



Brüsszel, 2018. november 27.
(OR. en)

Intézményközi referenciaszám:
2018/0129(COD)

14109/1/18
REV 1

TRANS 530

JELENTÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Előző dok. sz.:	ST 14109/18
Biz. dok. sz.:	ST 9040/18 + ADD 1
Tárgy:	Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelvea közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv módosításáról – Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2018. május 17-én az ún. *harmadik mobilitási csomag* részeként benyújtotta a fenti javaslatot az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.
 - A javaslat fő célja, hogy csökkentse a közúti balesetek halálos áldozatainak és súlyos sérültjeinek a számát.
 - A Bizottság szerint a jelenleg hatályos irányelv nem tudja maradéktalanul teljesíteni a célkitűzését, azaz elérni, hogy a közúti balesetek halálos áldozatainak a száma 2020-ra a felére csökkenjen, így megerősített intézkedésre van szükség.
 - A Bizottság megállapította, hogy a TEN-T-hálózaton folyó közlekedés egy része alacsony biztonsági teljesítményű utakon történik. A Bizottság azt is megjegyezte, hogy a TEN-T-hálózaton kívüli közutak beépített biztonsága alacsony szintű, valamint hogy nagy különbségek vannak az Európai Unió különböző részein található utak biztonsági teljesítményében.

- A Bizottság ezenkívül a következőket javasolja: a tagállamok közötti harmonizáció és tudásmegosztás ösztönzése, a veszélyeztetett úthasználók védelme, új technológiák szélesebb körű bevezetése, valamint a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások keretében tett megállapítások hatékonyabb nyomon követése.
 - A javaslatot a Bizottság módosító irányelvként nyújtotta be.
2. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) 2018. július 19-én Daniela Aiutót (EFDD, IT) nevezte ki előadónak. Az Ipari, Kutatási és Energiaügyi Bizottság (ITRE) úgy döntött, hogy nem nyilvánít véleményt a javaslatról. A TRAN a tervek szerint 2018. december 3-án szavaz a javaslatról.
 3. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2018. október 17-én elfogadta a javaslatra vonatkozó véleményét. A Régiók Európai Bizottsága még nem fogadta el véleményét.
 4. A svéd parlament (Riksdag) indokolt véleményt fogadott el a szubszidiaritás elvének alkalmazásával kapcsolatban. A cseh képviselőház és a szenátus állásfoglalásokat fogadott el a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásával kapcsolatban.

II. A TANÁCSI SZERVEK KERETÉBEN FOLYÓ MUNKA

5. A szárazföldi közlekedési munkacsoport 2018. június 12-én a Bizottság általános ismertetőjét követően megkezdte a javaslat vizsgálatát, a hatásvizsgálattal pedig 2018. július 5-én foglalkozott.
6. Az osztrák elnökség során a munkacsoport a július 11-i és 12-i, a szeptember 20-i és 24-i, az október 11-i és a november 12-i ülésén tárgyalta a javaslatot. A jogalkotási aktussal kapcsolatban az egyik legnagyobb kihívást a hatály kiterjesztése és a jelenlegi ellenőrzési rendszernek az átalakítása jelentette. Az elnökség kompromisszumot dolgozott ki, hogy közelítse egymáshoz az ellenőrzések régi rendszerét és a Bizottság által javasolt új, proaktív megközelítést.

7. A javasolt új mellékletek szövegét jelentős mértékben újra kellett fogalmazni azt megerősítendő, hogy ezek iránymutatásként szolgálnak a tagállamoknak, és nem hoznak létre merev jogi kötelezettségeket. A tagállami javaslatokból építkezve az elnökség két melléklet szövegét teljes egészében átfogalmazta, így azok egyszerűbbek és közvetlenebbek lettek. A munkacsoport mindkét esetben javarészt kielégítőnek találta a kompromisszumos szöveget.
8. A hatályos 2008/96/EK irányelv¹ is része annak a salátarendeletnek², amely az uniós jogszabályokban szereplő, a bizottsági eljárásrendre vonatkozó előírásokat hivatott összehangolni, és amelyről a Tanács 2018. március 20-án részleges általános megközelítést³ alakított ki. Az elnökség hozzáigazította ezt a javaslatot a részleges általános megközelítéshez, és átvitte a már jóváhagyott változtatásokat. Az elnökség a már jóváhagyott szövegrészekre vonatkozóan is javasolt kisebb változtatásokat, mert ezek nem tükrözték a módosító irányelv rendelkező részében szereplő egyéb változtatásokat.

III. A FŐ LEZÁRATLAN KÉRDÉS

9. A munkacsoport a legtöbb kérdést részletesen megvizsgálta. Az itt szereplő szöveget a Bizottság nem támogatja teljes mértékben. Mindazonáltal az elnökség úgy véli, hogy a jelenlegi kompromisszumos szöveg kiegyensúlyozott és egyben koherens megoldást jelent a kérdéses pontokra.

IV. KONKLÚZIÓ

10. Az Állandó Képviselők Bizottság jóváhagyta az e dokumentum mellékletében szereplő elnökségi kompromisszumos szöveget. Ezt követően a szöveget megküldjük a TTE Tanácsnak (Közlekedés), hogy az a 2018. december 3-i ülésén általános megközelítést alakítson ki a javaslatról.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2008. november 19-i 2008/96/EK irányelve a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről (HL L 319., 2008.11.29., 59. o.).

² Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE az ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárás alkalmazását előíró egyes jogi aktusoknak az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. és 291. cikkéhez történő igazításáról (COM(2016) 0799 final – 2016/0400(COD)).

³ Lásd az ST 6933/18 dokumentumot.

**Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE 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) bekezdésének c) pontjára,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek részére való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az Unió stratégiai célkitűzése értelmében a közúti balesetek halálos áldozatainak a számát 2020-ig a 2010-es érték felére, 2050-re pedig közel nullára kell csökkenteni („zéró-elképzelés”)³. Az elmúlt években azonban az ezen célkitűzések megvalósításának irányába tett előrehaladás megtorpant. A Tanács 2017 júniusában egy új, köztes célkitűzést hagyott jóvá, amelynek értelmében a közúti balesetek súlyos sérültjeinek számát 2030-ig a 2020-as érték felére történő kell csökkenteni⁴.

¹ HL C ., ., . o.

² HL C ., ., . o.

³ A Bizottság közleménye: „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra” (COM(2010) 389 végleges).

⁴ A Tanács következtetései a közúti közlekedés biztonságáról – a 2017. márciusi vallettai nyilatkozat jóváhagyása (Valletta, 2017. március 28–29.) (ST 9994/17).

- (2) A „Safe System” (biztonságos rendszer) megközelítés értelmében a halálos kimenetelű közúti balesetek és súlyos sérülések nagyrészt megelőzhetők. Minden szinten közös felelősségként kell kezelni annak biztosítását, hogy a közúti balesetek ne eredményezzenek súlyos vagy halálos sérüléseket. Különösen a jól kialakított és megfelelően karbantartott utak csökkentik a közúti közlekedési balesetek valószínűségét, míg az „előrelátó” utak (az olyan utak, amelyeket intelligens módon terveztek meg annak érdekében, hogy a hibáknak ne legyen azonnal súlyos következményük) csökkentik a balesetek súlyosságát.
- (3) Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹ meghatározott transzeurópai hálózat útjai az európai integráció támogatása szempontjából kulcsfontosságúak. Ezeken az utakon ezért garantálni kell a magas közlekedésbiztonsági szintet.
- (4) A transzeurópai hálózatban megvalósított, a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások segítettek az Unióban bekövetkező halálos kimenetelű közúti balesetek 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 valósították meg.
- (5) A közúti balesetek jelentős része nagy forgalmú és sebességű, az utak kis hányadát képező utakon következik be, amelyeken sokan és eltérő sebességgel közlekednek. A 2008/96/EK irányelv hatályának az autópályákra és a TEN-T hálózaton kívüli egyéb országos főutakra történő, korlátozott kiterjesztése ezért valószínűleg jelentős mértékben hozzájárulna az Unió egész területén a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonságának javításához.

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2013. december 11-i 1315/2013/EU rendelete 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. november 19-i 2008/96/EK irányelve a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről (HL L 319., 2008.11.29., 59. o.).

- (5a) Annak biztosítása érdekében, hogy a hatály ilyen jellegű kiterjesztése elérje a kívánt hatást, logikus, hogy az egyéb országos főutak magukba foglalják legalább azokat a főbb városokat vagy régiókat összekötő utakat, amelyek a közutak nemzeti osztályozásában az „autópálya” kategóriát követő legmagasabb útkategóriába tartoznak.
- (6) Ezenfelül a 2008/96/EK irányelvben meghatározott eljárásoknak a városi területeken kívül, uniós források felhasználásával megvalósított közúti infrastrukturális projektekre való alkalmazása révén várhatóan biztosítható, hogy nem biztonságos utak létesítéséhez uniós források ne kerüljenek felhasználásra.
- (6a) A 2008/96/EK irányelv kizárólag a közúti infrastruktúrára vonatkozik. Ez az irányelv ennél fogva nem érinti a közúti közlekedésről szóló jogszabályokat, így a tagállamok azon hatáskörét sem, hogy saját hatáskörükben határozzanak a közúti közlekedési jogszabályokról. Tekintetbe kell venni a közúti közlekedésről szóló 1949., illetve 1968. évi egyezményt – melyek a közúti közlekedésről szóló genfi egyezmény, illetve a közúti közlekedésről szóló bácsi egyezmény néven is ismeretesek –, valamint az 1968. évi Közúti Jelzési Egyezményt is.
- (7) A kockázatalapú hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérések hatékony és eredményes eszköznek bizonyultak a hálózat azon szakaszainak meghatározása szempontjából, amelyeken alaposabb közúti biztonsági ellenőrzést kell végezni, valamint a beruházások fontossági sorrendjének az alapján való meghatározásához, hogy potenciálisan milyen mértékben járulnak hozzá a közlekedésbiztonság hálózati szintű fejlesztéséhez. Az Unió területén a közlekedésbiztonság fokozása érdekében ezért az ezen irányelv hatálya alá tartozó teljes közúthálózatot szisztematikusan értékelni kell.
- (8) „Az üzemelő úthálózat közlekedésbiztonsági besorolására és kezelésére” irányuló korábbi eljárás legjobban teljesítő elemeinek az új, hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérési eljárásba történő beillesztése lehetővé teszi azon útszakaszok eredményesebb azonosítását, amelyek a közlekedésbiztonság fokozására a legjobb lehetőséget kínálják, és amelyeken a célzott beavatkozások minden bizonnyal a legnagyobb mértékű fejlődést váltják ki.
- (8a) A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások minőségének, objektivitásának és hatékonyságának javítása érdekében hasznos, ha a tagállamok adott esetben kiaknázhadják az útszakaszok ellenőrzésére, a közúti közlekedésbiztonsági körülmények dokumentálására, valamint az úthálózat biztonságosságához kapcsolódó egyéb adatok gyűjtésére szolgáló, folyamatosan fejlődő technológiákat.

- (9) A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárásokban tett megállapítások nyomon követése alapvető fontosságú ahhoz, hogy az uniós közlekedésbiztonsági célok eléréséhez szükséges közúti közlekedésbiztonsági fejlesztéseket meg lehessen valósítani. Ennek érdekében prioritást élvező cselekvési terveknek kell biztosítaniuk, hogy a szükséges intézkedések végrehajtása a lehető leghamarabb megtörténjen. A hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérési eljárás nyomán tett megállapításokat a közúti közlekedésbiztonsági kockázatokat enyhítő vagy megszüntető, célzott közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzéseknek vagy – ha lehetséges és költséghatékonyak bizonyul – közvetlen javító intézkedéseknek kell követniük anélkül, hogy ez indokolatlan adminisztratív terhet jelentene.
- (10) A meglévő utak közlekedésbiztonságát a legnagyobb baleseti koncentrációval és a legnagyobb balesetcsökkentési potenciállal rendelkező útszakaszokon megvalósított célzott beruházásokkal kell fokozni.
- (10a) Az ilyen beruházások támogatása céljából uniós szintű finanszírozás és pénzügyi ösztönzők használhatók – az alkalmazandó feltételekkel összhangban – a megfelelő nemzeti beruházások és ösztönzők kiegészítéseként.
- (11) A transzeurópai közúthálózatnak a 2004/54/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ hatálya alá tartozó közúti alagútjaiba becsatlakozó úthálózati szakaszokon a balesetveszély különösen nagy. Az egész úthálózat közlekedésbiztonságának javítása érdekében ezért az említett útszakaszok közúti biztonsági ellenőrzését a közutakért, illetve az alagutakért felelős illetékes hatóságok képviselőinek közösen kell lefolytatniuk.
- (12) A 2016-ban az Unió területén bekövetkezett halálos kimenetelű közúti balesetek 46 %-ában veszélyeztetett úthasználók voltak érintettek. Ezért ha sikerül ezen úthasználók érdekeit a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló valamennyi eljárásban figyelembe venni, azzal javul a közúti közlekedés során általuk élvezett biztonsági szint.
- (13) [...].
- (14) [...].

¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 2004/54/EK irányelve a transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről (HL L 167., 2004.4.30., 39. o.).

- (15) A hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérések eredményeinek közzététele lehetővé kell, hogy tegye az Unión belül az infrastruktúra biztonságossága szintjének összehasonlítását.
- (16) Mivel az irányelv célját – nevezetesen olyan eljárások kidolgozását, amelyek a transzeurópai hálózat, valamint az Unió egész területén az autópályák és országos főutak hálózatának egységesen magas közlekedésbiztonsági szintjét biztosítják – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és mivel a közúti közlekedésbiztonság szintjének emeléséhez az Unió egész területén fejlődésre van szükség, ez a cél – uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem terjed túl azon, ami az említett cél eléréséhez szükséges. Az uniós szintű fellépés eredményeként az Unió területén történő utazás várhatóan biztonságosabbá válik, ami egyúttal javítja a belső piac működését, és támogatja a gazdasági, társadalmi és területi kohézió célkitűzését.
- (17) 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 irányelv mellékleteinek a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítása érdekében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, 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.

(18) Konkrét intézkedéseket kell elfogadni a közlekedésbiztonság-kezelési gyakorlatok folyamatos javítása érdekében. Ezen irányelv vonatkozó rendelkezései végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. E hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹ megfelelően kell gyakorolni.

(19) A 2008/96/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2008/96/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk a következő (2a) bekezdéssel egészül ki, és az (1)–(3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
 1. „Ez az irányelv a közúti közlekedésbiztonsági hatásvizsgálatokra, a közúti biztonsági auditokra, a közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzésekre és a hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérésekre vonatkozó eljárások tagállamok általi létrehozását és végrehajtását írja elő.
 2. Ezt az irányelvet a transzeurópai hálózat részét képező utakra, az autópályákra és más országos főutakra kell alkalmazni, akár tervezési stádiumban, akár építés alatt vannak, akár üzemelnek.
- (2a) A közutak meglévő osztályozásának figyelembevételével minden tagállam meghatározza a területén az országos főutakat. Legkésőbb 24 hónappal ezen irányelv hatálybalépését követően minden tagállam értesíti a Bizottságot a területén lévő országos főutakról. A tagállamok bejelentik ezek későbbi módosulását is.

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

3. Ezt az irányelvet alkalmazni kell a (2) bekezdés hatálya alá nem tartozó olyan közutakra és közúti infrastrukturális projektekre is, amelyek városi területeken kívül helyezkednek el, nem szolgálnak ki velük határos ingatlanokat és amelyeket uniós finanszírozás felhasználásával építettek, az olyan közutak kivételével, amelyek el vannak zárva a gépjármű-közforgalom elől (például kerékpárutak), vagy amelyeket nem közforgalom céljára terveztek (például ipari, mezőgazdasági vagy erdészeti létesítményekhez vezető utak esetében).”
2. A 2. cikk a következőképpen módosul:
- a) az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:
4. „»transzeurópai úthálózat«: a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló, 2013. december 11-i 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.) meghatározott úthálózat;”
- b) a szöveg a következő 2a. és 2b. ponttal egészül ki:
- „2a. »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 úttesttel rendelkezik, amelyeket a közlekedés céljára nem szolgáló sáv, vagy kivételes esetben más eszköz választ el egymástól;
- b) szintben nem keresztez közutat, vasúti vagy villamosvágányt, kerékpárutat vagy gyalogutat;
- c) kifejezetten autópályaként van megjelölve;
- 2b. »országos főút«: a tagállamok által meghatározott olyan út, amely nagyobb városokat vagy régiókat köt össze;

2c. [...];”;

c) az 5. és a 6. pontot el kell hagyni;

d) a 7. pont helyébe a következő szöveg lép, illetve a szöveg a következő 7a. ponttal egészül ki:

„6. [...];

7. »célzott közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzés«: olyan, a balesetek és sérülések kockázatát fokozó veszélyes körülmények, hibák és problémák azonosítására irányuló, célzott vizsgálat, amely valamely meglévő út vagy útszakasz helyszíni megtekintésén alapul;

7a. »időszakos közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzés«: a közlekedésbiztonsági okokból karbantartást igénylő jellemzők és hibák szokásos, rendszeres időközönként történő ellenőrzése;”

e) a cikk a következő 10. ponttal egészül ki:

„10. »veszélyeztetett úthasználó«: a nem motoros úthasználók, ideértve különösen a kerékpárosokat és a gyalogosokat, valamint a motorkerékpárosok.”

3. 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.

(1a) A hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérés során értékelni kell a balesetek és a hatás súlyosságának a kockázatát, minimálisan a következők alapján:

– a közút tervezési jellemzőinek (beépített biztonság) helyszíni vagy elektronikus eszközökkel történő szemrevételezése; valamint

- az úthálózat olyan szakaszainak elemzése, amelyek több mint három éve üzemelnek és amelyeken a forgalmi áramlások arányában nagyszámú súlyos baleset történt;
- [...].

(1b) A tagállamok biztosítják, hogy legkésőbb 2025-ig sor kerüljön az első felmérés elvégzésére. Az ezt követő hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felméréseket kellő gyakorisággal, de mindenesetre legalább ötévente kell elvégezni a megfelelő közlekedésbiztonsági szintek garantálása érdekében.

2. A hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérések elvégzése során a tagállamok figyelembe vehetik a III. mellékletben megállapított indikatív elemeket.
3. Az (1) bekezdésben említett felmérés eredményei alapján, valamint a további intézkedések szükségességének rangsorolása céljából a tagállamok az úthálózat minden szakasza esetében elvégzik annak közlekedésbiztonsági besorolását.
4. [...]
5. [...]"
4. A 6. cikk a következőképpen módosul:

- a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

Időszakos közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzések”

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

1. „A tagállamok biztosítják, hogy kellő gyakorisággal időszakos közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzésekre kerüljön sor az adott közúti infrastruktúra megfelelő közlekedésbiztonsági szintjeinek garantálása érdekében.”

- b) a [...] (2) bekezdést el kell hagyni, a (3) bekezdés helyébe pedig a következő szöveg lép:

2. [...]
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 közös közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzések révén biztosítják. A közös közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzéseket legalább hatévente kell elvégezni.”
5. A szöveg a következő 6a., 6b. és 6c. cikkel egészül ki:

„6a. cikk

Az üzemelő utakra vonatkozó nyomonkövetési eljárások

1. A tagállamok biztosítják, hogy az 5. cikk szerint elvégzett hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérések nyomán tett megállapításokat célzott közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzés vagy közvetlen javító intézkedés kövesse.
 - (1a) A célzott közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzések elvégzésekor a tagállamok figyelembe vehetik a IIa. mellékletben foglalt indikatív elemeket.
 - (1b) A célzott közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzéseket szakértői csoportoknak kell elvégezniük. A szakértői csoport legalább egy tagjának meg kell felelnie a 9. cikk (4) bekezdésének a) pontjában foglalt követelményeknek.
2. A tagállamok biztosítják, hogy a célzott közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzések nyomán tett megállapításokat a javító intézkedés szükségességét meghatározó, indokolással ellátott határozat meghozatala kövesse. A tagállamok azonosítják különösen azokat az útszakaszokat, amelyeken a közúti infrastruktúrán közlekedésbiztonsági célú javításokat szükséges végezni, továbbá az ezen útszakaszok közlekedésbiztonságának javítása szempontjából kiemelt intézkedéseket határoznak meg.
3. A tagállamok biztosítják, hogy a javító intézkedések olyan útszakaszokra irányuljanak, amelyek közlekedésbiztonsági szintje alacsony, továbbá amelyek a közlekedésbiztonság javulása és a balesetekkel kapcsolatos költségek csökkentése tekintetében jelentős potenciállal bíró intézkedések végrehajtására adnak lehetőséget.
4. A tagállamok a meghatározott javító intézkedések végrehajtásának nyomon követése céljából kockázatalapú, az intézkedéseket fontossági sorrendben tartalmazó cselekvési tervet készítenek, és azt rendszeresen naprakésszé teszik.

6b. cikk

A veszélyeztetett úthasználók védelme

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

6c. cikk

Útburkolati jelek és közúti jelzések

1. [...]

2. [...]

A Bizottság legkésőbb [*OJ: add date entry into force + three years*]-ig jelentést nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak az útburkolati jelekről és a közúti jelzésekről, valamint azoknak az emberi gépjárművezetők és a vezetőtámogató rendszerekkel felszerelt vagy nagyobb mértékben automatizált gépjárművek szempontjából való láthatóságáról, illetve észlelhetőségéről. A jelentést a tagállamok által kijelölt szakértőkkel együttműködésben kell elkészíteni. A jelentésnek különösen a következők értékelésére kell kiterjednie:

- a különböző vezetőtámogató technológiák és az infrastruktúra közötti interakció;
- az időjárási és légköri jelenségek hatása az Unió területén lévő útburkolati jelekre és közúti jelzésekre;
- a különböző nemzetközi szervek szerepe a szabványok és más követelmények kidolgozásában; valamint
- a különböző technológiák esetében szükséges karbantartási erőfeszítések típusa és gyakorisága, a becsült költségeket is beleértve.

A tagállamok biztosítják, hogy a javítás alatt álló, és ezért az úthasználók biztonságát esetleg veszélyeztető közútiinfrastruktúra-szakaszokra megfelelő jelzéseket helyezzenek ki. E jelzéseknek a nappal és éjszaka egyaránt látható, biztonságos távolságra felállított jelzéseket is magukban kell foglalniuk, továbbá meg kell felelniük a közúti jelzésekről szóló 1968. évi bécsi egyezmény rendelkezéseinek.”

5a. A 7. cikk a következő (1a) bekezdéssel egészül ki:

„(1a) A Bizottság végrehajtási jogi aktusok útján iránymutatásokat határozhat meg a balesetek súlyosságáról – többek között a halálos áldozatok és a sérültek számáról – való jelentéstételre vonatkozóan. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”

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

„10. cikk

A legjobb gyakorlatok cseréje

Az uniós utak biztonságának javítása érdekében a Bizottság a legjobb gyakorlatok tagállamok közötti cseréjére szolgáló rendszert hoz létre, amely ki fog terjedni többek között a meglévő közúti infrastruktúrával kapcsolatos közlekedésbiztonsági projektekre, valamint a bevált közúti közlekedésbiztonsági technológiákra.”

7. A 11. cikkben a (2) bekezdést el kell hagyni;

„(2) [...]”

8. A szöveg a következő 11a. cikkel egészül ki:

„11a. cikk

Jelentéstétel

1. A tagállamok 2026. október 31-ig, majd azt követően ötévente jelentést nyújtanak be a Bizottságnak az értékelt útszakaszok 5. cikk szerinti közlekedésbiztonsági besorolásáról.”
9. A 12. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„12. cikk

A mellékletek módosítása

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

10. A szöveg a következő 12a. 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 [*OJ: add date entry into force*]-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. Az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. Az irányelv 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 megállapodásban¹ 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.”
11. A 13. cikkben a (3) bekezdést el kell hagyni:

„13. cikk

Bizottsági eljárás

(3) [...]

12. A mellékletek ezen irányelv mellékletének megfelelően módosulnak.

¹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

2. cikk

1. A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb *[OP: please insert the DATE calculated 24 months following the entry into force]*-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

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

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről *a Tanács részéről*

az elnök *az elnök*

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

1. az I. melléklet címe helyébe a következő szöveg lép:

**„I. MELLÉKLET
A KÖZÚTI BIZTONSÁGI HATÁSVIZSGÁLATOK INDIKATÍV ELEMEI”**

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. pont a következő n) alponttal egészül ki:

„n) a veszélyeztetett úthasználókra vonatkozó rendelkezések:

- i) a gyalogosokra vonatkozó rendelkezések,
- ii) a kerékpárosokra vonatkozó rendelkezések,
- iii) a motorkerékpárosokra vonatkozó rendelkezések.”

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

„h) a veszélyeztetett úthasználókra vonatkozó rendelkezések:

- i) a gyalogosokra vonatkozó rendelkezések,
- ii) a kerékpárosokra vonatkozó rendelkezések,
- iii) a motorkerékpárosokra vonatkozó rendelkezések;”

3. az irányelv a következő IIa. melléklettel egészül ki:

„IIa. MELLÉKLET
A CÉLZOTT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI ELLENŐRZÉSEK INDIKATÍV
ELEMEI

Általános elemek

- annak felmérése, hogy az úttípus a célnak megfelel-e
- a sebességhatár felmérése/értékelése, a sebességhatár és a szabályok betartásának felmérése/értékelése
- a közlekedésbiztonság felmérése minden úthasználóra vonatkozóan, különös tekintettel a veszélyeztetett úthasználókra
- a közlekedésszervezési és forgalomirányítási rendszerek működésének vagy szükségességének felmérése

A közutak kialakítása

- a közutak kialakításának felmérése – *annak felmérése, hogy a közutak kialakítása összhangban áll-e az út funkciójával (figyelembe véve például az út szélességét, a sávok számát, a sebességhatárokat és a gyalogosokkal és kerékpárosokkal való esetleges érintkezéseket)*
- az utak elrendezésének, valamint az elágazások és csomópontok, többek között a gyalogos-átkelőhelyek és a közúti-vasúti keresztezések kialakításának felmérése
- a középső fizikai elválasztás működésének vagy szükségességének vizsgálata
- a tömegközlekedési megállók helyének és kialakításának vizsgálata
- a parkolók és pihenőhelyek helyének és biztonságosságának vizsgálata

Az út melletti területek és külső veszélyforrások

- az út melletti területek vizsgálata – rögzített vagy éles útmenti akadályok, vízfolyások vagy meredek töltések vagy rézsűk keresése
- annak vizsgálata, hogy szükség van-e sziklaomlás, földcsuszamlás, lavina és az éghajlatváltozáshoz köthető jelenségek – például nagy mennyiségű folyó víz – elleni védelemre

Közúti berendezések

- a közúti berendezések vizsgálata – veszélyforrások keresése és a rendszerek hatékonyságának ellenőrzése
- az útburkolati jelek, valamint a közúti jelzőtáblák és jelzések láthatóságának, olvashatóságának, elhelyezésének és működésének felmérése

Az útfelület tulajdonságai

- az útburkolat minőségének vizsgálata
- a súrlódási problémák vizsgálata
- a vízelvezetés hatékonyságának vizsgálata az úton és az út mellett”

4. a III. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

**„III. MELLÉKLET
A HÁLÓZATI SZINTŰ KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI FELMÉRÉSEK
INDIKATÍV ELEMEI**

Alapadatok: a forgalom nagysága, ha lehet, az úthasználók különböző csoportjai szerinti bontásban

- a) „Proaktív felmérés” – A közutak kialakítása és biztonsági jellemzői az ismert kockázatelemek alapján:

- a frontális ütközések megelőzését célzó kialakítás

Rendelkeznek-e a gyorsforgalmi utak középső fizikai elválasztással? (igen/nem)

- a balesetek megelőzését célzó kialakítás

Az útmenti területek kialakítása a halálesetek és a súlyos sérülések számának csökkentését célozza-e (idetartozik, hogy nincsenek rögzített – nem energiaelnyelő – akadályok, meredek részsűk és mély víz), továbbá ahol szükséges, van-e biztonsági korlát az út mentén? (igen/nem)

- a veszélyeztetett úthasználók védelmét célzó kialakítás

*Vannak-e a közúttól elválasztott gyalogutak és kerékpárutak a közút mentén és azt keresztezően (HA ezek az úthasználók jogosultak az adott út használatára)?
Elkülönülnek-e a gyalogosok és a kerékpárosok a gépjárművektől ott, ahol e közlekedési csoportok jelenléte nem jelentéktelen? (igen/nem)*

Biztosított-e a sebességhatár kiigazítása ott, ahol a közúton az úthasználók különböző csoportjai (gépjárművek, valamint gyalogosok és kerékpárosok) közlekednek? (igen/nem)

- az oldalütközések megelőzését célzó kialakítás

Jól beláthatók-e a kereszteződések? (igen/nem)

A kereszteződések kialakítása segíti-e a (90°-os) oldalütközések elkerülését? (igen/nem)

b) „Reaktív felmérés” – A baleseti adatok/elemzések alapján:

- a halálesetek száma és helye úthasználó-csoportonként (a baleseti gócpontokon is)
- a súlyos sérülések száma és helye úthasználó-csoportonként
- az elhunyt és súlyosan megsérült személyek számának (számláló) millió jármű-kilométerenkénti (nevező) aránya

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”.
