

V Bruseli 18. mája 2018
(OR. en)

**Medziinštitucionálny spis:
2018/0129 (COD)**

9040/18
ADD 4

TRANS 208
IA 136

NÁVRH

Od:	Jordi AYET PUIGARNAU, riaditeľ, v zastúpení generálneho tajomníka Európskej komisie
Dátum doručenia:	17. mája 2018
Komu:	Jepppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	SWD(2018) 176 final
Predmet:	PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU Sprievodný dokument Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry

Delegáciám v prílohe zasielame dokument SWD(2018) 176 final.

Príloha: SWD(2018) 176 final



V Bruseli 17. 5. 2018
SWD(2018) 176 final

PRACOVNÝ DOKUMENT ÚTVAROV KOMISIE

ZHRNUTIE POSÚDENIA VPLYVU

Spríevodný dokument

**Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES
o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry**

[...]

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

Súhrnný prehľad

Posúdenie vplyvu revízie smernice 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry a smernice 2004/54/ES o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na cestné tunely v transeurópskej cestnej sieti

A. Potreba konať

V čom spočíva problém a prečo ide o problém na úrovni EÚ?

Napriek pokračujúcim opatreniam na úrovni EÚ, na vnútroštátnej a miestnej úrovni, zníženie počtu smrteľných nehôd na cestách v EÚ v posledných rokoch stagnovalo a zdá sa nepravdepodobné, že sa dosiahne strategický cieľ EÚ, ktorým je zníženie počtu smrteľných nehôd do roku 2020 na polovicu v porovnaní s rokom 2010. V celej oblasti je potrebné posilniť opatrenia, a to aj pokiaľ ide o cestnú infraštruktúru, ktorá aj naďalej predstavuje výraznú príčinu nehôd a faktor závažnosti v približne 30 % nehôd. V posúdení vplyvu a konzultáciách sa identifikovali dva hlavné problémy: Veľký podiel cestovania v sieti TEN-T na východe a určitý podiel na západe Európy sa uskutočňuje na cestách s nízkou bezpečnosťou a vstavaná bezpečnosť ciest mimo siete TEN-T je nízka. Medzi celkovou bezpečnosťou ciest v západných a vo východných členských štátoch EÚ sú veľké rozdiely.

Čo by sa malo dosiahnuť?

Všeobecným cieľom tejto iniciatívy je zníženie počtu smrteľných nehôd a ťažkých zranení na cestných sieťach EÚ prostredníctvom zlepšenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Medzi štyri konkrétne ciele patrí: 1. podporovať harmonizáciu a výmenu poznatkov v oblasti postupov a požiadaviek medzi členskými štátmi, 2. chrániť zraniteľných účastníkov cestnej premávky, 3. zlepšiť zavádzanie nových technológií a 4. zlepšiť následné opatrenia týkajúce sa zistení súvisiacich s postupmi riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry.

Aká je pridaná hodnota opatrení na úrovni EÚ (subsidiarita)?

Negatívne externalities cestnej dopravy vrátane úmrtí a zranení na cestách, preťaženia dopravy a znečistenia, sú vo všeobecnosti cezhraničnými problémami, ktoré nemožno vyriešiť opatreniami len na vnútroštátnej alebo miestnej úrovni. Hlavné výhody opatrení na úrovni EÚ v kontexte tejto iniciatívy spočívajú v konvergencii smerom k vyšším úrovňam bezpečnosti infraštruktúry v celej EÚ. Cestovanie na cestách v EÚ bude bezpečnejšie, pričom krajiny s horšími výsledkami budú môcť využívať skúsenosti rozvinutejších krajín. Stanovenie všeobecných výkonnostných požiadaviek v celej EÚ, napr. na cestné značenia a dopravné značky, uľahčí a urýchli zavedenie nových bezpečnostných prvkov vychádzajúcich z prvkov cestnej infraštruktúry, ako je asistenčný systém pre udržiavanie vozidla v jazdnom pruhu. Pokiaľ ide o zraniteľných účastníkov cestnej premávky, opatreniami na úrovni EÚ sa zabezpečí, že v programoch posudzovania ciest sa samostatne posúdi bezpečnosť zraniteľných účastníkov cestnej premávky s cieľom zlepšiť ich bezpečnosť v rámci hlavnej cestnej siete v EÚ.

B. Riešenia

Aké sú rôzne možnosti na dosiahnutie týchto cieľov? Je niektorá z možností uprednostňovaná? Ak nie, prečo?

Možnosti vzťahujúce sa na sieť TEN-T (možnosti politiky 1 – 3) a tie, ktoré sa vzťahujú na časť siete mimo siete TEN-T (možnosti politiky A – C), sa posudzovali samostatne.

Možnosti politiky v rámci siete TEN-T:

– **možnosť politiky 1** spočíva v miernych opatreniach na podporu výmeny poznatkov v kombinácii s legislatívnymi opatreniami na zlepšenie transparentnosti postupov a na zavedenie požiadaviek na zameranie sa na posúdenie bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky a na uľahčenie zavedenia nových technológií. Okrem toho vytvára zlepšené prepojenie medzi smernicou o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry a smernicou o bezpečnosti tunelov;

– **možnosť politiky 2** vychádza z možnosti 1 a je doplnená o povinné následné opatrenia ku kontrolám prostredníctvom plánov stanovenia priorít na základe rizika, bezpečnostné kontroly v rámci celej siete a všeobecné výkonnostné požiadavky na cestné značenia a dopravné značky;

– **možnosť politiky 3** vychádza z možnosti 2 a je doplnená o minimálnu úroveň bezpečnosti, ktorá sa má dosiahnuť na cestách siete TEN-T, v kombinácii s vymedzením ďalších minimálnych výkonnostných požiadaviek na vybavenie ciest (zvodidlá vhodné pre motocykle).

Možnosti politiky mimo siete TEN-T:

– **možnosť politiky A**, podľa ktorej každý cestný projekt v rámci siete vnútroštátnych ciest, ktorý je úplne

<p>alebo čiastočne financovaný z fondov EÚ, podlieha postupom stanoveným v smernici o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry;</p> <ul style="list-style-type: none"> – možnosť politiky B, podľa ktorej sú postupy podľa súčasnej smernice o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry povinné pre vnútroštátne/hlavné cesty mimo siete TEN-T; – možnosť politiky C vychádza z možnosti politiky B a rozširuje opatrenia možnosti politiky 2 na vnútroštátne/hlavné cesty mimo siete TEN-T. <p>Uprednostňovanými možnosťami sú možnosť politiky 2 a možnosť politiky C. Tieto 2 možnosti možno kombinovať.</p>
<p>Aké sú názory jednotlivých zainteresovaných strán? Kto podporuje ktorú možnosť?</p> <p>Opatrenia zamerané na zlepšenie transparentnosti a následných opatrení, ako aj na lepšie riešenie potrieb zraniteľných účastníkov cestnej premávky, mali veľkú podporu. Existuje aj otvorenosť voči myšlienke kontrol v rámci celej siete, pričom však niektoré členské štáty vyjadrujú obavy týkajúce sa stanovenia minimálnej úrovne bezpečnosti pre sieť TEN-T, najmä z hľadiska nákladov a metodiky, ktorá sa má použiť. Rozšírenie rozsahu pôsobnosti mimo siete TEN-T sa ukázalo ako najkontroverznejší návrh, pričom mimovládne organizácie a podniky uprednostňujú rozšírenie a orgány členských štátov uprednostňujú, aby sa uplatňovanie obmedzilo na sieť TEN-T.</p>
<p>C. Vplyvy uprednostňovanej možnosti</p>
<p>Aké sú prínosy uprednostňovanej možnosti (ak existuje, inak hlavných možností)?</p> <p>Očakáva sa, že kombinácia politických možností 2 a C bude mať tieto vplyvy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – pozitívny vplyv z hľadiska zníženia počtu smrteľných nehôd o odhadovaných 3 200 životov a odhadovaného zníženia počtu ťažkých zranení o 20 700 osôb v období rokov 2020 – 2030 v porovnaní so základným scenárom (14 650 zachránených životov a 97 502 ťažkých zranení, ktorým sa podarí vyhnúť, v období rokov 2020 – 2050; – náležité následné opatrenia k postupom smernice o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry vo všeobecnosti a najmä kontroly v rámci celej siete povedú k mnohým zásahom malého rozsahu na príslušnej cestnej sieti. Takéto činnosti spravidla vykonávajú malé a stredné podniky, ktoré preto pravdepodobne budú mať prospech z iniciatívy; – opatrenia môžu mať aj malý pozitívny vplyv na životné prostredie. Menej nehôd na cestách by mohlo mierne zlepšiť celkový tok dopravy. To by mohlo znížiť preťaženie dopravy, a teda aj spotrebu energie a emisie v ovzduší. Očakáva sa však, že tieto dopady budú veľmi obmedzené, a preto nie sú kvantifikované.
<p>Aké sú náklady na uprednostňovanú možnosť (ak existuje, inak na hlavné možnosti)?</p> <p>Odhadujú sa na 9 444 miliónov EUR v dôsledku vykonávania príslušných postupov a uskutočnenia potrebných modernizácií cestnej siete.</p>
<p>Aký je vplyv na MSP a konkurencieschopnosť?</p> <p>Prospech z tejto iniciatívy budú mať pravdepodobne malé a stredné podniky (pozri vyššie). Vzhľadom na pomerne lokalizovaný charakter činností sa neočakávajú žiadne vplyvy na konkurencieschopnosť spoločností EÚ.</p>
<p>Očakáva sa významný vplyv na štátne rozpočty a verejnú správu?</p> <p>Áno, náklady na iniciatívu budú znášať štátne rozpočty a verejná správa. Náklady však budú viac než vyvážené sociálnymi výhodami iniciatívy.</p>
<p>Očakávajú sa iné významné vplyvy?</p> <p>Nie.</p>
<p>Proporcionalita?</p> <p>Uprednostňovaná možnosť neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na vyriešenie pôvodného problému a splnenie cieľov iniciatívy. Rozšírenie rozsahu pôsobnosti mimo siete TEN-T je primerané, pretože sa zameriava na 15 % dĺžky cestnej siete, čo zodpovedá približne 39 % smrteľných nehôd na cestách v EÚ. S cieľom ďalej zabezpečiť proporционаlitu budú členské štáty zapojené do presného vymedzenia príslušnej cestnej siete.</p>
<p>D. Následné opatrenia</p>
<p>Kedy sa táto politika preskúma?</p> <p>Útvary Komisie po tom, čo nový legislatívny rámec vstúpi v plnej miere do platnosti, uskutočnia hodnotenie s cieľom overiť, či sa dosiahli ciele. Toto hodnotenie, založené na bezpečnostnom ratingu ciest, na ktoré sa</p>

vzťahujú postupy, kľúčových ukazovateľoch pokroku definovaných v posúdení vplyvu, má určit, či nové opatrenia viedli k zlepšeniu situácie.