

Bruselj, 18. maj 2018
(OR. en)

**Medinstitucionalna zadeva:
2018/0129 (COD)**

9040/18
ADD 4

TRANS 208
IA 136

SPREMNI DOPIS

Pošiljatelj:	za generalnega sekretarja Evropske komisije: direktor Jordi AYET PUIGARNAU
Datum prejema:	17. maj 2018
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	SWD(2018) 176 final
Zadeva:	DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE POVZETEK OCENE UČINKA Spremni dokument k predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture

V prilogi vam pošiljamo dokument SWD(2018) 176 final.

Priloga: SWD(2018) 176 final



Bruselj, 17.5.2018
SWD(2018) 176 final

DELOVNI DOKUMENT SLUŽB KOMISIJE

POVZETEK OCENE UČINKA

Spremni dokument

**k predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive
2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture**

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

Povzetek
Ocena učinka revizije Direktive 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture in Direktive 2004/54/ES o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju
A. Nujnost ukrepanja
V čem je težava in zakaj je to težava na ravni EU?
Kljub stalnim ukrepom na ravni EU ter na nacionalni in lokalni ravni je zmanjševanje števila smrtnih žrtev v cestnem prometu v zadnjih letih stagniralo in ne zdi se verjetno, da bo dosežen strateški cilj EU, da bi se do leta 2020 razpolovilo število smrtnih žrtev glede na ravni iz 2010. Na tem področju je potrebno okrepljeno ukrepanje, ki vključuje tudi cestno infrastrukturo, ki je še vedno ključen vzrok nesreč in dejavnik resnosti pri približno 30 odstotkih nesreč. Pri oceni učinka in posvetovanjih sta bili prepoznani dve poglavitni težavi: večji delež potovanj po omrežju TEN-T na vzhodu in delno tudi zahodu Evrope poteka po cestah z nizko stopnjo varnosti; in tudi vgrajena varnost cest zunaj omrežja TEN-T je nizka. Prisotne so velike razlike med splošno stopnjo varnosti na cestah v zahodnih in v vzhodnih državah članicah EU.
Kaj bi bilo treba doseči?
Splošen cilj pobude je zmanjšati število smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb v cestnih omrežjih EU z izboljšanjem stopnje varnosti cestne infrastrukture. Štirje posebni cilji so: 1) spodbuditi usklajevanje in izmenjavo znanja med državami članicami o postopkih in zahtevah; 2) zaščititi ranljive udeležence v cestnem prometu; 3) pospešiti uvajanje novih tehnologij in 4) izboljšati spremljanje ugotovitev na podlagi postopkov upravljanja varnosti cestne infrastrukture.
Kakšna je dodana vrednost ukrepanja na ravni EU (subsidiarnost)?
V splošnem so negativni zunanji učinki cestnega prometa, vključno s smrtnimi žrtvami in poškodbami v cestnem prometu, zastoji in onesnaženostjo, čezmejne težave, ki jih ni mogoče rešiti zgolj z nacionalnimi ali lokalnimi ukrepi. Glavna prednost ukrepanja na ravni EU v okviru te pobude je približevanje višji stopnji varnosti infrastrukture po celotni Uniji. Potovanje po cestah v EU bo postalo varnejše, poleg tega pa bodo lahko države z nižjo stopnjo varnosti na cestah uporabile izkušnje naprednejših držav. Vseevropska vzpostavitev splošnih zahtev glede varnosti, npr. za cestne označbe in prometne znake, bo olajšala in pospešila uvedbo novih varnostnih elementov, ki temeljijo na značilnostih cestne infrastrukture, kot je sistem za ohranjanje voznega pasu. Za ranljive udeležence v cestnem prometu se bo z ukrepanjem na ravni EU zagotovilo, da bodo programi za ocenjevanje cest posebej ocenjevali varnost ranljivih udeležencev v cestnem prometu, s čimer se bo izboljšala njihova varnost v celotnem glavnem cestnem omrežju EU.
B. Rešitve
Katere so različne možnosti za doseg ciljev? Ali ima katera od njih prednost? Če ne, zakaj?
Možnosti, ki se uporabljajo za omrežje TEN-T (možnosti politike 1–3), in tiste, ki se uporabljajo za del omrežja zunaj TEN-T (možnosti politike A–C), so bile ocenjene ločeno. Možnosti politike za omrežje TEN-T – MP 1: vključuje „mehke“ ukrepe, ki spodbujajo izmenjavo znanj, v kombinaciji z zakonodajnimi ukrepi za boljšo transparentnost postopkov in uvedbo zahtev, usmerjenih v ocenjevanje varnosti ranljivih udeležencev v cestnem prometu in pospešitev uvajanja novih tehnologij. Poleg tega vzpostavlja boljšo povezavo med direktivo o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (RISM) in direktivo o varnostnih zahtevah za predore. – MP 2: opira se na možnost 1 in dodaja obvezno nadaljnje spremljanje inšpekcijskih pregledov prek načrtovanja prednostnih nalog na osnovi tveganj, varnostnih inšpekcijskih pregledov v celotnem omrežju in splošnih zahtev o učinkovitosti cestnih označb in prometnih znakov. – MP 3: opira se na možnost 2 in dodaja minimalno stopnjo varnosti, ki mora biti dosežena na cestah v omrežju TEN-T, v kombinaciji z uvedbo dodatnih minimalnih zahtev glede učinkovitosti cestne opreme (motoristom prijazne varnostne ograje). Možnosti politike v omrežju zunaj TEN-T – MP A: za vsak cestni projekt v nacionalnem cestnem omrežju, ki se v celoti ali delno financira iz sredstev EU, velja obveznost postopkov, predpisanih v direktivi o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture. – MP B: postopki trenutne direktive o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture so obvezni za državne/glavne ceste zunaj omrežja TEN-T. – MP C: opira se na možnost politike B in ukrepe iz možnosti politike 2 razširja na državne/glavne ceste zunaj omrežja TEN-T.

Prednostni možnosti sta MP 2 in MP C . Ti dve možnosti je mogoče združiti.
Kakšna so stališča različnih zainteresiranih strani? Kdo podpira katero možnost?
Široko podporo imajo ukrepi, usmerjeni v izboljšanje transparentnosti in nadaljnega spremljanja ter ustrežnejšo obravnavo potreb ranljivih udeležencev v cestnem prometu. Ugotovljena je tudi odprtost za predlog inšpekcijskih pregledov v celotnem omrežju, pri čemer nekatere države članice izražajo zaskrbljenost v zvezi z določanjem minimalne stopnje varnosti za omrežje TEN-T, zlasti z vidika stroškov in predpisane metodologije. Razširitev področja uporabe zunaj omrežja TEN-T se je izkazala za najspornejši predlog. Nevladne organizacije in podjetja sicer podpirajo razširitev, organi držav članic pa želijo področje uporabe ohraniti znotraj omrežja TEN-T.
C. Učinki prednostne možnosti
Kakšne so koristi prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
Kombinacija možnosti politike 2 in C bi predvidoma imela naslednje učinke: <ul style="list-style-type: none"> – pozitiven učinek v smislu zmanjšanja primerov smrtnih žrtev v cestnem prometu za predvidoma 3 200 in zmanjšanja primerov hudih telesnih poškodb za predvidoma 20 700 v obdobju 2020–2030 v primerjavi z izhodiščnim scenarijem (14 650 rešenih življenj in 97 502 preprečenih hudih telesnih poškodb v obdobju 2020–2050); – z ustreznim spremljanjem postopkov RISM na splošno in inšpekcijskimi pregledi v celotnem omrežju se bodo zagotovili številni manjši posegi v zajetem cestnem omrežju. Takšne dejavnosti običajno izvajajo MSP, ki jim bo zato pobuda verjetno koristila; – ukrepi bodo morda imeli tudi manjše pozitivne okoljske učinke. Manjše število prometnih nesreč bi lahko nekoliko izboljšalo splošen pretok prometa. To lahko zmanjša zastoje ter s tem porabo energije in emisije v zrak. Vendar bodo ti učinki predvidoma zelo omejeni in zato niso količinsko opredeljeni.
Kakšni so stroški prednostne možnosti (če obstaja, sicer glavnih možnosti)?
Stroški za izvedbo ustreznih postopkov in potrebnih nadgradenj cestnega omrežja so ocenjeni na 9,444 milijona evrov.
Kakšni so učinki na MSP in konkurenčnost?
MSP bo ta pobuda verjetno koristila (glej zgoraj). Zaradi sorazmerno lokaliziranih dejavnosti niso pričakovani učinki na konkurenčnost podjetij EU.
Ali bo prišlo do znatnih učinkov na nacionalne proračune in uprave?
Da, stroške pobude bodo nosili državni proračuni in uprave. Vendar bodo stroški prek družbenih učinkov pobude več kot povrnjeni.
Bo imela pobuda druge pomembnejše učinke?
Ne.
Sorazmernost?
Prednostna možnost ne presega tistega, kar je potrebno za rešitev prvotne težave in izpolnitev ciljev pobude. Razširitev področja uporabe zunaj omrežja TEN-T je sorazmerna, saj se nanaša na 15 % dolžine cestnega omrežja, ki predstavlja približno 39 % smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU. Države članice bodo zaradi nadaljnega zagotavljanja sorazmernosti vključene v natančno opredelitev zadevnega cestnega omrežja.
D. Spremljanje
Kdaj se bo politika pregledala?
Ko se bo nov zakonodajni okvir začel uporabljati v celoti, bodo službe Komisije z vrednotenjem preverile, ali so bili cilji doseženi. To vrednotenje na podlagi ocene varnosti cest, zajetih s postopki, in ključnih kazalnikov napredka, opredeljenih v oceni učinka, je namenjeno ugotavljanju, ali so novi ukrepi privedli do izboljšanja okoliščin.