



Brüsszel, 2019. április 11.  
(OR. en)

8059/19

---

---

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

---

---

**CODEC 835  
TRANS 241  
PE 149**

## TÁJÉKOZTATÓ

---

Küldi: a Tanács Főtitkársága  
Címzett: az Állandó Képviselők Bizottsága/a Tanács

---

Tárgy: Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv módosításáról  
– Az Európai Parlament első olvasatának eredménye (Brüsszel, 2019. április 3–4.)

---

### I. BEVEZETÉS

Daniela AIUTO (EFDD, IT) előadó a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság nevében egy hatvanöt módosítást (1-65. módosítás) tartalmazó jelentést nyújtott be az irányelvjavaslatra vonatkozóan.

Az EUMSZ 294. cikkének rendelkezéseivel, valamint az együttdöntési eljárás gyakorlati vonatkozásairól szóló közös nyilatkozattal<sup>1</sup> összhangban a Tanács, az Európai Parlament és a Bizottság több alkalommal is nem hivatalosan egyeztetett annak érdekében, hogy ebben a tárgyban az első olvasat során megállapodás szülessen, és ezáltal a második olvasat és az egyeztetési eljárás elkerülhető legyen.

---

<sup>1</sup> HL C 145., 2007.6.30., 5. o.

Ezzel összefüggésben egy kompromisszumos módosítás (66. módosítás) benyújtására került sor. Erről a módosításról a fent említett nem hivatalos egyeztetések során megállapodás született. Egyéb módosítás előterjesztésére nem került sor.

## II. SZAVAZÁS

A plenáris ülés a 2019. április 4-i szavazás során elfogadta az irányelvjavaslat kompromisszumos módosítását (66. módosítás).

A így módosított bizottsági javaslat és a jogalkotási állásfoglalás képezi az Európai Parlament első olvasatban kialakított álláspontját<sup>2</sup>, amely tükrözi az intézmények között korábban létrejött megállapodást. Ennek megfelelően a szöveg jogász-nyelvész szakértők általi részletes vizsgálatát követően a Tanácsnak készen kell állnia az Európai Parlament álláspontjának jóváhagyására.

A jogalkotási aktus ezt követően a parlamenti álláspontnak megfelelő szövegezéssel kerülne elfogadásra.

---

---

<sup>2</sup> Az elfogadott módosítások szövege és az Európai Parlament jogalkotási állásfoglalása a mellékletben található. A módosítások egységes szerkezetbe foglalt szöveg formájában szerepelnek, amelyben a Bizottság javaslatában végrehajtott változtatások félkövér, dőlt betűvel szedve jelennek meg. A törölt szövegrészeket „■” szimbólum jelöli.

## **A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelése \*\*\*I**

**Az Európai Parlament 2019. április 4-i jogalkotási állásfoglalása a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatról (COM(2018)0274 – C8-0196/2018 – 2018/0129(COD))**

**(Rendes jogalkotási eljárás: első olvasat)**

*Az Európai Parlament,*

- tekintettel a Bizottság Parlamenthez és Tanácshoz intézett javaslatára (COM(2018)0274),
  - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (2) bekezdésére és 91. cikke (1) bekezdésének c) pontjára, amelyek alapján a Bizottság javaslatát benyújtotta a Parlamenthez (C8-0196/2018),
  - tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (3) bekezdésére,
  - tekintettel a svéd Parlament által a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazásáról szóló 2. jegyzőkönyv alapján benyújtott, indokolt véleményre, amely szerint a jogalkotási aktus tervezete nem egyeztethető össze a szubszidiaritás elvével,
  - tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2018. október 17-i véleményére<sup>3</sup>,
  - tekintettel a Régiók Bizottságának 2019. február 6-i véleményére<sup>4</sup>,
  - tekintettel az illetékes bizottság által az eljárási szabályzat 69f. cikkének (4) bekezdése alapján jóváhagyott ideiglenes megállapodásra és a Tanács képviselőjének 2019. február 27-i írásbeli kötelezettségvállalására, amely szerint egyetért a Parlament álláspontjával, az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (4) bekezdésével összhangban
  - tekintettel eljárási szabályzata 59. cikkére,
  - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A8-0008/2019),
1. elfogadja első olvasatban az alábbi álláspontot;
  2. felkéri a Bizottságot, hogy utalja az ügyet újból a Parlamenthez, ha javaslata helyébe másik szöveget szándékozik léptetni, azt lényegesen módosítja vagy lényegesen módosítani kívánja;
  3. utasítja elnökét, hogy továbbítsa a Parlament álláspontját a Tanácsnak és a Bizottságnak, valamint a nemzeti parlamenteknek.

---

<sup>3</sup> HL C 62., 2019.2.15., 261. o.

<sup>4</sup> A Hivatalos Lapban még nem tették közzé.

**Az Európai Parlament álláspontja, amely első olvasatban 2019. április 4-én került elfogadásra a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv módosításáról szóló (EU) 2019/... európai parlamenti és tanácsi irányelv elfogadására tekintettel\***

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen 91. cikkének (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>5</sup>,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>6</sup>,

rendes jogalkotási eljárás keretében<sup>7</sup>,

---

\* EZ A SZÖVEG MÉG NEM ESETT ÁT JOGI-NYELVI VÉGLEGESÍTÉSEN.

<sup>5</sup> HL C 62., 2019.2.15., 261. o.

<sup>6</sup> HL C ...

<sup>7</sup> Az Európai Parlament 2019. április 4-i álláspontja.

mivel:

- (1) „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra” című, az Európai Parlamenthez, a Tanácshoz, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsághoz és a Régiók Bizottságához intézett bizottsági közlemény az Unió stratégiai célkitűzéseiként határozta meg, hogy a halálos kimenetelű közúti balesetek számát 2020-ig a 2010-es érték felére, 2050-re pedig közel nullára kell csökkenteni. Az elmúlt években azonban az e célkitűzések megvalósításának irányába tett előrehaladás megtorpant. ***A Tanács a közúti közlekedésbiztonságról szóló, 2017. június 8-i következtetéseiben a 2017. márciusi vallettai nyilatkozat nyomán egy új, köztes célkitűzést hagyott jóvá, amelynek értelmében a közúti balesetek súlyos sérültjeinek számát 2030-ig a 2020-as érték felére történő kell csökkenteni. Ezért nagyobb erőfeszítésekre van szükség e két cél elérése érdekében.***
- (2) A „Safe System” (biztonságos rendszer) megközelítés értelmében a halálos kimenetelű közúti balesetek és súlyos sérülések nagyrészt megelőzhetők. Minden szinten közös felelősségként kell kezelni annak biztosítását, hogy a közúti balesetek ne eredményezzenek súlyos vagy halálos sérüléseket. Különösen a jól kialakított, megfelelően karbantartott, ***egyértelműen kijelölt és kitáblázott*** utak csökkentik a közúti balesetek valószínűségét, míg az „előrelátó” utak (az olyan utak, amelyeket intelligens módon terveztek meg annak érdekében, hogy a hibáknak ne legyen azonnal súlyos ***vagy halálos*** következményük), csökkentik a ***közúti*** balesetek súlyosságát. ***A Bizottságnak az összes tagállam tapasztalataira építve iránymutatásokat kell kidolgoznia az „előrelátó út menti környezet” rendelkezésre bocsátására és karbantartására vonatkozóan.***

- (3) Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben<sup>8</sup> meghatározott transzeurópai hálózat újtjai az európai integráció támogatása szempontjából kulcsfontosságúak. Ezeken az utakon ezért garantálni kell a magas közlekedésbiztonsági szintet.
- (4) A TEN-T hálózatban megvalósított, a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások segítettek az Unióban bekövetkező halálos kimenetelű közúti balesetek és súlyos sérülések számának visszaszorításában. A 2008/96/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>9</sup> hatásainak értékeléséből egyértelműen kiderül, hogy azok a tagállamok, amelyek a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésének elveit önkéntes alapon a TEN-T hálózaton kívüli belföldi útjaikra is alkalmazták, a többi tagállamhoz képest a közlekedésbiztonság sokkal magasabb szintjét valósították meg. ***Ezért kívánatos, hogy ezeket az elveket az európai úthálózat más részeire is alkalmazzák.***

---

<sup>8</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.).

<sup>9</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2008/96/EK irányelve (2008. november 19.) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről (HL L 319., 2008.11.29., 59. o.).

- (5) *Fontos, hogy ezen irányelv hatálya a közúti közlekedés biztonsága tekintetében kiterjedjen a hidakon és az ezen irányelv hatálya alá tartozó hálózat részét képező alagutakon kiépített útszakaszokra is, a 2004/54/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>10</sup> hatálya alá tartozó alagutak kivételével.*
- (6) *A közúti közlekedésbiztonság szempontjából fontos, hogy az ezen irányelv hatálya alá tartozó úthálózat, különösen az autópályák és főútvonalak mentén található parkolók bejáratai és kijáratai szintén ezen irányelv hatálya alá tartozzanak.*
- (7) *A szezonális feltételek tagállamonként és régióként jelentősen eltérnek egymástól. Ezért fontos, hogy az ezen irányelvet átültető nemzeti rendelkezésekben megfelelően figyelembe vegyék e feltételeket.*

---

<sup>10</sup> *Az Európai Parlament és a Tanács 2004/54/EK irányelve (2004. április 29.) a transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről (HL L 167., 2004.4.30., 39. o.).*

- (8) A közúti balesetek jelentős része nagy forgalmú és sebességű, az utak kis hányadát képező utakon következik be, amelyeken sokan és eltérő sebességgel közlekednek. A 2008/96/EK irányelv hatályának az autópályákra és a TEN-T hálózaton kívüli **egyéb főútvonalakra** történő, korlátozott kiterjesztése ezért valószínűleg jelentős mértékben hozzájárulna az Unió egész területén a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonságának javításához.
- (9) ***Annak biztosítása érdekében, hogy a hatály ilyen jellegű kiterjesztése elérje a kívánt hatást, logikus, hogy az autópályáktól eltérő egyéb főútvonalak magukban foglalják valamennyi olyan utat, amelyek a közutak nemzeti osztályozásában az „autópálya” kategóriát követő legmagasabb útkategóriába tartoznak. Ugyanezen okból a tagállamokat ösztönözni kell annak biztosítására, hogy ezen irányelv hatálya legalább az ezen irányelv hatálybalépése előtt, akár önkéntes jelleggel a 2008/96/EK irányelv hatálya alá tartozó valamennyi útra kiterjedjen.***



- (10) A 2008/96/EK irányelvben meghatározott eljárásoknak a városi területeken kívül, uniós források felhasználásával megvalósított közúti infrastrukturális projektekre való alkalmazása révén várhatóan biztosítható, hogy nem biztonságos utak létesítéséhez uniós források ne kerüljenek felhasználásra.
- (11) *A 2008/96/EK irányelv kizárólag a közúti infrastruktúrára vonatkozik. Ez az irányelv ennél fogva nem érinti a közúti közlekedésről szóló jogszabályokat, így a tagállamok azon hatáskörét sem, hogy saját hatáskörükben határozzanak a közúti közlekedési jogszabályokról. Tiszteletben kell tartani az ENSZ közúti közlekedésről szóló, 1949. szeptember 19-i genfi egyezményét, a közúti közlekedésről szóló, 1968. november 8-i bécsi egyezményt, valamint a közúti jelzésekről szóló, 1968. november 8-i bécsi egyezményt is.*
- (12) A kockázatalapú hálózati szintű **közúti közlekedésbiztonsági felmérések** hatékony és eredményes eszköznek bizonyultak a hálózat azon szakaszainak meghatározása szempontjából, amelyeken alaposabb közúti biztonsági ellenőrzést kell végezni, valamint a beruházások fontossági sorrendjének az alapján való meghatározásához, hogy potenciálisan milyen mértékben járulnak hozzá a közlekedésbiztonság hálózati szintű fejlesztéséhez. Az Unió területén a közlekedésbiztonság fokozása érdekében ezért az ezen irányelv hatálya alá tartozó teljes közúthálózatot szisztematikusan értékelni kell, **többek között elektronikus és digitális eszközökkel gyűjtött adatok alapján.**

- (13) „Az üzemelő úthálózat közlekedésbiztonsági besorolására és kezelésére” irányuló korábbi eljárás legjobban teljesítő elemeinek az új, hálózati szintű **közúti közlekedésbiztonsági felmérési** eljárásba történő beillesztése lehetővé teszi azon útszakaszok eredményesebb azonosítását, amelyek a közlekedésbiztonság fokozására a legjobb lehetőséget kínálják, és amelyeken a célzott beavatkozások minden bizonnyal a legnagyobb mértékű fejlődést váltják ki.
- (14) *A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások minőségének, objektivitásának és hatékonyságának javítása érdekében hasznos, ha a tagállamok adott esetben kiaknázzhatják az útszakaszok ellenőrzésére, a közúti közlekedésbiztonsági körülmények dokumentálására, valamint az úthálózat biztonságosságához kapcsolódó egyéb adatok gyűjtésére szolgáló, folyamatosan fejlődő technológiákat.*

- (15) A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárásokban tett megállapítások nyomon követése alapvető fontosságú ahhoz, hogy az uniós közlekedésbiztonsági célok eléréséhez szükséges közúti közlekedésbiztonsági fejlesztéseket meg lehessen valósítani. Ennek érdekében prioritást élvező cselekvési terveknek kell biztosítaniuk, hogy a szükséges intézkedések végrehajtása a lehető leghamarabb megtörténjen. ***A hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérés nyomán tett megállapításokat a közúti közlekedésbiztonsági kockázatokat enyhítő vagy megszüntető, célzott közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzéseknek vagy – ha lehetséges és költséghatékonyak bizonyul – közvetlen javító intézkedéseknek kell követniük anélkül, hogy ez indokolatlan adminisztratív terhet jelentene.***
- (16) A meglévő utak közlekedésbiztonságát a legnagyobb baleseti koncentrációval és a legnagyobb balesetcsökkentési potenciállal rendelkező útszakaszokon megvalósított célzott befektetésekkel kell fokozni.
- (17) ***Az ilyen beruházások támogatása céljából uniós szintű finanszírozás és pénzügyi ösztönzők használhatók – az alkalmazandó feltételekkel összhangban – a megfelelő nemzeti beruházások és ösztönzők kiegészítéseként.***

- (18) A transzeurópai közúthálózatnak a 2004/54/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv hatálya alá tartozó közúti alagútjaiba becsatlakozó úthálózati szakaszokon a balesetveszély különösen nagy. Az **ezen irányelv hatálya alá tartozó** úthálózat közlekedésbiztonságának javítása érdekében ezért az említett útszakaszok közúti biztonsági ellenőrzését a közutakért, illetve az alagutakért felelős illetékes hatóságok képviselőinek közösen kell lefolytatniuk.
- (19) A 2017-ben az Unió területén bekövetkezett halálos kimenetelű közúti balesetek 47%-ában veszélyeztetett úthasználók voltak érintettek. Ezért ha sikerül e veszélyeztetett úthasználók érdekeit a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló valamennyi eljárásban figyelembe venni, **valamint sikerül fejleszteni az ilyen úthasználóknak szánt infrastruktúra minőségi előírásait**, azzal javul a közúti közlekedés során általuk élvezett biztonsági szint.
- (20) **Annak lehetővé tétele érdekében, hogy a tagállamok javítsák útburkolati jeleik és közúti jelzéseik operatív felhasználásának biztosítását célzó eljárásaikat, közös előírásokat kell megállapítani az útburkolati jelek és közúti jelzések járművezetők és automatizált vezetéstámogató rendszerek általi tényleges olvashatóságának és észlelhetőségének elősegítése céljából.**

- (21) *A biztonság javítása a vasúti átjárók tekintetében is kiemelten fontos (pl. jelzések, az infrastruktúra javítása). Az Európai Unió Vasúti Ügynökségének az Európai Unión belüli vasút biztonságáról és interoperabilitásáról szóló, 2018. évi jelentése szerint 2016-ban az Unióban lévő 108 000 szintbeli kereszteződésben 433 súlyos baleset történt, amelyek következtében 255-en veszítették életüket, és 217-en súlyosan megsérültek. Következésképpen a komoly biztonsági kockázatot jelentő szintbeli kereszteződéseket jobbra tételük céljából azonosítani kell.*
- (22) *A magas minőségű útburkolati jelek és közúti jelzések kulcsfontosságúak a gépjárművezetők és az összekapcsolt és automatizált gépjárművek támogatása szempontjából. Az útburkolati jelek és közúti jelzések tekintetében közös előírások alapján kell elősegíteni az összekapcsolt és automatizált mobilitási rendszerek elterjedését. Kívánatos lenne a közúti jelzésekről szóló 1968. évi bécsi egyezménynek megfelelő, közös európai megközelítés kialakítása.*

- (23) *Az ezen irányelv alkalmazásától várt eredmények megerősítése és vészhelyzetekben a megfelelő biztonsági szint biztosítása érdekében a tagállamok adott esetben és különösen a határokon átnyúló útszakaszokon elősegíthetik a polgári védelmi, vészhelyzet-elhárító és közlekedésrendészeti szolgálataik közötti együttműködést. Amennyiben e tevékenységekhez a tagállamok közötti együttműködésre van szükség, ahhoz az 1313/2013/EU európai parlamenti és tanácsi határozat<sup>11</sup> szerinti uniós polgári védelmi mechanizmus megfelelő keretet biztosít.*
- (24) *A közbeszerzésre vonatkozó jogszabályok, különösen a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>12</sup> sérelme nélkül a biztonságra vonatkozó műszaki előírásokat nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni, amennyiben a közúti infrastruktúra ágazatában közbeszerzések végrehajtására kerül sor.*
- (25) *Az átláthatóság megvalósítása és az elszámoltathatóság fokozása érdekében a közlekedésbiztonsági minősítéseket úgy kell jelenteni, hogy tájékoztassák az úthasználókat az infrastruktúra állapotáról, valamint elősegítsék tudatosabb magatartásuk kialakulását.*
- (26) *Ösztönözni kell a „Safe System” (biztonságos rendszer) elnevezésű módszertannal kapcsolatos tapasztalatcserét a gyakorló szakemberek között, valamint az információcserét az útbiztonsági ellenőrök között.*

---

<sup>11</sup> *Az Európai Parlament és a Tanács 1313/2013/EU határozata (2013. december 17.) az uniós polgári védelmi mechanizmusról (HL L 347., 2013.12.20., 924. o.).*

<sup>12</sup> *Az Európai Parlament és a Tanács 2014/25/EU irányelve (2014. február 26.) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 243. o.).*

- (27) A hálózati szintű **közúti közlekedésbiztonsági** felmérések eredményeinek közzététele lehetővé kell, hogy tegye az Unión belül az infrastruktúra biztonságossága szintjének összehasonlítását.
- (28) Mivel az irányelv célját – nevezetesen olyan eljárások kidolgozását, amelyek a transzeurópai hálózat, valamint az Unió egész területén az autópályák és országos főútvonalak hálózatának egységesen magas közlekedésbiztonsági szintjét biztosítják – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és mivel a közúti közlekedésbiztonság szintjének emeléséhez az Unió egész területén fejlődésre van szükség, ez a cél – uniós szinten jobban megvalósítható, az Unió az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően intézkedéseket hozhat. Az említett cikkben foglalt arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket. Az uniós szintű fellépés eredményeként az Unió területén történő utazás várhatóan biztonságosabbá válik, ami egyúttal javítja a belső piac működését, és támogatja a gazdasági, társadalmi és területi kohézió célkitűzését.

(29) Annak érdekében, hogy a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások továbbra is az elérhető legjobb technológiával kapcsolatos ismereteket tükrözzék, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy *ezen* irányelv mellékleteinek a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítása érdekében az Európai Unió működéséről szóló szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor<sup>13</sup>. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

---

<sup>13</sup> HL L 123., 2016.5.12., 1. o.



- (30) Konkrét intézkedéseket kell elfogadni a **közúti** közlekedésbiztonság-kezelési gyakorlatok folyamatos javítása, valamint az útburkolati jeleknek és közúti jelzéseknek a gépjárművezetés-támogató rendszerekkel felszerelt vagy nagyobb mértékben automatizált járművek általi felismerésének elősegítése érdekében. Ezen irányelv vonatkozó rendelkezései végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek<sup>14</sup> megfelelően kell gyakorolni.
- (31) A 2008/96/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

---

<sup>14</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).

## 1. cikk

### A 2008/96/EK irányelv módosítása

A 2008/96/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

Tárgy és hatály

- (1) Ez az irányelv a közúti közlekedésbiztonsági hatásvizsgálatokra, a közúti biztonsági auditokra, a közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzésekre és a hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérésekre vonatkozó eljárások tagállamok általi létrehozását és végrehajtását írja elő.
- (2) Ezen irányelv hatálya a transzeurópai hálózat részét képező utakra, az autópályákra és **egyéb főútvonalakra** terjed ki, akár tervezési stádiumban, akár építés alatt vannak, akár üzemelnek.

(3) Ezt az irányelvet alkalmazni kell a (2) bekezdés hatálya alá nem tartozó **olyan** utakra és közúti infrastrukturális projektekre **is**, amelyek városi területeken kívül helyezkednek el, **nem szolgálnak ki velük határos ingatlanokat** és amelyeket uniós finanszírozás felhasználásával építettek, **az olyan közutak kivételével, amelyek el vannak zárva a gépjármű-közforgalom elől (például kerékpárutak), vagy amelyeket nem közforgalom céljára terveztek (például ipari, mezőgazdasági vagy erdészeti létesítményekhez vezető utak esetében).**

(4) **A tagállamok a forgalommal és a baleseti statisztikákkal kapcsolatos, megfelelően indokolt okokból mentesíthetik ezen irányelv hatálya alól az alacsony biztonsági kockázatot jelentő főútvonalakat.**

*A tagállamok ezen irányelv hatálya alá vonhatják a (2) és (3) bekezdésben nem említett utakat.*

*A tagállamok [24 hónappal e módosító irányelv hatálybalépése után]-ig értesítik a Bizottságot a területükön található autópályák és főútvonalak jegyzékéről és annak későbbi módosításairól. Ezenfelül a tagállamok értesítik a Bizottságot az e bekezdés alapján ezen irányelv hatálya alól mentesített, illetve annak hatálya alá vont utakról, illetve e jegyzék későbbi módosításairól.*

*A Bizottság közzéteszi az utak e cikkkel összhangban értesítésben megküldött jegyzékeit.*

(5) Az irányelv hatálya nem terjed ki a 2004/54/EK irányelvben meghatározott közúti alagutakra.”;

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

a) az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„1. »transzeurópai úthálózat«: az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben\* meghatározott úthálózatok;

---

\* Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.)”

b) a szöveg a következő pontokkal egészül ki:

„2a. »autópálya«: olyan közút, amelyet kifejezetten gépjárműforgalom céljára terveztek és építettek, amely nem szolgál ki vele határos ingatlanokat, és amely eleget tesz a következő kritériumoknak:

- a) egyes pontokat vagy ideiglenes eseteket kivéve mindkét forgalmi irányban elkülönített úttesttel rendelkezik, amelyeket a közlekedés céljára nem szolgáló sáv, vagy kivételes esetben más eszköz választ el egymástól;
- b) szintben nem keresztez közutat, vasúti vagy villamosvágányt, kerékpárutat vagy gyalogutat;
- c) kifejezetten autópályaként van megjelölve;

2b. »főútvonal«: olyan, ***a városi területeken kívül elhelyezkedő*** közút, amely nagyobb városokat és/vagy régiókat köt össze, és amely a közutak ***[e módosító irányelv HL-ban való közzétételének dátuma]-án/én hatályos nemzeti osztályozásában az »autópálya« kategóriát követő legmagasabb útkategóriába tartozik;***»

c) az 5. pontot el kell hagyni;

d) a 6. és 7. pont helyébe a következő szöveg lép:

„6. »közlekedésbiztonsági minősítés«: a meglévő úthálózat részeinek az objektíven mért biztonságosságuk alapján történő csoportokba sorolása;

7. »**célzott** közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzés«: **olyan, a** balesetek és sérülések kockázatát fokozó veszélyes **körülmények**, hibák és **problémák azonosítására irányuló, célzott vizsgálat, amely valamely meglévő út vagy útszakasz helyszíni megtekintésén alapul;**”;

e) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„7a. »**időszakos közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzés**«: **a közlekedésbiztonsági okokból karbantartást igénylő jellemzők és hibák szokásos, rendszeres időközönként történő ellenőrzése;**”;

f) a szöveg a következő ponttal egészül ki:

„10. »**veszélyeztetett úthasználó**«: a nem motoros úthasználók, ideértve különösen a kerékpárosokat és a gyalogosokat, valamint a motorkerékpárosok.”;

3. *A 4. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:*

*„(5a) A Bizottság a tervezési szakasz első ellenőrzése során iránymutatásokat dolgoz ki az „előrelátó út menti környezet” és az „önmaguktól értetődő és önvégrehajtó utak” kiépítésére, valamint a veszélyeztetett úthasználókra vonatkozó minőségi előírásokra vonatkozóan. Ezen iránymutatást a tagállami szakértőkkel szoros együttműködésben kell kidolgozni.”;*

4. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

Hálózati szintű *közúti közlekedésbiztonsági felmérés*

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az ezen irányelv hatálya alá tartozó, teljes üzemelő úthálózaton hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérésre kerüljön sor. ■



- (2) A hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérés során értékelni kell a balesetek és a hatás súlyosságának a kockázatát, a következők alapján:**
- a) elsődlegesen a közút tervezési jellemzőinek (beépített biztonság) helyszíni vagy elektronikus eszközökkel történő szemrevételezése; továbbá**
  - b) az úthálózat olyan szakaszainak elemzése, amelyek több mint három éve üzemelnek és amelyeken a forgalmi áramlások arányában nagyszámú súlyos baleset történt.**
- (3) A tagállamok legkésőbb 2024-ig gondoskodnak az első hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérés elvégzéséről. Az ezt követő hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felméréseket kellő gyakorisággal, de mindenesetre legalább ötévente kell elvégezni a megfelelő közlekedésbiztonsági szintek garantálása érdekében.**

- (4) A hálózati szintű **közúti közlekedésbiztonsági felmérések elvégzése során a tagállamok figyelembe vehetik** a III. mellékletben **megállapított indikatív elemeket**.
- (5) **A Bizottság iránymutatással szolgál a rendszeres, hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági felmérések és biztonsági minősítések elvégzésének módszertanára vonatkozóan.**
- (6) A tagállamok az (1) bekezdésben említett felmérés eredményei alapján, **valamint a további intézkedések szükségességének rangsorolása céljából** az úthálózat részét képező összes útszakaszt legalább három **biztonságossági** csoportba sorolják be.”;



5. A 6. cikk a következőképpen módosul:

- a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

**Időszakos közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzések**”;

b) az (1) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(1) „A tagállamok biztosítják, hogy kellő gyakorisággal **időszakos** közúti **közlekedésbiztonsági** ellenőrzésekre kerüljön sor **az adott közúti infrastruktúra megfelelő közlekedésbiztonsági szintjeinek garantálása érdekében.**”;

c) a (2) **bekezdést el kell hagyni**;

d) a (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(3) A tagállamok a 2004/54/EK irányelv hatálya alá tartozó közúti alagutakba becsatlakozó úthálózati szakaszok közlekedésbiztonságát az ezen irányelv és a 2004/54/EK irányelv végrehajtásában részt vevő illetékes szervezetek bevonásával végzett közös közúti biztonsági ellenőrzések révén biztosítják. A közös közúti biztonsági ellenőrzéseket **a közlekedésbiztonság megfelelő szintjét biztosító gyakorisággal, de** legalább **hatévente** kell elvégezni.”;

6. a szöveg a következő cikkekkel egészül ki:

„6a. cikk

Az üzemelő utakra vonatkozó nyomonkövetési eljárások

- (1) A tagállamok biztosítják, hogy az 5. cikk szerint elvégzett hálózati szintű **közúti közlekedésbiztonsági felmérések nyomán tett megállapításokat** célzott közúti **közlekedésbiztonsági** ellenőrzés vagy közvetlen **javító** intézkedés kövesse.
- (2) *A célzott közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzések elvégzésekor a tagállamok figyelembe vehetik a IIa. mellékletben foglalt indikatív elemeket.*
- (3) *A célzott közúti közlekedésbiztonsági ellenőrzéseket szakértői csoportoknak kell elvégezniük. A szakértői csoport legalább egy tagjának meg kell felelnie a 9. cikk (4) bekezdésének a) pontjában foglalt követelményeknek.*

- (4) A tagállamok biztosítják, hogy a *célzott* közúti *közlekedésbiztonsági ellenőrzések nyomán tett megállapításokat* a *javító* intézkedés szükségességét meghatározó, indokolással ellátott határozat meghozatala kövesse. A tagállamok azonosítják különösen azokat az útszakaszokat, amelyeken a közúti infrastruktúrán közlekedésbiztonsági célú javításokat szükséges végezni, továbbá az ezen útszakaszok közlekedésbiztonságának javítása szempontjából kiemelt intézkedéseket határoznak meg.
- (5) A tagállamok biztosítják, hogy a javító intézkedések *elsősorban olyan* útszakaszokra *irányuljanak, amelyek közlekedésbiztonsági szintje alacsony, továbbá amelyek a közlekedésbiztonság javulása és a balesetekkel kapcsolatos költségek csökkentése tekintetében jelentős potenciállal bíró intézkedések végrehajtására adnak lehetőséget.*
- (6) A tagállamok a meghatározott javító intézkedések végrehajtásának nyomon követése céljából kockázatalapú, az intézkedéseket fontossági sorrendben tartalmazó cselekvési tervet készítenek, és azt rendszeresen naprakésszé teszik.

6b. cikk

A veszélyeztetett úthasználók védelme

A tagállamok biztosítják, hogy a 3–6. cikkben meghatározott eljárások során érvényesüljenek a veszélyeztetett úthasználók igényei.

6c. cikk

Útburkolati jelek és közúti jelzések

- (1) A tagállamok **■** az útburkolati *jelekre* és közúti *jelzésekre vonatkozó meglévő és jövőbeli eljárásaik során különös figyelmet fordítanak a járművezetők és automatizált vezetéstámogató rendszerek általi olvashatóságának és észlelhetőségének elősegítésére. Ezen eljárásoknak figyelembe kell venniük a közös előírásokat, amennyiben ilyen közös előírásokat a (3) bekezdéssel összhangban megállapítottak.*

- (2) *A Bizottság által létrehozott szakértői csoportnak legkésőbb 2021. júniusig értékelnie kell a közös előírások, többek között az útburkolati jelek és közúti jelzések operatív felhasználásának biztosítását célzó különböző elemek megállapításának indokoltságát, az útburkolati jelek és közúti jelzések járművezetők és automatizált vezetéstámogató rendszerek általi tényleges olvashatóságának és észlelhetőségének elősegítése céljából. E csoportnak a tagállamok által kijelölt szakértőkből kell állnia. Az értékelésnek magában kell foglalnia az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságával folytatott konzultációt is.*

*Az értékelés során különösen a következők elemeket kell figyelembe venni:*

- a) *a különböző vezetéstámogató technológiák és az infrastruktúra közötti interakció;*

- b) az időjárási és légköri jelenségek, valamint a forgalom hatása az Unió területén lévő útburkolati jelekre és közúti jelzésekre;*
  - c) a különböző technológiák esetében szükséges karbantartási erőfeszítések típusa és gyakorisága, a becsült költségeket is beleértve.*
- (3) A (2) bekezdésben említett értékelést figyelembe véve a Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el az útburkolati jelek és közúti jelzések operatív felhasználásának biztosítását célzó tagállami eljárásokkal kapcsolatos közös előírások megállapítására, az útburkolati jelek és közúti jelzések járművezetők és automatizált vezetéstámogató rendszerek általi tényleges olvashatósága és észlelhetősége tekintetében.*



*Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.*

*A végrehajtási jogi aktusok nem érintik az Európai Szabványügyi Bizottságnak az útburkolati jelekre és közúti jelzésekre vonatkozó szabványokkal kapcsolatos hatáskörét.*

#### **6d. cikk**

##### ***Tájékoztatás és átláthatóság***

*A Bizottság közzéteszi az ezen irányelv hatálya alá tartozó közúti hálózat online hozzáférhető európai térképét, külön kiemelve az 5. cikk (6) bekezdésében említett különböző kategóriákat.*

**6e. cikk**

**Önkéntes jelentéstétel**

*A tagállamok a közúti eseményekre vonatkozó, felhasználók és járművek által továbbított adatok összegyűjtésének megkönnyítése érdekében minden útfelhasználó online hozzáférhető, önkéntes adatszolgáltatási nemzeti rendszer létrehozására törekednek, amelybe a biztonsággal kapcsolatos bármely más információ is bevihető, amelyet az adatszolgáltató a közúti infrastruktúra biztonságára nézve tényleges vagy potenciális veszélyként érzékel.”;*

**7. a 7. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:**

*„(1a) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogadhat el, amelyekben iránymutatást nyújt a balesetek súlyosságára vonatkozóan jelentendő információk, többek között a halálesetek és sérültek száma tekintetében. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.”;*

8. *a 9. cikk a következő bekezdéssel egészül ki:*

*„(1a) A képzésüket [5 évvel e módosító irányelv hatálybalépése után] után megkezdő útbiztonsági ellenőrök esetében a tagállamok biztosítják, hogy az útbiztonsági ellenőrök képzési tanterve magában foglalja a veszélyeztetett úthasználókkal és az ezen úthasználóknak szánt infrastruktúrával kapcsolatos szempontokat.”;*

9. A 10. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„10. cikk

A bevált gyakorlatok cseréje

Az uniós utak biztonságának javítása érdekében a Bizottság rendszert hoz létre az információk és a legjobb gyakorlatok tagállamok közötti cseréje érdekében, amely ki fog terjedni többek között **a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó képzési tantervekre**, a meglévő közúti infrastruktúrával kapcsolatos közlekedésbiztonsági projektekre, valamint a bevált közúti biztonsági technológiákra.”;

10. a 11. cikk (2) *bekezdését el kell hagyni;*

11. a szöveg a következő cikkel egészül ki:

„11a. cikk

Jelentéstétel

- (1) A tagállamok *2025. október 31-ig jelentést nyújtanak be a Bizottságnak az 5. cikk szerint értékelt teljes úthálózat közlekedésbiztonsági besorolásáról. A jelentésnek lehetőség szerint közös módszertanon kell alapulnia. Amennyiben az megvalósítható, a jelentésnek ki kell terjednie a nemzeti szinten kiigazított iránymutatások rendelkezéseinek jegyzékére, ideértve különösen a technológiai fejlemények és a veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében elért eredményeket. 2025. október 31-től e jelentéseket ötévente kell benyújtani.*

*(2) A Bizottság a nemzeti jelentések elemzése alapján, először 2027. október 31-ig, majd ezután ötévente jelentést készít és nyújt be az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak ezen irányelv végrehajtásáról, különös tekintettel az (1) bekezdésben említett elemekre, valamint adott esetben javaslatot tesz további intézkedésekre, többek között ezen irányelv felülvizsgálatára és a műszaki fejlődéshez igazodó lehetséges módosítására.”;*

12. a 12. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„12. cikk

***A mellékletek módosítása***

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12a. cikknek megfelelően ***a mellékleteket módosító***, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy ***a mellékleteket*** a műszaki fejlődés szerint kiigazítsa.”;

13. a szöveg a következő cikkel egészül ki:

„12a. cikk

***A felhatalmazás gyakorlása***

- (1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás feltételeit ez a cikk határozza meg.
- (2) A Bizottság 12. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása ***ötéves időtartamra szól [e módosító irányelv hatálybalépésének az időpontja]-tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.***

- (3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 12. cikkben említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.
- (4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban\* foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

- (5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.
- (6) A 12. cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére ez az időtartam két hónappal meghosszabbodik.

---

\* HL L 123., 2016.5.12., 1. o.”;



14. a 13. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„13. cikk

Bizottsági eljárás

- (1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet\* értelmében vett bizottságnak minősül.
- (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni.

---

\* Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.).”;

15. A mellékletek ezen irányelv mellékletének megfelelően módosulnak.

## 2. cikk

### Átültetés

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb [24 hónappal ezen irányelv hatálybalépését követően]-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

### 3. cikk

#### Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

### 4. cikk

#### Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt: ...,

*az Európai Parlament részéről*

*a Tanács részéről*

*az elnök*

*az elnök*

## MELLÉKLET:

A 2008/96/EK irányelv mellékletei a következőképpen módosulnak:

1. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„I. MELLÉKLET

A KÖZÚTI BIZTONSÁGI HATÁSVIZSGÁLATOK *INDIKATÍV* ELEMEI”;

b) a 2. szakasz e) pontja helyébe a következő szöveg lép:

*„e) forgalom (például a forgalom volumene, típus szerinti osztályozása), ideértve a szomszédos földhasználat jellemzői alapján meghatározott, becsült gyalogos- és kerékpárforgalmat;”;*

2. a II. melléklet a következőképpen módosul:

a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„II. MELLÉKLET

A KÖZÚTI BIZTONSÁGI AUDITOK *INDIKATÍV* ELEMEI”;

b) az (1) szakasz a következő ponttal egészül ki:

„n) a veszélyeztetett úthasználókra vonatkozó rendelkezések:

- i. a gyalogosokra vonatkozó rendelkezések,
- ii. a kerékpárosokra vonatkozó rendelkezések, ***többek között alternatív útvonalak megléte, illetve a kerékpáros közlekedés elkülönítése a nagy sebességű gépjárműforgalomtól,***
- iii. a motorkerékpárosokra vonatkozó rendelkezések,
- iv. ***a gyalogos és kerékpáros átkelőhelyek sűrűsége és elhelyezkedése,***
- v. ***a gyalogosokra és a kerékpárosokra vonatkozó rendelkezések a terület érintett útjain,***
- vi. ***a gyalogosok és a kerékpárosok elkülönítése a nagy sebességű gépjárműforgalomtól vagy alternatív útvonalak megléte alacsonyabb besorolású utakon;”;***

c) a 2. pont h) alpontja helyébe a következő szöveg lép:

„h) a veszélyeztetett úthasználókra vonatkozó rendelkezések:

i. a gyalogosokra vonatkozó rendelkezések,

ii. a kerékpárosokra vonatkozó rendelkezések,

iii. a motorkerékpárosokra vonatkozó rendelkezések;”;

3. a szöveg a következő melléklettel egészül ki:

„IIa. MELLÉKLET

**A CÉLZOTT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI ELLENŐRZÉSEK INDIKATÍV  
ELEMELI**

1. Út vonalvezetése és keresztmetszet:

a) látási viszonyok és látási távolságok;

b) sebességhatár és sebességzónák kialakítása;

- c) önmagától értetődő nyomvonal (vagyis a nyomvonal *úthasználók* általi »olvashatósága«);
- d) szomszédos ingatlanok és fejlesztési területek elérhetősége;
- e) vészhelyzeti és szervizjárművek általi hozzáférés;
- f) kezelések hidaknál és közműalagutaknál;
- g) út menti elrendezés (leállósávok, útpadkák, lejtő és töltésrészsűk).

2. Elágazások és csomópontok:

- a) elágazás / csomópont típusának megfelelése;
- b) elágazás / csomópont elrendezésének geometriája;

- c) elágazások láthatósága és olvashatósága (érzékelés);
  - d) láthatóság az elágazásnál;
  - e) a kiegészítő sávok elrendezése az elágazásnál;
  - f) forgalomirányítás az elágazásnál (például ellenőrzött megállás, forgalomirányítási jelek stb.);
  - g) gyalogos **és kerékpáros** átkelőhelyek jelenléte.
3. A veszélyeztetett úthasználókra vonatkozó rendelkezések:
- a) a gyalogosokra vonatkozó rendelkezések;
  - b) a kerékpárosokra vonatkozó rendelkezések;
  - c) a motorkerékpárosokra vonatkozó rendelkezések;
  - d) tömegközlekedési eszközök és infrastruktúra;
  - e) közutak és vasutak szintbeli kereszteződései (***feltüntetve különösen a kereszteződés típusát, és hogy rendelkezik-e emberi irányítással, illetve kézi vagy automatizált vezérléssel***).



4. Megvilágítás, jelek és jelzések:

- a) következetes közúti jelzések, amelyek nem zavarják a látási viszonyokat;
- b) a közúti jelzések olvashatósága (elhelyezkedés, méret, szín);
- c) útirányjelző táblák;
- d) következetes útburkolati jelek és elhatárolás;
- e) az útburkolati jelek olvashatósága (elhelyezkedés, méret és nedves, valamint száraz időjárási körülmények között a fényvisszaverési képesség);
- f) az útburkolati jelek megfelelő kontrasztja;
- g) utak és útkereszteződések megvilágítása;
- h) megfelelő út menti berendezések.

5. Forgalomirányító jelzések:
  - a) üzemi feltételek;
  - b) láthatóság.
  
6. Tárgyak, tiszta terek és közúti visszatartó rendszerek:
  - a) út menti környezet, a növényzetet is ideértve;
  - b) út menti veszélyek és az útpálya *vagy kerékpárút* szélétől számított távolság;
  - c) a közúti visszatartó rendszerek felhasználóbarát átalakítása (útelválasztók és ütközési akadályok a veszélyeztetett úthasználók veszélyeztetésének megelőzésére);

- d) ütközési akadályok végének kezelése;
- e) megfelelő közúti visszatartó rendszerek a hidaknál és közműalagutaknál.
- f) kerítések (belépési korlátozással érintett utakon).

7. Útburkolat:

- a) útburkolati hibák;
- b) csúszás-ellenállóság;
- c) laza anyag/murva/kő;
- d) tó, vízelvezető.

**8. Hidak és alagutak:**

- a) *hidak jelenléte és száma;*
- b) *alagutak jelenléte és száma;*
- c) *az infrastruktúra biztonságát érintő kockázatokat megjelenítő vizuális elemek.*

**9. Egyéb kérdések:**

- a) biztonságos parkolóhelyek és pihenőhelyek kialakítása;
- b) tehergépjárművekre vonatkozó rendelkezés;
- c) vakító fényszóró;

- d) útmunkálatok;
- e) nem biztonságos út menti tevékenységek;
- f) megfelelő tájékoztatás az ITS berendezésben (például változtatható feliratú tájékoztató táblák)
- g) vadak és háziállatok;
- h) iskolaövezetre figyelmeztető táblák (szükség esetén).”;

(4) a III. melléklet helyébe a következő szöveg lép:

„III. MELLÉKLET

**A HÁLÓZATI SZINTŰ *KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI FELMÉRÉSEK*  
*INDIKATÍV* ELEMEI**

1. Általános elemek:

- a) úttípus az összekötött térségek/települések jellege és mérete alapján;
- b) útszakasz hossza;

- c) terület típusa (vidéki, városi);
- d) földhasználat (oktatási, kereskedelmi, ipari és gyártási, lakóövezeti, gazdálkodási, mezőgazdasági, beépítetlen területek);
- e) ingatlan-hozzáférési pontok sűrűsége;
- f) szervizút jelenléte (például boltokhoz vezető utak);
- g) útépitési munkák jelenléte;
- h) parkoló jelenléte.

2. A forgalom nagysága:

- a) a forgalom nagysága;
- b) megfigyelt motorkerékpár-forgalom;
- c) megfigyelt kétoldali »út menti« és »keresztező« gyalogosforgalom;
- d) *a* kerékpárforgalom *megfigyelt volumenei mindkét oldalon, „út menti” és „keresztirányú” bontásban;*
- e) megfigyelt tehergépjármű-forgalom;
- f) a szomszédos földhasználat jellemzői alapján meghatározott, becsült gyalogosforgalom;
- g) a szomszédos földhasználat jellemzői alapján meghatározott, becsült kerékpáros-forgalom.

3. Baleseti adatok:
  - a) halálos kimenetelű közúti balesetek száma, helye *és oka* úthasználó-csoportonként;
  - b) a súlyos sérülések száma és helye úthasználó-csoportonként.
  
4. Üzemeltetési jellemzők:
  - a) sebességkorlát (általában, motorkerékpárokra, tehergépjárművekre);
  - b) üzemi sebesség (85%-os);
  - c) sebességszabályozás és/vagy forgalomcsillapítás;
  - d) ITS berendezések jelenléte: kocsisorra figyelmeztető táblák, változtatható feliratú tájékoztató táblák;
  - e) iskolaövezetre figyelmeztető tábla;
  - f) az iskola előtti átkelőhelyen ellenőr jelenléte előre meghatározott időszakokban.



5. Geometriai jellemzők:

- a) útkereszteződés jellemzői (sávok száma, típusa és szélessége, középső átlagos leállósávok elrendezése és anyaga, kerékpáros sávok, gyalogutak stb.), beleértve azok változtathatóságát;
- b) vízszintes kanyarulat;
- c) fok és függőleges nyomvonal;
- d) látási viszonyok és látási távolságok.

6. Tárgyak, tiszta terek és közúti visszatartó rendszerek:

- a) út menti környezet és tiszta terek;
- b) rögzített akadályok az út mentén (villanyoszlopok, fák stb.);

- c) akadályok út szélétől számított távolsága;
- d) akadályok sűrűsége;
- e) zajcsíkok;
- f) közúti visszatartó rendszerek.

**7. *Hidak és alagutak:***

- a) hidak jelenléte és száma, beleértve a rájuk vonatkozó információkat is;***
- b) alagutak jelenléte és száma, beleértve a rájuk vonatkozó információkat is;***
- c) az infrastruktúra biztonságát érintő kockázatokat megjelenítő vizuális elemek.***

8. Elágazások:

- a) elágazás típusa és elágazások száma (különös tekintettel a forgalomirányítás típusára, valamint a védett kanyarokra);
- b) csatornázás jelenléte;
- c) elágazás minősége;
- d) keresztező út mérete;
- e) vasúti átjáró jelenléte *(feltüntetve különösen az átjáró típusát, és hogy rendelkezik-e emberi irányítással, illetve kézi vagy automatizált vezérléssel)*.

9. Karbantartás:
- a) útburkolati hibák;
  - b) útburkolat csúszás-ellenállósága;
  - c) leállósáv állapota (beleértve a vegetációt is);
  - d) jelek, jelzések és az elhatárolás állapota;
  - e) közúti visszatartó rendszerek állapota.
10. A veszélyeztetett úthasználókat kiszolgáló létesítmények:
- a) gyalogos **és kerékpáros** átkelőhelyek (felszíni átkelőhelyek és felüljárók);
  - b) kerékpáros átkelőhelyek (felszíni átkelőhelyek és alul- vagy felüljárók);**
  - c) gyalogoskerítés;

- d) járda vagy külön létesítmény jelenléte;
- e) kerékpáros létesítmények *és azok típusa (kerékpárutak, kerékpársávok, egyéb)*;
- f) gyalogos átkelőhely minősége a létesítmény láthatósága és jelölése alapján;
- g) gyalogos *és kerékpáros átkelőhelyek* a hálózatba becsatlakozó alárendelt út kezdeti szakaszán;
- h) *elkülönített létesítmények hiányában alternatív útvonalak megléte a gyalogosok és a kerékpárosok számára.*

**11. Baleset előtti/utáni rendszerek, amelyek enyhítik a közúti sérüléseket és azok súlyosságát:**

- a) *hálózati operatív központok és egyéb járőrszolgálati létesítmények;*
- b) *a balesetek vagy biztonsági események megelőzése érdekében az úthasználók közlekedési feltételekről való tájékoztatására szolgáló mechanizmusok;*

- c) *a biztonsági események automatikus észlelésére szolgáló rendszerek: érzékelők és kamerák;*
- d) *a biztonsági események kezelésére szolgáló rendszerek;*
- e) *a vészhelyzeti szervekkel való kommunikációra szolgáló rendszerek.”;*

5. a IV. melléklet *a következőképpen módosul:*

a) *az 1. pont helyébe a következő szöveg lép:*

„1. a baleset lehető legpontosabb helyszíne, beleértve a GNSS koordinátákat is;”;

b) *az 5. pont helyébe a következő szöveg lép:*

„5. a baleset súlyossága.”.

---