



Bryssel, 11. huhtikuuta 2019
(OR. en)

8059/19

Toimielinten välinen asia:
2018/0129 (COD)

CODEC 835
TRANS 241
PE 149

ILMOITUS

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Pysyvien edustajien komitea / Neuvosto
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta – Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn tulokset (Bryssel, 3.–4. huhtikuuta 2019)

I JOHDANTO

Esittelijä Daniela AIUTO (EFDD, IT) esitti liikenne- ja matkailuvaliokunnan puolesta mietinnön, joka sisälsi 65 tarkistusta (tarkistukset 1–65) direktiiviehdotukseen.

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 294 artiklan määräysten sekä yhteispäätösmenettelyyn sovellettavia käytännön menettelytapoja koskevan yhteisen julistuksen¹ mukaisesti neuvosto, Euroopan parlamentti ja komissio ovat olleet useita kertoja epävirallisesti yhteydessä toisiinsa, jotta tästä asiasta päästäisiin sopimukseen ensimmäisessä käsittelyssä ja vältettäisiin näin tarve toiseen käsittelyyn ja sovittelumenettelyyn.

¹ EUVL C 145, 30.6.2007, s. 5.

Tässä yhteydessä esitettiin yksi kompromissitarkistus (tarkistus 66). Tästä tarkistuksesta oli sovittu edellä mainitussa epävirallisessa yhteydenpidossa. Muita tarkistuksia ei esitetty.

II ÄÄNESTYS

Täysistunnon äänestyksessä 4. huhtikuuta 2019 hyväksyttiin direktiiviehdotusta koskeva kompromissitarkistus (tarkistus 66).

Näin tarkistettu komission ehdotus ja lainsäädäntöpäätöslauselma muodostavat Euroopan parlamentin ensimmäisen käsittelyn kannan². Se vastaa sitä, mitä toimielinten kesken oli aiemmin sovittu. Neuvoston pitäisi näin ollen voida hyväksyä Euroopan parlamentin kanta lingvistijuristien viimeisteltyä tekstiä.

Säädös annettaisiin sitten Euroopan parlamentin kantaa vastaavassa muodossa.

² Hyväksytyt tarkistukset ja Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma ovat liitteessä. Tarkistukset esitetään konsolidoituna tekstinä siten, että muutokset komission ehdotukseen on lihavoitu ja kursivoitu. Poistettu teksti on osoitettu merkillä "■".

Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinta *I**

Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma 4. huhtikuuta 2019 ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EY muuttamisesta (COM(2018)0274 – C8-0196/2018 – 2018/0129(COD))

(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2018)0274),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan c alakohdan sekä 91 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C8-0196/2018),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
 - ottaa huomioon Ruotsin valtiopäivien toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteen soveltamisesta tehdyn pöytäkirjan N:o 2 mukaisesti antaman perustellun lausunnon, jonka mukaan esitys lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi ei ole toissijaisuusperiaatteen mukainen,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 17. lokakuuta 2018 antaman lausunnon³,
 - ottaa huomioon alueiden komitean 6. helmikuuta 2019 antaman lausunnon⁴,
 - ottaa huomioon asiasta vastaavan valiokunnan työjärjestyksen 69 f artiklan 4 kohdan mukaisesti hyväksymän alustavan sopimuksen sekä neuvoston edustajan 27. helmikuuta 2019 päivätyllä kirjeellä antaman sitoumuksen hyväksyä Euroopan parlamentin kanta Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 4 kohdan mukaisesti,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 59 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A8-0008/2018),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se korvaa ehdotuksensa, muuttaa sitä huomattavasti tai aikoo muuttaa sitä huomattavasti;

³ EUVL C 62, 15.2.2019, s. 261.

⁴ Ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä.

3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

**Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ensimmäisessä käsittelyssä 4. huhtikuuta 2019,
Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/... antamiseksi 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,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁵,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁶,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä⁷,

* TEKSTIÄ EI OLE VIELÄ VIIMEISTELTY OIKEUDELLISESTI JA KIELELLISESTI.

⁵ EUVL C 62, 15.2.2019, s. 261.

⁶ EUVL C ...

⁷ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 4. huhtikuuta 2019.

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle heinäkuun 20 päivänä 2010 annetussa komission tiedonannossa ”Kohti eurooppalaista tieliikenneturvallisuusaluetta: tieliikenneturvallisuuden poliittiset suuntaviivat 2011–2020” ilmoitettiin, että unionin strateginen tavoite on puolittaa vuoteen 2020 mennessä liikennekuolemien määrä vuoden 2010 tasosta ja saada se lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä. Edistyminen kyseisten tavoitteiden saavuttamisessa on kuitenkin pysähtynyt viime vuosina. **Neuvosto hyväksyi 8 päivänä kesäkuuta 2017 maaliskuussa 2017 annetun Vallettan julistuksen tukemiseksi liikenneturvallisuudesta antamissaan päätelmissä uuden välitavoitteen vakavien loukkaantumisten määrän puolittamisesta vuoteen 2030 mennessä vuoden 2020 tasoon verrattuna. Tämän vuoksi tarvitaan tehokkaampia toimia, jotta kyseiset tavoitteet voidaan saavuttaa.**
- (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 **sekä selkeät tiemerkinnät ja liikennemerkit** voivat vähentää liikenneonnettomuuksien todennäköisyyttä. Jos tiet suunnitellaan älykkäästi siten, että ajovirheistä ei välittömästi ole vakavia **tai kohtalokkaita** seurauksia (”forgiving roads”), **liikenneonnettomuuksien** vakavuusasteen pitäisi vähentyä. **Komission olisi annettava kaikista jäsenvaltioista saatujen kokemusten perusteella ohjeita niin sanottujen myötäävien tienvarsien (”forgiving roadsides”) rakentamiseksi ja ylläpitämiseksi.**

- (3) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013⁸ yksilöidyillä Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) teillä on keskeinen merkitys Euroopan yhdentymisen tukemisessa. Sen vuoksi olisi varmistettava, että kyseisillä teillä turvallisuuden taso on korkea.
- (4) Euroopan laajuisessa liikenneverkossa toteutetut tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnan menettelyt ovat auttaneet vähentämään liikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia unionissa. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/96/EY⁹ 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 ole tehneet niin. ***Tämän vuoksi on suotavaa, että tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintaa koskevia periaatteita sovelletaan myös muihin Euroopan tieverkon osiin.***

⁸ 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).

⁹ 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) *On tärkeää, että silloille rakennetut tieosuudet ja sellaisten tunneleiden kautta kulkevat tieosuudet, jotka ovat osa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvaa verkkoa, kuuluvat myös tämän direktiivin soveltamisalaan liikenneturvallisuuden osalta, lukuun ottamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/54/EY¹⁰ soveltamisalaan kuuluvia tunneleita.*
- (6) *Liikenneturvallisuuksista on tärkeää, että tämän direktiivin soveltamisalaan kuluvan tieverkon, erityisesti moottoriteiden ja pääteiden, varrella sijaitsevien pysäköintialueiden sisään- ja ulosajoliittymät kuuluvat myös tämän direktiivin soveltamisalaan.*
- (7) *Olosuhteet eri vuodenaikoina vaihtelevat huomattavasti eri jäsenvaltioissa ja eri alueilla. Tämän vuoksi on tärkeää, että kyseiset olosuhteet otetaan asianmukaisesti huomioon kansallisissa säännöksissä, joilla tämä direktiivi saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä.*

¹⁰ *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).*

- (8) 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 *muihin* TEN-T-verkon ulkopuolisiin pääteihin pitäisi edistää merkittävästi tieinfrastruktuurin turvallisuuden parantamista koko unionissa.
- (9) *Jotta voidaan varmistaa, että soveltamisalan laajentamisella on tavoiteltu vaikutus, on loogista, että muihin pääteihin kuin moottoriteihin sisällytetään kaikki tiet, jotka kuuluvat kansallisessa tieluokituksessa ylimpään tieluokkaan luokan ”moottoritie” jälkeen. Samasta syystä jäsenvaltioita olisi kannustettava varmistamaan, että vähintään kaikkiin niihin teihin, joihin ennen tämän direktiivin voimaantuloa sovellettiin direktiiviä 2008/96/EY, vapaaehtoinen soveltaminen mukaan luettuna, olisi sovellettava edelleen tämän direktiivin säännöksiä.*

- (10) 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.
- (11) *Direktiivi 2008/96/EY kattaa yksinomaan tieinfrastruktuurin. Tämä direktiivi ei siten vaikuta tieliikennelainsäädäntöön eikä jäsenvaltioiden toimivaltaan tehdä omasta aloitteestaan tieliikennelainsäädäntöön liittyviä päätöksiä. Yhdistyneiden kansakuntien 19 päivänä syyskuuta 1949 tehtyä Geneven tieliikennesopimusta ja 8 päivänä marraskuuta 1968 tehtyä Wienin tieliikennesopimusta sekä 8 päivänä marraskuuta 1968 tehtyä liikennemerkkejä ja -opasteita koskevaa Wienin yleissopimusta olisi noudatettava.*
- (12) Riskinarviointiin perustuva koko verkon laajuinen **turvallisuusarviointi** 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, **myös sähköisesti ja digitaalisesti kerättyjen tietojen avulla**, jotta voidaan parantaa tieliikenteen turvallisuutta kaikkialla unionissa.

- (13) 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.
- (14) ***Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintamenettelyjen laadun, objektiivisuuden ja tehokkuuden parantamiseksi on tarkoituksenmukaista antaa jäsenvaltioille mahdollisuus soveltuvissa tapauksissa hyödyntää jatkuvasti kehittyviä teknologioita tieosuuksien tarkastamisessa, tieturvallisuustilanteen dokumentoinnissa ja muiden tieverkon turvallisuuteen liittyvien tietojen keräämisessä.***

- (15) Tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintamenettelyjen tulosten järjestelmällinen seuranta on ratkaisevan tärkeää unionin tieliikenneturvallisuuden edellyttämien tieinfrastruktuurin turvallisuusparannusten toteuttamiseksi. Tätä varten etusijalle asetetuissa toimintasuunnitelmissa olisi varmistettava, että tarvittavat toimet toteutetaan niin pian kuin mahdollista. *Erityisesti verkon laajuisen tieturvallisuusarvioinnin tulosten perusteella olisi toteutettava seurantatoimina joko kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai, mikäli mahdollista ja kustannustehokasta, välittömiä korjaustoimia, joilla pyritään poistamaan tieliikenteen turvallisuusriskit tai vähentämään niitä, aiheuttamatta kuitenkaan tarpeetonta hallinnollista rasitusta.*
- (16) Jo käytössä olevien teiden turvallisuustasoa olisi parannettava suuntaamalla investointeja niihin tieosuuksiin, joilla onnettomuuksia tapahtuu eniten ja joilla niitä voidaan vähentää eniten.
- (17) *Tällaisia investointeja voidaan sovellettavien ehtojen mukaisesti tukea unionin tason rahoituksella ja taloudellisilla kannustimilla, joilla täydennetään vastaavia kansallisia investointeja ja kannustimia.*

- (18) Direktiivin 2004/54/EY soveltamisalaan kuuluviin Euroopan laajuisen tieverkon tunneleihin yhteydessä olevilla tieverkon osuuksilla on erityisen korkea onnettomuusriski. Sen vuoksi kyseisillä tieosuuksilla olisi otettava käyttöön yhteisiä tieturvallisuustarkastuksia, joihin osallistuvat sekä teiden että tunnelien osalta toimivaltaiset viranomaiset, jotta voidaan parantaa **tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvan** tieverkon turvallisuutta.
- (19) Suojattomien tienkäyttäjien osuus tieliikenteen kuolonuhreista unionissa oli 47 prosenttia vuonna 2017. Suojattomien tienkäyttäjien turvallisuutta teillä voitaisiin parantaa varmistamalla heidän etujensa huomioon ottaminen kaikissa tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallintamenettelyissä **ja kehittämällä suojattomien tienkäyttäjien infrastruktuuriin sovellettavia laatuvaatimuksia.**
- (20) **Jotta jäsenvaltiot voisivat tehostaa menettelyjään, joilla varmistetaan niiden tiemerkintöjen ja liikennemerkkien toimivuus käytössä, olisi vahvistettava yhteisiä teknisiä ohjeita, jotta voidaan parantaa tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luettavuutta ja havaittavuutta ihmiskuljettajien ja automaattisten kuljettajaa avustavien järjestelmien kannalta.**

- (21) *Myös rautatieristeysten turvallisuuden parantaminen (eli merkkivalolaitteet ja infrastruktuurien parantaminen) on ensisijaisen tärkeää. Rautateiden turvallisuutta ja yhteentoimivuutta käsitelleen Euroopan rautatieviraston vuoden 2018 raportin mukaan vuonna 2016 unionin 108 000 tasoristeyksessä tapahtui 433 merkittävää onnettomuutta, joissa kuoli 255 ja loukkaantui vakavasti 217 henkilöä. Siksi olisi yksilöitävä tasoristeykset, joissa turvallisuusriski on huomattava, jotta voidaan parantaa niitä.*
- (22) *Korkealaatuiset tiemerkinnot ja liikennemerkit tarjoavat erittäin tärkeää tukea kuljettajille sekä verkottuneille ja automaattisille ajoneuvoille. Tiemerkintöjä ja liikennemerkkejä koskevien yhteisten teknisten ohjeiden olisi muodostettava perusta, jolla helpotetaan verkkoon liitettyjen ja automatisoitujen edistyneiden liikkumisjärjestelmien käyttöönottoa. Kaikkialla unionissa olisi suositeltavaa soveltaa liikennemerkeistä ja -opasteista vuonna 1968 tehdyn Wienin yleissopimuksen mukaista yhteistä lähestymistapaa.*

- (23) *Tämän direktiivin soveltamisesta odotettavien tulosten vahvistamiseksi ja riittävän turvallisuustason varmistamiseksi hätätilanteissa jäsenvaltiot voisivat helpottaa pelastuspalvelu- ja hätäapuviranomaistensa sekä liikennepoliisin välistä yhteistyötä aina kun se on tarpeen ja erityisesti rajat ylittävillä tieosuuksilla. Kun kyseisissä toimissa tarvitaan jäsenvaltioiden välistä yhteistyötä, Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1313/2013/EU¹¹ mukainen unionin pelastuspalvelumekanismi tarjoaa siihen puitteet.*
- (24) *Turvallisuuteen liittyvät tekniset ohjeet olisi asetettava yleisön saataville, kun toteutetaan tieinfrastruktuurin alan julkisia hankintoja, rajoittamatta julkisia hankintoja koskevan lainsäädännön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU¹², säännösten soveltamista.*
- (25) *Avoimuuden vuoksi ja vastuullisuuden parantamiseksi olisi raportoitava tieturvallisuusarvioinneista, jotta tienkäyttäjille voidaan tiedottaa infrastruktuurin tilasta ja lisätä heidän yleistä tietoisuuttaan.*
- (26) *Olisi kannustettava Safe System -menetelmiä koskevien kokemusten vaihtoon toimijoiden välillä ja tieturvallisuusauditoijien väliseen tiedonvaihtoon.*

¹¹ *Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös N:o 1313/2013/EU, annettu 17 päivänä joulukuuta 2013, unionin pelastuspalvelumekanismista (EUVL L 347, 20.12.2013, s. 924).*

¹² *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2014/25/EU, annettu 26 päivänä helmikuuta 2014, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta (EUVL L 94, 28.3.2014, s. 243).*

- (27) Verkon laajuisten *tieturvallisuusarviointien* tulosten julkaisemisen pitäisi mahdollistaa infrastruktuurin turvallisuuden tason vertailu koko unionissa.
- (28) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitetta, joka on menettelyjen vahvistaminen tieturvallisuuden yhdenmukaisen ja korkean tason turvaamiseksi koko Euroopan laajuisessa tieverkossa sekä moottoriteiden ja pääteiden verkossa kaikkialla unionissa, vaan se voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla, koska parannuksia tarvitaan kaikkialla unionissa, jotta voidaan edistyä korkeamman tieturvallisuuden tason saavuttamisessa. 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 tämän tavoitteen saavuttamiseksi. Unionin tason toimien tuloksena liikkumisesta pitäisi tulla turvallisempaa kaikkialla unionissa, ja tämän pitäisi puolestaan parantaa sisämarkkinoiden toimintaa ja tukea taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen yhteenkuuluvuuden tavoitetta.

(29) 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 säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat tämän 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 sopimuksessa¹³ 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.

¹³ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (30) Tarvitaan erityistoimenpiteitä, jotta voidaan jatkuvasti parantaa tieturvallisuuden hallinnan 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. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹⁴ mukaisesti.
- (31) Direktiiviä 2008/96/EY olisi sen vuoksi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

¹⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (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).

1 artikla

Direktiivin 2008/96/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2008/96/EY seuraavasti:

1) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

”1 artikla

Kohde ja soveltamisala

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.

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 (esimerkiksi pyörätiet), tai teitä, joita ei ole suunniteltu yleisen liikenteen käyttöön (esimerkiksi teollisuus-, maatalous- tai metsätalousalueille johtavat kulkuväylät).**

4. **Jäsenvaltiot voivat jättää tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle päätiet, joilla turvallisuuteen kohdistuva riski on alhainen, liikennemääriin ja onnettomuustilastoihin liittyvistä asianmukaisesti perustelluista syistä.**

Jäsenvaltiot voivat sisällyttää tämän direktiivin soveltamisalaan teitä, joita ei mainita 2 ja 3 kohdassa.

Kunkin jäsenvaltion on annettava komissiolle tiedoksi viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [24 kuukautta tämän muutosdirektiivin voimaantulosta] luettelo alueellaan olevista moottoriteistä ja pääteistä ja tämän jälkeen luetteloon mahdollisesti tehdyt muutokset. Lisäksi kunkin jäsenvaltion on annettava komissiolle tiedoksi tämän kohdan mukaisesti tämän direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle jätetyt tai soveltamisalaan sisällytetyt tiet ja tämän jälkeen luetteloon mahdollisesti tehdyt muutokset.

Komissio julkistaa tämän artiklan mukaisesti tiedoksi annettujen teiden luettelon.

5. Tätä direktiiviä ei sovelleta tietunneleihin, jotka kuuluvat direktiivin 2004/54/EY soveltamisalaan.”;

2) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. ’Euroopan laajuisella tieverkolla’ tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1315/2013* yksilöityjä tieverkkoja;

* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).”;

b) lisätään alakohdat 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 *kaupunkialueiden ulkopuolella sijaitsevaa tietä, joka yhdistää suuria kaupunkeja tai alueita tai molempia ja joka kuuluu ... päivänä ...kuuta ... [tämän muutosdirektiivin julkaisupäivä virallisessa lehdessä] voimassa olevassa kansallisessa tieluokituksessa ylimpään tieluokkaan luokan "moottoritie" jälkeen;*

c) kumotaan 5 alakohta;

d) korvataan 6 ja 7 alakohta seuraavasti:

"6. 'turvallisuusluokittelulla' tarkoitetaan nykyisen tieverkon osien luokittelua niiden objektiivisesti mitatun sisäänrakennetun turvallisuuden mukaan;

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;”;

e) *lisätään alakohta seuraavasti:*

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

f) *lisätään alakohta seuraavasti:*

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

3) *Lisätään 4 artiklaan kohta seuraavasti:*

”5 a. Komissio antaa ohjeita niin sanottujen myötäävien tienvarsien ja käyttäjää ohjaavien teiden suunnittelemiseksi suunnitteluvaiheen alustavassa tarkastuksessa sekä ohjeita suojattomia tienkäyttäjiä koskevista laatuvaatimuksista. Nämä ohjeet laaditaan tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden asiantuntijoiden kanssa.”;

4) 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. ■

2. *Verkon laajuisissa tieturvallisuusarvioinneissa on arvioitava onnettomuuksien riski ja vaikutusten vakavuus seuraavin perustein:*

a) *ensisijaisesti teiden suunnitteluominaisuuksien (sisäänrakennettu turvallisuus) silmämääräinen tarkastus joko paikalla tai sähköisesti; ja*

b) *analyysi niistä tieverkon osuuksista, jotka ovat olleet käytössä yli kolme vuotta ja joilla on sattunut suuri määrä vakavia onnettomuuksia suhteessa liikennevirtaan.*

3. *Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ensimmäinen verkon laajuinen tieturvallisuusarviointi tehdään viimeistään vuonna 2024. Seuraavat verkon laajuiset tieturvallisuusarvioinnit on tehtävä riittävän usein, jotta voidaan varmistaa riittävä turvallisuustaso, ja joka tapauksessa vähintään joka viides vuosi.*

4. Verkon laajuista *tieturvallisuusarviointia* tehdessään jäsenvaltiot *voivat ottaa huomioon* liitteessä III vahvistetut *ohjeelliset* osatekijät.
5. *Komissio antaa ohjeita menetelmistä järjestelmällisten verkon laajuisten tieturvallisuusarviointien ja turvallisuusluokitusten tekemiseksi.*
6. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun arvioinnin tulosten perusteella *ja myöhemmin tarvittavien toimien asettamiseksi tärkeysjärjestykseen* jäsenvaltioiden on luokiteltava kaikki tieverkon osuudet vähintään kolmeen luokkaan niiden *turvallisuustason* mukaan.”;



5) Muutetaan 6 artikla seuraavasti:

a) korvataan otsikko seuraavasti:

”6 artikla

Määräaikaiset tieturvallisuustarkastukset”;

b) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1 Jäsenvaltioiden on varmistettava, että *määräaikaisia* tieturvallisuustarkastuksia tehdään *riittävän usein, jotta voidaan turvata kyseisen tieinfrastruktuurin riittävä turvallisuustaso.*”;

c) *kumotaan* 2 kohta;

d) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”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 *riittävän usein, jotta voidaan taata riittävä turvallisuustaso, ja joka tapauksessa vähintään joka kuudes* vuosi.”;

6) Lisätään artiklat seuraavasti:

”6 a artikla

Käytössä olevia teitä koskevien menettelyjen seuranta

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 5 artiklan mukaisesti tehtyjen verkon laajusten *tieturvallisuusarviointien* tulosten seuranta toimina toteutetaan *joko* kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tai suoria korjaustoimia.
2. *Kohdennettuja tieturvallisuustarkastuksia tehdessään jäsenvaltiot voivat ottaa huomioon liitteessä II a vahvistetut ohjeelliset osatekijät.*
3. *Kohdennettujen tieturvallisuustarkastusten suorittamisesta vastaavat asiantuntijaryhmät. Asiantuntijaryhmän jäsenistä vähintään yhden on täytettävä 9 artiklan 4 kohdan a alakohdassa säädetyt vaatimukset.*

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että **kohdennettujen** tieturvallisuustarkastusten tulosten seuranta toimina 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.
5. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että korjaustoimet kohdennetaan **ensisijaisesti** tieosuuksiin, joiden turvallisuustaso on alhainen ja jotka tarjoavat tilaisuuden toteuttaa toimenpiteitä, **joilla voidaan parantaa merkittävästi turvallisuutta ja vähentää onnettomuuskustannuksia**.
6. Jäsenvaltioiden on laadittava ja päivitettävä säännöllisesti riskiperusteinen painopisteet määrittelevä toimintasuunnitelma päätettyjen korjaavien toimien täytäntöönpanon seuraamiseksi. ■

6 b artikla

Suojattomien tienkäyttäjien suojele

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

6 c artikla

Tiemarkinnat ja liikennemerkit

1. Jäsenvaltioiden on **kiinnitettävä nykyisissä ja tulevissa** tiemarkintoja ja liikennemerkkejä **koskevissa menettelyissään erityistä huomiota luettavuuteen ja havaittavuuteen ihmiskuljettajien ja automaattisten kuljettajaa avustavien järjestelmien kannalta. Kyseisissä menettelyissä on otettava huomioon yhteiset tekniset ohjeet, silloin kun tällaisia yhteisiä teknisiä ohjeita on vahvistettu 3 kohdan mukaisesti.**

2. *Komission perustama asiantuntijaryhmä arvioi viimeistään kesäkuussa 2021 mahdollisuutta vahvistaa teknisiä ohjeita, jotka sisältävät eri osatekijöitä, joilla varmistetaan jäsenvaltioiden tiemerkintöjen ja liikennemerkkien toimivuus käytössä, jotta voidaan edistää tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luettavuutta ja havaittavuutta ihmiskuljettajien ja automaattisten kuljettajaa avustavien järjestelmien kannalta. Ryhmä muodostetaan jäsenvaltioiden nimeämistä asiantuntijoista. Arvioinnissa kuullaan myös Yhdistyneiden kansakuntien Euroopan talouskomissiota.*

Arvioinnissa otetaan huomioon erityisesti:

- a) *kuljettajaa avustavien eri teknologioiden ja infrastruktuurin välinen vuorovaikutus;*

- b) sään ja ilmakehään liittyvien ilmiöiden sekä liikenteen vaikutus unionin alueella käytössä oleviin tiemerkintöihin ja liikennemerkkeihin;*
 - c) eri teknologioiden edellyttämien huoltotoimien tyyppi ja tiheys, mukaan luettuna kustannusarvio.*
- 3. Komissio voi 2 kohdassa tarkoitetun arvioinnin huomioon ottaen hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä vahvistaakseen yhteisiä teknisiä ohjeita, jotka koskevat 1 kohdassa tarkoitettuja jäsenvaltioiden menettelyjä, joilla varmistetaan niiden tiemerkintöjen ja liikennemerkkien toimivuus käytössä, jotta voidaan parantaa tiemerkintöjen ja liikennemerkkien luettavuutta ja havaittavuutta ihmiskuljettajien ja automaattisten kuljettajaa avustavien järjestelmien kannalta.*

Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Täytäntöönpanosäädökset eivät rajoita Euroopan standardointikomitean toimivaltaa tiemerkintöjen ja liikennemerkkien standardien suhteen.

6 d artikla

Tiedotus ja avoimuus

Komissio julkaisee tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvasta tieverkosta eurooppalaisen kartan, joka on saatavilla verkossa ja jossa tuodaan esille 5 artiklan 6 kohdassa tarkoitettut eri luokat.

6 e artikla

Vapaaehtoinen raportointi

Jäsenvaltioiden on pyrittävä perustamaan vapaaehtoista raportointia varten kansallinen järjestelmä, joka on sähköisesti kaikkien tienkäyttäjien käytettävissä ja joka helpottaa tienkäyttäjien ja ajoneuvojen toimittamien poikkeamien sekä muiden sellaisten turvallisuuteen liittyvien tietojen keräämistä, jotka ilmoittajan mielestä aiheuttavat todellisen tai mahdollisen vaaran tieinfrastruktuurin turvallisuudelle.”;

7) Lisätään 7 artiklaan kohta seuraavasti:

”1 a. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksillä ohjeita siitä, miten onnettomuuden vakavuusasteesta, myös kuolleiden ja loukkaantuneiden määrästä, on raportoitava. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 13 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

8) *Lisätään 9 artiklaan kohta seuraavasti:*

”1 a. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että niiden tieturvallisuusauditoijien, jotka suorittavat koulutuksensa ... päivän ...kuuta ... jälkeen [5 vuotta tämän muutosdirektiivin täytäntöönpanosta], koulutussuunnitelma sisältää suojattomiin tienkäyttäjiin ja kyseisten käyttäjien infrastruktuuriin liittyviä näkökohtia.”;

9) Korvataan 10 artikla seuraavasti:

”10 artikla

Parhaiden käytäntöjen vaihto

Komissio perustaa unionin teiden turvallisuuden parantamiseksi järjestelmän, jossa vaihdetaan jäsenvaltioiden kesken tietoja ja parhaita käytäntöjä, jotka koskevat muun muassa *tieturvallisuuden koulutusohjelmia*, olemassa olevan tieinfrastruktuurin turvallisuushankkeita ja hyväksi havaittua tieturvallisuustekniikkaa;”;

10) ***Kumotaan*** 11 artiklan 2 kohta;

11) Lisätään artikla seuraavasti:

”11 a artikla

Kertomukset

1. ***Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle 31 päivään lokakuuta 2025 mennessä kertomus 5 artiklan mukaisesti arvioidun koko tieverkon turvallisuusluokituksista. Kertomuksen on mahdollisuuksien mukaan perustuttava yhteiseen menetelmään. Kertomuksen on tapauksen mukaan katettava luettelo ajantasaistetuista kansallisista suuntaviivoista, myös erityisesti teknologian kehityksessä ja suojattomien tienkäyttäjien suojelemisessa aikaansaaduista parannuksista. Kertomukset on 31 päivästä lokakuuta 2025 alkaen toimitettava viiden vuoden välein.***

2. Komissio laatii 1 kohdassa tarkoitetuista kansallisista kertomuksista tehdyn analyysin perusteella ensimmäisen kerran ennen 31 päivää lokakuuta 2027 ja sen jälkeen viiden vuoden välein kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta, erityisesti 1 kohdassa tarkoitetuista osatekijöistä, sekä mahdollisista jatkotoimenpiteistä, mukaan lukien tämän direktiivin tarkistaminen ja mahdollinen mukauttaminen tekniikan kehitykseen, ja toimittaa sen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.”;

12) 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.”;

13) Lisätään artikla seuraavasti:

”12 a artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle ... päivästä ...kuuta ... ***[tämän muutosdirektiivin voimaantulopäivä] viiden vuoden ajaksi*** 12 artiklassa tarkoitettu valta antaa 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 myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös 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 sopimuksessa* vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.

5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti 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 määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.

* EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.”;

14) Korvataan 13 artikla seuraavasti:

”13 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011* tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

* 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).”;

15) Muutetaan liitteet tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [24 kuukauden kuluttua tämän direktiivin 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

Voimaantulo

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

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty ...ssa/ssä ... päivänä ...kuuta

Euroopan parlamentin puolesta

Neuvoston puolesta

Puhemies

Puheenjohtaja

LIITE

Muutetaan direktiivin 2008/96/EY liitteet seuraavasti:

1) Muutetaan liite I seuraavasti:

a) korvataan otsikko seuraavasti:

”LIITE I

TIETURVALLISUUDEN VAIKUTUSTENARVIOINTIEN **OHJEELLISET**
OSATEKIJÄT”;

b) korvataan 2 kohdan e alakohta seuraavasti:

”e) liikenne (esimerkiksi liikennemäärät, liikenteen koostumus), mukaan lukien arvioitua jalankulkija- ja polkupyörävirrät lähialueiden maankäytön perusteella;”;

2) Muutetaan liite II seuraavasti:

a) korvataan otsikko seuraavasti:

”LIITE II

TIETURVALLISUUSAUDITOINTIEN **OHJEELLISET** OSATEKIJÄT”,

b) Lisätään 1 jaksoon alakohta seuraavasti:

n) suojattomia tienkäyttäjiä koskevat säännökset:

- i) jalankulkijoita koskevat säännökset,
- ii) pyöräilijöitä koskevat säännökset, ***mukaan lukien mahdollisuus käyttää vaihtoehtoisia reittejä tai kulkea erillään suurten nopeuksien moottoriajoneuvoliikenteestä,***
- iii) kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä koskevat säännökset,
- iv) ***jalankulkijoille ja pyöräilijöille tarkoitettujen ylityskohtien tiheys ja sijainti,***
- v) ***alueen teillä liikkuvia jalankulkijoita ja pyöräilijöitä koskevat säännökset,***
- vi) ***jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden erottaminen suurten nopeuksien moottoriajoneuvoliikenteestä tai suorat vaihtoehtoiset reitit alemman luokan teillä;”;***

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 seuraavasti:

”LIITE II a

**KOHDENNETTUIJEN TIETURVALLISUUSTARKASTUSTEN OHJEELLISET
OSATEKIJÄT**

1. Tien suuntaus ja poikkileikkaus:

a) näkyvyys ja näkemät;

b) nopeusrajoitus ja nopeusrajoitusalue;

- c) käyttäjää ohjaava tien suuntaus (eli tien suuntauksen ”ymmärrettävyys” *tienkäyttäjien* kannalta);
 - d) pääsy kiinteistöille ja asuntoalueille;
 - e) hätä- ja huoltoajoneuvojen pääsy;
 - f) käytetyt tekniikat siltojen ja rumpujen kohdalla;
 - g) tienvarren ominaisuudet (pientareet, päällysteen reuna, leikkaus- ja pengerluiskat).
2. Taso- ja eritasoliittymät:
- a) taso- tai eritasoliittymän soveltuvuus;
 - b) taso- tai eritasoliittymän järjestelyjen geometria;

- c) tasoliittymien näkyvyys ja ymmärrettävyys (havaittavuus);
 - d) näkyvyys tasoliittymässä;
 - e) tasoliittymien lisäkaistajärjestelyt;
 - f) tasoliittymien liikenteen ohjaus (esim. pysäyttämispakko, liikennevalot jne.);
 - g) jalankulkijoiden *ja pyöräilijöiden* tienylityskohdat.
3. Suojattomia tienkäyttäjiä koskevat säännökset:
- a) jalankulkijoita koskevat säännökset;
 - b) pyöräilijöitä koskevat säännökset;
 - c) kaksipyöräistä moottoriajoneuvoa käyttäviä tienkäyttäjiä koskevat säännökset;
 - d) julkisen liikenteen järjestelyt ja infrastruktuuri;
 - e) taseuristeykset (*erityisesti risteyksen tyyppi ja se, onko risteys vartioitu vai vartioimaton ja manuaalisesti vai automaattisesti ohjattu*).

4. Valaistus, liikennemerkkit ja merkinnät:
- a) yhtenäiset liikennemerkkit, ei haittaa näkyvyydelle;
 - b) liikennemerkkien luettavuus (sijainti, koko, väri);
 - c) tienviitat/viitoitus;
 - d) yhtenäiset tiemerkinnät ja reunapaalut;
 - e) tiemerkintöjen luettavuus (sijainti, mitat ja paluuheijastavuus kuivissa ja märissä olosuhteissa);
 - f) tiemerkintöjen asianmukainen kontrasti;
 - g) valaistujen teiden ja risteysten valaistus;
 - h) asianmukaiset tienvarsilaitteet.

5. Liikennevalot:

- a) toiminta;
- b) näkyvyys.

6. Esteet, turva-alueet ja tien turvalaitteet:

- a) tieympäristö, mukaan lukien kasvillisuus;
- b) tienvarren vaaratekijät ja etäisyys ajoradan ***tai pyörätien*** reunasta;
- c) tien turvalaitteiden järjestely siten, että tienkäyttäjien tarpeet otetaan huomioon (keskialueet ja suojakaiteet suojattomille tienkäyttäjille aiheutuvien vaarojen estämiseksi);

- d) suojakaiteiden päätyjen rakenne;
- e) asianmukaiset tien turvalaitteet siltojen ja rumpujen kohdalla;
- f) aidat (teillä, joille pääsyä rajoitetaan).

7. Päällyste:

- a) päällysteen vauriot;
- b) kitka;
- c) irtonainen aines / sora / kivet;
- d) veden kerääntyminen ja poisto.

8. Sillat ja tunnelit:

- a) *mahdollisten siltojen lukumäärä;*
- b) *mahdollisten tunneleiden lukumäärä;*
- c) *visuaaliset elementit, jotka esittävät infrastruktuurin turvallisuudelle aiheutuvia riskejä.*

9. Muut asiat:

- a) turvalliset pysäköinti- ja levähdysalueet;
- b) raskaiden ajoneuvojen huomioon ottaminen;
- c) ajovalojen häikäisy;

- d) tietyöt;
- e) vaarallinen toiminta tien varrella;
- f) älykkäiden liikennejärjestelmien laitteiden tietojen asianmukaisuus (esim. muuttuvat opasteet);
- g) villieläimet ja muut eläimet;
- h) varoitukset koulujen läheisyydestä (tarvittaessa).”;

4) Korvataan liite III seuraavasti:

”Liite III

VERKON LAAJUISTEN TIETURVALLISUUSARVIOINTIEN ***OHJEELLISET***
OSATEKIJÄT

1. Yleistä:

- a) tien tyyppi suhteessa niiden alueiden/kaupunkien tyyppiin ja kokoon, joita se yhdistää;
- b) tieosuuden pituus;

- c) alueen tyyppi (maaseutu/kaupunki);
- d) maankäyttö (opetuskäyttö, kaupallinen, teollisuuden tai valmistusteollisuuden käyttö, asuminen, maatalous, rakentamattomat alueet);
- e) kiinteistöille johtavien liittymien tiheys;
- f) huoltotiet (esim. kauppoihin);
- g) tietyöt;
- h) pysäköintialueet.

2. Liikenteen määrät:

- a) liikenteen määrät;
- b) todetut moottoripyörien määrät;
- c) todetut jalankulkijoiden määrät kummallakin puolella, sekä ”suuntaisesti” että ”yli”;
- d) todetut polkupyörien määrät *kummallakin puolella, sekä ”suuntaisesti” että ”yli”*;
- e) todetut raskaiden ajoneuvojen määrät;
- f) arvioidut jalankulkijavirrat lähialueiden maankäytön perusteella;
- g) arvioidut polkupyörävirrat lähialueiden maankäytön perusteella.

3. Onnettomuustiedot:

- a) kuolonuhreja vaatineiden onnettomuuksien määrä *sekä niiden* onnettomuuspaikat *ja syyt* tienkäyttäjryhmien mukaan;
- b) vakavien loukkaantumisten määrä ja vakavia loukkaantumisia vaatineet onnettomuuspaikat tienkäyttäjryhmien mukaan.

4. Toiminnalliset ominaispiirteet:

- a) nopeusrajoitus (yleinen, moottoripyörät; kuorma-autot);
- b) turvallinen enimmäisnopeus (85. prosenttipiste);
- c) nopeudenhallinta ja/tai liikenteen rauhoittaminen;
- d) älykkäiden liikennejärjestelmien laitteet: jonovaroitukset, muuttuvat opasteet;
- e) varoitus koulun läheisyydestä;
- f) valvoja koulujen luona olevilla suojateilla tiettyinä aikoina.

5. Geometriset ominaisuudet:

- a) poikkileikkauksen ominaisuudet (kaistojen määrä, tyyppi ja leveys, keskipientareiden järjestely ja materiaali, pyörätiet, kävelytiet jne.), mukaan lukien niiden vaihtelevuus;
- b) horisontaalinen kaarevuus;
- c) kaltevuus ja tasausviiva;
- d) näkyvyys ja näkemät.

6. Esteet, turva-alueet ja tien turvalaitteet:

- a) tieympäristö ja turva-alueet;
- b) kiinteät esteet tien varressa (esim. valaisinpylväät, puut jne.);

- c) esteiden etäisyys tien reunasta;
- d) estetiheys;
- e) tärinäraidat;
- f) tien turvalaitteet.

7. Sillat ja tunnelit:

- a) mahdollisten siltojen lukumäärä, mukaan lukien niitä koskevat asiaankuuluvat tiedot;*
- b) mahdollisten tunneleiden lukumäärä, mukaan lukien niitä koskevat asiaankuuluvat tiedot;*
- c) visuaaliset elementit, jotka esittävät infrastruktuurin turvallisuudelle aiheutuvia riskejä.*

8. Risteykset:

- a) risteyksen tyyppi ja haarojen lukumäärä (erityisesti liikenteenohjaus ja suojattu kääntyminen);
- b) kanavointi;
- c) risteyksen laatu;
- d) risteävän tien liikennemäärä;
- e) tasoristeykset (*erityisesti risteyksen tyyppi ja se, onko risteys vartioitu vai vartioimaton ja manuaalisesti vai automaattisesti ohjattu*).

9. Ylläpito:

- a) päällysteen vauriot;
- b) päällysteen kitka;
- c) pientareiden kunto (kasvillisuus mukaan lukien);
- d) liikennemerkkien, tiemerkitöjen ja reunapaalujen kunto;
- e) tien turvalaitteiden kunto.

10. Suojattomia tienkäyttäjiä koskevat rakenteet:

- a) jalankulkijoille *ja pyöräilijöille* tarkoitetut ylityskohdat (tasossa ja eritasossa);
- b) *pyöräilijöiden ylityskohdat (tasossa ja eritasossa);***
- c) jalankulun erottaminen aidalla/kaiteella;

- d) jalkakäytävä tai erillinen järjestely;
- e) polkupyöräilyä koskevat järjestelyt *ja niiden tyyppi (pyörätiet, pyöräkaistat ja muut)*;
- f) jalankulkijoille tarkoitettujen ylityskohtien laatu havaittavuuden ja merkitsemisen suhteen;
- g) jalankulkijoiden *ja pyöräilijöiden ylitysjärjestelyt* tieverkkoon liittyvällä sivutiellä;
- h) *jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden vaihtoehtoiset reitit, jos heitä varten ei ole erillisiä järjestelyjä.*

11. Liikenneloukkaantumisiin liittyvät järjestelmät ennen törmäystä ja sen jälkeen ja vakavuuden lieventämistä koskevat osatekijät:

- a) *verkon toimintakeskukset ja muut valvontajärjestelyt;*
- b) *mekanismit, joilla tienkäyttäjää tiedotetaan ajo-olosuhteista onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemiseksi;*

- c) *liikennehäiriön automaattiset havainnointijärjestelmät: anturit ja kamerat;*
- d) *vaaratilanteiden hallintajärjestelmät;*
- e) *järjestelmät, joilla viestitään pelastuspalvelujen kanssa.”;*

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;”.
