



Az Európai Unió  
Tanácsa

Brüsszel, 2018. május 18.  
(OR. en)

---

---

**Intézményközi referenciaszám:  
2018/0129 (COD)**

---

---

**9040/18  
ADD 4**

**TRANS 208  
IA 136**

## **FEDŐLAP**

---

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Jordi AYET PUIGARNAU igazgató
Az átvétel dátuma:	2018. május 17.
Címzett:	Jeppé TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	SWD(2018) 176 final
Tárgy:	BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA amely a következő dokumentumot kíséri: Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv módosításáról

---

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak az SWD(2018) 176 final számú dokumentumot.

---

Melléklet: SWD(2018) 176 final



EURÓPAI  
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2018.5.17.  
SWD(2018) 176 final

**BIZOTTSÁGI SZOLGÁLATI MUNKADOKUMENTUM**

**A HATÁSVIZSGÁLAT VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓJA**

*amely a következő dokumentumot kíséri*

**Javaslat**

**Az Európai Parlament és a Tanács irányelve a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv módosításáról**

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

## Vezetői összefoglaló

Hatásvizsgálat a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv és a transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről szóló 2004/54/EK irányelv felülvizsgálatáról

### A. A fellépés szükségessége

#### Mi a probléma lényege és miért jelent problémát uniós szinten?

Az EU-ban a halálos kimenetelű közúti balesetek számának csökkenése – az uniós, nemzeti és helyi szinten történő folyamatos fellépés ellenére – az utóbbi években megtorpant, és nem valószínű, hogy 2020-ra sikerül elérni a halálos kimenetelű közúti balesetek számának 2010-hez képest történő megfelezésére vonatkozó uniós stratégiai célkitűzést. Ezen a területen fokozott fellépésre van szükség többek között a közúti infrastruktúrát illetően is, amely hozzávetőlegesen a balesetek 30%-ában továbbra is jelentős ütközési oknak és súlyossági tényezőnek minősül. A hatásvizsgálat és a konzultációk két fő problémára mutattak rá: Kelet-Európa nagy részén és Nyugat-Európa bizonyos részein a TEN-T hálózaton való utazás alacsony biztonsági szintű közutakon történik; továbbá a TEN-T hálózaton kívüli utak beépített biztonsága is csekély mértékű. A közutak közlekedésbiztonságát illetően jelentős eltérések vannak a nyugati és keleti uniós tagállamok között.

#### Mit kellene elérni?

A kezdeményezés általános célkitűzése, hogy a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági szempontból történő javítása révén csökkenjen az EU úthálózatában bekövetkező halálos kimenetelű közúti balesetek száma. A négy konkrét célkitűzés a következő: 1. az eljárásokra és követelményekre vonatkozó ismeretek tagállamok közötti megosztásának és összehangolásának előmozdítása; 2. a veszélyeztetett úthasználók védelme; 3. új technológiák szélesebb körű bevezetése; valamint 4. a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárásokban tett megállapítások nyomán követésének javítása.

#### Milyen hozzáadott értéket képvisel az uniós szintű fellépés (szubszidiaritás)?

Általánosságban véve a közúti közlekedés negatív externáliái – köztük a halálos kimenetelű közúti balesetek és sérülések, a forgalmi torlódások és a szennyezés – olyan határokon átnyúló problémák, amelyek kizárólag nemzeti vagy helyi fellépéssel nem oldhatók meg. E kezdeményezés kontextusában az uniós fellépés fő haszna az EU területén az infrastruktúra tekintetében a magasabb szintű közlekedésbiztonság irányába történő elmozdulás. Az EU területén való utazás biztonságosabbá fog válni, így a kevésbé jól teljesítő országok is profitálhatnak a fejlettebb országok tapasztalataiból. A többek között az útburkolati jelekre és közúti jelzésekre vonatkozó általános teljesítménykövetelmények uniós szinten történő meghatározása elősegíti és felgyorsítja majd az olyan új biztonsági elemek alkalmazását, amelyek a közúti infrastruktúra jellemzőit veszik alapul, mint például a sávtartást segítő rendszer. A veszélyeztetett úthasználókat illetően az uniós szintű fellépés biztosítani fogja, hogy az útfelmérési programok keretében a veszélyeztetett úthasználók biztonságát külön értékeljék abból a célból, hogy az uniós főútvonal-hálózat egészében javuljon e csoport biztonsága.

### B. Megoldások

#### Milyen lehetőségek kínálóznak a célok elérésére? Van-e előnyben részesített lehetőség? Amennyiben nincs, miért nincs?

A TEN-T hálózatra (1–3. szakpolitikai alternatíva) és a TEN-T hálózaton kívüli hálózatrészre (A–C. szakpolitikai alternatíva) vonatkozó lehetőségek értékelésére külön került sor.

A TEN-T hálózatra vonatkozó szakpolitikai alternatívák

– **Az 1. szakpolitikai alternatíva** az ismeretek megosztását célzó „puha” intézkedésekből, valamint az eljárások átláthatóságának fokozását és a veszélyeztetett útfelhasználók biztonságának értékelésére irányuló követelmények bevezetését, továbbá új technológiák alkalmazásának elősegítését célzó jogalkotási intézkedésekből áll. Emellett szorosabbra fűzi a kapcsolatot a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelv és az alagutak biztonságáról szóló irányelv között.

– **A 2. szakpolitikai alternatíva** az 1. alternatívára épít, és azt kockázatalapú prioritásmegállapítási tervek révén az ellenőrzések kötelező nyomon követésével, a hálózati szintű közlekedésbiztonsági ellenőrzésekkel és az útburkolati jelekre, valamint a közúti jelzésekre vonatkozó általános teljesítménykövetelményekkel egészíti ki.

– **A 3. szakpolitikai alternatíva** a 2. alternatívára épít, és azt a TEN-T utakon elérendő minimális

közlekedésbiztonsági szinttel, valamint a közúti szerelvényekre vonatkozó, a teljesítménnyel kapcsolatos további minimumkövetelmények (motorkerékpár-barát védőkoriátok) hozzáadásával egészíti ki.

A TEN-T hálózaton kívüli hálózatra vonatkozó szakpolitikai alternatívák

- **Az A. szakpolitikai alternatíva** lényege, hogy a nemzeti közúthálózat részben vagy egészben uniós forrásokból finanszírozott közútprojektjei esetében a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelvben meghatározott eljárásokat kellene alkalmazni.
- **A B. szakpolitikai alternatíva** a TEN-T hálózaton kívüli országutak/főútvonalak vonatkozásában kötelezővé teszi a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló jelenlegi irányelvben meghatározott eljárásokat.
- **A C. szakpolitikai alternatíva** a B. szakpolitikai alternatíván alapul, és a 2. szakpolitikai alternatíva intézkedéseit kiterjeszti a TEN-T hálózaton kívüli országutakra/főútvonalakra.

Az előnyben részesített lehetőséget a **2.**, illetve a **C. szakpolitikai alternatívák** jelentik. Ez a két alternatíva egymással kombinálható.

#### **Mi az egyes érdekelt felek álláspontja? Ki melyik alternatívát támogatja?**

Az átláthatóság és a nyomon követés javítását, valamint a veszélyeztetett úthasználók igényeinek hatékonyabb kezelését célzó intézkedések széles körben támogatást élveznek. A hálózati szintű ellenőrzések felé is nyitottság tapasztalható, noha egyes tagállamok aggályukat fejezték ki a TEN-T minimális közlekedésbiztonsági szintjének – különösen a költségek és az alkalmazandó módszer szempontjából történő – előírása miatt. A hatály TEN-T hálózaton kívüli kiterjesztése bizonyult a legvitatottabb javaslatnak; a nem kormányzati szervezetek és a vállalkozások a kiterjesztést, míg a tagállami hatóságok az alkalmazás TEN-T hálózatra történő korlátozásának fenntartását támogatták.

#### **C. Az előnyben részesített alternatíva hatásai**

##### **Melyek az előnyben részesített lehetőség (ha nincs ilyen, akkor a főbb lehetőségek) előnyei?**

A 2. és a C. szakpolitikai alternatívák kombinálása várhatóan az alábbi hatásokkal jár majd:

- Pozitív hatás abban az értelemben, hogy a 2020–2030 közötti időszakban az alapforgatókönyvhöz képest a becslések szerint 3 200-nel kevesebb halálos kimenetelű közúti baleset és 20 700-nal kevesebb súlyos sérülés fog bekövetkezni (a 2020–2050 közötti időszakban 14 650-nel lesz kevesebb a halálos kimenetelű közúti balesetek száma és 97 502-vel a súlyos sérüléseké).

- Általánosságban a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások megfelelő nyomon követése, különösen pedig a hálózati szintű ellenőrzések nyomán az érintett úthálózaton számos kisléptékű beavatkozásra kerül majd sor. Ezeket a tevékenységeket jellemzően kkv-k végzik, amelyek számára ezért a kezdeményezés valószínűleg előnyös.

- Előfordulhat, hogy az intézkedések csekély mértékben pozitív környezeti hatásokkal fognak járni. Ha kevesebb lesz a közúti baleset, az általános forgalomáramlás kismértékben javulhat. Ezzel csökkenhet a forgalmi torlódás, ennek következtében pedig a fogyasztás és a kibocsátás is. Ezek a hatások azonban várhatóan igen csekély mértékűek lesznek, ezért nincsenek számszerűsítve.

##### **Milyen költségekkel jár az előnyben részesített lehetőség (ha nincs ilyen, akkor milyen költségekkel járnak a főbb lehetőségek)?**

Becslések szerint 9444 millió euróval, ami a releváns eljárások lefolytatásából és a közúthálózat szükséges fejlesztéseinek elvégzéséből ered.

##### **Milyen hatást gyakorol az intézkedés a kkv-kra és a versenyképességre?**

Valószínű, hogy a kkv-k számára ez a kezdeményezés előnyös (lásd fenn). A tevékenységek viszonylag helyhez kötött jellege miatt ez várhatóan nem érinti az uniós társaságok versenyképességét.

##### **Jelentős lesz-e a tagállamok költségvetésére és közigazgatására gyakorolt hatás?**

Igen, a kezdeményezés költségei a tagállamok költségvetését és közigazgatását fogják terhelni. A költségeket azonban bőven ellentételezi majd a kezdeményezés társadalmi haszna.

##### **Lesznek-e egyéb jelentős hatások?**

Nem.

##### **Arányosság?**

Az előnyben részesített lehetőség nem megy túl azon, amire mindenképpen szükség van a kiindulási probléma megoldásához és a kezdeményezés célkitűzéseinek eléréséhez. A hatály TEN-T hálózaton kívülre történő kiterjesztése arányos intézkedés, mivel az hossz szempontjából a közúthálózatnak az EU-ban a

halálos kimenetelű közúti balesetek körülbelül 39%-áért felelős 15%-át érinti. Az arányosság biztosítása érdekében a tagállamok részt fognak venni az érintett úthálózat pontos meghatározásában.

#### **D. További lépések**

##### **Mikor kerül sor a szakpolitikai fellépés felülvizsgálatára?**

Az új jogszabályi keret teljes körű hatálybalépését követően a Bizottság szolgálatai értékelést folytatnak le annak ellenőrzése érdekében, hogy a célkitűzések teljesültek-e. Ez az értékelés az eljárások hatálya alá tartozó utak biztonságossági besorolásán és a hatásvizsgálatban meghatározott fő előrehaladási mutatókon alapul, és célja annak meghatározása, hogy az új intézkedések a helyzet javulását eredményezték-e.