



Consiliul
Uniunii Europene

Bruxelles, 18 mai 2018
(OR. en)

**Dosar interinstituțional:
2018/0129 (COD)**

**9040/18
ADD 4**

**TRANS 208
IA 136**

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretar general al Comisiei Europene, sub semnătura dlui Jordi AYET PUIGARNAU, director
Data primirii:	17 mai 2018
Destinatar:	DI Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	SWD(2018) 176 final
Subiect:	DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI care însoțește documentul Propunere de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul SWD(2018) 176 final.

Anexă: SWD(2018) 176 final



Bruxelles, 17.5.2018
SWD(2018) 176 final

DOCUMENT DE LUCRU AL SERVICIILOR COMISIEI

REZUMATUL EVALUĂRII IMPACTULUI

care însoțește documentul

Propunere de Directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

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

Fișă rezumat

Evaluarea impactului cu privire la revizuirea Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere și a Directivei 2004/54/CE privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană

A. Nevoia de măsuri

Care este problema și de ce există o problemă la nivelul UE?

În ciuda acțiunii continue la nivelul UE, la nivel național și la nivel local, reducerea accidentelor rutiere mortale în UE a stagnat în ultimii ani și pare puțin probabil că obiectivul strategic al UE de înjumătățire a numărului accidentelor rutiere mortale până în 2020 comparativ cu 2010 va fi atins. În acest domeniu, se impune o intensificare a măsurilor privind infrastructura rutieră, care rămâne o cauză importantă a accidentelor și un factor agravant în aproximativ 30 % din cazurile de accidente. Evaluarea impactului și consultările au identificat două probleme principale: o mare parte din deplasările realizate pe rețeaua TEN-T în estul Europei și o parte din deplasările efectuate în vestul Europei au loc pe drumuri cu performanțe scăzute în materie de siguranță rutieră și siguranța încorporată a drumurilor din afara rețelei TEN-T este scăzută. Există diferențe mari între performanțele globale în materie de siguranță ale drumurilor din statele membre din vestul și din estul UE.

Ce rezultate ar trebui obținute?

Obiectivul general al inițiativei vizează reducerea numărului de accidente rutiere mortale și de vătămări grave în rețelele rutiere ale UE prin îmbunătățirea performanței în materie de siguranță a infrastructurii rutiere. Cele patru obiective specifice sunt: 1) Stimularea armonizării și a partajării cunoștințelor între statele membre privind procedurile și cerințele; 2) Protejarea utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor; 3) Îmbunătățirea implementării de noi tehnologii și 4) Ameliorarea acțiunilor de urmărire a constatărilor procedurilor de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere.

Care este valoarea adăugată a măsurilor adoptate la nivelul UE (subsidiaritate)?

În general, efectele externe negative ale transporturilor rutiere, inclusiv decesele și vătămrile cauzate de accidentele rutiere, congestiunea traficului și poluarea, reprezintă probleme transfrontaliere care nu pot fi soluționate doar prin măsuri la nivel național sau local. Principalele beneficii ale acțiunii UE în contextul acestei inițiative constau în convergența către niveluri mai ridicate ale siguranței infrastructurii pe teritoriul UE. Deplasările rutiere pe întreg teritoriul UE vor deveni mai sigure, țările cu performanțe mai slabe putând să beneficieze de experiența țărilor mai avansate. Stabilirea unor cerințe generale de performanță pentru întreaga UE, de exemplu pentru marcaje rutiere și panouri de semnalizare rutieră, va facilita și accelera implementarea unor noi elemente de siguranță care se bazează pe caracteristicile infrastructurii rutiere, cum este asistența pentru menținerea benzii de circulație. Deoarece pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor, acțiunea la nivelul UE va asigura faptul că programele de evaluare rutieră vor analiza separat siguranța utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor în vederea ameliorării siguranței acestora în întreaga rețea de drumuri principale din UE.

B. Soluții

Care sunt diversele opțiuni disponibile pentru îndeplinirea obiectivelor? Există o opțiune preferată? Dacă nu, de ce?

Opțiunile aplicabile pentru rețeaua TEN-T (opțiunile de politică 1-3) și cele aplicabile părții de rețea de dincolo de TEN-T (opțiunile de politică A-C) au fost evaluate separat.

Opțiuni de politică privind rețeaua TEN-T

- **OP 1** constă în măsuri fără caracter obligatoriu pentru a promova schimbul de cunoștințe, combinate cu măsuri legislative pentru îmbunătățirea transparenței procedurilor și pentru a introduce cerințe de a se concentra pe evaluarea siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor și de a facilita implementarea de noi tehnologii. De asemenea, opțiunea creează o interfață ameliorată între Directiva privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (RISM) și Directiva privind siguranța tunelurilor.

- **OP 2** se bazează pe opțiunea 1 și adaugă acțiuni obligatorii de urmărire a inspecțiilor prin intermediul planurilor de stabilire a priorităților bazate pe riscuri, inspecții în materie de siguranță la nivelul întregii rețele și cerințe generale de performanță pentru marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră.

- **OP 3** se bazează pe opțiunea 2 și adaugă un nivel minim de siguranță care trebuie atins pe drumurile care fac parte din TEN-T, în coroborare cu definirea unor cerințe de performanță minime suplimentare pentru

<p>instalațiile rutiere (parapete de siguranță adaptate pentru motocicliști).</p> <p>Opțiuni de politică pentru drumuri din afara rețelei TEN-T</p> <ul style="list-style-type: none"> - OP A impune ca orice proiect din rețeaua națională de drumuri care este finanțate integral sau parțial din fonduri UE să fie supus procedurilor prevăzute în directiva RISM. - OP B impune ca procedurile prevăzute în actuala directivă RISM să fie obligatorii pentru drumurile naționale/principale din afara TEN-T. - OP C se bazează pe opțiunea de politică B și extinde măsurile vizate în opțiunea de politică 2 la drumurile naționale/principale din afara TEN-T. <p>Opțiunile preferate sunt OP 2 și, respectiv, OP C. Aceste două opțiuni pot fi combinate.</p>
<p>Care sunt punctele de vedere ale diferitelor părți interesate? Care sunt susținătorii diverselor opțiuni?</p> <p>Măsurile destinate ameliorării transparenței și acțiunilor de urmărire, precum și unei mai bune abordări a necesităților utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor se bucură de un sprijin larg. Există, de asemenea, receptivitate față de ideea inspecțiilor la nivelul întregii rețele, existând totuși state membre care își exprimă îngrijorarea în ceea ce privește obligativitatea unui nivel minim de siguranță pentru TEN-T, în special în ceea ce privește costurile și metodologia care urmează a fi utilizată. Extinderea domeniului de aplicare dincolo de TEN-T s-a dovedit a fi propunerea cea mai controversată, ONG-urile și întreprinderile preferând o extindere, în timp ce autoritățile statelor membre preferă să mențină aplicarea limitată la TEN-T.</p>
<p>C. Impacturile opțiunii preferate</p>
<p>Care sunt avantajele opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?</p> <p>Combinarea opțiunilor de politică 2 și C ar putea avea următoarele impacturi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impact pozitiv în termeni de reducere a accidentelor rutiere mortale cu aproximativ 3 200 de vieți și o reducere estimată cu 20 700 a vătămarilor grave în 2020-2030 în comparație cu scenariul de referință (14 650 vieți salvate și 97 502 vătămări grave evitate în 2020-2050). - Acțiunile adecvate de urmărire a procedurilor RISM în general și a inspecțiilor la nivelul întregii rețele, în special, vor conduce la numeroase intervenții la scară mică în cadrul rețelei rutiere acoperite. Astfel de activități sunt efectuate de regulă de IMM-uri, care, din acest motiv, sunt susceptibile să beneficieze în urma inițiativei. - De asemenea, măsurile ar putea avea ușoare impacturi pozitive asupra mediului. Diminuarea accidentelor rutiere ar putea conduce la o ușoară îmbunătățire a fluxului global al traficului. Acest fapt ar reduce congestiunile în trafic și, ca urmare, consumul de energie și emisiile atmosferice. Cu toate acestea, se preconizează că aceste impacturi sunt foarte limitate și, prin urmare, nu sunt cuantificate.
<p>Care sunt costurile opțiunii preferate (dacă există; în caz contrar, ale opțiunilor principale)?</p> <p>Conform estimărilor, vor fi necesare 9 444 de milioane EUR pentru punerea în aplicare a procedurilor relevante și pentru realizarea actualizărilor necesare ale rețelei rutiere.</p>
<p>Care sunt impacturile asupra IMM-urilor și asupra competitivității?</p> <p>IMM-urile sunt susceptibile să beneficieze în urma acestei inițiative (a se vedea mai sus). Datorită naturii relativ localizate ale acestor activități, nu se preconizează niciun impact asupra competitivității întreprinderilor din UE.</p>
<p>Vor exista impacturi semnificative asupra bugetelor și administrațiilor naționale?</p> <p>Da, costurile inițiativei vor fi suportate de bugetele și administrațiile naționale. Cu toate acestea, costurile vor fi mai mult decât compensate de beneficiile sociale ale inițiativei.</p>
<p>Vor exista alte impacturi semnificative?</p> <p>Nu.</p>
<p>Proportionalitate?</p> <p>Opțiunea preferată nu depășește ceea ce este necesar pentru a rezolva problema inițială și îndeplinește obiectivele inițiativei. Extinderea domeniului de aplicare dincolo de TEN-T este proporțională, deoarece vizează un tronson de 15 % din lungimea rețelei rutiere, pe care s-au produs aproximativ 39 % din accidentele rutiere mortale din UE. Pentru a asigura și mai mult proportionalitatea, statele membre vor fi implicate în definirea exactă a rețelei rutiere în cauză.</p>
<p>D. Acțiuni de urmărire</p>
<p>Când va fi revizuită politica?</p>

Îndată ce noul cadru legislativ va fi integral aplicabil, serviciile Comisiei vor efectua o evaluare pentru a verifica dacă obiectivele au fost atinse. Această evaluare, bazată pe ratingul de siguranță al drumurilor care fac obiectul procedurilor, principalul indicator de progres definit în evaluarea impactului, urmărește să determine dacă noile măsuri au condus la o ameliorare a situației.