

Brüsszel, 2018.5.17.
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv
módosításáról**

{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

Az EU-ban a közúti közlekedésbiztonság az uniós, nemzeti, regionális és helyi szintű fellépésnek köszönhetően az elmúlt pár évtizedben jelentős mértékben javult. Az EU-ban a halálos kimenetelű közúti balesetek száma 2001 és 2010 között 43 %-kal, 2010 és 2016 között pedig további 19 %-kal csökkent. 2016-ban 25 620 fő veszítette életét az uniós közutakon, 510 fővel kevesebben, mint 2015-ben, és 5900 fővel kevesebben, mint 2010-ben.

Habár egyes tagállamok továbbra is minden évben jelentős előrelépéseket tesznek, a halálos kimenetelű közúti balesetek aránya az EU-ban az elmúlt években stagnált. A közúti közlekedésbiztonságban érdekelt felek a lassulásra válaszul megerősítették ezen ügy iránti elkötelezettségüket, amint azt az uniós közlekedési miniszterek a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó 2017. márciusi vallettai nyilatkozatban¹ is kifejezésre juttatták.

A Bizottság e politikai támogatás tudatában e kezdeményezéssel egyidejűleg a 2020 és 2030 közötti időszakra vonatkozó olyan közúti közlekedésbiztonsági keret kialakítására tesz javaslatot, amely jobban alkalmazkodik az ismert kihívásokhoz és a mobilitás társadalmi tendenciákból eredő változásaihoz (pl. több kerékpáros és gyalogos, idősödő társadalom), valamint a technológiai fejlesztésekhez. A javasolt keret a „Safe System” (biztonságos rendszer) megközelítést követi. Ez a megközelítés azon az elven alapul, hogy az emberek hibázhatnak, és ezentúl is hibázni fognak, és hogy az érintettek minden szinten közösen felelnek annak biztosításáért, hogy a közúti balesetek ne eredményezzenek súlyos vagy halálos sérüléseket. A „Safe System” megközelítés értelmében a rendszer minden részében – az utakon és az utak mentén, a sebességértékek, a járművek és az úthasználat területén – javítani kell a biztonságot, hogy amennyiben az egyik részben probléma merül fel, a többi rész továbbra is védje az érintetteket.

A közúti infrastruktúra az új megközelítésnek továbbra is jelentős eleme marad. A jól kialakított és megfelelően karbantartott utakkal csökkenthető a közúti közlekedési balesetek valószínűsége, míg az „előrelátó” utak (olyan utak, amelyeket intelligens módon terveztek meg annak érdekében, hogy a hibáknak ne legyen azonnal súlyos következményük) csökkenthetik a bekövetkező balesetek súlyosságát.

A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelvet² 2008-ban fogadták el annak biztosítása céljából, hogy a közlekedésbiztonsági megfontolások a közúti infrastruktúra tervezésének, kivitelezésének és üzemeltetésének valamennyi szakaszában előtérbe kerüljenek. Mindazonáltal a tagállamok az irányelvet jelentős eltérésekkel hajtották végre: számos jól teljesítő ország az irányelvben rögzített követelményeket meghaladóan teljesített, míg más országok lemaradtak.

A javasolt kezdeményezés általános célja, hogy a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági teljesítményének javítása révén csökkentse az uniós közúthálózatokban a halálos kimenetelű közúti balesetek és súlyos sérülések számát. A konkrét célkitűzések többek között az alábbiakat tartalmazzák:

¹ <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/hu/pdf>.

² Az Európai Parlament és a Tanács 2008/96/EK irányelve (2008. november 19.) a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről (HL L 319., 2008.11.29., 59–67. o.).

- a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárásokban tett megállapítások hatékonyabb nyomon követése;
- az említett eljárásokra és követelményekre vonatkozó tudás tagállamok közötti megosztásának és összehangolásának előmozdítása;
- a veszélyeztetett úthasználók védelme;
- új technológiák szélesebb körű bevezetése; valamint
- a korlátozott pénzügyi erőforrások hatékony felhasználása révén törekvés a tagállamokban a közlekedésbiztonság egyenletesen magas szintjének elérésére.

A felülvizsgált irányelv e célkitűzéseket az alábbi fő változtatások bevezetésével kívánja elérni:

- a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások átláthatóságának és nyomon követésének előírása;
- EU-szerte a közutak „beépített” vagy jellegükből adódó biztonságának felmérése céljából hálózati szintű útfelmérés, azaz a kockázatok rendszeres és proaktív felmérésére irányuló eljárás bevezetése;
- az irányelv hatályának a transzeurópai közlekedési hálózaton (TEN-T) kívülre való kiterjesztése azzal a céllal, hogy az irányelv a hálózaton kívüli autópályákra és főútvonalakra, valamint a városok területén kívül eső valamennyi olyan útra is vonatkozzon, amely egészben vagy részben uniós forrásokból épült;
- együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitási rendszerek bevezetésének megkönnyítése érdekében az útburkolati jelekre és közúti jelzésekre vonatkozó általános teljesítménykövetelmények meghatározása; valamint
- a veszélyeztetett úthasználóknak az összes közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárásban történő rendszeres figyelembevételének kötelezővé tétele.

• **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A kezdeményezés célja, hogy megszüntesse a 2008/96/EK irányelv hiányosságait.

A kezdeményezés szorosan kapcsolódik az általános biztonságról szóló rendelet³ és a gyalogosok biztonságáról szóló rendelet⁴ átdolgozására vonatkozó javaslatához. A javaslat célja, hogy további biztonsági elemek – köztük balesetmegelőzési céllal kialakított aktív biztonsági rendszerek –, valamint a veszélyeztetett úthasználók védelmét szolgáló elemek útján javítsa a járművek biztonságára vonatkozó szabályokat. A két kezdeményezés összekapcsolódik egymással azokon a területeken, amelyeken a járműtechnológia az infrastruktúrát veszi alapul (például a sávtartást segítő látható útburkolati jelek).

³ Az Európai Parlament és a Tanács 661/2009/EK rendelete (2009. július 13.) a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról (HL L 200., 2009.7.31.).

⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 78/2009/EK rendelete (2009. január 14.) a gépjárműveknek a gyalogosok és más veszélyeztetett úthasználók védelme tekintetében történő típusjóváhagyásáról (HL L 35., 2009.2.4.).

A javaslat a technológiai fejlesztéseket illetően olyan kezdeményezésekhez is szorosan kapcsolódik, amelyek a Bizottság együttműködő, intelligens közlekedési rendszerekre (C-ITS) vonatkozó stratégiájának⁵ részét képezik.

Mindezen kezdeményezéseket a közúti közlekedésbiztonsággal a „Safe System” megközelítésben foglalkozó széles körű intézkedéscsomag részének kell tekinteni.

A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelv és a transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről szóló 2004/54/EK irányelv (a továbbiakban: az alagutakról szóló irányelv) egymáshoz való viszonya a célravezető szabályozás és egyszerűsítés vizsgálatának részét képezte.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A javaslat a Juncker-féle Bizottság figyelmének középpontjában álló, védelmet nyújtó, polgárai kezébe eszközöket adó és a biztonságot garantáló Európa elgondolásból ered. A Bizottság arra irányuló erőfeszítéseinek részét képezi, hogy az európaiak védelmének előtérbe állításával közelebb hozza őket az EU-hoz. Segít továbbá megvalósítani a szociális jogok európai pillérét, amelynek értelmében „mindenkinek joga van a jó minőségű alapvető szolgáltatásokhoz, többek között a közlekedéshez”.

Összhangban van a közlekedéspolitikáról szóló 2011. évi fehér könyvben⁶ és a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos, a 2011 és 2020 közötti időszakra vonatkozó politikai iránymutatásban⁷ meghatározott célokkal, és részét képezi a 2020 és 2030 közötti időszakra vonatkozó új uniós közlekedésbiztonsági politikai keretnek. Összhangban áll az összekapcsolt, együttműködő és automatizált mobilitási megoldások bevezetésének megkönnyítését célzó bizottsági erőfeszítésekkel – különösen az [együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitásról szóló közleménnyel] –, és részét képezi az energiaunióra vonatkozó javaslatok részeként előterjesztett harmadik mobilitási csomagnak.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

Az EU az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 4. cikke értelmében a közlekedésbiztonság terén megosztott hatáskörrel rendelkezik. A javaslat az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének c) pontján alapul, amely a közlekedés biztonságát, ezen belül a közúti közlekedés biztonságát javító intézkedések elfogadásának alapját képezi. Mivel megosztott hatáskörrel van szó, a szubszidiaritás elve érvényesül.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

A közúti balesetek negatív externáliái – köztük a halálos kimenetelű közúti balesetek és a forgalmi torlódások – olyan határokon átnyúló problémák, amelyek kizárólag nemzeti vagy helyi fellépéssel nem oldhatók meg. A főútvonal-hálózat vonatkozásában – annak érdekében, hogy azon EU-szerte magas szintű közlekedésbiztonságot lehessen megvalósítani és

⁵ A Bizottság közleménye, „Az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiája – mérföldkő az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás megvalósítása felé” (COM/2016/0766 final).

⁶ Fehér könyv „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” (COM(2011)144 végleges).

⁷ A Bizottság közleménye, „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra” (COM(2010) 389 végleges).

fenntartani – megfelelő és arányos szabályozási kereten alapuló, a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló összehangolt eljárások célzott alkalmazására van szükség. Az uniós közúthálózat fő alkotóelemeivel kapcsolatban a biztonságos mobilitás szükséges szintje uniós szintű fellépés nélkül nem lenne elérhető, mivel az önkéntes fellépést nem minden tagállam támogatja.

A hatásvizsgálat⁸ részeként elvégzett utólagos értékelések, valamint egyeztetések igazolták, hogy a jelenlegi irányelv eredményes volt, és azt a tagállamok és az érdekelt felek széles körében elfogadják. A fenti megfontolásokra ezért logikus válasz a keret korszerűsítése annak új fejlesztésekkel történő kiegészítése érdekében, valamint a keret hatékonyságának és eredményességének növelése.

Az irányelv hatályának a TEN-T hálózaton kívüli kiterjesztésével kapcsolatban egyértelmű, hogy a TEN-T utak olyan összekötő utakra támaszkodnak, amelyek a gazdasági tevékenység fontos központjait a TEN-T hálózathoz kapcsolják. Számos, a TEN-T hálózathoz nem tartozó közút bír jelentőséggel a közúti közlekedés Unión belüli általános működése szempontjából, és a belföldi, valamint a nemzetközi forgalom jelentős része ezeken megy végbe. A közlekedésbiztonság szintje ezeken az utakon lényegesen alacsonyabb lehet a TEN-T utakhoz képest, amelyeken az EU-ban bekövetkező, halálos kimenetelű közúti baleseteknek csak 8 %-a következik be.

Az utólagos értékelés rámutatott arra, hogy azok a tagállamok, amelyek egy ideje alkalmazzák a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelvet belföldi közútjaikon, közlekedésbiztonsági szempontból a többi tagállamnál sokkal jobban teljesítenek. Az EU főútvonal-hálózatán – a forgalom jelentős nagysága miatt – ezen utak egész úthálózaton belüli arányához képest nagy arányban történnek halálos kimenetelű közúti balesetek (a városi területeken kívül eső úthálózat kilométerek alapján meghatározott 15%-án történik az EU-ban bekövetkező halálos kimenetelű közúti balesetek mintegy 39 %-a). A főútvonal-hálózat (ezen belül a TEN-T-nek nem részét képező szakaszokon) történő koordinált uniós fellépés ezért hozzájárul mind a halálos kimenetelű közúti balesetek számának 2030-ig a felére történő csökkentésére irányuló középtávú uniós célkitűzés, mind pedig a közúti közlekedésben a halálos kimenetelű közúti balesetek számának 2050-ig szinte nullára történő csökkentésére irányuló hosszú távú célkitűzés eléréséhez.

A nemzeti megközelítések között fennálló jelenlegi különbségek az uniós fellépés nélkül megmaradnának; sok tagállam – különösen pedig azok, amelyekben magas a halálos kimenetelű közúti balesetek száma – kötelező uniós szabályok hiányában szisztematikusan nem alkalmazná az irányelv alapelveit. Ez azt eredményezné, hogy az említett tagállamok közlekedésbiztonsági teljesítménye továbbra sem lenne megfelelő, ami az EU egészének közlekedésbiztonsági teljesítményére is hátrányosan hatna.

Az uniós fellépés fő hasznát az EU területén a magasabb infrastruktúra-közlekedésbiztonsági követelmények irányába történő, a kezdeményezés által célul kitűzött konvergencia jelenti. Az EU területén történő utazás várhatóan biztonságosabbá válik, így a nem jól teljesítő országok is profitálhatnak a fejlettebb országok tapasztalataiból. Ez a személy- és áruszállítás terén problémamentesebb és egységesebb utazási élmény biztosítása révén egyúttal a belső piac működésének javulását is eredményezi majd, és támogatni fogja a gazdasági, társadalmi és területi kohézió uniós célkitűzését.

⁸ SWD(2018)175.

Uniók fellépés hiányában a tagállamok főútvonal-hálózatának közlekedésbiztonsági állapotát illetően nem állna rendelkezésre uniós szintű összehasonlító áttekintés, és az uniós finanszírozási prioritások megállapítását szolgáló hasonló eszközök sem.

- **Arányosság**

A szakpolitikai célkitűzések elérése tekintetében a hatásvizsgálat során elemzett szakpolitikai alternatívák arányossága eltérő. Noha az összes szakpolitikai alternatíva a halálos kimenetelű közúti balesetek és súlyos sérülések problémájának hatékony kezelését célzó, bevált intézkedésekből áll, a legszélesebb körű szakpolitikai alternatíva bizonyult a legkevésbé arányosnak. Az irányelv hatályának a tagállamok főútvonal-hálózataira történő kiterjesztése arányos intézkedés, mivel hossz szempontjából a közúthálózat viszonylag szerény 15 %-át fedi le. Az EU-ban bekövetkező halálos kimenetelű közúti balesetek mintegy 39 %-a azonban ezeken az utakon történik.

A tagállamokat terhelő költségek az előnyökhöz képest korlátozott mértékűek, és az előnyben részesített szakpolitikai alternatíva háromszor kevesebb költséggel jár, és rugalmasabb, mint a vizsgált legszélesebb körű alternatíva.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Mivel a módosítani kívánt jogi aktus egy irányelv, a módosító aktusnak is ugyanezt a formát kell öltenie.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

A Bizottság a jelenlegi irányelv utólagos értékelésének megállapításait 2015-ben tette közzé⁹. Ezek a következőképpen foglalhatók össze:

- az irányelv a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésével kapcsolatban eltérő gondolkodásmódot és hozzáállást eredményezett;
- ösztönözte a jelenleg minden tagállamban létező, a TEN-T utak kezelésére vonatkozó kötelező uniós minimumszabályokon alapuló, a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások általános használatát;
- „közös nyelvet” biztosít a közúti infrastruktúrával kapcsolatos közlekedésbiztonsági intézkedések megtételéhez; valamint
- nemzeti szinten olyan szabályozási és működési folyamatot indított el, amely uniós fellépés nélkül ilyen széles körben nem következett volna be.

Másfelől nem tűnik úgy, hogy az irányelv ösztönözte volna a legjobb gyakorlatok tagállamok közötti cseréjének bővülését. Emellett az irányelv hatálya a TEN-T utakra korlátozódik, amelyek többnyire autópályák, és azokon az EU-n belüli összes halálos kimenetelű közúti balesetnek csak körülbelül 8 %-a következik be. A tagállamok többsége azonban önkéntes alapon a TEN-T hálózaton kívüli közúthálózata egyes részeire is alkalmaz egy vagy több, az irányelvben meghatározott közúti közlekedésbiztonsági kezelésre irányuló eljárást.

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmt.pdf>.

Az értékelés nem igazolta, hogy az irányelvnek az alagutakról szóló irányelvvel való egybefoglalása tovább javítaná a TEN-T hálózatban található közúti alagutak biztonságát.

• **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

A Bizottság az e javaslatához kapcsolódó hatásvizsgálat elkészítése során számos konzultációt folytatott az érdekelt felekkel. E konzultációk némelyike egy külső szerződő fél (COWI) által elvégzett hatásvizsgálati tanulmány részét képezte. Az alábbi konzultációs tevékenységekre került sor:

- a máltai Vallettában 2017 márciusában a Bizottság által szervezett, az érdekelt felek között megtartott konferencia;
- találkozók a kulcsfontosságú érdekelt felekkel;
- az érdekelt felek körében (a COWI által) végzett célzott felmérés;
- egyes érdekelt felekkel (a COWI által) folytatott önálló elbeszélgetések;
- 2017. június 14. és szeptember 10. között folytatott nyilvános konzultáció; valamint
- az alagutak biztonságával foglalkozó bizottság és a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésével foglalkozó bizottság találkozói.

A válaszadók túlnyomó többsége úgy vélte, hogy mind az infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére, mind pedig az alagutak biztonságára vonatkozó uniós jogi keret széles körben vagy kellő mértékben foglalkozik a közúti közlekedésbiztonság kérdésével. A válaszadók azonban kiemelték a jelenlegi kerettel kapcsolatos alábbi problémákat: az összehangolás hiánya, az információ megosztásának hiánya és korlátozott hatály.

Az érdekelt felek részvételével 2017 márciusában Máltán megtartott konferencián az érdekelt felek azt ajánlották a Bizottságnak, hogy a (TEN-T) program céljainak és pénzügyi eszközeinek felülvizsgálata mellett vizsgálja felül a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelvet abból a célból, hogy több figyelmet kapjanak a mért eredmények és kevesebbet a ráfordítások.

Összefoglalva, szinte minden érdekelt fél egyetértett abban, hogy a meglévő utak fenntartása és javítása céljából az említett utak közlekedésbiztonsági elemeinek fejlesztését és a veszélyeztetett úthasználók védelmének fokozását magában foglaló előrelépésre van szükség. Az érdekelt felek álláspontja jobban megoszlott abban a kérdésben, hogy a közúti szerelvények (például biztonsági védőfalak) minőségét, valamint az útburkolati jelek és közúti jelzések láthatóságát kell-e javítani. Mindazonáltal a válaszadók egyértelmű többsége továbbra is szükségesnek tekintette az ilyen fejlesztéseket. A válaszadók széles körben egyetértettek abban, hogy az útburkolati jelek és közúti jelzések láthatóságára vonatkozóan közös uniós teljesítménykövetelményeket kell megállapítani.

A nyilvános konzultáció az érdekelt felek széles körű egyetértését igazolta abban a kérdésben is, hogy a közúti infrastruktúra biztonságának mérése céljából az EU területén összehasonlítható módszereket kell alkalmazni.

Az érdekelt felek álláspontja – az együttműködő, összekapcsolt és autonóm mobilitás alkalmazására való felkészültséget illetően – eltért abban a kérdésben, hogy a fizikai infrastruktúrát hozzá kell-e igazítani a nagymértékben automatizált járművek igényeihez, vagy a járműveket kell úgy kialakítani, hogy alkalmazkodjanak a meglévő infrastruktúrához. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a fizikai infrastruktúrát bizonyos mértékben

össze kell hangolni annak érdekében, hogy a nagyobb mértékű automatizálás bevezetése gördülékenyen történjen, és hogy az automatizált járművek vegyes forgalomban biztonságosan közlekedhessenek. A közúti automatizálással foglalkozó TM 2.0 munkacsoport¹⁰ (amelyben az állami hatóságok képviselői, szolgáltatók, szállítók, gyártók és kutatók vesznek részt) jelentése alátámasztja ezt a következtetést.

A veszélyeztetett úthasználók szükségleteivel kapcsolatban tett észrevételek rámutattak arra, hogy mennyire nehéz a veszélyeztetett úthasználók bizonyos csoportjainak vonatkozásában egyedi intézkedéseket előírni. Ezzel szemben a Bizottság úgy vélte, hogy konkrét intézkedések előírása helyett ajánlatosabb olyan általános követelményeket meghatározni, amelyek a veszélyeztetett úthasználók összes csoportjának szükségleteit figyelembe veszik a közúti közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárásokban, és a helyi körülményekhez igazított legmegfelelőbb megoldást kell megtalálni.

Az érdekelt felek álláspontja eltért abban a kérdésben, hogy a jogi szabályozás hatályát ki kell-e terjeszteni a TEN-T hálózaton kívülre. Leginkább a magáncégek és a nem kormányzati szervezetek vélték úgy, hogy a jogi szabályozás hatályának ki kell terjednie az összes főútvonalra és országútra, míg a hatóságok inkább arra az álláspontra helyezkedtek, hogy a jogi szabályozás hatályának a TEN-T hálózatra kell kiterjednie. Az érdekelt felek körében végzett célzott felmérés válaszadói nagy számban említették, hogy a szubszidiaritásra hivatkozva „a tagállamok vonakodnak elfogadni a hatály TEN-T utakon kívüli kiterjesztését”. Az egyik tagállam megjegyezte, hogy – a szubszidiaritás kérdésétől eltekintve is – előnyösebb lenne, ha az irányelvek hatályát nem terjesztenék ki (a TEN-T hálózaton kívülre) annak érdekében, hogy fenn lehessen tartani a megközelítéseknek és a rendelkezéseknek a hálózatok és üzemeltetők sajátosságaihoz történő hozzáigazításának lehetőségét. A válaszadók ugyanakkor azt is elismerték, hogy nagy mértékben lehetne csökkenteni a halálos kimenetelű közúti balesetek számát, mivel a legtöbb ilyen baleset a TEN-T hálózaton kívül történik.

Az Európai Közlekedésbiztonsági Tanács azzal érvelt, hogy a jogi szabályozás hatályát ki kell terjeszteni az összes autóútra, Unió által (társ)finanszírozott útra, valamint az összes főbb vidéki és városi útvonalra. Ez a súlyos sérülések és halálesetek számának csökkentésére vonatkozó új célkitűzésre tekintettel szükséges (mivel a sérülések nagyobb arányban a városi területeken következnek be), és azért, mert az úthasználók valamennyi úton ugyanolyan mértékben jogosultak a biztonságra.

Ezzel szemben a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy indokolt és arányos, ha a jogi szabályozás alkalmazási körét korlátozott mértékben, a TEN-T hálózaton kívül a főútvonalakra is kiterjesztik, mert így a tagállamok munkaterhének és költségeinek aránytalan megnövelése nélkül a halálos kimenetelű közúti balesetek sokkal nagyobb számban kezelhetők.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A Bizottság az Ecorys által vezetett és a COWI, valamint a SWOV szakértőiből álló konzorciummal szerződést kötött támogató tanulmány külső szakértők igénybevételevel történő elvégzésére, amely 2016 szeptemberében vette kezdetét. A hatásvizsgálati jelentésben rögzített megállapítások az említett szerződésből származó zárójelentésen alapulnak.

¹⁰ <http://tm20.org/final-report-on-road-automation-now-available/>

Emellett a Bizottság szerződést kötött egy külső szakértővel (az athéni nemzeti műszaki egyetemről George Yannis professzorral) kiegészítő elemzés, felülvizsgálat és kiegészítő értékelés elvégzésére.

A hatásvizsgálati jelentés elkészítéséhez felhasznált külső tanulmányok nem kimerítő jellegű felsorolását a jelentés mellékletei tartalmazzák. Összefoglalva, a felhasznált források száma nagy, azok nagyrészt kimerítők, és az érdekelt felek különböző csoportjai tekintetében reprezentatívak.

• **Hatásvizsgálat**

A kezdeményezést hatásvizsgálat támogatja, amely – bizonyos fenntartások mellett – kedvező véleményt kapott a Szabályozói Ellenőrzési Testülettől. A Testület ajánlásokat tett, amelyek keretében alaposabb indokolást és pontosítást kért különös tekintettel az alábbiakra:

- a kezdeményezésnek a „Safe System” átfogó közúti közlekedésbiztonsági megközelítéshez való várható hozzájárulása, az általános járműbiztonságra és a gyalogosbiztonságra vonatkozó párhuzamos kezdeményezéssel való viszonya és kiegészítő jellege;
- az előnyben részesített szakpolitikai alternatívák arányossága, különös tekintettel a pénzügyi korlátokra; valamint
- a jelenlegi irányelv, valamint az alagutakról szóló irányelv értékeléséből levont bizonyos következtetések szükségessége, valamint a végrehajtási kérdések kezelésének módja.

Az észrevételeket az átdolgozott hatásvizsgálat figyelembe vette. A hatásvizsgálati jelentés I. mellékletében megjelöltek szerint ezek további részletekkel szolgálnak. Egyéb módosítások mellett az alábbi változtatásokra került sor a fent említett problémák kezelésére:

- A szöveg a „Safe System” megközelítéssel, az egyedi kezdeményezések szerepével, az általános járműbiztonságra és a gyalogosbiztonságra vonatkozó párhuzamos kezdeményezéssel való viszonnal, valamint az általános célkitűzéshez való hozzájárulással kapcsolatos magyarázatokkal egészült ki.
- A források hiányát problémát kiváltó oknak tekintették, és egy konkrét célkitűzés kiterjesztésére került sor annak érdekében, hogy az figyelembe vegye a pénzügyi korlátokat is. Minden egyes tagállam vonatkozásában számoltak a 2030-ig felmerülő megfelelési költségekkel.
- A szöveg az utólagos értékelésben foglalt megállapításokkal kapcsolatban további részletekkel egészült ki. A meglévő jogi szabályozásnak való megfelelés biztosítását célzó, javasolt megközelítés is kifejtésre került.

A lehetséges szakpolitikai intézkedésekből hat szakpolitikai alternatívát állítottak össze, amelyek eltérő mértékben ambiciózusak. A szakpolitikai fellépést a TEN-T hálózatra korlátozó (1–3.) szakpolitikai alternatívák és az irányelv hatályát a TEN-T hálózaton kívülre kiterjesztő (A–C.) szakpolitikai alternatívák külön kerültek értékelésre. A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló intézkedések kiegészítő jellege miatt az 1–3. lehetőség egymás alternatívái, azonban fokozott mértékben építenek egymásra. Hasonlóképpen, a szakpolitikai fellépést a TEN-T hálózaton kívülre kiterjesztő szakpolitikai lehetőségek is egymás alternatívái, amelyek építenek egymásra.

Az 1. szakpolitikai alternatíva minimális költség mellett minimális változtatásra vonatkozik, figyelembe veszi a közelgő technológiai változásokat, és viszonylag könnyen és gyorsan végrehajtható, korlátozott mértékű jogszabályi változtatásokat javasol. Magában foglalja a jelenlegi irányelvben már szereplő kezelésre irányuló eljárások eredményességét támogató, nem jogalkotási típusú, úgynevezett „puha” intézkedéseket, például a tudásmegosztás támogatását és a legjobb gyakorlatok cseréjét. Ez a szakpolitikai alternatíva bevezet továbbá olyan jogalkotási intézkedéseket, amelyek célja, hogy fokozzák a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások átláthatóságát, valamint egy olyan követelményt, mely szerint a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások keretében előtérbe kell helyezni a veszélyeztetett úthasználók biztonságának értékelését. Végül ez az alternatíva a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelv átdolgozása révén a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelv és az alagutak védelméről szóló irányelv közötti fokozott érintkezési felületet hoz létre, különös tekintettel a nyílt utak és alagutak közötti áthaladási területekre, valamint e területeknek az utak és az alagutak biztonsági személyzetének bevonásával történő közös ellenőrzésére.

A 2. szakpolitikai alternatíva ennél tovább lép azzal, hogy a „Safe System” megközelítésből vesz át elemeket. A közúthálózat beépített biztonságának rendszeres értékelésére és összehasonlítására új eljárást, hálózati szintű útfelmérést vezet be annak érdekében, hogy proaktívan meghatározza azokat az útszakaszokat, amelyeken további ellenőrzésre és beavatkozásra van szükség. Az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás bevezetésének megkönnyítése érdekében a közúti infrastruktúra bizonyos elemeire vonatkozó általános teljesítménykövetelményeket is bevezet. A szakpolitika célja az is, hogy az uniós közúthálózat biztonsági szintjére vonatkozó következetes és összehasonlítható adatok hiányát kezelje. A 2. szakpolitikai alternatíva mögött meghúzódó vezérelv az, hogy az uniós jogi szabályozás értelmében a tagállamoknak – a közúti infrastruktúrát érintő potenciális kockázatok széles körének azonosítása érdekében – le kellene folytatniuk és megfelelően nyomon kellene követniük a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárásokat. A tagállamok ugyanakkor továbbra is mozgástérrel rendelkeznenek a közúti infrastruktúra megkívánt közlekedésbiztonsági szintjének meghatározásában. Emellett továbbra is a tagállamok választhatnák meg a megfelelő műszaki megoldásokat, míg az uniós jogi szabályozás az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás gördülékeny bevezetésének támogatása érdekében kizárólag az általános teljesítménykövetelményeket (pl. a közúti jelzések és útburkolati jelek olvashatósága) határozná meg.

A 3. szakpolitikai alternatíva meghatározza azt a minimális közlekedésbiztonsági szintet, amelyet a TEN-T utakon el kell érni, és rögzíti a közúti szerelvényekre vonatkozó teljesítménykövetelményeket. Ez egy olyan eredményorientált megközelítés, amellyel a TEN-T hálózat egészében elérhető az egységes minimális biztonsági szint. Az elérendő minimális biztonsági szint uniós szinten kerül majd meghatározásra. A tagállamok ugyanakkor továbbra is mozgástérrel rendelkeznenek a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági ellenintézkedéseinek megválasztása terén.

Az 1–3. szakpolitikai alternatívához képest az A., B. és C. szakpolitikai alternatívák mindegyike a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelvben foglalt eljárásoknak bizonyos mértékben a TEN-T hálózaton kívülre történő kiterjesztését foglalja magában. A hatály kiterjesztése a főútvonalakra vagy országutakra korlátozódik, amelyek jellemzően a tagállamok főútvonal-hálózatait fedik le.

Az A. szakpolitikai alternatíva egyetlen jogalkotási intézkedést foglal magában, amelynek értelmében a nemzeti közúthálózatban egészben vagy részben uniós forrásokból finanszírozott közútprojektekre a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelvben meghatározott eljárást kell alkalmazni.

A B. szakpolitikai alternatíva célja annak biztosítása, hogy a már kialakított, a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárásokat a közutak szélesebb körére, különösen az autópályákra és a tagállamok főútvonal-hálózatainak forgalmas útjaira is alkalmazzák. Ez a szakpolitikai alternatíva a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló jelenlegi irányelvben meghatározott eljárások alkalmazási körének mérsékelt ambiciózus kötelező kiterjesztését jelenti. A kiterjesztés kizárólag azokat a tagállamokat érintené, amelyek önkéntes alapon még nem terjesztették ki az említett eljárások alkalmazási körét.

A C. szakpolitikai alternatíva célja a proaktív hálózati szintű közúti közlekedésbiztonsági kezelés filozófiájának a tagállamok főútvonal-hálózataira történő alkalmazása. Ez a szakpolitikai alternatíva a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló felülvizsgált eljárások alkalmazásának a TEN-T hálózaton kívüli szélesebb úthálózatra (így az autópályákra és a főútvonalakra) történő ambiciózusabb kiterjesztését foglalja magában.

A hatásvizsgálat kimutatta, hogy az előnyben részesített lehetőség a 2. és a C. szakpolitikai alternatívák kombinációja.

Ezzel a kombinációval a bázisidőszakhoz viszonyítva 3200-nál is több életet lehetne megmenteni, és 20 700-nál is több súlyos sérülést megelőzni 2020 és 2030 között (14 650 megmentett élet és 97 502 elkerült súlyos sérülés 2020 és 2050 között). Pusztán 2030-ban a közúti infrastruktúrális intézkedések 562 élet megmentését és 3675 súlyos sérülés elkerülését eredményeznék.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

A Bizottság Célravezető és hatásos szabályozás programjával (REFIT) összhangban megvizsgálták különösen a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelvnek az alagutakról szóló irányelvvel való összevonása útján történő közigazgatási egyszerűsítés lehetőségét. A hatásvizsgálat és az érdekelt felekkel folytatott konzultációk során nem nyert megállapítást olyan közlekedésbiztonsági haszon, amely az irányelvek összevonása révén lenne elérhető. Ez az összevonás nem tekinthető előnyösnek vagy kívánatosnak, mivel az adminisztratív terhek csökkenése nem nyert megállapítást.

A javaslat a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló új kockázatalapú és proaktív eljárást, azaz hálózati szintű útfelmérést vezet be, anélkül azonban, hogy az eljárások teljes száma növekedne. Ez a korábbi reaktív jellegű eljárás hasznos elemeinek (különösen a magas baleseti koncentrációjú területek meghatározásának) a használatban lévő közutakra vonatkozó eljárásokba történő beépítésével érhető el.

- **Alapjogok**

A javaslat tiszteletben tartja az alapvető jogokat és betartja a különösen az Európai Unió Alapjogi Chartája által elismert elveket.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

A javaslatnak nincsenek uniós költségvetési vonzatai, bár a hálózati szintű útfelmérés az uniós kiadások célhoz kötési szempontjaként lenne alkalmazható.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

A hatásvizsgálat egy sor, az eredmények nyomon követésére szolgáló lehetséges előrehaladási mutatót tartalmaz. A javaslat – azáltal, hogy az adatszolgáltatási kötelezettséget a fő eredménymutatókra, azaz az eljárásokkal érintett utak közlekedésbiztonsági minősítésére – korlátozza, nem keletkeztet indokolatlan adminisztratív terhet a tagállamok számára.

A jogszabály hatásának felméréséhez szükséges lenne az összes változtatás bevezetését követően alapos értékelést végezni. Egy ilyen értékelés megfelelő időkerete azután kerül majd meghatározásra, miután az új jogszabályi keret teljes egészében alkalmazandóvá válik.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

Figyelembe véve a javaslat hatályát és azt a tényt, hogy csak a 2008/96/EK irányelvet módosítja, amelyet valamennyi tagállam teljes mértékben átültetett, további magyarázó dokumentumok előírása nem tűnik sem indokoltnak, sem arányosnak.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

Az 1. cikk (1) bekezdése úgy módosul, hogy egy új és egy átnevezett, a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárásra (a továbbiakban: hálózati szintű útfelmérés, illetve közúti biztonsági ellenőrzés) utal.

Az 1. cikk (2) bekezdése úgy módosul, hogy tükrözze az irányelv kiterjesztett hatályát, amely így a TEN-T hálózaton kívüli autóutakat és főútvonalakat is magában foglalja annak érdekében, hogy az irányelvben meghatározott eljárások kötelező alkalmazása ezekre is kiterjedjen, és így azok a nagyobb városokat és régiókat összekötő, forgalmas utakra is vonatkozzanak.

Az 1. cikk (3) bekezdése úgy módosul, hogy – annak biztosítása érdekében, hogy az uniós forrásokat potenciálisan nem biztonságos utak építéséhez ne használják fel – az irányelvet kötelező legyen alkalmazni minden olyan, a városi területeken kívüli közúti infrastrukturális projektre, amelyet uniós forrásból valósítottak meg.

A 2. cikk 1. pontja úgy módosul, hogy abban a „transzeurópai úthálózat” fogalmának a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló 1315/2013/EU rendeletben foglalt fogalommeghatározással összhangban álló, naprakész meghatározása szerepeljen.

A 2. cikk 2a. és 2b. ponttal való kiegészítésének célja, hogy a jogszabály kiterjesztett hatályára tekintettel a szöveg kiegészüljön az „autópálya” és a „főútvonal” meghatározásával.

A 2. cikk 2c. ponttal való kiegészítésének célja, hogy meghatározza a „hálózati szintű útfelmérés”, azaz a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló új, kockázatalapú, proaktív eljárás (az 5. cikkben foglalt, reaktív jellegű, „a működő úthálózat közlekedésbiztonsági besorolására és kezelésére” irányuló eljárást felváltó eljárás) fogalmát.

A 2. cikk 5. pontját el kell hagyni, mivel a „magas baleseti koncentrációjú útszakaszok besorolása” módszer beépül az új „hálózati szintű útfelmérési” eljárásba és a közúti biztonsági ellenőrzésekbe.

A 2. cikk 7. pontja úgy módosul, hogy a „közúti biztonsági ellenőrzés” fogalmának naprakész meghatározását tartalmazza abból a célból, hogy egyértelművé tegye az eljárás célzatos jellegét, és megkülönböztesse azt az új „hálózati szintű útfelmérési” eljárástól.

A 2. cikk 10. ponttal való kiegészítésének célja, hogy meghatározza a „veszélyeztetett úthasználók” fogalmát; ezen úthasználók a halálos kimenetelű közúti balesetekben és súlyos sérülésekben túltreprezentáltak, ezért az irányelvben meghatározott eljárások alkalmazása keretében e személyekre különös figyelmet kell fordítani.

Az 5. cikk átdolgozásának célja, hogy a jelenlegi reaktív jellegű, „a működő úthálózat közlekedésbiztonsági besorolására és kezelésére” irányuló eljárást egy új, kockázatalapú és proaktív „hálózati szintű útfelmérési” eljárással váltsa fel. A hálózati szintű útfelmérés az irányelv hatálya alá tartozó összes út kockázatalapú és proaktív felmérését jelenti, amelynek célja, hogy értékelje és összehasonlítsa a meglévő közúti infrastruktúra beépített és jellegéből fakadó biztonságosságát annak érdekében, hogy a további ellenőrzés és beavatkozás céljára prioritási területeket határozzon meg, és hogy megerősítse a „Safe System” megközelítés infrastrukturális elemét. Az új eljárás figyelembe veszi a múltbeli balesetekre vonatkozó adatokat és a már bizonyítottan magas baleseti koncentrációjú útszakaszokat. Emellett az eljárás a közúti infrastruktúra – ezen belül a geometriai jellemzők, a csomópontok és a vasúti átjárók jelenléte, az út menti akadályok jelenléte és a megfelelő közúti visszatartó rendszerek rendelkezésre állása – által képviselt kockázatok is szisztematikusan és proaktívan értékeli. Ez határozottan ösztönözni fogja a megállapítások nyomon követését és a beruházásoknak a legmagasabb kockázatú területekre történő irányítását.

A 6. cikk (1) bekezdése úgy módosul, hogy az útszakaszok közúti biztonsági ellenőrzés céljából történő azonosítását összekapcsolja az 5. cikk alapján elvégzett hálózati szintű útfelmérési eljárásban tett megállapításokkal.

A 6. cikk (3) bekezdése átdolgozásra kerül abból a célból, hogy előírja az ezen irányelv hatálya alá tartozó közutak és a 2004/54/EK irányelv hatálya alá tartozó alagutak közötti áthaladási területek közös közúti biztonsági ellenőrzését. E rendelkezés célja a közlekedésbiztonságért és az alagutak biztonságáért felelős szervek közötti jobb együttműködés biztosítása, mivel az áthaladási területek általában véve a közúti alagutak balesettel leggyakrabban érintett területei.

A 6a. cikk beillesztésének célja, hogy bevezesse a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelvben meghatározott összes közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárás megfelelő nyomon követését. A nyomon követés hiánya a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló irányelv értékelése és a hatásvizsgálat során feltárt egyik fő gyenge pont. E rendelkezés megköveteli különösen, hogy a közúti biztonsági ellenőrzésből származó ajánlások nyomon követésére vonatkozó minden egyes döntés indokolt és kellően megalapozott legyen.

A 6b. cikk beillesztésének célja, hogy védelmet nyújtson a veszélyeztetett úthasználók részére. A veszélyeztetett úthasználók jobb védelme iránti igény hangsúlyt kapott a hatásvizsgálat elkészítése során, és azt különösen a kérdésben érintett érdekelt felek emelték

ki. E cikk értelmében a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló egyes eljárások keretében külön-külön fel kell mérni a veszélyeztetett útfelhasználók helyzetét.

A 6c. cikk beillesztésének célja, hogy az útburkolati jelek és közúti jelzések alkalmazása és karbantartása biztosítsa azok megbízható módon történő felismerését. Ezen intézkedés célja, hogy az útfelhasználók részére koherens utazási élményt biztosítson, hogy segítse összekapcsolt és autonóm mobilitási rendszerek bevezetését, és hogy a közúti jelzések és útburkolati jelek könnyen felismerhetővé tételével biztosítsa az idősödő népesség igényeinek figyelembevételét.

A 11a. cikk beillesztésének célja, hogy a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló eljárások alkalmazására és eredményeire vonatkozóan a tagállamok számára jelentéstételi követelményeket határozzon meg. E cikk előírja különösen a tagállamok számára, hogy a hálózati szintű útfelmérési eljárás keretében meghatározott kockázati szintnek megfelelően rangsorolják közúthálózataikat. A jelenlegi irányelv nem tartalmaz jelentéstételi követelményeket, ami igencsak megnehezíti az előrehaladás uniós szintű figyelemmel kísérését, az összehasonlító teljesítményértékelést és a nyomon követést. A jelentéstételi követelmények elengedhetetlenek annak biztosításához, hogy a közúthálózat beépített biztonságossága mérhető és közölhető legyen az útfelhasználókkal, és hogy az egész EU-ban felgyorsuljon a közlekedésbiztonsági teljesítmény terén történő felzárkózás tendenciája.

A II. melléklet új követelményekkel egészül ki annak biztosítása céljából, hogy a veszélyeztetett útfelhasználók igényeit a közlekedésbiztonsági ellenőrzések alkalmazása során figyelembe vegyék.

Az új IIa. melléklet beillesztése a közúti biztonsági ellenőrzések elemeinek felsorolását szolgálja, mivel a figyelem középpontjában a meglévő utak biztonságossága javításának kell állnia.

A III. melléklet helyébe az új „hálózati szintű útfelmérési” eljárás elemeit felsoroló új melléklet lép. Ezek között a vizsgált utakra vonatkozó általános adatok, baleseti adatok, a forgalom nagysága, üzemeltetési jellemzők, az utak elrendezésével és a biztonsági elemekkel, valamint a közös kockázatokkal kapcsolatos konkrét tényezők szerepelnek abból a célból, hogy a közutak beépített biztonságosságát megfelelően értékelni lehessen.

A IV. melléklet annak egyértelművé tétele céljából módosul, hogy a balesetek pontos helyének leírása a GNSS koordinátákat is magában foglalja.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE**a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésének c) pontjára,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹¹,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére¹²,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az Unió stratégiai célkitűzése értelmében a halálos kimenetelű közúti balesetek számát 2020-ig a 2010-es érték felére, 2050-re pedig közel nullára kell csökkenteni („zéró-elképzelés”)¹³. Az elmúlt években azonban az ezen célkitűzések megvalósításának irányába tett előrehaladás megtorpant.
- (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 és megfelelően karbantartott utak csökkentik a közúti közlekedési balesetek valószínűségét, míg az „előrelátó” utak (az olyan utak, amelyeket intelligens módon terveztek meg annak érdekében, hogy a hibáknak ne legyen azonnal súlyos következményük) csökkentik a balesetek súlyosságát.
- (3) Az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben¹⁴ meghatározott transzeurópai hálózat útvai az európai integráció támogatása szempontjából kulcsfontosságúak. Ezeken az utakon ezért garantálni kell a magas közlekedésbiztonsági szintet.
- (4) A transzeurópai 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

¹¹ HL C ... , ... o.

¹² HL C ... , ... o.

¹³ A Bizottság közleménye, „A közúti közlekedésbiztonság európai térsége felé: a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos politikai iránymutatás a 2011 és 2020 közötti időszakra” (COM(2010) 389 végleges).

¹⁴ 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.).

európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁵ 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.

- (5) 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 főútvonalakra történő, korlátozott kiterjesztése ezért valószínűleg jelentős mértékben hozzájárulna az Unió egész területén a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonságának javításához.
- (6) Ezenfelül 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.
- (7) A kockázatalapú hálózati szintű útfelmérés hatékony és eredményes eszköznek bizonyult 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.
- (8) „A működő úthálózat közlekedésbiztonsági besorolására és kezelésére” irányuló korábbi eljárás legjobban teljesítő elemeinek az új hálózati szintű útfelmérési 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.
- (9) 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.
- (10) A meglévő utak közlekedésbiztonságát a legnagyobb baleseti koncentrációval és a legnagyobb balesetcsökkentési potenciállal rendelkező útszakaszokon megvalósított célzott befektetésekkel kell fokozni.
- (11) A transzeurópai közúthálózatnak a 2004/54/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁶ hatálya alá tartozó közúti alagútjaiba becsatlakozó úthálózati szakaszokon a balesetveszély különösen nagy. Az egész úthálózat közlekedésbiztonságának javítása érdekében ezért az említett útszakaszok közúti biztonsági ellenőrzését a közutakért,

¹⁵ 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.).

¹⁶ 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.).

illetve az alagutakért felelős illetékes hatóságok képviselőinek közösen kell lefolytatniuk.

- (12) A 2016-ban az Unió területén bekövetkezett halálos kimenetelű közúti balesetek 46 %-ában veszélyeztetett úthasználók voltak érintettek. Ezért ha sikerül ezen úthasználók érdekeit a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló valamennyi eljárásban figyelembe venni, azzal javul a közúti közlekedés során általuk élvezett biztonsági szint.
- (13) Az útburkolati jelek és közúti jelzések kialakítása és karbantartása a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsága szempontjából fontos elem, különös tekintettel a gépjárművezetés-támogató rendszerekkel felszerelt vagy nagyobb mértékben automatizált járművek kifejlesztésére. Gondoskodni kell különösen arról, hogy az útburkolati jeleket és közúti jelzéseket e járművek könnyen és megbízható módon le tudják olvasni.
- (14) Az átláthatóság megvalósítása és az elszámoltathatóság fokozása érdekében a fő teljesítménymutatókat jelenteni kell.
- (15) A hálózati szintű útfelmérések eredményeinek közzététele lehetővé kell, hogy tegye az Unión belül az infrastruktúra beépített biztonságossága szintjének összehasonlítását.
- (16) Mivel az irányelv célját – nevezetesen olyan eljárások kidolgozását, amelyek a transzeurópai hálózat, valamint az Unió egész területén az autópályák és 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 terjed túl azon, ami az említett cél eléréséhez szükséges. 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.
- (17) 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 az 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, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak megfelelően kerüljön sor¹⁷. 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.
- (18) Konkrét intézkedéseket kell elfogadni a 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

¹⁷ HL L 123., 2016.5.12., 1. o.

vonatkozó rendelkezései végrehajtása egységes feltételeinek biztosítása érdekében a Bizottságra végrehajtási hatásköröket kell ruházni. E hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁸ megfelelően kell gyakorolni.

(19) A 2008/96/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2008/96/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk (1)–(3) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Ez az irányelv a közúti biztonsági hatásvizsgálatokra, a közúti biztonsági auditokra, a közúti biztonsági ellenőrzésekre és a hálózati szintű útfelmérésekre vonatkozó eljárások tagállamok általi létrehozását és végrehajtását írja elő.

(2) Az irányelv hatálya a transzeurópai hálózat részét képező utakra, az autópályákra és a főútvonalakra terjed ki, akár tervezési stádiumban, akár építés alatt, akár használatban vannak.

(3) Ezen irányelvet szintén alkalmazni kell azokra a (2) bekezdés hatálya alá nem tartozó utakra és közúti infrastrukturális projektekre, amelyek városi területeken kívül helyezkednek el, és amelyeket egészben vagy részben uniós források felhasználásával hoztak létre, illetve valósítottak meg.”;

2. A 2. cikk a következőképpen módosul:

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

„1. »transzeurópai úthálózat«: a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló, 2013. december 11-i 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletben (HL L 348., 2013.12.20., 1. o.) meghatározott úthálózat.”;

b) a szöveg a következő 2a–2c. ponttal egészül ki:

„2a. »autópálya«: olyan közút, amelyet kifejezetten a gépjármű-közlekedés céljára terveztek és építettek, amely nem az út menti ingatlanokat szolgálja ki, 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 közút, amely nem minősül autópályának, azonban nagyobb városokat és/vagy térségeket köt össze, és amelyet a nemzeti térképészeti és telekkönyvi hatóságok által készített euro-regionális térkép főútvonalként határoz meg;

2c. »hálózati szintű útfelmérés«: az ezen irányelv hatálya alá tartozó úthálózat közlekedésbiztonságának a balesetek és az azokból eredő súlyos hatások kockázatának összehasonlító értékelése érdekében lefolytatott felmérése.”;

¹⁸ 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.).

- 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. »közúti biztonsági ellenőrzés«: a meglévő utaknak vagy útszakaszoknak a balesetek és sérülések kockázatát fokozó veszélyes állapotok, hibák és hiányosságok feltárása érdekében végzett, célzott helyszíni ellenőrzése;”;

- e) a cikk a következő 10. ponttal egészül ki:

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

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

„5. cikk

Hálózati szintű útfelmérés

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az ezen irányelv hatálya alá tartozó, teljes működő úthálózaton hálózati szintű útfelmérés történjen. A hálózati szintű útfelmérés vizuális ellenőrzést, a forgalom nagyságának és a múltbéli balesetek adatainak elemzését, valamint a balesetek és az azokból eredő súlyos hatások kockázatának vizsgálatát foglalja magában. A tagállamok legkésőbb 2025-ig gondoskodnak az első felmérés elvégzéséről. Ezt követően a hálózati szintű útfelméréseket a közlekedésbiztonság megfelelő szintjét biztosító gyakorisággal, de legalább ötévente kell elvégezni.

(2) A tagállamok által végzett hálózati szintű útfelmérésnek ki kell terjednie a III. mellékletben meghatározott elemekre.

(3) A tagállamok az (1) bekezdésben említett felmérés eredményei alapján biztonságosság szempontjából az úthálózat részét képező összes utat legalább három csoportba sorolják be.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy az illetékes szervezet hálózati szintű útfelméréseket végezzen.

(5) A tagállamok biztosítják, hogy a javítás alatt álló, és ezért az úthasználók biztonságát veszélyeztető közútiinfrastruktúra-szakaszokra megfelelő jelzéseket helyezzenek ki. E jelzéseknek nappal és éjszaka egyaránt látható, biztonságos távolságra felállított jelzéseket is magukban kell foglalniuk, továbbá meg kell felelniük a közúti jelzésekről szóló 1968. évi bécsi egyezmény rendelkezéseinek.”;

4. A 6. cikk a következőképpen módosul:

- a) a cím helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

Közúti biztonsági ellenőrzések”;

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

„(1) A tagállamok biztosítják, hogy az útbiztonsági jellemzők megállapítása és a balesetek megelőzése érdekében a közúthálózatra vonatkozó közúti biztonsági ellenőrzésekre kerüljön sor. Az ellenőrzés tárgyát képező útszakaszokat az 5. cikk szerint elvégzett felmérés eredményei alapján kell kiválasztani azzal, hogy a magas kockázatot jelentő útszakaszok ellenőrzése elsőbbséget élvez.”;

c) a (2) és (3) bekezdés helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A közúti biztonsági ellenőrzések elvégzésekor a tagállamok kitérnek a IIa. mellékletben meghatározott elemekre.

(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 legalább háromévente kell elvégezni.”;

5. A szöveg a következő 6a., 6b. és 6c. cikkel egészül ki:

„6a. cikk

A használatban levő utakra vonatkozó nyomonkövetési eljárások

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az 5. cikk szerint elvégzett hálózati szintű útfelmérések megállapításait célzott közúti biztonsági ellenőrzés vagy közvetlen helyreállítási intézkedés kövesse.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy a 6. cikk szerint lefolytatott közúti biztonsági ellenőrzések megállapításait a helyreállítási intézkedés szükségességét meghatározó, indokolással ellátott határozat meghozatala kövesse. A tagállamok azonosítják különösen azokat az útszakaszokat, amelyeken a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsága további javításra szorul, valamint az ezen útszakaszok közlekedésbiztonságának javítása céljából prioritást élvező intézkedéseket határoznak meg.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a helyreállítási intézkedések alacsony közlekedésbiztonsági szintű és magas költség-haszon arányt képviselő intézkedések végrehajtására lehetőséget adó útszakaszokra irányuljon.

(4) A tagállamok a meghatározott helyreállítási intézkedések végrehajtásának nyomon követése céljából kockázatalapú, az intézkedéseket fontossági sorrendben tartalmazó cselekvési tervet készítenek, és azt rendszeresen naprakésszé teszik. A tagállamok a cselekvési terv elkészítése során – a magas költség-haszon arányú fellépéseket figyelembe véve – a közlekedésbiztonsági fejlesztések szempontjából nagy potenciállal kecsegtető útszakaszoknak biztosítanak prioritást.

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 biztosítják, hogy az útburkolati jelek és közúti jelzések megfelelően legyenek kialakítva és oly módon legyenek karban tartva, hogy azokat a járművezetők és a gépjárművezetés-támogató rendszerekkel felszerelt vagy nagy mértékben automatizált járművek egyaránt könnyen és megbízható módon felismerhessék.

(2) A Bizottság az útburkolati jelek és közúti jelzések felismerésének elősegítése céljából általános teljesítménykövetelményeket dolgoz ki. E célból a Bizottság a 13. cikk (2) bekezdésében említett eljárással összhangban végrehajtási jogi aktust fogad el.”;

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

„10. cikk

A legjobb gyakorlatok cseréje

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

7. A 11. cikk (2) bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottságot a 13. cikkben említett bizottság segíti. Ha konkrét intézkedések elfogadására van szükség, azokat a 13. cikk (2) bekezdésében említett tanácsadó-bizottsági eljárással összhangban kell elfogadni.”;

8. Az irányelv a következő 11a. cikkel egészül ki:

„11a. cikk

Jelentéstétel

(1) A tagállamok jelentést tesznek a Bizottság részére [OP: please insert the YEAR calculated 24 months following the entry into force] október 31-ig, majd ezt követően háromévente a megelőző három éves időszakban a hálózati szintű útfelmérések keretében megvizsgált úthálózat százalékos arányáról, valamint úthasználói csoportok szerinti bontásban a felmért útszakaszok közlekedésbiztonsági minősítéséről.”;

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

„12. cikk

A műszaki fejlődéshez való hozzáigazítás

A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 12a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy ezen irányelv mellékleteit a műszaki fejlődéshez igazítsa.”;

10. Az irányelv a következő 12a. cikkel egészül ki:

„12a. cikk

Felhatalmazáson alapuló jogi aktusok

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottság a 12. cikk szerinti felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól, [ezen irányelv hatálybalépésének időpontja]-tól kezdődő hatállyal.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja a 12. cikk szerinti 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.”;

11. A 13. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„13. cikk

A bizottság eljárása

- (1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU rendelet szerinti bizottság.
 - (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 4. cikkét kell alkalmazni.”;
12. A mellékletek ezen irányelv mellékletének megfelelően módosulnak.

2. cikk

- (1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb [OP: please insert the DATE calculated 18 months following the entry into force]-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

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

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

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
elnök

a Tanács részéről
elnök