



EURÓPAI UNIÓ

AZ EURÓPAI PARLAMENT

A TANÁCS

**Strasbourg, 2019. október 23.
(OR. en)**

**2018/0129 (COD)
LEX 1966**

**PE-CONS 69/2/19
REV 2**

**TRANS 152
CODEC 556**

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE A KÖZÚTI INFRASTRUKTÚRA
KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI KEZELÉSÉRŐL SZÓLÓ 2008/96/EK IRÁNYELV
MÓDOSÍTÁSÁRÓL**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS
(EU) 2019/... IRÁNYELVE

(2019. október 23.)

a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló
2008/96/EK irányelv módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében³,

¹ HL C 62., 2019.2.15., 261. o.

² HL C 168., 2019.5.16., 81. o.

³ Az Európai Parlament 2019. április 4-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé) és a Tanács 2019. október 7-i határozata.

mivel:

- (1) Az „Úton az európai közúti közlekedésbiztonsági térség felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás (2011–2020)” című, az Európai Parlamenthez, a Tanácshoz, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához intézett, 2010. július 20-i bizottsági közlemény az Unió stratégiai célkitűzéseiként határozta meg, hogy a halálos kimenetelű közúti balesetek számát 2020-ig a 2010-es érték felére, 2050-re pedig közel nullára kell csökkenteni. Az elmúlt években azonban az e célkitűzések megvalósításának irányába tett előrehaladás megtorpant. A Tanács a közúti közlekedés biztonságáról szóló, a 2017. márciusi vallettai nyilatkozatot jóváhagyó 2017. június 8-i következtetéseiben egy új, köztes célkitűzést hagyott jóvá, amelynek értelmében a súlyos sérülések számát 2030-ig a 2020-as érték felére kell csökkenteni. Ezért nagyobb erőfeszítésekre van szükség e két célkitűzés elérése érdekében.
- (2) A „Safe System” (biztonságos rendszer) megközelítés értelmében a halálos kimenetelű közúti balesetek és a súlyos sérüléssel járó közúti balesetek nagyrészt megelőzhetők. Minden szinten közös felelősségként kell kezelni annak biztosítását, hogy a közúti balesetek ne vezessenek súlyos vagy halálos sérülésekhez. Különösen a jól tervezett, megfelelően karbantartott, egyértelmű burkolati jelekkel és jelzőtáblákkal ellátott utaknak csökkenteniük kell a közúti balesetek valószínűségét, míg a „megbocsátó” utaknak (az olyan utak, amelyeket intelligens módon terveztek meg annak biztosítása érdekében, hogy a vezetési hibáknak ne legyenek azonnal súlyos vagy halálos következményeik), csökkenteniük kell a balesetek súlyosságát. A Bizottságnak az összes tagállam tapasztalatára építve iránymutatásokat kell adnia a „megbocsátó útkörnyezet” kialakítására és karbantartására vonatkozóan.

- (3) Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹ azonosított transzeurópai közlekedési hálózat (a továbbiakban: TEN-T hálózat) útjai az európai integráció támogatása szempontjából kulcsfontosságúak. Ezekben az utakon ezért garantálni kell a közlekedésbiztonság magas szintjét.
- (4) A TEN-T hálózaton végrehajtott, a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások segítettek az Unióban bekövetkező halálesetek és súlyos sérülések számának visszaszorításában. A 2008/96/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv² hatásainak értékeléséből egyértelműen kiderül, hogy azok a tagállamok, amelyek a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésének elveit önkéntes alapon, a TEN-T hálózaton kívüli belföldi útjaikra is alkalmazták, a többi tagállamhoz képest a közlekedésbiztonság sokkal magasabb szintjét érték el. Ezért kívánatos, hogy a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésének ezen elveit az európai úthálózat egyéb elemeire is alkalmazzák.
- (5) Fontos, hogy ezen irányelv hatálya a közúti közlekedés biztonsága tekintetében kiterjedjen a hidakon és az ezen irányelv hatálya alá tartozó hálózat részét képező alagutakban kiépített útszakaszokra is, a 2004/54/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv³ hatálya alá tartozó alagutak kivételével.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

² Az Európai Parlament és a Tanács 2008/96/EK irányelve (2008. november 19.) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről (HL L 319., 2008.11.29., 59. o.).

³ Az Európai Parlament és a Tanács 2004/54/EK irányelve (2004. április 29.) a transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről (HL L 167., 2004.4.30., 39. o.).

- (6) A közúti közlekedésbiztonság okán fontos, hogy az ezen irányelv hatálya alá tartozó úthálózat, különösen az autópályák és az elsődleges utak mentén található parkolók bejáratai és kijáratai szintén ezen irányelv hatálya alá tartozzanak.
- (7) Az évszakokra jellemző körülmények tagállamonként és régióként jelentősen eltérnek egymástól. Ezért fontos, hogy az ezen irányelvet átültető nemzeti rendelkezésekben megfelelően figyelembe vegyék e körülményeket.
- (8) A közúti balesetek jelentős hányada nagy forgalmú és sebességű, az utak kis hányadát képező utakon következik be, amelyeken nagymértékben eltérő típusú és eltérő sebességgel haladó gépjárművek közlekednek. A 2008/96/EK irányelv hatályának az autópályákra és a TEN-T hálózaton kívüli egyéb elsődleges utakra történő, korlátozott kiterjesztésének ezért jelentős mértékben hozzá kell járulnia az Unió területén a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonságának javításához.
- (9) Annak biztosítása érdekében, hogy a hatály ilyen jellegű kiterjesztése elérje a kívánt hatást, logikus, hogy az autópályáktól eltérő elsődleges utak magukban foglaljanak minden olyan utat, amely a közutak nemzeti besorolásában az „autópálya” kategória alatti legmagasabb útkategóriák valamelyikébe tartozik. Ugyanezen okból a tagállamokat ösztönözni kell annak biztosítására, hogy ezen irányelv hatálya továbbra is kiterjedjen legalább minden olyan útra, amely ezen irányelv hatálybalépése előtt, akár önkéntes jelleggel is, a 2008/96/EK irányelv hatálya alá tartozott.
- (10) A 2008/96/EK irányelvben megállapított eljárásoknak a városi területeken kívül, uniós források felhasználásával megvalósított bármely közúti infrastrukturális projektre való kötelező alkalmazásának biztosítania kell, hogy uniós források ne kerüljenek felhasználásra nem biztonságos utak építéséhez.

- (11) A 2008/96/EK irányelv kizárólag a közúti infrastruktúrára vonatkozik. Ez az irányelv ezért nem érinti sem a közúti közlekedési jogot, sem a tagállamok azon hatáskörét, hogy saját hatáskörükben döntsenek a közúti közlekedési jog vonatkozásában. A Szerződő Feleknek tiszteletben kell tartaniuk az ENSZ közúti közlekedésről szóló, 1949. szeptember 19-i genfi egyezményét és a közúti közlekedésről szóló, 1968. november 8-i bécsi egyezményt, valamint a közúti jelzésekről szóló, 1968. november 8-i bécsi egyezményt is.
- (12) A közúthálózat elemeinek baleseti kockázat szerinti közlekedésbiztonsági rangsorolása hatékony és eredményes eszköznek bizonyult a hálózat azon szakaszainak azonosítása szempontjából, amelyeken alaposabb közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálatot kell végezni, valamint a beruházások az alapján való rangsorolása szempontjából, hogy azok potenciálisan milyen mértékben javítják a hálózati szintű közlekedésbiztonságot. Az Unió területén a közúti közlekedésbiztonság javítása érdekében ezért az ezen irányelv hatálya alá tartozó teljes úthálózatot rendszeresen fel kell mérni, többek között elektronikus és digitális eszközökkel gyűjtött adatok révén.
- (13) A korábbi, „a működő úthálózat közlekedésbiztonsági besorolására és kezelésére irányuló eljárás” legjobban teljesítő elemei új, hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérési eljárásba történő beillesztésének lehetővé kell tennie azon útszakaszok eredményesebb azonosítását, amelyek a közlekedésbiztonság javítására a legjobb lehetőséget kínálják, és amelyeken a célzott beavatkozásoknak a legnagyobb mértékű javulást kell eredményezniük.
- (14) A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások minőségének, objektivitásának és hatékonyságának javítása érdekében hasznos lehetővé tenni a tagállamok számára, hogy adott esetben kiaknázzák az útszakaszok ellenőrzésére, a közúti közlekedésbiztonsági körülmények dokumentálására, valamint az úthálózat biztonságosságához kapcsolódó egyéb adatok gyűjtésére szolgáló, folyamatosan fejlődő technológiákat.

- (15) A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások nyomán tett megállapítások rendszeres nyomon követése kulcsfontosságú az uniós közlekedésbiztonsági célkitűzések eléréséhez szükséges közúti közlekedésbiztonsági fejlesztések megvalósításához. Ennek érdekében prioritást élvező cselekvési terveknek kell biztosítaniuk, hogy a szükséges beavatkozások végrehajtása a lehető leghamarabb megtörténjen. Különösen a közúthálózat elemeinek közlekedésbiztonsági rangsorolása nyomán tett megállapításokat vagy célzott közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálatoknak, vagy – ha lehetséges és költséghatékony – a közúti közlekedésbiztonsági kockázatok megszüntetését vagy enyhítését célzó, közvetlen javító intézkedéseknek kell követniük anélkül, hogy ez indokolatlan adminisztratív terhet róna a kötelezettekre.
- (16) A meglévő utak közlekedésbiztonságát a legnagyobb baleseti koncentrációval és a legnagyobb balesetcsökkentési potenciállal rendelkező útszakaszokon megvalósított célzott befektetésekkel kell javítani.
- (17) Az ilyen beruházások támogatása céljából uniós szintű források és pénzügyi ösztönzők használhatók – az alkalmazandó feltételekkel összhangban – a vonatkozó nemzeti beruházások és ösztönzők kiegészítéseként.
- (18) A transzeurópai közúthálózatnak a 2004/54/EK irányelv hatálya alá tartozó közúti alagútjaiba becsatlakozó úthálózati szakaszokon a balesetveszély különösen nagy. Az ezen irányelv hatálya alá tartozó úthálózat közlekedésbiztonságának javítása érdekében ezért be kell vezetni az említett útszakaszoknak a közutakért és az alagutakért felelős illetékes hatóságok képviselőinek bevonásával történő egyesített közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálatát.
- (19) 2017-ben az Unió területén bekövetkezett halálos kimenetelű közúti balesetek 47 %-ában védtelen úthasználók voltak érintettek. A védtelen úthasználók igényeinek a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló valamennyi eljárásban történő figyelembe vétele, valamint az ilyen úthasználóknak szánt infrastruktúra minőségi előírásainak fejlesztése révén ezért javulnia kell a közúti közlekedés során általuk élvezett biztonságának.

- (20) Annak lehetővé tétele érdekében, hogy a tagállamok javítsák útburkolati jeleik és közúti jelzéseik operatív felhasználásának biztosítását célzó eljárásaikat, egységes előírásokat kell megállapítani az útburkolati jelek és közúti jelzések járművezetők és automatizált vezetéstámogató rendszerek általi tényleges olvashatóságának és észlelhetőségének támogatása céljából.
- (21) A biztonság javítása a szintbeli keresztezések (azaz a jelzések, az infrastruktúra fejlesztése) tekintetében is elsőbbséggel bír. Az Európai Unió Vasúti Ügynökségének az Európai Unión belüli vasúti biztonságról és átjárhatóságról szóló, 2018. évi jelentése szerint 2016-ban az Unióban lévő 108 000 szintbeli keresztezésben 433 súlyos baleset történt, amelyek következtében 255-en életüket veszítették, és 217-en súlyosan megsérültek. Következésképpen a komoly biztonsági kockázatot jelentő szintbeli keresztezéseket fejlesztésük céljából azonosítani kell.
- (22) A magas minőségű útburkolati jelek és közúti jelzések kulcsfontosságúak a járművezetők, valamint az összekapcsolt és automatizált gépjárművek támogatása érdekében. Az útburkolati jelekre és közúti jelzésekre vonatkozó egységes előírások alapján kell elősegíteni a fejlett összekapcsolt és automatizált mobilitási rendszerek elterjedését. Kívánatos lenne a közúti jelzésekről szóló 1968. évi bécsi egyezménynek megfelelő, közös európai megközelítés kialakítása.

- (23) Az ezen irányelv alkalmazásától várt eredmények megerősítése és vészhelyzetekben a megfelelő biztonsági szint biztosítása érdekében a tagállamok adott esetben és különösen a határokon átnyúló útszakaszokon elősegíthetik a polgári védelmi, a vészhelyzet-elhárító és a közlekedésrendészeti szolgálataik közötti együttműködést. Amennyiben e tevékenységek során a tagállamok közötti együttműködésre van szükség, ahhoz az 1313/2013/EU európai parlamenti és tanácsi határozat¹ szerinti uniós polgári védelmi mechanizmus nyújt keretet.
- (24) A közbeszerzésre vonatkozó jogszabályok, különösen a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv² sérelme nélkül a biztonságra vonatkozó műszaki előírásokat nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni, amennyiben a közúti infrastruktúra ágazatában közbeszerzések végrehajtására kerül sor.
- (25) Az átláthatóság megvalósítása és az elszámoltathatóság javítása érdekében a közlekedésbiztonsági minősítéseket úgy kell jelenteni, hogy az úthasználók tájékozódhassanak az infrastruktúra állapotáról, valamint hogy az általánosan elősegítse az úthasználók tudatosabb magatartását.
- (26) Ösztönözni kell a „Safe System” (biztonságos rendszer) elnevezésű módszertannal kapcsolatos tapasztalatcserét a gyakorló szakemberek között, valamint az információcserét a közúti biztonsági auditorok között.
- (27) A közúthálózat elemeinek közlekedésbiztonsági rangsorolása eredményeinek közzététele lehetővé kell, hogy tegye az Unió területén a közúti infrastruktúra biztonsági szintjének összehasonlítását.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 1313/2013/EU határozata (2013. december 17.) az uniós polgári védelmi mechanizmusról (HL L 347., 2013.12.20., 924. o.).

² Az Európai Parlament és a Tanács 2014/25/EU irányelve (2014. február 26.) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 243. o.).

- (28) Mivel ezen irányelv célját, nevezetesen olyan eljárások létrehozását, amelyek a TEN-T hálózat, valamint az Unió területén az autópályák és elsődleges utak hálózatának egységesen magas közlekedésbiztonsági szintjét biztosítják, a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban – mivel a közúti közlekedésbiztonság szintje emelésének biztosításához az Unió területén fejlődésre van szükség –, e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket. Az uniós szintű tevékenység eredményeként az Unió területén történő utazásnak biztonságosabbá kell válnia, aminek egyúttal javítania kell a belső piac működését, és támogatnia kell a gazdasági, társadalmi és területi kohézió célkitűzését.
- (29) Annak érdekében, hogy a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások továbbra is az elérhető legjobb technológiával kapcsolatos ismereteket tükrözzék, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az ezen irányelv mellékleteinek a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak¹ megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

¹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

- (30) Konkrét intézkedéseket kell elfogadni a közúti közlekedésbiztonság-kezelési gyakorlatok folyamatos fejlesztése, valamint az útburkolati jeleknek és közúti jelzéseknek a vezetéstámogató rendszerekkel felszerelt vagy nagyobb mértékben automatizált járművek általi felismerésének elősegítése érdekében. Ezen irányelv vonatkozó rendelkezései végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹ megfelelően kell gyakorolni.
- (31) A 2008/96/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

1. cikk

A 2008/96/EK irányelv módosítása

A 2008/96/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

Tárgy és hatály

- (1) Ez az irányelv a közúti biztonsági hatásvizsgálatokra, a közúti biztonsági auditokra, a közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálatokra és a hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérésekre vonatkozó eljárások tagállamok általi létrehozását és végrehajtását írja elő.
- (2) Ezen irányelv – a tervezési stádiumban, építés alatt vagy használatban lévő – a transzeurópai úthálózat részét képező utakra, autópályákra és egyéb elsődleges utakra alkalmazandó.
- (3) Ezen irányelv alkalmazandó a (2) bekezdés hatálya alá nem tartozó olyan utakra és közúti infrastrukturális projektekre is, amelyek városi területeken kívül helyezkednek el, nem szolgálnak ki velük határos ingatlanokat, és amelyeket uniós források felhasználásával építettek, az olyan utak kivételével, amelyek gépjárműforgalom elől elzárt utak, úgy mint a kerékpárutak, vagy amelyeket nem közforgalom céljára terveztek, úgy mint az ipari, mezőgazdasági vagy erdészeti létesítményekhez vezető utak.

- (4) A tagállamok a forgalommal és a baleseti statisztikákkal kapcsolatos, megfelelően indokolt okok alapján mentesíthetik ezen irányelv hatálya alól az alacsony biztonsági kockázatot jelentő elsődleges utakat.

A tagállamok ezen irányelv hatálya alá vonhatják a (2) és a (3) bekezdésben nem említett utakat.

A tagállamok ... [24 hónappal e módosító irányelv hatálybalépése után]-ig értesítik a Bizottságot a területükön található autópályák és elsődleges utak jegyzékéről és azt követően annak későbbi módosításairól. Ezenfelül a tagállamok értesítik a Bizottságot az e bekezdés alapján ezen irányelv hatálya alól mentesített, illetve annak hatálya alá vont utak jegyzékéről, és azt követően azok későbbi módosításairól.

A Bizottság közzéteszi az utak e cikkel összhangban értesítésben megküldött jegyzékét.

- (5) Ezen irányelv nem alkalmazandó a 2004/54/EK irányelv hatálya alá tartozó, alagutakban található közutakra.”

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. »transzeurópai úthálózat«: az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben* azonosított úthálózatok;

* Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).”;

b) a szöveg a következő pontokkal egészül ki:

„1a. »autópálya«: olyan közút, amelyet kifejezetten gépjárműforgalom céljára terveztek és építettek, amely nem szolgál ki vele határos ingatlanokat, és amely eleget tesz a következő kritériumoknak:

a) egyes pontokat vagy ideiglenes eseteket kivéve mindkét forgalmi irányban elkülönített pályával rendelkezik, amelyeket a közlekedés céljára nem szolgáló sávval, vagy kivételes esetben más módon választanak el egymástól;

- b) szintben nem keresztez közutat, vasúti vagy villamosvágányt, kerékpárutat vagy gyalogutat;
 - c) kifejezetten autópályaként van megjelölve;
- 1b. »elsődleges út«: olyan, a lakott területen kívül elhelyezkedő közút, amely nagyobb városokat és/vagy régiókat köt össze, és amely a közutak ... [e módosító irányelv HL-ban való közzétételének dátuma]-án/én hatályos nemzeti besorolásában az »autópálya« kategória alatti legmagasabb útkategóriákba tartozik;”
- c) az 5. pontot el kell hagyni;
 - d) a 6. és a 7. pont helyébe a következő szöveg lép:
 - „6. »közlekedésbiztonsági minősítés«: a meglévő úthálózat elemeinek az objektíven mért, kiépítésből származó biztonság szerinti osztályokba sorolása;
 - 7. »célzott közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálat«: olyan, a balesetek és sérülések kockázatát fokozó veszélyes körülmények, hibák és problémák azonosítására irányuló, célzott vizsgálat, amely valamely meglévő út vagy útszakasz helyszíni bejárásán alapul;”
 - e) a szöveg a következő ponttal egészül ki:
 - „7a. » rendszeres időközönkénti közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálat «: a közlekedésbiztonsági okokból karbantartást igénylő jellemzők és hibák szokásos, rendszeres időközönként történő felülvizsgálata;”

f) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„10. »védtelen úthasználó«: a nem motoros úthasználók, ideértve különösen a kerékpárosokat és a gyalogosokat, valamint a motorkerékpártól eltérő, gépi meghajtású, kétkerekű járművek használói.”

3. A 4. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(6) A Bizottság a tervezési szakasz első auditja során iránymutatásokat nyújt a »megbocsátó útkörnyezet« és az »önmagukat magyarázó és önmagukat érvényre juttató utak« tervezésére, valamint a védtelen úthasználókra vonatkozó minőségi előírások iránymutatására vonatkozóan. Az ilyen iránymutatást a tagállami szakértőkkel szoros együttműködésben kell kidolgozni.”

4. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

Hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérés

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy az ezen irányelv hatálya alá tartozó, teljes üzemelő úthálózaton hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérésre kerüljön sor.
- (2) A hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérés során értékelni kell a balesetek kimenetelének és a sérülések súlyosságának a kockázatát, a következők alapján:
 - a) elsődlegesen a közút tervezési jellemzőinek (kiépítés szerinti biztonság) helyszíni vagy elektronikus eszközökkel történő szemrevételezése; továbbá

- b) az úthálózat olyan szakaszainak elemzése, amelyek több mint három éve üzemelnek, és amelyeken a forgalmi áramlások arányához képest nagyszámú súlyos baleset történt.
- (3) A tagállamok biztosítják, hogy az első hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérést legkésőbb 2024-ig elvégezzék. Az ezt követő hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felméréseket kellő gyakorisággal, de mindenesetre legalább ötévente el kell végezni a megfelelő közlekedésbiztonsági szintek biztosítása érdekében.
- (4) A hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérések elvégzése során a tagállamok figyelembe vehetik a III. mellékletben meghatározott indikatív elemeket.
- (5) A Bizottság iránymutatást nyújt a rendszeres, hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérések és közlekedésbiztonsági minősítések elvégzésének módszertanára vonatkozóan.
- (6) A tagállamok az (1) bekezdésben említett felmérés eredményei alapján, valamint a további intézkedések szükségességének rangsorolása céljából az úthálózat részét képező összes útszakaszt legalább három osztályba sorolják be a biztonságossági szintjükkel összhangban.”

5. A 6. cikk a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

Rendszeres időközönkénti közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálatok”;

b) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) „A tagállamok biztosítják, hogy kellő gyakorisággal rendszeres időközönkénti közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálatokra kerüljön sor az adott közúti infrastruktúra megfelelő közlekedésbiztonsági szintjeinek biztosítása érdekében.”;

c) a (2) bekezdést el kell hagyni;

d) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A tagállamok a 2004/54/EK irányelv hatálya alá tartozó közúti alagutakba becsatlakozó úthálózati szakaszok közlekedésbiztonságát az ezen irányelv és a 2004/54/EK irányelv végrehajtásában részt vevő illetékes szervezetek bevonásával végzett egyesített közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálatok révén biztosítják. Az egyesített közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálatokat a közlekedésbiztonság megfelelő szintjét biztosító kellő gyakorisággal, de legalább hatévente kell elvégezni.”

6. A szöveg a következő cikkekkel egészül ki:

„6a. cikk

Az üzemelő utakra vonatkozó nyomonkövetési eljárások

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy az 5. cikk értelmében elvégzett hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérések nyomán tett megállapításokat célzott közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálat vagy közvetlen javító intézkedés kövesse.
- (2) A célzott közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálatok elvégzésekor a tagállamok figyelembe vehetik a IIa. mellékletben foglalt indikatív elemeket.
- (3) A célzott közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálatokat szakértői csoportoknak kell elvégezniük. A szakértői csoport legalább egy tagjának meg kell felelnie a 9. cikk (4) bekezdésének a) pontjában foglalt követelményeknek.
- (4) A tagállamok biztosítják, hogy a célzott közúti közlekedésbiztonsági felülvizsgálatok nyomán tett megállapításokat a javító intézkedés szükségességét meghatározó, indokolással ellátott határozat meghozatala kövesse. Különösen, a tagállamok azonosítják azokat az útszakaszokat, amelyeken a közúti infrastruktúrán közlekedésbiztonsági célú fejlesztéseket szükséges végezni, valamint meghatározzák azokat az intézkedéseket, amelyeknek ezen útszakaszok közlekedésbiztonságának javítása céljából elsőbbséget kell élvezniük.
- (5) A tagállamok biztosítják, hogy a javító intézkedések elsősorban olyan útszakaszokra irányuljanak, amelyek közlekedésbiztonsági szintje alacsony, valamint amelyek a biztonság javulása és a balesetekkel kapcsolatos költségek csökkentése tekintetében jelentős potenciállal bíró intézkedések végrehajtására adnak lehetőséget.

- (6) A tagállamok a meghatározott javító intézkedések végrehajtásának nyomon követése céljából kockázatalapú, elsőbbséget élvező cselekvési tervet készítenek, és azt rendszeresen naprakésszé teszik.

6b. cikk

A védtelen úthasználók védelme

A tagállamok biztosítják, hogy a 3–6a. cikkben meghatározott eljárások végrehajtása során figyelembe vegyék a védtelen úthasználók igényeit.

6c. cikk

Útburkolati jelek és közúti jelzések

- (1) A tagállamok az útburkolati jelekre és közúti jelzésekre vonatkozó meglévő és jövőbeli eljárásaik során különös figyelmet fordítanak a járművezetők és az automatizált vezetéstámogató rendszerek általi olvashatóság és észlelhetőség elősegítésére. Ezen eljárásoknak figyelembe kell venniük az egységes előírásokat, amennyiben ilyen egységes előírásokat a (3) bekezdéssel összhangban megállapítottak.
- (2) A Bizottság által létrehozott szakértői csoportnak legkésőbb 2021. júniusig értékelnie kell az egységes előírások – ideértve az útburkolati jelek és közúti jelzések operatív felhasználásának biztosítását célzó különböző elemeket is – megállapításának lehetőségét, az útburkolati jelek és közúti jelzések járművezetők és automatizált vezetéstámogató rendszerek általi tényleges olvashatóságának és észlelhetőségének támogatása céljából. E csoportnak a tagállamok által kijelölt szakértőkből kell állnia. Az értékelésnek magában kell foglalnia az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságával folytatott konzultációt is.

Az értékelés során különösen a következő elemeket kell figyelembe venni:

- a) a különböző vezetőtámogató technológiák és az infrastruktúra közötti interakció;
 - b) az időjárás és a légköri jelenségek, valamint a forgalom hatása az Unió területén lévő útburkolati jelekre és közúti jelzésekre;
 - c) a különböző technológiák esetében szükséges fenntartási munkák típusa és gyakorisága, a becsült költségeket is beleértve.
- (3) A (2) bekezdésben említett értékelést figyelembe véve a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el a tagállamok útburkolati jelei és közúti jelzései operatív felhasználásának biztosítását célzó, az (1) bekezdésben említett tagállami eljárásokkal kapcsolatos egységes előírások megállapítására, az útburkolati jelek és közúti jelzések járművezetők és automatizált vezetéstámogató rendszerek általi tényleges olvashatósága és észlelhetősége tekintetében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.

Az első albekezdésben említett végrehajtási jogi aktusok nem érintik az Európai Szabványügyi Bizottságnak az útburkolati jelekre és közúti jelzésekre vonatkozó szabványokkal kapcsolatos hatáskörét.

6d. cikk

Tájékoztatás és átláthatóság

A Bizottság közzéteszi az ezen irányelv hatálya alá tartozó közúti hálózat online hozzáférhető európai térképét, kiemelve az 5. cikk (6) bekezdésében említett különböző kategóriákat.

6e. cikk

Önkéntes jelentés

A tagállamok egy olyan önkéntes adatszolgáltatási nemzeti rendszer létrehozására törekcsenek, amely közúti eseményekre és a biztonsággal kapcsolatos bármely más – az adatszolgáltató által a közúti infrastruktúra biztonságára nézve tényleges vagy potenciális veszélyként érzékelt – információra vonatkozó, úthasználók és járművek által továbbított adatok összegyűjtésének elősegítése érdekében minden úthasználó számára online hozzáférhető.”

7. A 7. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben iránymutatást nyújt a balesetek súlyosságára vonatkozóan jelentendő információk, többek között a halálesetek és sérültek száma tekintetében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

8. A 9. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A képzésüket ... [öt évvel e módosító irányelv hatálybalépése után] után megkezdő közúti biztonsági auditorok esetében a tagállamok biztosítják, hogy a közúti biztonsági auditorok képzési tanterve magában foglalja a védtelen úthasználókkal és az ilyen úthasználóknak szánt infrastruktúrával kapcsolatos szempontokat.”

9. A 10. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10. cikk

A bevált gyakorlatok cseréje

Az uniós utak biztonságának javítása érdekében a Bizottság rendszert hoz létre az információk és a legjobb gyakorlatok tagállamok közötti cseréje érdekében, amely kiterjed többek között a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó képzési tantervekre, a meglévő közúti infrastruktúrával kapcsolatos közlekedésbiztonsági projektekre, valamint a bevált közúti közlekedésbiztonsági technológiákra.”

10. A 11. cikk (2) bekezdését el kell hagyni.

11. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„11a. cikk

Jelentés

- (1) A tagállamok 2025. október 31-ig jelentést nyújtanak be a Bizottságnak az 5. cikk szerint értékelt teljes úthálózat közlekedésbiztonsági osztályozásáról. A jelentésnek lehetőség szerint egységes módszertanon kell alapulnia. Adott esetben a jelentésnek ki kell terjednie a nemzeti szinten naprakésszé tett iránymutatások rendelkezéseinek jegyzékére is, ideértve különösen a technológiai fejlemények és a védtelen úthasználók védelme tekintetében elért eredményeket. 2025. október 31-től e jelentéseket ötévente kell benyújtani.
- (2) A Bizottság az (1) bekezdésben említett nemzeti jelentések elemzése alapján, először 2027. október 31-ig, majd azt követően ötévente jelentést készít és nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról, különösen az (1) bekezdésben említett elemek tekintetében, valamint a további lehetséges intézkedésekről, többek között ezen irányelv felülvizsgálatáról és a műszaki fejlődés szerinti lehetséges kiigazításáról.”

12. A 12. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„12. cikk

A mellékletek módosítása

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12a. cikkel összhangban a mellékleteket módosító, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy a mellékleteket a műszaki fejlődés szerint kiigazítsa.”

13. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„12a. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottságnak a 12. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól ... [e módosító irányelv hatálybalépésének időpontja]-tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.

- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 12. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban* foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.
- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 12. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve, ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

* HL L 123., 2016.5.12., 1. o.”

14. A 13. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„13. cikk

A bizottsági eljárás

- (1) A Bizottságot egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet* értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

* Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).”

15. A mellékletek ezen irányelv mellékletének megfelelően módosulnak.

2. cikk

Átültetés

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb ... [24 hónappal e módosító irányelv hatálybalépését követően]-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul közlik a Bizottsággal.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban,

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök

MELLÉKLET

A 2008/96/EK irányelv mellékletei a következőképpen módosulnak:

1. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„I. MELLÉKLET

A KÖZÚTI BIZTONSÁGI HATÁSVIZSGÁLATOK INDIKATÍV ELEMEI”;

b) a 2. szakasz e) pontja helyébe a következő szöveg lép:

„e) forgalom (például a forgalom mértéke, a forgalom típus szerinti besorolása), ideértve a szomszédos földhasználat jellemzői alapján meghatározott, becsült gyalogos- és kerékpárforgalmat;”.

2. A II. melléklet a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„II. MELLÉKLET

A KÖZÚTI BIZTONSÁGI AUDITOK INDIKATÍV ELEMEI”;

b) az (1) szakasz a következő ponttal egészül ki:

„n) a védtelen úthasználókra vonatkozó intézkedések:

i. a gyalogosokra vonatkozó intézkedések,

- ii. a kerékpárosokra vonatkozó intézkedések, ideértve alternatív útvonalak meglétét, illetve a kerékpáros közlekedés elkülönítését a nagy sebességű gépjárműforgalomtól,
- iii. a motorkerékpártól eltérő, gépi meghajtású, kétkerekű járművek használóira vonatkozó intézkedések,
- iv. a gyalogos és kerékpáros átkelőhelyek sűrűsége és elhelyezkedése,
- v. a gyalogosokra és a kerékpárosokra vonatkozó intézkedések a terület érintett útjain,
- vi. a gyalogosok és a kerékpárosok elkülönítése a nagy sebességű gépjárműforgalomtól, illetve alternatív útvonalak megléte alsóbbrendű utakon;”

c) a 2. pont h) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„h) a védtelen úthasználókra vonatkozó intézkedések:

- i. a gyalogosokra vonatkozó intézkedések,
- ii. a kerékpárosokra vonatkozó intézkedések,
- iii. a motorkerékpártól eltérő, gépi meghajtású, kétkerekű járművek használóira vonatkozó intézkedések;”.

3. A szöveg a következő melléklettel egészül ki:

„IIa. MELLÉKLET

A CÉLZOTT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI FELÜLVIZSGÁLATOK
INDIKATÍV ELEMEI

1. Út vonalvezetése és keresztmetszet:

- a) látási viszonyok és látótávolságok;
- b) sebességhatár és sebességzónák;
- c) önmagát magyarázó nyomvonal (azaz a nyomvonal úthasználók általi »értelmezhetősége«);
- d) szomszédos ingatlanok és fejlesztési területek elérhetősége;
- e) vészhelyzeti és szervizjárművek általi hozzáférés;
- f) beavatkozások hidaknál és közműalagutaknál;
- g) út menti elrendezés (leállósávok, útpadkák, lejtő és töltésrészsűk).

2. Útkereszteződések és külön szintű csomópontok:

- a) útkereszteződés/külön szintű csomópont típusának megfelelése;
- b) útkereszteződés/külön szintű csomópont elrendezésének geometriája;
- c) külön szintű csomópontok láthatósága és olvashatósága (észlelése);

- d) láthatóság a külön szintű csomópontonál;
 - e) a többlet forgalmi sávok elrendezése az útkereszteződéseknel;
 - f) a külön szintű csomópont forgalomtechnikai kialakítása (például ellenőrzött megállás, forgalomirányítási jelek stb.);
 - g) gyalogos és kerékpáros átkelőhelyek jelenléte.
3. A védtelen úthasználókra vonatkozó intézkedések:
- a) a gyalogosokra vonatkozó intézkedések;
 - b) a kerékpárosokra vonatkozó intézkedések;
 - c) a motorkerékpártól eltérő, gépi meghajtású, kétkerekű járművek használóira vonatkozó intézkedések;
 - d) tömegközlekedési eszközök és infrastruktúra;
 - e) közutak és vasutak szintbeli keresztezései (feltüntetve különösen az átjáró típusát, és hogy rendelkezik-e emberi irányítással vagy nem, kézi vagy automatizált vezérlésű-e).
4. Megvilágítás, jelzőtáblák és burkolati jelek:
- a) következetes közúti jelzések, amelyek nem zavarják a látási viszonyokat;
 - b) a közúti jelzések olvashatósága (elhelyezkedés, méret, szín);

- c) útirányjelző táblák;
 - d) következetes útburkolati jelek és elhatárolás;
 - e) az útburkolati jelek olvashatósága (elhelyezkedés, méret és fényvisszaverési képesség száraz, illetve nedves időjárási körülmények között);
 - f) az útburkolati jelek megfelelő kontrasztja;
 - g) a megvilágítandó utak és útkereszteződések megvilágításának minősége;
 - h) megfelelő út menti berendezések.
5. Forgalomirányító jelzések:
- a) működési feltételek;
 - b) láthatóság.
6. Tárgyak, rálátási területek és közúti visszatartó rendszerek:
- a) út menti környezet, a növényzetet is ideértve;
 - b) út menti veszélyek és az útpálya vagy kerékpárút szélétől számított távolság;
 - c) a közúti visszatartó rendszerek felhasználóbarát átalakítása (útelválasztók és ütközési akadályok a védtelen úthasználók veszélyeztetésének megelőzésére);

- d) az ütközési akadályok végződésének megfelelő kialakítása;
- e) megfelelő közúti visszatartó rendszerek a hidaknál és közműalagutaknál;
- f) kerítések (belépési korlátozással érintett utakon).

7. Útburkolat:

- a) útburkolati hibák;
- b) burkolat érdessége;
- c) laza anyag/murva/kő;
- d) tócsa, vízelvezető.

8. Hidak és alagutak:

- a) hidak jelenléte és száma;
- b) alagutak jelenléte és száma;
- c) az infrastruktúra biztonságát érintő kockázatokat megjelenítő vizuális elemek.

9. Egyéb kérdések:

- a) biztonságos parkolóhelyek és pihenőhelyek kialakítása;
- b) tehergépjárművekre vonatkozó intézkedések;

- c) vakító fényszóró;
- d) útépitési munkák;
- e) nem biztonságos út menti tevékenységek;
- f) megfelelő tájékoztatás az ITS berendezésben (például változtatható jelzéseképű táblák);
- g) vadak és állatok;
- h) iskolaövezetre figyelmeztető táblák (adott esetben).”

(4) A III. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„III. MELLÉKLET
A HÁLÓZATI SZINTŰ KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
FELÜLVIZSGÁLATOK INDIKATÍV ELEMEI

1. Általános elemek:

- a) úttípus az összekötött régiók/települések típusa és mérete alapján;
- b) útszakasz hossza;
- c) terület típusa (lakott területen, lakott területen kívül);
- d) földhasználat (oktatási, kereskedelmi, ipari és gyártási, lakóövezeti, gazdálkodási és mezőgazdasági, beépítetlen területek);

- e) ingatlanra való bejutási pontok sűrűsége;
- f) szervizút jelenléte (például boltokhoz vezető utak);
- g) útépitési munkák jelenléte;
- h) parkoló jelenléte.

2. A forgalom nagysága:

- a) a forgalom nagysága;
- b) megfigyelt motorkerékpár-forgalom;
- c) megfigyelt kétoldali »út menti« és »keresztező« gyalogosforgalom;
- d) megfigyelt kétoldali »út menti« és »keresztező« kerékpárforgalom;
- e) megfigyelt tehergépjármű-forgalom;
- f) a szomszédos földhasználat jellemzői alapján meghatározott, becsült gyalogosforgalom;
- g) a szomszédos földhasználat jellemzői alapján meghatározott, becsült kerékpárforgalom.

3. Baleseti adatok:

- a) halálesetek száma, helye és oka úthasználó-csoportonként;
- b) súlyos sérülések száma és helye úthasználó-csoportonként.

4. Üzemeltetési jellemzők:
 - a) sebességkorlát (általános, motorkerékpárokra, tehergépjárművekre);
 - b) üzemi sebesség (85%-os);
 - c) sebességszabályozás és/vagy forgalomcsillapítás;
 - d) ITS berendezések jelenléte: torlódásra figyelmeztető jelzés, változtatható jelzéseképű táblák;
 - e) iskolaövezetre figyelmeztető tábla;
 - f) az iskola előtti átkelőhelyen ellenőr jelenléte előre meghatározott időszakokban.

5. Geometriai jellemzők:
 - a) keresztmetszet jellemzői (sávok száma, típusa és szélessége, középső elválasztósáv elrendezése és anyaga, kerékpáros sávok, gyalogutak stb.), beleértve azok változtathatóságát;
 - b) vízszintes vonalvezetés;
 - c) esések és magassági vonalvezetés;
 - d) látási viszonyok és látótávolságok.

6. Tárgyak, tiszta terek és közúti visszatartó rendszerek:
 - a) út menti környezet és rálátási területek;
 - b) merev akadályok az út mentén (villanyoszlopok, fák stb.);
 - c) akadályok út szélétől számított távolsága;
 - d) akadályok sűrűsége;
 - e) lassító harántcsíkozás;
 - f) közúti visszatartó rendszerek.

7. Hidak és alagutak:
 - a) hidak jelenléte és száma, valamint az azokat érintő információk;
 - b) alagutak jelenléte és száma, valamint az azokat érintő információk;
 - c) az infrastruktúra biztonságát érintő kockázatokat megjelenítő vizuális elemek.

8. Útkereszteződések:
 - a) útkereszteződések típusa és útkereszteződések száma (feltüntetve különösen a forgalomirányítás típusát, valamint a kiemelt kanyarodó irányok jelenlétét);

- b) osztályozósávok jelenléte;
- c) útkereszteződések minősége;
- d) keresztező út mérete;
- e) szintbeli keresztezés jelenléte (feltüntetve különösen az átjáró típusát, és hogy rendelkezik-e emberi irányítással vagy nem, kézi vagy automatizált vezérlésű-e).

9. Fenntartás:

- a) útburkolati hibák;
- b) útburkolat érdessége;
- c) leállósáv állapota (ideértve a növényzetet is);
- d) a jelzőtáblák, a burkolati jelek és az elhatárolás állapota;
- e) közúti visszatartó rendszerek állapota.

10. A védtelen úthasználókat kiszolgáló létesítmények:

- a) gyalogos és kerékpáros átkelőhelyek (felszíni átkelőhelyek és felüljárók);
- b) kerékpáros átkelőhelyek (felszíni átkelőhelyek és felüljárók);
- c) gyalogoskorlát;

- d) járda vagy külön létesítmény jelenléte;
 - e) kerékpáros létesítmények és azok típusa (kerékpárutak, kerékpársávok, egyéb);
 - f) gyalogos átkelőhelyek minősége az egyes létesítmények láthatóságára és útjelzésére figyelemmel;
 - g) gyalogos és kerékpáros átkelőhelyek a hálózatba becsatlakozó alárendelt út kezdeti szakaszán;
 - h) elkülönített létesítmények hiányában alternatív útvonalak megléte a gyalogosok és a kerékpárosok számára.
11. Ütközés előtti/utáni rendszerek, amelyek enyhítik a közúti sérüléseket és azok súlyosságát:
- a) hálózati operatív központok és egyéb járőrszolgálati létesítmények;
 - b) a balesetek vagy biztonsági események megelőzése érdekében az úthasználók közlekedési feltételekről való tájékoztatására szolgáló mechanizmusok;
 - c) a biztonsági események automatikus észlelésére szolgáló rendszerek: érzékelők és kamerák;
 - d) a biztonsági események kezelésére szolgáló rendszerek;
 - e) a mentőszolgálatokkal való kommunikációra szolgáló rendszerek.”

5. A IV. melléklet a következőképpen módosul:

a) az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. a baleset (lehető legpontosabb) helyszíne, beleértve a GNSS koordinátákat is;”

b) az 5. pont helyébe a következő szöveg lép:

„5. a baleset súlyossága.”
