



Vijeće
Europske unije

Bruxelles, 18. svibnja 2018.
(OR. en)

Međuinstitucijski predmet:
2018/0129 (COD)

9040/18
ADD 4

TRANS 208
IA 136

POP RATNA BILJEŠKA

Od: Glavni tajnik Europske komisije,
potpisao g. Jordi AYET PUIGARNAU, direktor

Datum primitka: 17. svibnja 2018.

Za: g. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije

Br. dok. Kom.: SWD(2018) 176 final

Predmet: RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE SAŽETAK PROCJENE UČINKA
priložen dokumentu Prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o
izmjeni Direktive 2008/96/EZ o upravljanju sigurnošću cestovne
infrastrukture

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument SWD(2018) 176 final.

Priloženo: SWD(2018) 176 final



Bruxelles, 17.5.2018.
SWD(2018) 176 final

RADNI DOKUMENT SLUŽBI KOMISIJE

SAŽETAK PROCJENE UČINKA

priložen dokumentu

**Prijedlog Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2008/96/EZ o
upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture**

{COM(2018) 274 final} - {SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final}

Sažetak
Procjena učinka revizije Direktive 2008/96/EZ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture i Direktive 2004/54/EZ o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži
A. Potreba za djelovanjem
U čemu je problem i zašto je to problem na razini EU-a?
Unatoč stalnom djelovanju na razini EU-a te na nacionalnoj i lokalnoj razini, smanjenje broja smrtnih slučajeva na cestama u EU-u posljednjih godina stagnira te se čini malo vjerojatnim da će se ostvariti strateški cilj EU-a da se do 2020. broj smrtnih slučajeva na cestama smanji za polovinu u odnosu na broj iz 2010. Pojačano djelovanje potrebno je u svim područjima, među ostalim i u pogledu cestovne infrastrukture, koja je i dalje važan uzrok sudara i čimbenik težine nesreća u približno 30 % nesreća. Procjenom učinka i savjetovanjima utvrđena su dva glavna problema: velik broj putovanja na mreži TEN-T na istoku Europe i manji broj na zapadu Europe odvija se na cestama koje imaju nisku uspješnost u području sigurnosti; ugrađena sigurnost cesta niska je izvan mreže TEN-T. Postoje velike razlike između ukupne uspješnosti u području sigurnosti na cestama u zapadnim i istočnim državama članicama EU-a.
Sto bi trebalo postići?
Kao opći cilj, inicijativom se nastoji smanjiti broj poginulih i teško ozlijeđenih osoba na cestovnim mrežama u EU-u poboljšanjem rezultata u području sigurnosti cestovne infrastrukture. Četiri su posebna cilja: 1. poticati usklađivanje i razmjenu znanja među državama članicama o postupcima i zahtjevima; 2. zaštititi nezaštićene sudionike u cestovnom prometu; 3. poboljšati uvođenje novih tehnologija; i 4. poboljšati daljnje postupanje na temelju nalaza iz postupaka upravljanja sigurnošću cestovne infrastrukture.
Koja je dodana vrijednost djelovanja na razini EU-a (supsidijarnost)?
Općenito, negativni vanjski učinci cestovnog prometa, uključujući smrtno slučajeve i ozljede na cestama te zagušenja i onečišćenje na cestama, prekogranični su problemi koji se ne mogu riješiti djelovanjem na isključivo nacionalnoj ili lokalnoj razini. Glavna korist od djelovanja na razini EU-a u kontekstu ove inicijative je konvergencija prema višim razinama sigurnosti infrastrukture u cijelom EU-u. Putovanje cestama u cijelom EU-u postat će sigurnije, pri čemu će zemlje s lošijim rezultatima moći ostvariti koristi od iskustava naprednijih zemalja. Utvrđivanjem općih zahtjeva za uspješnost na razini cijelog EU-a, npr. za cestovne oznake i prometne znakove, olakšat će se i ubrzati uvođenje novih sigurnosnih elemenata koji se oslanjaju na karakteristike cestovne infrastrukture, kao što je pomoć pri zadržavanju u prometnoj traci. Kad je riječ o nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu, djelovanjem na razini EU-a osigurat će se da se u okviru programa za procjenu cesta zasebno procjenjuje sigurnost nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu kako bi se poboljšala njihova sigurnost na cijeloj mreži glavnih cesta u EU-u.
B. Rješenja
Koje su opcije za ostvarivanje ciljeva? Postoji li najpoželjnija opcija? Ako ne, zašto?
Zasebno su procijenjene opcije koje su primjenjive na mrežu TEN-T (opcije politike 1 – 3) i opcije koje su primjenjive na dio mreže izvan mreže TEN-T (opcije politike A–C). Opcije politike na mreži TEN-T – Opcija politike 1 sastoji se od „mekih“ mjera za promicanje razmjene znanja u kombinaciji sa zakonodavnim mjerama za poboljšanje transparentnosti postupaka i uvođenje zahtjeva kojima se naglasak stavlja na procjenu sigurnosti nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu i olakšavanje uvođenja novih tehnologija. Uz to, uspostavlja se i bolja povezanost i Direktive o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture (RISM) i Direktive o sigurnosti u tunelima. – Opcija politike 2 temelji se na opciji 1 i njome se dodaje obvezno daljnje postupanje na temelju inspeksijskih pregleda primjenom planova s utvrđenim prioritetima koji se temelje na procjeni rizika, inspeksijskih pregleda sigurnosti na razini cijele mreže i općih zahtjeva u pogledu karakteristika cestovnih oznaka i prometnih znakova. – Opcija politike 3 temelji se na opciji 2 i njome se dodaje minimalna razina sigurnosti koju treba postići na cestama u mreži TEN-T, u kombinaciji s utvrđivanjem dodatnih minimalnih zahtjeva u pogledu karakteristika cestovne opreme (zaštitne ograde prilagođene motociklima). Opcije politike na mreži izvan mreže TEN-T – Prema opciji politike A svi cestovni projekti u nacionalnoj cestovnoj mreži koji se u potpunosti ili djelomično financiraju sredstvima EU-a podliježu postupcima propisanim u Direktivi RISM.

<p>– Prema opciji politike B postupci iz postojeće Direktive RISM postaju obvezni za sve nacionalne/glavne ceste izvan mreže TEN-T.</p> <p>– Opcija politike C temelji se na opciji politike B i njome se proširuju mjere iz opcije politike 2 na nacionalne/glavne ceste izvan mreže TEN-T.</p> <p>Najpoželjnije su opcije opcija politike 2 i opcija politike C. Te se dvije opcije mogu kombinirati.</p>
<p>Koja su stajališta različitih dionika? Tko podržava koju opciju?</p> <p>Mjere kojima se nastoji poboljšati transparentnost i daljnje postupanje te bolje odgovoriti na potrebe nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu uživaju široku potporu. Postoji i otvorenost prema ideji o inspekcijskim pregledima na razini cijele mreže, pri čemu su, međutim, neke države članice izrazile zabrinutost u pogledu uvođenja obvezne minimalne razine sigurnosti za mrežu TEN-T, osobito s obzirom na troškove i metodologiju koju treba primjenjivati. Proširenje područja primjene izvan mreže TEN-T pokazalo se kao najkontroverzniji prijedlog, pri čemu su nevladine organizacije i poduzeća smatrala to proširenje poželjnim dok su tijela država članica smatrala poželjnim da se primjena Direktive ograniči na mrežu TEN-T.</p>
<p>C. Učinci najpoželjnije opcije</p>
<p>Koje su prednosti najpoželjnije opcije (ako postoji, inače prednosti glavnih opcija)?</p> <p>Očekuje se da će kombinacija opcija politike 2 i C imati sljedeće učinke:</p> <p>– pozitivan učinak u smislu procijenjenog smanjenja broja smrtnih slučajeva na cestama za 3 200 i procijenjenog smanjenja broja teško ozlijeđenih za 20 700 u razdoblju od 2020. do 2030. u odnosu na polazni scenarij (spašenih 14 650 života i izbjegnuto 97 502 teške ozljede u razdoblju od 2020. do 2050.).</p> <p>– ispravno daljnje postupanje na temelju postupaka upravljanja sigurnošću cestovne infrastrukture općenito i posebno na temelju inspekcijskih pregleda na razini cijele mreže imat će za posljedicu niz intervencija malih razmjera na obuhvaćenoj cestovnoj mreži. Te aktivnosti obično provode MSP-ovi za koje je stoga vjerojatno da će imati koristi od inicijative,</p> <p>– mjere će možda imati i male pozitivne učinke na okoliš. Zbog manjeg broja prometnih nesreća mogao bi se neznatno poboljšati ukupni protok prometa. Time bi se moglo smanjiti zagušenje, a time i potrošnja energije i emisije u zrak. Međutim, očekuje se da će ti učinci biti vrlo ograničeni pa stoga nisu kvantificirani.</p>
<p>Koji su troškovi najpoželjnije opcije (ako postoji, inače troškovi glavnih opcija)?</p> <p>Troškovi su procijenjeni na 9 444 milijuna EUR kao posljedica provedbe relevantnih postupaka i uvođenja potrebnih unapređenja u cestovnoj mreži.</p>
<p>Koji su učinci na MSP-ove i konkurentnost?</p> <p>Vjerojatno je da će MSP-ovi ostvariti korist od ove inicijative (vidjeti prethodno navedeno). Zbog relativno lokalizirane prirode predmetnih aktivnosti, ne očekuju se nikakvi učinci na konkurentnost poduzeća u EU-u.</p>
<p>Hoće li to znatno utjecati na nacionalne proračune i uprave?</p> <p>Da, troškove inicijative snosit će nacionalni proračuni i uprave. Međutim, troškovi će se i više nego nadoknaditi zbog socijalnih koristi koje će proizaći iz inicijative.</p>
<p>Očekuju li se drugi bitni učinci?</p> <p>Ne.</p>
<p>Proporcionalnost?</p> <p>Najpoželjnijom opcijom ne prelazi se ono što je potrebno za rješavanje izvornog problema i ostvarenja ciljeva inicijative. Proširenje područja primjene izvan mreže TEN-T proporcionalno je jer je usmjereno na 15 % cestovne mreže po duljini, a na tom dijelu cestovne mreže događa se otprilike 39 % smrtnih slučajeva na cestama u EU-u. Kako bi se dodatno osigurala proporcionalnost, države članice bit će uključene u postupak točnog utvrđivanja predmetne cestovne mreže.</p>
<p>D. Daljnje mjere</p>
<p>Kada će se politika preispitati?</p> <p>Kad se novi zakonodavni okvir bude u potpunosti primjenjivao, službe Komisije provest će evaluaciju kako bi provjerile jesu li ciljevi ostvareni. Tom evaluacijom, koja se temelji na sigurnosnoj ocjeni cesta koje su obuhvaćene spomenutim postupcima, što je ključni pokazatelj napretka koji je utvrđen u procjeni učinka, utvrdit će se jesu li nove mjere dovele do poboljšanja stanja.</p>