

Käesolev tekst on üksnes dokumenteerimisvahend ning sel ei ole mingit õiguslikku mõju. Liidu institutsioonid ei vastuta selle teksti sisu eest. Asjakohaste õigusaktide autentset versioonid, sealhulgas nende preambulid, on avaldatud Euroopa Liidu Teatajas ning on kättesaadavad EUR-Lexi veebisaidil. Need ametlikud tekstid on vahetult kättesaadavad käesolevasse dokumenti lisatud linkide kaudu

► **B**                    ► **C1** EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV 2008/96/EÜ,  
19. november 2008,  
teetariistu ohutuse korraldamise kohta ◀  
(ELT L 319, 29.11.2008, lk 59)

Muudetud:

		Euroopa Liidu Teataja		
		nr	lehekülg	kuupäev
► <b><u>M1</u></b>	Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2019/1936, 23. oktoober 2019	L 305	1	26.11.2019

Parandatud:

► **C1** Parandus, ELT L 229, 5.9.2019, lk 24 (2008/96/EÜ)

▼B▼C1

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV  
2008/96/EÜ,

19. november 2008,

teetaristu ohutuse korraldamise kohta

▼M1

*Artikkel 1*

**Reguleerimise ja kohaldamisala**

1. Käesoleva direktiiviga on nõutav selliste meetmete kehtestamine ja rakendamine, mis on seotud liiklusohutusele avalduva mõju hindamise, liiklusohutuse auditite läbiviimise, liiklusohutuse kontrollimise ja kogu võrku hõlmavate liiklusohutuse hindamistega liikmesriikide poolt.

2. Käesolevat direktiivi kohaldatakse projekteeritavate, ehitatavate või kasutusel olevate üleeuroopalisse teedevõrku kuuluvate teede, kiirteede ja muude põhimaanteede suhtes.

3. Samuti kohaldatakse käesolevat direktiivi selliste lõikega 2 hõlmamata teede ja teetaristu projektide suhtes, mis asuvad väljaspool linna- ja piirkondi, mis ei teeninda nendega külgnevaid krunte ja mille valmimisel on kasutatud liidu rahalisi vahendeid, välja arvatud teed, mis on üldisele mootorsõidukite liiklusele suletud (nt jalgrattateed) või teed, mis ei ole kavandatud üldise liikluse jaoks (nt juurdepääsuteed tööstus-, põllumajandus- ja metsaaladele).

4. Liikmesriigid võivad käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja jätta väikese ohutusriskiga põhimaanteed, kui see on liiklusmahtude ja õnnetuste statistika alusel põhjendatud.

Liikmesriigid võivad lisada käesoleva direktiivi kohaldamisalasse teed, millele lõigetes 2 ja 3 ei osutata.

Kõik liikmesriigid saadavad komisjonile hiljemalt 17. detsembriks 2021 nende territooriumil olevate kiirteede ja põhimaanteede loetelu ning teatavad kõigist selle hilisematest muudatustest. Lisaks saadavad kõik liikmesriigid komisjonile käesoleva lõike kohaselt käesoleva direktiivi kohaldamisalast välja jäetud või sellesse lisatud teede loetelu ning teatavad kõigist selle hilisematest muudatustest.

Komisjon avaldab talle käesoleva artikli kohaselt esitatud teede loetelu.

5. Käesolevat direktiivi ei kohaldata teedele, mis asuvad direktiiviga 2004/54/EÜ hõlmatud tunnelites.

▼B

*Artikkel 2*

**Mõisted**

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

**▼ M1**

1. „üleeuroopaline teedevõrk” – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) nr 1315/2013 <sup>(1)</sup> kindlaks määratud teedevõrk;
  - 1a. „kiirtee” – spetsiaalselt mootorsõidukiliikluseks kavandatud ja ehitatud tee, mis ei teeninda sellega külgnevaid krunte ning mis vastab järgmistele kriteeriumidele:
    - a) on rajatud (välja arvatud ajutiselt või spetsiaalsetes kohtades) kummagi sõidusuuna jaoks eraldi sõiduteega, mida eraldavad vastassuunast liikluseks mitte ette nähtud eraldusriba või erandjuhtudel muud vahendid;
    - b) ei ristuta samal tasandil tee, raudtee või trammiteega ega jalgrattateed või jalgteega;
    - c) on tähistatud spetsiaalsete kiirtee märkidega;
  - 1b. „põhimaantee” – väljaspool linnapiirkondi asuv tee, mis ühendab suuremaid linnu või piirkondi või mõlemaid ja mis kuulub 26. novembril 2019 kehtiva riigisisese teede liigituse kohaselt kiirtee kategooriast järgmisse kõige kõrgemasse kategooriasse;

**▼ B**

2. „pädev asutus” – üks või mitu riigi, piirkonna või kohalikul tasandil moodustatud avaliku või erasektori organisatsiooni, kes osalevad oma pädevuse tõttu käesoleva direktiivi rakendamisel, kaasa arvatud pädevateks asutusteks määratud asutused, mis olid loodud juba enne käesoleva direktiivi jõustumist, juhul kui nad vastavad käesoleva direktiivi nõuetele;
3. „liiklusohutusele avalduva mõju hindamine” – strateegiline võrdlev analüüs selle kohta, kuidas uus ►**C1** tee ◀ või olemasoleva võrgu olulised muudatused avaldavad mõju teedevõrgu ohutusele;
4. „liiklusohutuse audit” – ►**C1** taristuprojekti ◀ projekteerimisandmete sõltumatu üksikasjalik süstemaatiline ja tehniline kontrollimine ohutusaspektist eri etappidel, alates planeerimisest kuni selle kasutuselevõtmise varase etapini;

**▼ M1**

6. „ohutustaseme määramine” – olemasoleva teedevõrgu osade liigitus vastavalt nende objektiivselt mõõdetud sisseehitatud ohutusele;

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

**▼ M1**

7. „sihipärane liiklusohutuse kontrollimine” – olemasoleva tee või teelõigu olukorra kohapealsel hindamisel põhinev sihipärane uurimine, et teha kindlaks ohtlikud tingimused, puudused ja probleemid, mis suurendavad õnnetuste ja vigastuste riski;
- 7a. „korrapärase liiklusohutuse kontrollimine” – tavapärase korrapärase omaduste ja puuduste kindlakstegemine, mis nõuavad hoolustõid ohutuse tagamiseks;

**▼ B**

8. „suunised” – liikmesriikide vastu võetud meetmed, millega nähakse ette juhised ja üksikasjad käesolevas direktiivis sätestatud ohutusmenetluste rakendamiseks;
9. „►C1 taristuprojekt ◀” – uue ►C1 teetaristu ◀ ehitamise või olemasoleva teedevõrgu olulise muutmise projekt, millel on mõju liiklusvoole;

**▼ M1**

10. „vähekaitstud liiklejad” – kergliiklejad, eelkõige jalgratturid ja jalakäijad, ning kahe rattaliste mootorsõidukite juhid.

**▼ B***Artikkel 3***Liiklusohutusele avalduva mõju hindamine ►C1 taristuprojektide ◀ puhul**

1. Liikmesriigid tagavad, et liiklusohutusele avalduva mõju hindamine viiakse läbi kõigi ►C1 taristuprojektide ◀ puhul.
2. Liiklusohutusele avalduva mõju hindamine viiakse läbi esialgsel planeerimisetapil enne ►C1 taristuprojekti ◀ heakskiitmist. Sellega seoses püüavad liikmesriigid täita I lisas sätestatud kriteeriume.
3. Liiklusohutusele avalduva mõju hindamisel osutatakse liiklusohutusega seotud kaalutlustele, mis aitavad kaasa pakutud lahenduse valikule. Selles esitatakse ka kogu asjakohane teave, mis on vajalik hindamisel olevate eri võimaluste tulude ja kulude analüüsiks.

*Artikkel 4***►C1 Taristuprojektide ◀ liiklusohutuse auditid**

1. Liikmesriigid tagavad, et liiklusohutuse auditid viiakse läbi kõigi ►C1 taristuprojektide ◀ puhul.
2. Liiklusohutuse auditite läbiviimisel püüavad liikmesriigid täita II lisas sätestatud kriteeriume.

Liikmesriigid tagavad audiitori määramise ►C1 taristuprojekti ◀ projekteerimisandmete auditeerimiseks.

Audiitor määratakse vastavalt artikli 9 lõike 4 sätetele ning tal on artiklis 9 ettenähtud vajalik pädevus ja koolitus. Kui auditeerimist teostab audiitorite rühm, on vähemalt ühel rühma liikmel artikli 9 lõikes 3 osutatud pädevust tõendav tunnistus.

**▼B**

3. Liiklusohutuse audit on ►C1 taristuprojekti ◀ kavandamise lahutamatu osa esialgse projekteerimise ja üksikasjaliku projekteerimise etapil, samuti avamiseelisel ja kasutuselevõtmise varasel etapil.

4. Liikmesriigid tagavad, et audiitor esitab auditeerimisaruandes ►C1 taristuprojekti ◀ iga etapi kohta ohutuse seisukohalt kriitilised projekti osad. Kui auditi käigus tuvastatakse ohutuspuudujäägid, kuid projekti ei parandata asjakohase etapi lõpuks vastavalt II lisale, esitab pädev asutus põhjused auditeerimisaruande lisas.

5. Liikmesriigid tagavad, et lõikes 4 osutatud aruande põhjal tehakse ohutuse seisukohalt asjakohaseid soovitusi.

**▼M1**

6. Komisjon koostab projekteerimisetapi esialgse auditi raames suunised „andestavate teeäärsete alade” ja „iseselgitavate ja isereguleerivate teede” kavandamiseks ning vähekaitstud liiklejaid puudutavate kvaliteedinõuete kohta. Suunised koostatakse tihedas koostöös liikmesriikide ekspertidega.

*Artikkel 5***Kogu võrku hõlmav liiklusohutuse hindamine**

1. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva direktiiviga hõlmatud kogu kasutuseloleva teedevõrgu suhtes kohaldatakse kogu võrku hõlmavat liiklusohutuse hindamist.

2. Kogu võrku hõlmaval liiklusohutuse hindamisel hinnatakse õnnetuste toimumise ja nende raskusastme riski, tuginedes järgmisele:

a) eelkõige tee konstruktsiooniomaduste (sisseehitatud ohutus) visuaalne kontroll kas kohapeal või elektrooniliste vahendite kaudu ning

b) nende teedevõrgu osade analüüsimine, mis on olnud kasutusel rohkem kui kolm aastat ja kus liiklusvooga võrreldes on toimunud palju raskeid õnnetusi.

3. Liikmesriigid tagavad, et esimene kogu võrku hõlmav liiklusohutuse hindamine viiakse läbi hiljemalt 2024. aastal. Järgnevaid kogu võrku hõlmavaid liiklusohutuse hindamisi tehakse piisavalt sagedasti, et tagada piisav ohutustase, kuid vähemalt iga viie aasta järel.

4. Kogu võrku hõlmaval liiklusohutuse hindamisel võivad liikmesriigid võtta arvesse III lisas sätestatud soovituslikke elemente.

5. Komisjon koostab kogu võrku hõlmava süstemaatilise liiklusohutuse hindamise ja ohutustasemete määramise meetodilised suunised.

**▼ M1**

6. Lõikes 1 osutatud hindamise tulemuste alusel ja täiendavate meetmete vajaduste tähtsuse järgi järjestamiseks liigitavad liikmesriigid kõik teedevõrgu lõigud vähemalt kolme kategooriasse vastavalt nende ohutustasemele.

*Artikkel 6***Korrapärane liiklusohutuse kontrollimine**

1. Liikmesriigid tagavad, et korrapärast liiklusohutuse kontrollimist tehakse piisavalt sageli, et tagada kõnealuse teetaristu piisav ohutustase.

---

3. Liikmesriigid tagavad direktiivi 2004/54/EÜ kohaste tunnelitega teedevõrgu lõikude ohutuse ühiste liiklusohutuse kontrollidega, kuhu on kaasatud käesoleva direktiivi ja direktiivi 2004/54/EÜ rakendamise eest vastutavad pädevad asutused. Ühiseid liiklusohutuse kontrolle tehakse piisavalt sagedasti, et tagada piisav ohutustase, kuid vähemalt iga kuue aasta järel.

**▼ B**

4. Ilma et see piiraks artikli 8 kohaselt vastu võetud suuniste kohaldamist, võtavad liikmesriigid vastu suunised teetöödel rakendatavate ajutiste ohutusmeetmete kohta. Nad kehtestavad ka asjakohase kontrollimisprogrammi, millega tagatakse suuniste nõuetekohane kohaldamine.

**▼ M1***Artikkel 6a***Kasutuses olevate teede suhtes rakendatavad järelmeetmed**

1. Liikmesriigid tagavad, et artikli 5 kohaselt tehtud kogu võrku hõlmavate liiklusohutuse hindamiste tulemuste alusel tehakse sihipäraseid liiklusohutuse kontrolle või võetakse otseseid parandusmeetmeid.

2. Sihipärasel liiklusohutuse kontrollil võivad liikmesriigid võtta arvesse IIa lisas sätestatud soovituslikke elemente.

3. Sihipärast liiklusohutuse kontrolli teevad eksperdirühmad. Vähemalt üks eksperdirühma liige peab vastama artikli 9 lõike 4 punktis a sätestatud nõuetele.

4. Liikmesriigid tagavad, et sihipärase liiklusohutuse kontrolli tulemuste alusel koostatakse põhjendatud otsus parandusmeetmete võtmise vajaduse kohta. Eelkõige määravad liikmesriigid kindlaks teelõigud, kus on vaja parandada teetaristu ohutust, ja määravad kindlaks tähtsuse järgi järjestatavad meetmed nende teelõikude ohutuse parandamiseks.

5. Liikmesriigid tagavad, et parandusmeetmete võtmisel keskendutakse eelkõige teelõikudele, millel on madal ohutustase ja mis pakuvad võimaluse kasutada meetmeid, millel on suur potentsiaal ohutuse parandamiseks ning õnnetustega kaasnevate kulude vähendamiseks.

▼ **M1**

6. Liikmesriigid koostavad riskipõhise tähtsusjärjestatud tegevuskava ja ajakohastavad seda korrapäraselt, et jälgida kindlakstehtud parandusmeetmete rakendamist.

*Artikkel 6b***Vähekaitstud liiklejate kaitsmine**

Liikmesriigid tagavad, et artiklites 3–6a sätestatud meetmete rakendamisel võetakse arvesse vähekaitstud liiklejate vajadusi.

*Artikkel 6c***Teemärgistus ja liiklusmärgid**

1. Liikmesriigid pööravad oma praegustes ja tulevastes teemärgistuse ja liiklusmärkidega seotud meetmetes erilist tähelepanu nende loetavusele ja tuvastatavusele sõidukijuhtide ja automaatsete juhtimise abisüsteemide jaoks. Selliste meetmete puhul võetakse arvesse ühtseid tehnilisi kirjeldusi, kui need kirjeldused on lõike 3 kohaselt koostatud.

2. Komisjoni moodustatud eksperdirühm hindab hiljemalt 2021. aasta juuniks võimalust koostada eri elemente sisaldavad ühtsed tehnilised kirjeldused eesmärgiga tagada teemärgistuse ja liiklusmärkide igapäevane kasutamine selliselt, et need oleksid sõidukijuhtide ja automaatsete juhtimise abisüsteemide jaoks paremini loetavad ja tuvastatavad. Eksperdirühm moodustatakse liikmesriikide määratud ekspertidest. Hindamise käigus konsulteeritakse ÜRO Euroopa Majanduskomisjoniga.

Hindamisel võetakse arvesse eelkõige järgmist:

- a) erinevate juhiabitehnoloogiate ja taristu vaheline suhtlus;
- b) ilma- ja atmosfäärinähtuste ning liikluse mõju teemärgistusele ja liiklusmärkidele liidu territooriumil;
- c) mitmesuguste tehnoloogiate hooldustööde laad ja sagedus koos kulu-  
prognoosiga.

3. Komisjon võib lõikes 2 osutatud hindamise põhjal võtta vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse lõikes 1 osutatud liikmesriikide meetmetega seotud ühtsed tehnilised kirjeldused eesmärgiga tagada teemärgistuse ja liiklusmärkide igapäevane kasutamine selliselt, et need oleksid sõidukijuhtide ja automaatsete juhtimise abisüsteemide jaoks paremini loetavad ja tuvastatavad. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 13 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

Esimeses lõigus osutatud rakendusaktid ei piira Euroopa Standardikomitee pädevust teemärgistuse ja liiklusmärkide küsimustes.

**▼ M1***Artikkel 6d***Teavitamine ja läbipaistvus**

Komisjon avaldab käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluva teedevõrgu Euroopa kaardi, mis on veebis kättesaadav ja milles eristatakse eri teekategooriad vastavalt artikli 5 lõikele 6.

*Artikkel 6e***Vabatahtlik teatamine**

Liikmesriigid püüavad seada sisse vabatahtliku teatamise riikliku süsteemi, mis on kõigile liiklejatele veebis kättesaadav, et hõlbustada liiklejate ja sõidukite edastatud juhtumite üksikasjade ning igasuguse muu ohutusega seotud teabe kogumist asjaolude kohta, mis teataja arvates kahjustavad või võivad kahjustada teetaristu ohutust.

**▼ B***Artikkel 7***Andmehaldus**

1. Liikmesriigid tagavad, et iga surmaga lõppenud õnnetuse kohta, mis leiab aset artikli 1 lõikes 2 osutatud ►**C1** teel ◄, täidab pädev asutus liiklusõnnetuse akti. Liikmesriigid püüavad tagada, et liiklusõnnetuse akt kajastab kõiki IV lisas loetletud üksikasju.

**▼ M1**

1a. Komisjon võib võtta vastu rakendusakte, et anda suuniseid õnnetuste raskusastmest, sealhulgas hukkunute ja vigastatute arvust teatamise kohta. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 13 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

**▼ B**

2. Liikmesriigid arvutavad oma riigi territooriumil surmaga lõppenud õnnetuse ja raske õnnetuse keskmise kulu ühiskonnale. Liikmesriigid võivad soovi korral kulumäärasid täiendavalt diferentseerida; neid määrasid uuendatakse vähemalt üks kord iga viie aasta järel.

*Artikkel 8***Suuniste vastuvõtmine ja teatavakstegemine**

1. Liikmesriigid tagavad, et suunised, kui neid veel ei ole, võetakse vastu hiljemalt 19. detsembril 2011, et abistada pädevaid asutusi käesoleva direktiivi kohaldamisel.

2. Liikmesriigid teavitavad nendest suunistest komisjoni kolme kuu jooksul alates nende vastuvõtmisest või muutmisest.

3. Komisjon teeb need suunised kättesaadavaks avalikul veebilehel.



**▼B***Artikkel 9***Audiitorite määramine ja koolitamine**

1. Liikmesriigid tagavad, et liiklusohutuse audiitoritele ette nähtud koolituse õppekavad, kui neid veel ei ole, võetakse vastu hiljemalt 19. detsembril 2011.

**▼M1**

1a. Liikmesriigid tagavad, et alates 17. detsembrist 2024 koolitust saavate liiklusohutuse audiitorite koolituskavad sisaldaksid vähem-kaitsitud liiklejad ja neile mõeldud taristut puudutavaid küsimusi.

**▼B**

2. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva direktiiviga ette nähtud ülesannete täitmiseks läbivad liiklusohutuse audiitorid esialgse koolituse ja saavad pädevust tõendava tunnistuse ning osalevad edaspidi korrapäraselt täiendkoolitustel.

3. Liikmesriigid tagavad, et liiklusohutuse audiitoritel on pädevust tõendav tunnistus. Tunnustatakse ka enne käesoleva direktiivi jõustumist välja antud asjakohaseid tunnistusi.

4. Liikmesriigid tagavad, et audiitoreid määratakse kooskõlas järgmiste nõuetega:

- a) nendel on vastavad kogemused või nad on läbinud koolituse teede projekteerimise, liikluse ohutustehnika ja õnnetuste analüüsimise valdkonnas;
- b) kui liikmesriikide poolt artikli 8 kohaselt suuniste vastuvõtmisest on möödunud kaks aastat, võivad liiklusohutuse auditeid läbi viia ainult audiitorid või rühmad, kuhu kuuluvad audiitorid, kes vastavad lõigetes 2 ja 3 ette nähtud nõuetele;
- c) audiitor ei või auditi tegemise ajal osaleda auditeeritava ►C1 taristuprojekti ◀ põhimõtete väljatöötamisel või projekti elluviimisel.

**▼M1***Artikkel 10***Parimate tavade vahetamine**

Selleks et parandada liiklusohutust liidu teedel, seab komisjon sisse liikmesriikidevahelise teabe ja parimate tavade vahetamise süsteemi, mis hõlmab muu hulgas ka liiklusohutuslaseid koolituskavasid, olemasolevaid teetaristu ohutuse projekte ja töökindlaks osutunud liiklusohutustehnoloogiat.

**▼B***Artikkel 11***Ohutuse korraldamise tavade pidev täiustamine**

1. Komisjon hõlbustab ja struktureerib liikmesriikide vahel teadmiste ja parimate tavade vahetamist, kasutades asjakohastel olemasolevatel rahvusvahelistel foorumitel saadud kogemusi, eesmärgiga tagada Euroopa Liidus ►C1 teetaristu ◀ ohutuse korraldamise tavade pidev täiustamine.

▼ **M1**

\_\_\_\_\_

▼ **B**

3. Vajadusel võib ohutuse tehniliste aspektide osas konsulteerida asjakohaste valitsusväliste organisatsioonidega, kes on tegevad ohutuse ja ► **C1** teetariistu ◀ korraldamise vallas.

▼ **M1***Artikkel 11a***Aruandlus**

1. Liikmesriigid esitavad 31. oktoobriks 2025 komisjonile aruande kogu artikli 5 kohaselt hinnatud teedevõrgu ohutustasemete liigitamise kohta. Võimaluse korral tuginetakse aruandes ühtsele meetodikale. Kui see on kohaldatav, esitatakse aruandes ka loetelu liikmesriigi ajakohastatud suunistest, mis käsitlevad eelkõige tehnoloogia arengut ja vähekaitstud liiklejate kaitse parandamist. Alates 31. oktoobrist 2025 esitatakse need aruanded iga viie aasta järel.

2. Lõikes 1 osutatud liikmesriikide aruannete analüüsi põhjal koostab ja esitab komisjon esimest korda 31. oktoobriks 2027 ja seejärel iga viie aasta järel Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta, eriti seoses lõikes 1 osutatud elementidega, ja võimalike edasiste meetmete kohta, kaasa arvatud käesoleva direktiivi muutmine ja võimalik kohandamine tehnika arenguga.

*Artikkel 12***Lisade muutmine**

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 12a vastu delegeeritud õigusakte, millega muudetakse lisasid, et kohandada neid tehnika arenguga.

*Artikkel 12a***Delegeeritud volituste rakendamine**

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.

2. Artiklis 12 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 16. detsembrist 2019. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 12 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse kõnealuses otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

**▼ M1**

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes <sup>(1)</sup> sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 12 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakste gemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

*Artikkel 13***Komiteemenetlus**

1. Komisjoni abistab komitee. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011 <sup>(2)</sup> tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.

**▼ B***Artikkel 14***Ülevõtmine**

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 19. detsembril 2010. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

*Artikkel 15***Jõustumine**

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

*Artikkel 16***Adressaadid**

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

<sup>(1)</sup> ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

▼ **M1***I LISA***LIIKLUSOHUTUSELE AVALDUVA MÕJU HINDAMISE SOOVITUSLIKUD ELEMENDID**▼ **B**

1. Liiklusohutusele avalduva mõju hindamise aspektid:
  - a) probleemi määratlus;
  - b) praegune olukord ja „tegevusetuse” stsenaarium;
  - c) liiklusohutusosalased eesmärgid;
  - d) kavandatavate võimaluste mõju analüüs liiklusohutusele;
  - e) võimaluste võrdlemine, sealhulgas kulutasuvuse analüüs;
  - f) võimalike eri lahenduste tutvustamine;
2. Arvesse võetav teave:
  - a) surmajuhtumite ja õnnetuste arv; vähendamise eesmärgid võrreldes „tegevusetuse” stsenaariumiga;
  - b) marsruutide valik ja sõiduskeemid;
  - c) võimalik mõju olemasolevale teedevõrgule (nt mahasõidud, ristmikud, raudteeületuskohad);
  - d) liiklejad, sealhulgas ► **C1** vähekaitstud liiklejad ◀ (nt jalakäijad, jalgratturid, mootorratturid);

▼ **M1**

- e) liiklus (nt liiklusmaht, liikluse kategoriseerimine sõidukitüüpide kaupa), sealhulgas jalakäijate ja jalgratturite hinnanguline arv, mis on kindlaks määratud kõrvalkinnistute iseärasusi arvestades;

▼ **B**

- f) hooajalisus ja kliimatingimused;
- g) piisava arvu turvaliste parklate olemasolu;
- h) seismiline aktiivsus.

▼ **M1***II LISA***LIIKLUSOHUTUSE AUDITITE SOOVITUSLIKUD ELEMENDID**▼ **B**

1. Esialgse projekti etapi kriteeriumid:
  - a) geograafiline asukoht (nt maalihete, üleujutuste, laviinide oht), hooajalised ja kliimatingimused ning seismiline aktiivsus;
  - b) ristmike liigid ja nendevaheline kaugus;
  - c) sõiduradade arv ja liik;
  - d) uuele ► **C1** teele ◀ lubatava liikluse liigid;
  - e) ► **C1** tee ◀ funktsioon teedevõrgus;
  - f) ilmastikutingimused;
  - g) lubatud sõidukiirused;
  - h) ristlõiked (nt sõidutee laius, jalgrattateed, kõnniteed);
  - i) horisontaalne ja vertikaalne suunamismärgistus;
  - j) nähtavus;
  - k) ristmike asendiplaan;
  - l) ühistransport ja avalik ► **C1** taristu ◀;
  - m) raudteeületuskohad;

▼ **M1**

- n) vähekaitstud liiklejaid käsitlevad meetmed:
  - i) jalakäijaid käsitlevad meetmed;
  - ii) jalgrattureid käsitlevad meetmed, sealhulgas alternatiivsete marsruutide olemasolu või eraldatus suure kiirusega mootorsõidukiliiklusest;
  - iii) kahe rattalisi mootorsõidukeid käsitlevad meetmed;
  - iv) jalakäijate ja jalgratturite teeületuskohtade tihedus ja asukohad;
  - v) piirkonna mõjutatud teedel liikuvaid jalakäijaid ja jalgrattureid käsitlevad meetmed;
  - vi) jalakäijate ja jalgratturite eraldatus suure kiirusega mootorsõidukiliiklusest või alternatiivsete otsemarsruutide olemasolu madalama klassi teedel.

▼ **B**

2. Üksikasjaliku projekti etapi kriteeriumid:
  - a) asendiplaan;
  - b) asjakohased liiklusmärgid ja teemärgised;
  - c) ► **C1** teede ◀ ja ristmike valgustus;
  - d) teeäärsed vahendid;

**▼B**

- e) teeäärne keskkond, sealhulgas taimestik;
- f) teeäärsed püsivad takistused;
- g) turvaliste parklate olemasolu;

**▼M1**

- h) vähekaitstud liiklejaid käsitlevad meetmed:
  - i) jalakäijaid käsitlevad meetmed;
  - ii) jalgrattureid käsitlevad meetmed;
  - iii) kahe rattalisi mootorsõidukeid käsitlevad meetmed;

**▼B**

- i) teepiirdesteemide kasutajasõbralikuks kohandamine (suunavööndite vahelised alad ja põrkepiirded, et vähendada ohtu ► **C1** vähekaitstud liiklejatele ◀).
3. Avamiseelse etapi kriteeriumid:
- a) liiklejate ohutus ja nähtavus erinevates tingimustes, nt pimedas ja tavalistes ilmastikutingimustes;
  - b) liiklusmärkide ja teemärgiste loetavus;
  - c) teekatte seisund.
4. Kasutuselevõtmise algetapi kriteeriumid: liiklusohutuse hindamine liiklejate tegelikku käitumist arvestades.
- Iga etapi auditis võib tekkida vajadus uuesti kaaluda eelmiste etappide kriteeriume.

**▼ M1***Ila LISA***SIHIPÄRASE LIKLUSOHUTUSE KONTROLI SOOVITUSLIKUD  
ELEMENDID**

1. Tee trass ja ristprofiil:
  - a) nähtavus ja nähtavuskaugused;
  - b) kiiruspiirang ja kiiruspiirangu ala;
  - c) arusaadav tee kulgemine (st trassi tajutavus liiklejate seisukohast);
  - d) juurdepääs külgnevale kinnistule ja arendustele;
  - e) pääste- ja hooldesõidukite juurdepääs;
  - f) sildade ja truupide lõpuosad;
  - g) teeäär (peenrad, katendi ääre ja peenra kõrguse erinevus, süvendi ja mulde nõlvad).
2. Ristmikud ja liiklussõlmed:
  - a) ristmiku/liiklussõlme tüübi sobivus;
  - b) ristmiku/liiklussõlme geomeetriline plaan;
  - c) ristmike nähtavus ja arusaadavus (tajutavus);
  - d) nähtavus ristmikul;
  - e) ristmiku lisaradade lahendus;
  - f) liikluskorraldus ristmikul (stoppmärk, valgusfoor jne);
  - g) ülekäiguradade ja jalgratturite teeületuskohtade olemasolu.
3. Vähekaitstud liiklejaid käsitlevad meetmed:
  - a) jalakäijaid käsitlevad meetmed;
  - b) jalgrattureid käsitlevad meetmed;
  - c) kahe rattalisi mootorsõidukeid käsitlevad meetmed;
  - d) ühistransport ja taristu;
  - e) raudteeülesõidukohad (eelkõige märkida ülesõidukoha liik ja kas see on mehitatud, mehitamata, käsijuhitav või automatiseeritud).
4. Valgustus, märgid ja märgistus:
  - a) korrapärased liiklusemärgid, mis ei takista nähtavust;
  - b) liiklusemärkide loetavus (asend, suurus, värv);
  - c) märgipostid;
  - d) korrapärane teemärgistus ja piirdesüsteemid;
  - e) teemärgistuse loetavus (asukoht, mõõtmed ja valguspeegelduvus märgades ja kuivades tingimustes);

**▼ M1**

- f) teemärgistuse sobiv kontrastsus;
  - g) valgustatud teede ja ristmike valgustus;
  - h) sobivad teeäärsed rajatised.
5. Valgusfoorid:
- a) käitamine;
  - b) nähtavus.
6. Objektid, ohutustsoonid ja teepiirdesüsteemid:
- a) teeäärne keskkond, sealhulgas taimestik;
  - b) teeäärsed ohud ja kaugus sõidutee või jalgrattatee äärest;
  - c) teepiirdesüsteemide kasutajasõbralikuks kohandamine (suunavööndite vahelised alad ja pörkepiirded, et vähendada ohtu vähekaitstud liiklejatele);
  - d) pörkepiirete lõpuosad;
  - e) sobivad teepiirdesüsteemid sildade ja truupide kohal;
  - f) piirdeaiaid (piiratud juurdepääsuga teede puhul).
7. Katend:
- a) katendi defektid;
  - b) libisemiskindlus;
  - c) lahtised materjaliosakesed/kruus/kivid;
  - d) kogunev vesi, veeviimard.
8. Sillad ja tunnelid:
- a) sildade olemasolu ja arv;
  - b) tunnelite olemasolu ja arv;
  - c) visuaalsed elemendid, mis kujutavad endast taristu jaoks ohutusrisiki.
9. Muud küsimused:
- a) ohutud parkimis- ja puhkekohad;
  - b) raskeveokeid käsitlevad meetmed;
  - c) esituledega pimestamine;
  - d) teetööd;
  - e) ohtlikud teeäärsed tegevused;
  - f) intelligentsete transpordisüsteemide pakutav asjakohane teave (nt muut-teabega liikluskorraldusvahendid);
  - g) elusloodus ja loomad;
  - h) kooliala hoiatused (kui see on kohaldatav).



**▼M1***III LISA***KOGU VÕRKU HÕLMAVA LIIKLUSOHUTUSE HINDAMISE  
SOOVITUSLIKUD ELEMENDID**

1. Üldine:
  - a) tee liik sõltuvalt nende piirkondade/linnade suurusest, mida ta ühendab;
  - b) teelõigu pikkus;
  - c) ala liik (maa-, linnapiirkond);
  - d) maakasutus (haridus-, äri-, tootmis-, elamu- ja põllumajandusmaa otstarbega ning arendamata maa-alad);
  - e) kinnistutele juurdepääsude tihedus;
  - f) teenindustee olemasolu (nt poodide jaoks);
  - g) teetööde olemasolu;
  - h) parkla olemasolu.
2. Liiklussagedus:
  - a) liiklussagedus;
  - b) mootorratturite arv;
  - c) jalakäijate arv mõlemal pool teed (märkida, kas nad kõnnivad piki teed või ületavad teed);
  - d) jalgratturite arv mõlemal pool teed (märkida, kas nad sõidavad piki teed või ületavad teed);
  - e) raskesõidukite arv;
  - f) jalakäijate hinnanguline arv, mis on kindlaks määratud kõrvalkinnistute iseärasusi arvestades;
  - g) jalgratturite hinnanguline arv, mis on kindlaks määratud kõrvalkinnistute iseärasusi arvestades.
3. Andmed õnnetusjuhtumite kohta:
  - a) surmajuhtumite arv, toimumiskoht ja põhjus liiklejarühmade kaupa;
  - b) raskete vigastuste arv ja toimumiskoht liiklejarühmade kaupa.
4. Kasutusnäitajad:
  - a) kiiruspiirang (üldine, mootorrataste jaoks, veokite jaoks);
  - b) tegelik kiirus (85. protsentiil);
  - c) kehtestatud kiiruse tagamise võtted ja/või liikluse rahustamine;
  - d) intelligentsete transpordisüsteemide olemasolu: teated ummikute kohta, muutuva teabega märgid;

**▼ M1**

- e) kooliala hoiatused;
  - f) koolilastel teed ületada aitava inimese olemasolu ettenähtud perioodidel.
5. Geomeetrilised näitajad:
- a) ristprofili näitajad (sõiduradade arv, liik ja laius, eraldusribade lahendus ja materjal, jalgrattateed, kõnniteed jne), sealhulgas nende vahelduvus;
  - b) plaanikõverik;
  - c) kalle ja pikiprofil;
  - d) nähtavus ja nähtavuskaugused.
6. Objektid, ohutustsoonid ja teepiirdesüsteemid:
- a) teeäärne keskkond ja ohutustsoonid;
  - b) tee ääres paiknevad püsivad takistused (nt valgustuspostid, puud jne);
  - c) takistuste kaugus tee äärest;
  - d) takistuste tihedus;
  - e) täristid;
  - f) teepiirdesüsteemid.
7. Sillad ja tunnelid:
- a) sildade olemasolu ja arv ning sildasid käsitlev asjakohane teave;
  - b) tunnelite olemasolu ja arv ning tunneleid käsitlev asjakohane teave;
  - c) visuaalsed elemendid, mis kujutavad endast taristu jaoks ohutusrisiki.
8. Ristmikud:
- a) ristmiku liik ja suundade arv (eelkõige märkida liikluskorralduse liik ja konfliktivabade pöörete olemasolu);
  - b) liiklusvoogude kanaliseerimise olemasolu;
  - c) ristmiku kvaliteet;
  - d) ristuva tee liiklussagedus;
  - e) raudteetülesõidukohtade olemasolu (eelkõige märkida ülesõidukoha liik ja kas see on mehitatud, mehitamata, käsijuhitav või automatiseeritud).
9. Hooldus:
- a) katendi defektid;
  - b) katendi libisemiskindlus;
  - c) teepeenarde (sealhulgas taimestiku) seisukord;

**▼ M1**

- d) märkide, märgistuse ja piirdesüsteemide seisukord;
  - e) teepiirdesüsteemide seisukord.
10. Rajatised vähekaitstud liiklejate jaoks:
- a) ülekäigurajad ja jalgratturite teeületuskohad (sama- ja eritasandilised);
  - b) jalgratturite teeületuskohad (sama- ja eritasandilised);
  - c) jalakäijapiirded;
  - d) kõnnitee või eraldatud rajatise olemasolu;
  - e) jalgrattarajatised ja nende liik (jalgrattateed, jalgrattarajad, muud);
  - f) ülekäiguradade kvaliteet rajatise nähtavuse ja märgistuse seisukohast;
  - g) ülekäigurajad ja jalgratturite teeületuskohad kõrvalteel põhiteega liitumiskohas;
  - h) alternatiivsete marsruutide olemasolu jalakäijate ja jalgratturite jaoks, kui eraldatud rajatised puuduvad.
11. Kokkupõrke-eelsed/-järgsed süsteemid liiklusvigastuste ärahoidmiseks ja elemendid nende raskusastme vähendamiseks:
- a) võrgu operatiivkeskused ja muud patrullrajatised;
  - b) mehhanismid liiklejate teavitamiseks sõidutingimustest, et hoida ära õnnetusi või vahejuhtumeid;
  - c) vahejuhtumite automaatse tuvastamise süsteemid: sensorid ja kaamerad;
  - d) vahejuhtumite ohjamise süsteemid;
  - e) süsteemid hädaabiteenistustega suhtlemiseks.

**▼B***IV LISA***LIIKLUSÕNNETUSE AKTIS SISALDUV TEAVE ÕNNETUSE KOHTA**

Liiklusõnnetuse akt sisaldab järgmist:

**▼M1**

1. õnnetuse toimumise koht (nii täpselt kui võimalik), sealhulgas ülemaailmse satelliitnavigatsioonisüsteemi (GNSSi) koordinaadid;

**▼B**

2. õnnetuse toimumise kohast tehtud pildid ja/või joonised;
3. õnnetuse toimumise kuupäev ja kellaaeg;
4. andmed tee kohta, näiteks piirkonna liik, tee liik, ristmiku liik, sh liiklus-signaaliid, sõiduradade arv, märgistus, teepind, valgustus- ja ilmastikutingimused, kiirusepiirang, teeäärsed takistused;

**▼M1**

5. õnnetuse raskusaste;

**▼B**

6. õnnetuses osalenud isikute andmed, nt vanus, sugu, kodakondsus, alkoholisaldus veres, ohutusseadmete kasutamine;
7. õnnetuses osalenud sõidukite andmed (tüüp, vanus, riik, olemasolu korral ohutusseadmed, viimase korrapärase tehnilise ülevaatuse kuupäev vastavalt kehtivatele normidele);
8. andmed õnnetuse kohta, näiteks õnnetuse liik, kokkupõrke liik, sõiduki ja sõidukijuhhi manööver;
9. võimaluse korral teave õnnetuse toimumise hetke ja õnnetuse registreerimise või hädaabiteenistuse saabumise vahele jäänud ajavahemiku kohta.