmien konferenssi Vallettassa Maltassa maaliskuussa 2017;
- tapaamiset keskeisten sidosryhmien kanssa;
- kohdennettu sidosryhmäkysely (COWI:n toteuttama);
- valittujen sidosryhmien yksittäiset haastattelut (COWI:n toteuttamat);
- avoin julkinen kuuleminen 14.6. – 10.9.2017; ja

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmt.pdf>.

- kokoukset tieverkon tunnelien turvallisuutta käsittelevän komitean ja tieinfrastruktuurin turvallisuushallintakomitean kanssa.

Suurin osa vastaajista katsoi, että EU:n nykyinen lainsäädäntökehys, joka koskee sekä infrastruktuurin turvallisuuden hallintaa että tunnelien turvallisuutta, käsittelee liikenneturvallisuuden ongelmaa erittäin kattavasti tai melko kattavasti. Seuraavat seikat tuotiin kuitenkin esiin: yhdenmukaistamisen ja tietojen jakamisen puute ja suppea soveltamisala.

Maltassa maaliskuussa 2017 pidetyssä sidosryhmien konferenssissa suositettiin, että komissio tarkastelee uudelleen TTH-direktiiviä keskittymällä (TEN-T:n) ohjelmatavoitteiden ja rahoitusvälineiden lisäksi enemmän mitattuihin tuloksiin kuin käytettyihin panoksiin.

Yleisesti oltiin lähes yksimielisiä siitä, että on tarpeen parantaa olemassa olevien teiden kunnossapitoa ja korjaamista, saattaa niiden turvaominaisuudet ajan tasalle sekä tehostaa suojattomien tienkäyttäjien suojelua. Eriäviä mielipiteitä sen sijaan esitettiin siitä, onko tiekalusteiden (esim. suojakaiteiden) laatua ja tiemerkintöjen ja liikennemerkkien näkyvyyttä syytä parantaa. Selvä enemmistö vastaajista piti kuitenkin parannuksia tarpeellisina. Laajasti oltiin yhtä mieltä siitä, että EU:lla olisi oltava yhteiset tasovaatimukset tiemerkintöjen ja liikennemerkkien näkyvyydelle.

Myös avoimessa julkisessa kuulemisessa tuli esille laaja yhteisymmärrys siitä, että tieinfrastruktuurin turvallisuuden mittaamiseen olisi käytettävä kaikkialla EU:ssa vertailukelpoisia menetelmiä.

Siitä, miten valmiita ollaan siirtymään vuorovaikutteiseen, verkkoon liitettyyn ja automatisoituun liikkumiseen, esitettiin erilaisia mielipiteitä sen suhteen, olisiko fyysistä infrastruktuuria mukautettava vastaamaan pitkälle automatisoitujen ajoneuvojen tarpeita, vai olisiko ajoneuvoja kehitettävä niin, että ne voivat mukautua olemassa olevaan infrastruktuuriin. Komissio totesi, että fyysisen infrastruktuurin jonkinasteinen yhdenmukaistaminen on tarpeen, jotta siirtyminen pitemmälle menevään automatisoimiseen sujuisi vaikeuksista ja jotta voidaan varmistaa, että automatisoidut ajoneuvot toimivat turvallisesti muun liikenteen seassa. Tätä päätelmää tukee tieliikenteen automatisointia käsittelevän TM 2.0 -työryhmän (joka koostuu viranomaisten, palveluntarjoajien, tavarantoimittajien, valmistusteollisuuden ja tutkijoiden edustajista) äskettäin laatima raportti¹⁰.

Suojattomien tienkäyttäjien tarpeita koskevissa kommentteissa korostettiin sitä, että on vaikeaa määrittellä yksittäisiä toimenpiteitä tietyille suojattomien tienkäyttäjien ryhmille. Kaiken kaikkiaan komissio katsoi, että erityistoimenpiteiden sijasta olisi esitettävä yleinen vaatimus, jonka mukaan kaikkien suojattomien tienkäyttäjien ryhmien tarpeet on otettava huomioon tieliikenneturvallisuuden hallintamenettelyissä ja löydettävä paikallisiin olosuhteisiin parhaiten soveltuva ratkaisu.

Mielipiteet erosivat lainsäädännön soveltamisalan mahdollisesta laajentamisesta TEN-T-verkon ulkopuolelle. Yksityiset yritykset ja kansalaisjärjestöt olivat eniten sitä mieltä, että lainsäädännön soveltamisalan olisi katettava kaikki tiet tai kaikki päätiet ja valtatiet, kun taas viranomaiset katsoivat, että soveltamisalan olisi katettava TEN-T-verkko. Useat kohdennettuun sidosryhmäkyselyyn vastanneista mainitsivat jäsenvaltioiden olevan toissijaisuuden vuoksi haluttomia hyväksymään laajentaminen TEN-T-verkon ulkopuolelle.

¹⁰ <http://tm20.org/final-report-on-road-automation-now-available/>

Yksi jäsenvaltio huomautti, että toissijaisuusperiaatetta koskevan kysymyksen lisäksi oli parempi, ettei direktiivien soveltamisalaa laajenneta (TEN-T:n ulkopuolelle), koska siten voitaisiin säilyttää mahdollisuus mukauttaa toimintatapoja ja säännöksiä verkkojen ja niiden ylläpitäjien erityispiirteisiin. Vastaajat myönsivät kuitenkin, että soveltamisalan laajentamisella olisi hyvät mahdollisuudet vähentää kuolonuhrien määrää, koska vakavimmat kuolemaan johtavat onnettomuudet tapahtuvat TEN-T-verkon ulkopuolella.

Euroopan liikenneturvallisuusneuvosto katsoi, että lainsäädännön soveltamisala olisi laajennettava kattamaan kaikki moottoritiet, kaikki EU:n (yhteis)rahoittamat tiet sekä päätiet maaseudulla ja kaupungeissa. Tämä on tarpeen, kun otetaan huomioon, että uutena tavoitteena on keskittyä kuolemantapausten lisäksi myös vakavien loukkaantumisten vähentämiseen (koska suuri osa loukkaantumisista tapahtuu kaupunkialueilla) ja koska teiden käyttäjillä olisi oltava oikeus yhdenvertaiseen turvallisuustasoon kaikilla teillä.

Kaiken kaikkiaan komissio totesi, että rajoitettu laajentaminen TEN-T-verkon ulkopuolisiin päteihin on perusteltu ja oikeasuhteinen, sillä sen avulla päästäisiin puuttumaan huomattavasti suurempaan kuolonuhrien määrään aiheuttamatta jäsenvaltioille kohtuutonta työtaakkaa ja kustannuksia.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Komissio hankki ulkopuolista asiantuntija-apua tekemällä Ecorysin johtaman ja COWI:n ja SWOV:n asiantuntijoista muodostuvan yhteenliittymän kanssa sopimuksen taustaselvityksestä joka käynnistettiin syyskuussa 2016. Vaikutustenarvioinnin tulokset perustuvat tästä sopimuksesta tuloksena olevaan loppuraporttiin.

Lisäksi tehtiin ulkopuolisen asiantuntijan (professori George Yannis Ateenan kansallisesta teknisestä yliopistosta) kanssa sopimus täydentävästä analyysistä, tieteellisestä tarkastelusta ja lisävalidoinnista.

Vaikutustenarvioinnin liitteessä on ei-tyhjentävä luettelo sen laatimiseen käytetyistä ulkopuolisista tutkimuksista. Yleisesti ottaen käytettyjä lähteitä on useita, ne ovat hyvin kattavia ja edustavat eri sidosryhmiä.

- **Vaikutustenarviointi**

Aloitteesta on tehty vaikutustenarviointi, joka on saanut sääntelytarkastelulautakunnalta myönteisen lausunnon tietyin varauksin. Lautakunta antoi suosituksia ja kehotti perustelemaan paremmin sekä selventämään erityisesti seuraavat seikat:

- aloitteen odotettavissa oleva vaikutus tieliikenteen turvallisuutta koskevaan kattavaan Safe System -lähestymistapaan sekä sen suhde samanaikaiseen ajoneuvojen yleistä turvallisuutta ja jalankulkijoiden turvallisuutta koskevaan aloitteeseen ja täydentävyys siihen nähden;
- parhaaksi arvioidun toimintavaihtoehdon oikeasuhteisuus erityisesti taloudellisten rajoitteiden osalta; ja
- tarve tehdä joitakin päätelmiä voimassa olevan direktiivin ja tunnelidirektiivin arvioinneista sekä siitä, miten käsitellään täytäntöönpanoon liittyviä kysymyksiä.

Huomautukset on otettu huomioon tarkistetussa vaikutustenarvioinnissa. Vaikutustenarvioinnin liitteessä I esitetään näiden osalta lisäselvityksiä. Muista mukautuksista

voidaan mainita seuraavat edellä mainittujen kysymysten huomioon ottamiseksi tehdyt muutokset:

- Safe System -lähestymistapaa, eri aloitteiden vaikutuksia, suhdetta samanaikaiseen ajoneuvojen yleistä turvallisuutta ja jalankulkijoiden turvallisuutta koskevaan aloitteeseen ja kummankin aloitteen vaikutusta yleisen tavoitteen saavuttamiseen on selvennetty.
- Rahoituksen puuttumista pidettiin ongelmatekijänä, ja yhtä erityistavoitetta laajennettiin taloudellisten rajoitteiden huomioon ottamiseksi. Sääntöjen noudattamisesta aiheutuvat kustannukset otettiin huomioon kunkin jäsenvaltion osalta vuoteen 2030 asti.
- Lisäksi annettiin yksityiskohtaista tietoa jälkiarvioinnin tuloksista ja selvennettiin ehdotettua lähestymistapaa voimassa olevan lainsäädännön noudattamisen varmistamiseksi.

Mahdolliset poliittiset toimenpiteet ryhmiteltiin kuuteen toimintavaihtoehtoon, joiden tavoitetaso oli erilainen. Toimintavaihtoehtoja, joissa rajoitetaan toimenpiteet TEN-T-verkkoon (toimintavaihtoehdot 1–3) ja vaihtoehtoja, joissa soveltamisala laajennetaan TEN-T-verkon ulkopuolelle (toimintavaihtoehdot A–C), arvioitiin erikseen. Koska tieinfrastruktuurin turvallisuudenhallintatoimenpiteet ovat toisiaan täydentäviä, toimintavaihtoehdot 1–3 ovat keskenään vaihtoehtoisia mutta perustuvat toisiinsa portaittain. Myös toimintavaihtoehdot, joilla laajennetaan toimia TEN-T:n ulkopuolelle, ovat vaihtoehtoja mutta perustuvat toisiinsa.

Toimintavaihtoehto 1 merkitsee vähiten muutoksia ja kustannuksia, ottaen huomioon tulevat teknologiset muutokset. Siinä esitetään vain rajoitetusti lainsäädännön muutoksia, jotka olisi suhteellisen helppoa ja nopeaa panna täytäntöön. Siihen sisältyy muita kuin lainsäädännöllisiä toimenpiteitä, kuten tietämyksen ja parhaiden käytäntöjen vaihtoa, joilla tuetaan jo voimassa olevaan direktiiviin sisältyvien hallintomenettelyjen tehokkuutta. Tässä toimintavaihtoehdossa otetaan käyttöön myös lainsäädäntötoimenpiteitä, joilla parannetaan tieinfrastruktuurin turvallisuudenhallintamenettelmien läpinäkyvyyttä ja asetetaan selkeä vaatimus, jonka mukaan turvallisuudenhallintamenettelyissä on annettava painoarvoa suojattomien tienkäyttäjien turvallisuuden arvioinnille. Lisäksi se luo TTH-direktiivin ja tunnelidirektiivin välille paremman rajapinnan, koska TTH-direktiiviä tarkistetaan keskittymällä erityisesti siirtymäalueisiin avoimien teiden ja tunnelien välillä sekä tällaisten alueiden yhteisiin tarkastuksiin, joihin osallistuvat sekä tie- että tunneliturvallisuudesta vastaava henkilöstö.

Toimintavaihtoehto 2 menee pitemmälle ottamalla mukaan Safe System -lähestymistavan osatekijöitä. Siinä otetaan käyttöön uusi menettely, joka on koko tieverkon laajuinen arviointi. Se tarkoittaa tieverkon sisäänrakennetun turvallisuuden säännöllistä arviointia ja vertailua, jotta voidaan ennakoivasti yksilöidä teiosuudet, joilla tarvitaan lisätoimia ja -tarkastuksia. Siinä asetetaan myös tiettyjä tieinfrastruktuurin osia koskevia yleisiä suorituskykytavoitteita, joilla helpotetaan vuorovaikutteisen, verkkoon liitetyn ja automatisoidun liikkumisen käyttöönottoa. Lisäksi siinä pyritään puuttumaan siihen, että EU:n tieverkon turvallisuustasosta ei ole saatavilla johdonmukaista ja vertailukelpoista dataa. Toimintavaihtoehdon 2 peruseriaatteena on, että EU:n lainsäädäntö edellyttäisi jäsenvaltioiden suorittavan turvallisuudenhallintamenettelyt ja niiden asianmukaisen seurannan tieinfrastruktuurin riskien tunnistamiseksi laajasti. Jäsenvaltioilla säilyisi kuitenkin joustovaraa tieinfrastruktuurin vaadittavan turvallisuustason määrittelyssä. Jäsenvaltiot myös valitsisivat sopivat tekniset ratkaisut, ja EU-lainsäädännössä ainoastaan asetettaisiin yleiset

suoritusvaatimukset sille, että verkkoon liitetty, vuorovaikutteinen ja automatisoitu liikkuvuus voidaan toteuttaa sujuvasti (esim. liikennemerkkien ja tiemerkinöjen luettavuus).

Toimintavaihtoehdossa 3 asetetaan vähimmäisturvallisuustaso, joka TEN-T-teillä on saavutettava, sekä määritellään tiekalusteille suoritusvaatimukset. Tämä edustaa tuloshakuista lähestymistapaa, jota voidaan käyttää yhtenäisen turvallisuustason saavuttamiseksi koko TEN-T-verkossa. Saavutettava vähimmäisturvallisuustaso määriteltäisiin EU:n tasolla. Jäsenvaltioilla säilyisi kuitenkin joustovaraa tieinfrastruktuurin turvallisuuden vastatoimien valinnassa.

Toisin kuin toimintavaihtoehdoissa 1–3, vaihtoehtoihin A, B ja C sisältyy kaikkiin TTH-direktiivin menettelyjen jonkinasteinen laajentaminen TEN-T-verkon ulkopuolelle. Laajennukset rajoittuvat jäsenvaltioiden päätieverkoille tyypillisiin pääteihin tai valtateihin.

Toimintavaihtoehto A sisältää vain yhden lainsäädäntötoimenpiteen. Sen mukaan kaikkiin kansallisen tieverkon tiehankkeisiin, jotka rahoitetaan kokonaan tai osittain EU:n varoin, olisi sovellettava TTH-direktiivissä säädettyjä menettelyjä.

Toimintavaihtoehdon B tavoitteena on varmistaa, että käytössä olevia TTH-direktiivin menettelyjä sovelletaan laajempaan tieverkkoon, johon sisältyvät erityisesti moottoritiet ja jäsenvaltioiden päätieverkkojen vilkkaimmat tiet. Tässä vaihtoehdossa on kyse nykyisen TTH-direktiivin menettelyjen soveltamisalan kohtalaisen kunnianhimoisesta pakollisesta laajentamisesta. Se vaikuttaisi ainoastaan jäsenvaltioihin, jotka eivät ole vielä laajentaneet näiden menettelyjen soveltamista vapaaehtoiselta pohjalta.

Toimintavaihtoehdon C tavoitteena on soveltaa koko verkon laajuista ennakoivaa tieliikenteen turvallisuushallintaa myös jäsenvaltioiden päätieverkkoihin. Tämä vaihtoehto edustaa tarkistettujen turvallisuushallintamenettelyjen soveltamisen kunnianhimoisempaa ulottamista laajempaan tieverkkoon (johon sisältyvät moottoritiet ja päätiet) myös TEN-T-verkon ulkopuolella.

Vaikutustenarvioinnissa pidettiin parhaana toimintavaihtoehtojen 2 ja C yhdistelmää.

Tällä yhdistelmällä voitaisiin säästää yli 3 200 henkeä ja välttää yli 20 700 vakavaa loukkaantumista vuosina 2020–2030 verrattuna perusskenaarioon (14 650 henkeä säästetty ja 97 502 vakavaa loukkaantumista vältetty vuosina 2020–2050). Tieliikenteen infrastruktuuritoimenpiteiden ansiosta voitaisiin pelkästään vuonna 2030 säästää 562 henkeä ja välttää 3 675 vakavaa loukkaantumista.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevan komission ohjelman (REFIT) mukaisesti on arvioitu, olisiko mahdollisuuksia hallinnolliseen yksinkertaistamiseen erityisesti yhdistämällä TTH-direktiivi tunnelidirektiiviin. Vaikutustenarvioinnissa ja sidosryhmäkuulemisessa ei tuotu esiin mitään liikenneturvallisuushyötyjä, joita direktiivien yhdistämisellä voitaisiin saavuttaa. Koska hallinnollisen rasiitteen ei todettu vähenevän, direktiivien yhdistämistä ei pidetty hyödyllisenä tai suotavana.

Ehdotuksessa otetaan menetelmien kokonaismäärää lisäämättä käyttöön uusi riskiperusteinen ja ennakoiva tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintamenetelmä eli koko verkon laajuinen arviointi. Tämä on saavutettavissa yhdistämällä aiemman reaktiivisen menettelyn hyödylliset

elementit (erityisesti onnettomuusalttiiden alueiden määrittely) käytössä olevia teitä koskeviin menettelyihin.

- **Perusoikeudet**

Tässä ehdotuksessa kunnioitetaan perusoikeuksia ja otetaan huomioon erityisesti Euroopan unionin perusoikeuskirjassa tunnustetut periaatteet.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia EU:n talousarvioon. Koko verkon laajuista arviointia voitaisiin kuitenkin käyttää perusteena EU:n menojen kohdentamiselle.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Vaikutustenarvioinnissa yksilöitiin eräitä keskeisiä indikaattoreita, joita voitaisiin edistymisen seurannassa. Ehdotuksella vältetään asettamasta jäsenvaltioille tarpeettomia hallinnollisia rasitteita rajoittamalla raportointivelvoitteet tärkeimpään tuotosindikaattoriin, joka on menettelyjen kohteena olevien teiden turvallisuusluokitus.

Lainsäädännön vaikutusten arvioimiseksi olisi myös tehtävä perusteellinen arviointi sitten, kun kaikki muutokset on pantu täytäntöön. Siitä, mikä olisi hyvä aika tällaiselle arvioinnille, päätetään sen jälkeen, kun uusi sääntelykehys on tullut kokonaisuudessaan sovellettavaksi.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Kun otetaan huomioon ehdotuksen soveltamisala ja se, että sillä ainoastaan muutetaan direktiiviä 2008/96/EY, jonka kaikki jäsenvaltiot ovat siirtäneet kokonaisuudessaan kansalliseen lainsäädäntöön, ei vaikuta olevan perusteltua tai oikeasuhteista vaatia lisää selittäviä asiakirjoja.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Direktiivin 1 artiklan 1 kohtaa muutetaan siten, että siihen sisällytetään yksi uusi ja yksi uudelleen nimetty infrastruktuurin turvallisuuden hallintamenetelmä (verkon laajuinen tiearviointi ja tieturvallisuustarkastus).

Direktiivin 1 artiklan 2 kohdan muuttamisen tarkoituksena on ottaa huomioon moottoriteiden ja TEN-T-verkon ulkopuolisten pääteiden sisällyttäminen direktiivin soveltamisalaan, jotta voidaan laajentaa direktiivissä säädettyjen menettelyjen pakollinen soveltaminen koskemaan erityisesti vilkasliikenteisiä teitä, jotka yhdistävät suuria kaupunkeja ja tärkeitä alueita.

Direktiivin 1 artiklan 3 kohtaa muutetaan siten, että direktiivin soveltamisesta tulee pakollista kaikille kaupunkialueiden ulkopuolella toteutettaville tieinfrastruktuurihankkeille, joihin käytetään EU:n varoja. Tämän tarkoituksena on varmistaa, että EU:n varoja ei käytetä mahdollisesti vaarallisten teiden rakentamiseen.

Direktiivin 2 artiklan 1 kohdan muutoksella päivitetään Euroopan laajuisen tieverkon määritelmä vastaamaan unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi annetussa asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 annettua määritelmää.

Uusissa 2 artiklan 2 a kohdassa ja 2 artiklan 2 b kohdassa määritellään 'moottoritiet' ja 'päätiät'. Nämä määritelmät ovat tarpeen lainsäädännön soveltamisalan laajentamisen vuoksi.

Uudessa 2 artiklan 2 c kohdassa määritellään 'verkon laajuinen tiearviointi', joka on uusi riskiperusteinen ja ennakoiva tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintamenettely (korvaa nykyisen 5 artiklassa määritellyn käytössä olevan tieverkon turvallisuuden luokittelun ja turvallisuuden hallinnan, joka on luonteeltaan reaktiivinen menettely).

Direktiivin 2 artiklan 5 kohta poistetaan, koska 'onnettomuusalttiiden tieosuuksien luokittelu' sisällytetään uuteen 'verkon laajuiseen tiearviointiin' ja tieturvallisuustarkastuksiin.

Direktiivin 2 artiklan 7 kohdassa annetaan päivitetty määritelmä 'tieturvallisuustarkastus', jolla täsmennetään menettelyn kohdennettu luonne ja jotta voidaan erottaa se uudesta 'verkon laajuisen tiearvioinnin' menettelystä.

Direktiiviin lisätään 2 artiklan 10 kohta, jossa määritellään 'suojattomat tienkäyttäjät'. Kyseessä on tienkäyttäjryhmä, joka on yliedustettu tieliikennekuolemissa ja vakavissa loukkaantumisissa ja johon on sen vuoksi kiinnitettävä erityistä huomiota direktiivin mukaisia menettelyjä sovellettaessa.

Direktiivin 5 artiklaa tarkistetaan siten, että nykyinen reaktiivinen 'käytössä olevan tieverkon turvallisuuden luokittelu ja turvallisuuden hallinnan' menettely korvataan uudella riskiperusteisella ja ennakoivalla 'verkon laajuisen tiearvioinnin' menettelyllä. Verkon laajuinen tiearviointi on riskiperusteinen proaktiivinen arviointi kaikista direktiivin soveltamisalaan kuuluvista teistä. Sen tarkoituksena on arvioida ja verrata olemassa olevan tieinfrastruktuurin sisäänrakennettua tai sille ominaista turvallisuutta, jotta voidaan yksilöidä tärkeimmät lisätarkastuksia ja muita toimia vaativat alueet sekä lujittaa Safe System -lähestymistavan infrastruktuuri-osatekijää. Tässä uudessa menettelyssä otetaan huomioon historialliset onnettomuustiedot ja jo tiedossa olevat onnettomuusalttiit tieosuudet. Siinä myös arvioidaan järjestelmällisesti ja ennakoivasti tieinfrastruktuuriin liittyviä riskejä, kuten sen geometriset ominaisuudet, liittymät ja tasoristeykset, esteet tien varsilla sekä asianmukaiset tien turvalaitteet. Tämä tarjoaa vahvan kannustimen varmistaa havaintojen seuranta ja kohdentaa investointeja suuririskisimmille aloille.

Direktiivin 6 artiklan 1 kohtaa muutetaan, jotta voidaan luoda yhteys tieturvallisuustarkastuksiin otettavien tieosuuksien yksilöinnin ja 5 artiklan mukaisesti tehdyn verkon laajuisen tiearvioinnin havaintojen välille.

Direktiivin 6 artiklan 3 kohtaa tarkistetaan siten, että vaaditaan yhteisiä tieturvallisuustarkastuksia tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien teiden ja direktiivin 2004/54/EY soveltamisalaan kuuluvien tieverkon tunnelien välisillä siirtymäalueilla. Tämän säännöksen tarkoituksena on varmistaa parempi yhteistyö tieliikenneturvallisuudesta ja tunnelien turvallisuudesta vastaavien toimivaltaisten yksiköiden välillä, koska mainittuja siirtymäalueita pidetään yleisesti tunnelien onnettomuusaltteimpina alueina.

Direktiiviin lisätään 6 a artikla, jossa TTH-direktiiviin lisätään säännös kaikkien tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintamenettelyjen asianmukaisesta seurannasta. Seurannan puute on yksi merkittävimmistä heikkouksista, joita todettiin TTH-direktiivin arvioinnissa ja vaikutustentarvioinnissa. Uusi säännös edellyttää erityisesti, että jokainen päätös, joka koskee tieturvallisuustarkastukseen perustuvan suosituksen noudattamista, on perusteltu asianmukaisesti.

Lisäksi lisätään 6 b artikla, joka koskee suojattomien tienkäyttäjien suojelemista. Suojattomien tienkäyttäjien parempaa suojelua korostivat vaikutustenarvioinnin valmistelun yhteydessä erityisesti alan sidosryhmät. Kyseisessä artiklassa edellytetään, että kussakin TTH-menettelyssä arvioidaan erikseen suojattomien tienkäyttäjien tilanne.

Uudessa 6 c artiklassa säädetään, että tiemerkintöjä ja liikennemerkkejä on käytettävä ja pidettävä yllä siten, että ne ovat luotettavasti tunnistettavissa. Toimenpide on suunniteltu varmistamaan tienkäyttäjien yhtenäinen matkustuskokemus, auttamaan verkkoon liitetyn ja automatisoidun liikkumisen käyttöönotossa sekä varmistamaan, että väestön ikääntymisen vaatimukset otetaan huomioon huolehtimalla tiemerkintöjen ja liikennemerkkien helposta tunnistettavuudesta.

Direktiiviin lisätään myös 11 a artikla, jossa säädetään jäsenvaltioiden raportointivaatimuksista tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintamenettelyjen soveltamisen ja tulosten osalta. Siinä edellytetään erityisesti, että jäsenvaltiot luokittelevat tieverkkonsa verkon laajuudessa tiearvioinnissa yksilöidyn riskitason mukaan. Direktiivistä puuttuvat nykyisellään raportointivaatimukset, ja se tekee EU:n laajuisesta edistymisen seurannasta, vertailuanalyysistä ja seurannasta hyvin vaikeaa. Raportointivaatimukset ovat olennaisen tärkeitä, jotta voidaan varmistaa, että tieverkon sisäänrakennettu turvallisuus voidaan mitata ja ilmoittaa tienkäyttäjille sekä nopeuttaa tieliikenneturvallisuuden tason lähentämistä koko EU:ssa.

Liitteeseen II lisätään uusia vaatimuksia sen varmistamiseksi, että suojattomien tienkäyttäjien tarpeet otetaan huomioon teiden turvallisuutta koskevien tarkastusten soveltamisessa.

Uudessa liitteessä II a luetellaan tieturvallisuustarkastusten osatekijät, koska päähuomio olisi oltava nykyisten teiden turvallisuuden parantamisessa.

Liite II korvataan uudella liitteellä, jossa luetellaan uuden verkon laajuisen tiearviointimenettelyn osatekijät. Näihin kuuluvat yleiset tiedot arvioiduista teistä, onnettomuuksista ja liikenteen määrästä, toiminnallisista ominaisuuksista, tielinjauksiin ja turvallisuusominaisuuksiin liittyvistä erityisistä näkökohdista sekä yhteisistä riskeistä, jotta voidaan varmistaa, että teiden sisäänrakennettu turvallisuus voidaan arvioida asianmukaisesti.

Liitettä IV muutetaan sen täsmentämiseksi, että onnettomuuksien tarkka tapahtumapaikka sisältää GNSS-koordinaatit.

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 lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,¹¹

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon,¹²

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä,

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")¹³. Edistyminen näiden tavoitteiden saavuttamisessa on kuitenkin pysähtynyt viime vuosina.
- (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 1315/2013¹⁴ 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

¹¹ EUVL C , , s. .

¹² EUVL C , , s. .

¹³ Komission tiedonanto "Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020" (KOM(2010) 389 lopull.).

¹⁴ 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).

unionissa. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY¹⁵ 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 liikenneonnettomuuksia 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 TEN-T-verkon ulkopuolisiin pääteihin pitäisi edistää merkittävästi tieinfrastruktuurin turvallisuuden parantamista koko unionissa.
- (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.
- (7) Riskinarviointiin perustuva koko verkon laajuinen arviointi 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 tämä direktiivin kattamaa tieverkkoa 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 tiearvioinnin menettelyyn pitäisi auttaa paremmin tunnistamaan tieosuudet, joilla on parhaat mahdollisuudet parantaa turvallisuutta ja joihin kohdennetuilla investoinneilla voidaan saada aikaan huomattavimpia parannuksia.
- (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.
- (10) Jo käytössä olevien teiden turvallisuustasoa olisi parannettava suuntaamalla investointeja niihin tieosuuksiin, joilla onnettomuuksia tapahtuu eniten ja joilla niitä voidaan vähentää eniten.
- (11) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY¹⁶ 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.

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2008/96/EY, annettu 19 päivänä marraskuuta 2008, tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta (EUVL L 319, 29.11.2008, s. 59).

¹⁶ 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).

- (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) Tiemerkintöjen ja liikennemerkkien suunnittelu ja ylläpito on tärkeä osa tieliikenneturvallisuuden varmistamista, erityisesti kun otetaan huomioon kuljettajaa avustavilla järjestelmillä varustettujen tai pitkälle automatisoitujen ajoneuvojen kehittäminen. Erityisesti on tarpeen varmistaa, että tällaiset ajoneuvot tunnistavat tiemerkinnät ja liikennemerkkit helposti ja luotettavasti.
- (14) Avoimuuden vuoksi ja vastuullisuuden parantamiseksi olisi raportoitava keskeisistä tulosindikaattoreista.
- (15) Verkon laajuisten tieturvointien tulosten julkaisemisen pitäisi mahdollistaa sisäänrakennetun 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 tehdystä toimielinten välisessä sopimuksessa¹⁷ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegeoitujen 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 delegeoituja säädöksiä.
- (18) Tarvitaan erityistoimenpiteitä, jotta voidaan jatkuvasti parantaa turvallisuushallinnan käytäntöjä ja helpottaa sitä, että tiemerkinnät ja liikennemerkkit ovat kuljettajaa avustavilla järjestelmillä varustettujen tai pitkälle automatisoitujen ajoneuvojen tunnistettavissa. Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin asianomaisten säännösten yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa.

¹⁷ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹⁸ 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 seuraavasti:

”1. Tässä direktiivissä edellytetään, että jäsenvaltiot vahvistavat ja panevat täytäntöön tieturvallisuuden vaikutustenarviointeihin, turvallisuusauditointeihin, tieturvallisuustarkastuksiin ja verkon laajuisiin tiearviointeihin liittyvät menettelyt.

2. Tätä direktiiviä sovelletaan Euroopan laajuisen tieverkon teihin sekä moottoriteihin ja pääteihin riippumatta siitä, ovatko ne suunnitteluvaiheessa, rakenteilla vai jo käytössä.

3. Tätä direktiiviä sovelletaan myös teihin ja tieinfrastruktuurihankkeisiin, jotka eivät kuulu 2 kohdan soveltamisalaan ja sijaitsevat kaupunkialueiden ulkopuolella ja jotka toteutetaan kokonaan tai osittain unionin rahoituksella.”;

2) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. ’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–2 c kohta seuraavasti:

”2 a. ’moottoritiellä’ tarkoitetaan tietä, joka on erityisesti suunniteltu ja rakennettu moottoriajoneuvoliikennettä varten ja jolle sen varrella olevilta kiinteistöiltä ei ole välittömiä liittyviä 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 tietä, joka ei ole moottoritie mutta yhdistää suuria kaupunkeja tai alueita tai molempia ja joka on määritelty päätieksi Euroopan kansallisten kartoitus- ja maarekisterivirastojen tuottamassa EuroRegionalMap-aineistossa;

2 c. ’verkon laajuisella tiearvioinnilla’ tarkoitetaan tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvan tieverkon turvallisuuden arviointia onnettomuuksien ja vaikutusten vakavuuksien riskiä koskevan vertailuanalyysin toteuttamiseksi.”;

c) poistetaan 5 kohta;

¹⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (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).

d) korvataan 6 ja 7 kohta seuraavasti:

”6. ’turvallisuusluokittelulla’ tarkoitetaan nykyisen tieverkon osien luokittelua niiden objektiivisesti mitatun sisäänrakennetun turvallisuuden mukaan;

7. ’tieturvallisuustarkastuksella’ tarkoitetaan olemassa olevan tien tai tieosuuden paikan päällä tehtävää kohdennettua tarkastusta sellaisten vaarallisten olosuhteiden, vikojen ja puutteiden yksilöimiseksi, jotka lisäävät onnettomuuksien ja loukkaantumisten riskiä;”;

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 tiearviointi

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että koko tämän direktiivin kattamasta käytössä olevasta tieverkosta tehdään verkon laajuinen tiearviointi. Verkon laajuisiin tiearviointeihin on sisällyttävä silmämääräinen tarkastus, liikennemäärien ja aikaisempien onnettomuustietojen analysointi sekä onnettomuuksien ja vaikutusten vakavuuden riskin arviointi. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ensimmäinen arviointi tehdään viimeistään vuonna 2025. Seuraavat verkon laajuiset tiearvioinnit on tehtävä riittävän usein, jotta voidaan varmistaa riittävä turvallisuustaso, ja joka tapauksessa vähintään joka viides vuosi.

2. Verkon laajuisista tiearviointia tehdessään jäsenvaltioiden on sisällytettävä siihen liitteessä III vahvistetut osatekijät.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun arvioinnin tulosten perusteella jäsenvaltioiden on luokiteltava kaikki tieverkon osuudet vähintään kolmeen luokkaan niiden sisäänrakennetun turvallisuuden mukaan.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että verkon laajuiset tiearvioinnit tekee toimivaltainen organisaatio.

5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tienkäyttäjiä 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.”

4) Muutetaan 6 artikla seuraavasti:

a) korvataan otsikko seuraavasti:

”6 artikla

Tieturvallisuustarkastukset”;

b) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tieverkossa tehdään tieturvallisuustarkastuksia tieturvallisuuteen vaikuttavien näkökohtien määrittelemiseksi ja onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Tämän tarkastuksen kohteena olevat tieosuudet on valittava 5 artiklan

mukaisesti tehdyn arvioinnin tulosten perusteella, ja etusijalle on asetettava korkean riskin tieosuudet.”;

c) korvataan 2 ja 3 kohta seuraavasti:

”2. Tieturvallisuustarkastuksia tehdessään jäsenvaltioiden sisällytettävä niihin liitteessä II a vahvistetut osatekijät.

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 kolmas 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 tiearviointien löydösten seurantatoimina toteutetaan kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai suoria korjaustoimia.

2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 6 artiklan mukaisesti tehtyjen tieturvallisuustarkastusten löydösten seurantatoimina tehdään perusteltuja päätöksiä siitä, ovatko korjaustoimet tarpeen. Jäsenvaltioiden on erityisesti yksilöitävä tieosuudet, joilla tarvitaan tieinfrastruktuurin turvallisuuden lisäparannuksia, 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 mahdollisuuden toteuttaa toimenpiteitä, joiden kustannus-hyötysuhde on korkea.

4. Jäsenvaltioiden on laadittava ja päivitettävä säännöllisesti riskiperusteinen priorisoitu toimintasuunnitelma päätettyjen korjaavien toimien täytäntöönpanon seuraamiseksi. Toimintasuunnitelman laadinnassa jäsenvaltioiden on asetettava etusijalle tieosuudet, joilla tieturvallisuutta voidaan parantaa merkittävästi toimilla, joilla on hyvä kustannus-hyötysuhde.

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. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että tiemarkinnat ja liikennemerkit suunnitellaan ja niitä ylläpidetään asianmukaisesti siten, että ne ovat helposti ja luotettavasti sekä ihmiskuljettajien että kuljettajaa avustavilla järjestelmillä varustettujen tai pitkälle automatisoitujen ajoneuvojen tunnistettavissa.

2. Komissio laatii yleiset suorituskykyvaatimukset tiemarkintöjen ja liikennemerkkien tunnistamisen helpottamiseksi. Tätä varten komissio antaa täytäntöönpanoasetuksen 13 artiklan 2 kohdassa säädettyä menettelyä noudattaen.”;

6) korvataan 10 artikla seuraavasti:

”10 artikla

Parhaiden käytöntöjen vaihto

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

7) korvataan 11 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Komissiota avustaa 13 artiklassa tarkoitettu komitea. Jos edellytetään erityistoimenpiteitä, ne hyväksytään 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettun neuvon-antavan menettelyn mukaisesti.

8) lisätään 11 a artikla seuraavasti:

”11 a artikla

Kertomukset

1. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle viimeistään 31 päivänä lokakuuta [Julkaisutoimisto: lisätään VUOSI, joka on 24 kuukautta voimaantulosta] ja sen jälkeen joka kolmas vuosi kertomus verkon laajuisessa tiearvioinnissa arvioidun tieverkon prosenttiosuudesta kolmen edeltävän vuoden ajalta sekä arvioitujen tieosuuksien turvallisuusluokituksesta tienkäyttäjryhmittäin.”;

9) korvataan 12 artikla seuraavasti:

”12 artikla

Mukauttaminen tekniikan kehitykseen

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 12 a artiklan mukaisesti tämän direktiivin liitteiden mukauttamiseksi tekniikan kehitykseen.”;

10) lisätään 12 a artikla seuraavasti:

”12 a artikla

Delegoidut säädökset

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.

2. Siirretään komissiolle [tämän direktiivin voimaantulopäivästä] alkaen määräämättömäksi ajaksi valta antaa 12 artiklassa tarkoitettuja delegoituja säädöksiä.

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 12 artiklassa tarkoitettun 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 myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyteen.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdystä toimielinten välisessä sopimuksessa 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 määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.”;

11) korvataan 13 artikla seuraavasti:

”13 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
 2. Kun tähän kohtaan viitataan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 4 artiklaa.”;
- 12) muutetaan liitteet tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään [Julkaisutoimisto: lisätään PÄIVÄMÄÄRÄ, joka on 18 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

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja