



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 18 maja 2018 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0129 (COD)

9040/18
ADD 4

TRANS 208
IA 136

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz Generalny Komisji Europejskiej,
podpisał dyrektor Jordi AYET PUIGARNAU

Data otrzymania: 17 maja 2018 r.

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Sekretarz Generalny Rady Unii
Europejskiej

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

Dotyczy: DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI STRESZCZENIE OCENY
SKUTKÓW towarzyszący dokumentowi: WNIOSEK DOTYCZĄCY
DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającej
dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem
infrastruktury drogowej

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument SWD(2018) 176 final.

Zał.: SWD(2018) 176 final

Bruksela, dnia 17.5.2018r.
SWD(2018) 176 final

DOKUMENT ROBOCZY SŁUŻB KOMISJI

STRESZCZENIE OCENY SKUTKÓW

Towarzyszący dokumentowi:

**WNIOSEK DOTYCZĄCY DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I
RADY**

**zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem
infrastruktury drogowej**

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

Streszczenie oceny skutków
Ocena skutków przeglądu dyrektywy 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej oraz dyrektywy 2004/54/WE w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej
A. Zasadność działań
Na czym polega problem i dlaczego jest to problem na szczeblu UE?
Pomimo ciągłych działań na szczeblu UE, krajowym i lokalnym proces zmniejszania liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE uległ w ostatnich latach spowolnieniu i wydaje się mało prawdopodobne, by osiągnięty został strategiczny cel UE, jakim jest zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 2020 r. w porównaniu z rokiem 2010 r. Konieczne jest podjęcie intensywniejszych działań we wszystkich aspektach, w tym w odniesieniu do infrastruktury drogowej, która pozostaje istotną przyczyną kolizji oraz czynnikiem przesądającym o dotkliwości wypadków w odniesieniu do około 30 % wypadków. Ocena skutków i konsultacje wykazały dwa główne problemy: Duża część podróży w ramach sieci TEN-T na wschodzie i pewna ich część na zachodzie Europy odbywa się na drogach o niskim poziomie bezpieczeństwa, a wewnętrzne bezpieczeństwo dróg znajdujących się poza siecią TEN-T jest niskie. Istnieją duże rozbieżności między ogólnym poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego w zachodnich i wschodnich państwach członkowskich UE.
Jaki jest cel inicjatywy?
Ogólnym celem inicjatywy jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w sieciach drogowych w UE poprzez poprawę poziomu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej. Cztery cele szczegółowe to: 1) wspieranie harmonizacji i wymiany wiedzy między państwami członkowskimi na temat odpowiednich procedur i wymogów; 2) ochrona niechronionych uczestników ruchu drogowego; 3) zwiększenie upowszechnienia nowych technologii; oraz 4) poprawa działań następczych w związku z ustaleniami wynikającymi z procedur zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.
Na czym polega wartość dodana podjęcia działań na poziomie UE (zasada pomocniczości)?
Zasadniczo negatywne efekty zewnętrzne transportu drogowego, w tym wypadki śmiertelne i zatory komunikacyjne, są problemem transgranicznym, którego nie można rozwiązać wyłącznie w drodze działań krajowych lub lokalnych. Główne korzyści płynące z działań UE w kontekście tej inicjatywy polegają na podniesieniu poziomu bezpieczeństwa infrastruktury w całej UE. Podróżowanie po drogach w całej UE stanie się bezpieczniejsze, dzięki czemu kraje osiągające gorsze wyniki będą mogły korzystać z doświadczeń bardziej zaawansowanych krajów. Wprowadzenie w całej UE ogólnych wymogów eksploatacyjnych w zakresie skuteczności, np. dotyczących oznakowania poziomego i pionowego dróg, ułatwi i przyspieszy wdrożenie nowych elementów bezpieczeństwa opartych na właściwościach infrastruktury drogowej, takich jak system utrzymywania na pasie ruchu. Jeżeli chodzi o niechronionych uczestników ruchu drogowego, działania na poziomie UE zagwarantują, że programy oceny dróg będą oddzielnie oceniać bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego w celu poprawy ich bezpieczeństwa w obrębie sieci dróg głównych w UE.
B. Rozwiązania
Jakie są różne warianty działań służących osiągnięciu celów? Czy istnieje wariant preferowany? Jeżeli nie, to dlaczego?
Warianty mające zastosowanie do sieci TEN-T (warianty strategiczne 1–3) oraz warianty mające zastosowanie do części sieci poza TEN-T (warianty strategiczne A-C) zostały ocenione oddzielnie. Warianty strategiczne dotyczące sieci TEN-T - WS 1 składa się z „miękkich” środków promujących dzielenie się wiedzą, w połączeniu z działaniami ustawodawczymi mającymi na celu poprawę przejrzystości procedur oraz wprowadzenie wymogów, które mają na celu skupienie się na ocenie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego i ułatwienie upowszechniania nowych technologii. Tworzy on również ulepszony interfejs między dyrektywą w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej a dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa tuneli. - WS 2 opiera się na wariantcie 1 i dodaje obowiązkowe działania następcze w odniesieniu do kontroli w drodze planów ustalania priorytetów opartych na analizie ryzyka, kontrole bezpieczeństwa obejmujące całą sieć oraz ogólne wymogi eksploatacyjne w zakresie skuteczności oznakowania pionowego i poziomego

dróg.

- **WS 3** opiera się na wariantcie 2 i dodaje minimalny poziom bezpieczeństwa, jaki należy osiągnąć na drogach TEN-T, w połączeniu z określeniem dodatkowych minimalnych wymogów eksploatacyjnych dla wyposażenia dróg (barier ochronnych przyjaznych dla motocyklistów).

Warianty strategiczne dotyczące sieci poza TEN-T

- **WS A** podporządkowuje każdy projekt dotyczący dróg w ramach krajowej sieci drogowej, który jest finansowany w całości lub w części ze środków UE, procedurą określonym w dyrektywie w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

- **WS B** wprowadza obowiązek stosowania procedur przewidzianych w obecnie obowiązującej dyrektywie w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej w odniesieniu do dróg krajowych/głównych poza siecią TEN-T.

- **WS C** opiera się na wariantcie strategicznym B i rozszerza środki wariantu strategicznego 2 na drogi krajowe/główne poza siecią TEN-T.

Preferowanymi wariantami są odpowiednio **WS 2i WS C**. Te 2 warianty można połączyć.

Jakie są opinie poszczególnych zainteresowanych stron? Jak kształtuje się poparcie dla poszczególnych wariantów?

Środki mające na celu poprawę przejrzystości i działań następczych oraz lepsze uwzględnienie potrzeb niechronionych uczestników ruchu drogowego cieszą się szerokim poparciem. Respondenci są również otwarci na koncepcję kontroli obejmujących całą sieć, jednak niektóre państwa członkowskie wyrażają obawy co do obowiązku wprowadzenia minimalnego poziomu bezpieczeństwa w sieci TEN-T, zwłaszcza w kontekście kosztów i stosowanej metodyki. Rozszerzenie zakresu poza sieć TEN-T okazało się najbardziej kontrowersyjną propozycją, przy czym organizacje pozarządowe i przedsiębiorstwa preferują rozszerzenie, a władze państw członkowskich ograniczenie zakresu stosowania do sieci TEN-T.

C. Skutki wdrożenia preferowanego wariantu

Jakie korzyści przyniesie wdrożenie preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?

Oczekuje się, że połączenie wariantów strategicznych 2 i C przyniesie następujące skutki:

- Pozytywne skutki w postaci zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o około 3 200 oraz szacunkowego zmniejszenia poważnych urazów o 20 700 w latach 2020–2030 w porównaniu z poziomem bazowym (uniknięcie 14 650 ofiar śmiertelnych i 97 502 poważnych urazów w latach 2020–2050).

- Właściwe działania następcze podejmowane w związku z procedurami ogólnego zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej oraz kontrole obejmujące całą sieć będą w szczególności skutkować wieloma działaniami na małą skalę w ramach sieci drogowej. Takie działania są zazwyczaj realizowane przez MŚP, które w związku z tym mogą odnieść korzyści z tej inicjatywy.

- Środki mogą mieć również niewielki pozytywny wpływ na środowisko. Mniejsza liczba kolizji na drogach może nieznacznie poprawić ogólny przepływ ruchu. Może to prowadzić do zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, a tym samym do zmniejszenia zużycia energii i emisji do powietrza. Oczekuje się jednak, że wpływ ten będzie bardzo ograniczony i w związku z tym nie zostanie określony ilościowo.

Jakie są koszty wdrożenia preferowanego wariantu lub – jeśli go nie wskazano – głównych wariantów?

Szacuje się, że w wyniku wdrożenia odpowiednich procedur i dokonania niezbędnych modernizacji sieci drogowej koszty wyniosą około 9 444 mln EUR.

Jakie są skutki dla MŚP i konkurencyjności?

MŚP odniosą prawdopodobnie korzyści z realizacji tej inicjatywy (zob. powyżej). Ze względu na stosunkowo lokalny charakter działań nie oczekuje się żadnego wpływu na konkurencyjność przedsiębiorstw UE.

Czy przewiduje się znaczące skutki dla budżetów i administracji krajowych?

Tak, koszty inicjatywy będą pokrywane z budżetów krajowych i środków administracji krajowych. Jednak koszty te zostaną zawiązką zrekompensowane przez korzyści społeczne wynikające z inicjatywy.

Czy wystąpią inne znaczące skutki?

Nie.

Proporcjonalność?

Preferowany wariant nie wykracza poza elementy konieczne do rozwiązania pierwotnego problemu oraz osiągnięcia celów tej inicjatywy. Rozszerzenie zakresu poza sieć TEN-T jest proporcjonalne, ponieważ obejmuje 15 % długości sieci drogowej, gdzie ma miejsce około 39 % wypadków śmiertelnych w UE. Aby dodatkowo zapewnić proporcjonalność, państwa członkowskie będą zaangażowane w dokładne wytyczenie danej sieci drogowej.

D. Działania następcze

Kiedy nastąpi przegląd przyjętej polityki?

Po rozpoczęciu obowiązywania w całości nowych ram prawnych służby Komisji przeprowadzą ocenę w celu sprawdzenia, czy cele zostały osiągnięte. Ocena ta, oparta na ratingu bezpieczeństwa dróg objętych procedurami, kluczowym wskaźniku postępu określonym w ocenie skutków, ma na celu ustalenie, czy nowe środki doprowadziły do poprawy sytuacji.