



Rada  
Evropské unie

Brusel 18. května 2018  
(OR. en)

---

---

Interinstitucionální spis:  
2018/0129 (COD)

---

---

9040/18  
ADD 4

TRANS 208  
IA 136

### PRŮVODNÍ POZNÁMKA

---

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	17. května 2018
Příjemce:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	SWD(2018) 176 final
Předmět:	PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ Průvodní dokument k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

---

Delegace naleznou v příloze dokument SWD(2018) 176 final.

---

Příloha: SWD(2018) 176 final



V Bruselu dne 17.5.2018  
SWD(2018) 176 final

**PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE**

**SOUHRN POSOUZENÍ DOPADŮ**

*Průvodní dokument k*

**návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění směrnice 2008/96/ES  
o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury**

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

<b>Souhrnný přehled</b>
Posouzení dopadů přezkumu směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury a směrnice 2004/54/ES o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě
<b>A. Potřeba opatření</b>
<b>V čem spočívá problém a proč se jedná o problém na úrovni EU?</b>
Navzdory pokračujícím opatřením na úrovni EU a na vnitrostátní a místní úrovni snižování smrtelných silničních nehod v posledních letech stagnovalo a zdá se nepravděpodobné, že bude dosažen strategický cíl EU snížit do roku 2020 smrtelné silniční nehody v porovnání s rokem 2010 na polovinu. Jsou zapotřebí posílená opatření v celé této oblasti, a to i pokud jde o silniční infrastrukturu, která zůstává důležitou příčinou nehod a závažným faktorem přibližně u 30 % nehod. Posouzení dopadů a konzultace odhalily dva hlavní problémy: velký podíl cest po síti TEN-T na východě a částečně také na západě Evropy se uskutečňuje na silnicích s nízkou úrovní bezpečnosti silničního provozu a integrovaná bezpečnost silnic mimo síť TEN-T je nízká. Mezi celkovou bezpečností silnic v západních a východních členských státech EU existují velké rozdíly.
<b>Čeho by mělo být dosaženo?</b>
Obecným cílem iniciativy je snížit počet smrtelných silničních nehod a vážných zranění na silničních sítích v EU zlepšením úrovně bezpečnosti silniční infrastruktury. Jsou stanoveny čtyři konkrétní cíle: 1) podporovat harmonizaci a sdílení poznatků mezi členskými státy o postupech a požadavcích; 2) chránit zranitelné účastníky silničního provozu; 3) zlepšit nasazování nových technologií a 4) zlepšit návazná opatření v návaznosti na zjištění v oblasti postupů řízení bezpečnosti silniční infrastruktury.
<b>Jakou přidanou hodnotu budou mít tato opatření na úrovni EU (subsidiarita)?</b>
Obecně jsou negativní externality silniční dopravy, jako jsou úmrtí a vážná zranění, dopravní přetížení a znečištění, přeshraničními problémy, které nelze vyřešit pouze vnitrostátním nebo místním opatřením. Hlavní přínos opatření na úrovni EU v rámci této iniciativy spočívá v přibližování bezpečnosti infrastruktury v celé EU směrem k vyšším úrovním. Cestování po silnicích v EU bude bezpečnější, a méně výkonné země tak budou moci využívat zkušenosti vyspělejších zemí. Celoevropské nastavení obecných požadavků, např. u dopravního značení a dopravních značek, usnadní a zrychlí zavádění nových bezpečnostních prvků, které se opírají o funkce silniční infrastruktury, jako je udržování vozidla v jízdním pruhu. Pokud jde o zranitelné účastníky silničního provozu, opatření na úrovni EU zajistí, že programy posouzení silničního provozu budou posuzovat bezpečnost nechráněných účastníků silničního provozu samostatně z hlediska zlepšení jejich bezpečnosti v celé hlavní silniční síti v EU.
<b>B. Řešení</b>
<b>Prostřednictvím kterých možností lze cílů dosáhnout? Je některá možnost upřednostňována? Pokud ne, uveďte proč.</b>
Možnosti použitelné u sítě TEN-T (možnosti politiky 1–3) a možnosti, které se vztahují na část sítě mimo TEN-T (možnosti politiky A–C), byly posuzovány samostatně. Možnosti politiky u sítě TEN-T
- <b>Možnost politiky 1</b> sestává z „měkkých“ opatření s cílem podporovat sdílení poznatků ve spojení s legislativními opatřeními, aby se zlepšila transparentnost postupů a byly zavedeny požadavky, které se zaměří na posuzování bezpečnosti zraněných účastníků silničního provozu a usnadní nasazování nových technologií. Rovněž vytváří lepší provázanost mezi směrnici pro řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (RISM) a směrnici pro bezpečnost tunelů.
- <b>Možnost politiky 2</b> vychází z možnosti 1 a doplňuje povinné návazné kroky po inspekcích, a to prostřednictvím plánů na základě rizik odstupňovaných podle priorit, bezpečnostních inspekcí v rámci sítě a obecných požadavků na dopravní značení a dopravní značky.
- <b>Možnost politiky 3</b> vychází z možnosti 2 a doplňuje minimální bezpečnostní úroveň, které se má dosáhnout na silnicích TEN-T, ve spojení s definováním dalších minimálních požadavků na vybavení silnic (bezpečnější svodidla pro motocyklisty).
Možnosti politiky mimo síť TEN-T
- <b>Možnost politiky A</b> podřizuje každý silniční projekt ve vnitrostátní silniční síti, který je plně nebo částečně financovaný z prostředků EU, postupům předepsaným ve směrnici RISM.
- <b>Možnost politiky B</b> činí postupy současné směrnice RISM povinné pro vnitrostátní/hlavní silnice mimo TEN-T.

<p>- <b>Možnost politiky C</b> vychází z možnosti politiky B a rozšiřuje opatření možnosti politiky 2 na vnitrostátní/hlavní silnice mimo TEN-T. Upřednostňovanými možnostmi jsou <b>možnost 2</b> a <b>možnost C</b>. Tyto dvě možnosti lze kombinovat.</p>
<p><b>Jaké jsou názory jednotlivých zúčastněných stran? Kdo podporuje kterou možnost?</b></p> <p>Široké podpory se dostává opatřením zaměřeným na zlepšení transparentnosti a návaznosti a také na lepší řešení potřeb zranitelných účastníků silničního provozu. Panuje rovněž otevřenost vůči myšlence inspekci v rámci sítě, přičemž však některé členské státy vyjádřily obavy ohledně vyžadování minimální úrovně bezpečnosti pro TEN-T, zvláště z hlediska nákladů a metodiky, která se použije. Rozšíření oblasti působnosti mimo TEN-T se ukázalo jako nejkontroverznější návrh, přičemž nevládní organizace a podniky upřednostňují rozšíření a orgány členských států upřednostňují, aby bylo zachováno uplatňování pouze na TEN-T.</p>
<p><b>C. Dopady upřednostňované možnosti</b></p>
<p><b>Jaké jsou výhody upřednostňované možnosti (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte výhody hlavních možností)?</b></p> <p>U kombinace možností politiky 2 a C se očekávají následující dopady:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pozitivní dopad z hlediska snížení smrtelných silničních nehod odhadem o 3 200 životů a odhadovaného snížení vážných zranění o 20 700 během období 2020–2030 ve srovnání s výchozím scénářem (záchrana 14 650 životů a předejití 97 502 vážným zraněním v letech 2020–2050).</li> <li>- Řádná návaznost postupů RISM obecně a inspekci v rámci sítě konkrétně povedou k řadě zásahů malého rozsahu v dotčené silniční síti. Tyto aktivity obvykle provádějí malé a střední podniky, které proto budou mít z této iniciativy pravděpodobně prospěch.</li> <li>- Opatření by mohla mít rovněž malé pozitivní dopady na životní prostředí. Méně dopravních nehod by mohlo okrajově zlepšit celkový tok dopravy. To by mohlo vést ke snížení dopravních zácp, a tím ke snížení spotřeby energie a atmosférických emisí. Očekává se však, že tyto dopady budou velmi omezené, a nejsou proto vyčísleny.</li> </ul>
<p><b>Jaké jsou náklady na upřednostňovanou možnost (je-li nějaká doporučena, jinak uveďte náklady na hlavní možnosti)?</b></p> <p>Odhadovaných 9 444 milionů EUR v důsledku zavádění příslušných postupů a provádění nezbytných modernizací silniční sítě.</p>
<p><b>Jaký bude dopad na malé a střední podniky a na konkurenceschopnost?</b></p> <p>Malé a střední podniky budou mít z této iniciativy pravděpodobně prospěch (viz výše). Vzhledem k relativně místní povaze činností se neočekávají dopady na konkurenceschopnost společností v EU.</p>
<p><b>Očekávají se významné dopady na vnitrostátní rozpočty a správní orgány?</b></p> <p>Ano, náklady na iniciativu ponесou vnitrostátní rozpočty a správní orgány. Náklady však budou více než kompenzovány sociálními přínosy iniciativy.</p>
<p><b>Očekávají se jiné významné dopady?</b></p> <p>Ne.</p>
<p><b>A proporcionalita?</b></p> <p>Upřednostňovaná možnost nepřekračuje to, co je nezbytné k vyřešení původního problému a ke splnění cílů iniciativy. Rozšíření oblasti působnosti mimo TEN-T je přiměřené, protože se zaměřuje na 15 % silniční sítě z hlediska délky, která je odpovědná přibližně za 39 % smrtelných silničních nehod v EU. Aby se dále zajistila proporcionalita, členské státy se zapojí do přesného definování příslušné silniční sítě.</p>
<p><b>D. Návazná opatření</b></p>
<p><b>Kdy bude tato politika přezkoumána?</b></p> <p>Jakmile bude nový právní rámec v plném rozsahu použitelný, provedou útvary Komise hodnocení, jehož cílem bude ověřit, zda byly cíle dosaženy. Toto hodnocení, založené na systému hodnocení bezpečnosti silnic, na které se postup vztahuje, klíčový ukazatel pokroku definovaného v posouzení dopadů má za cíl určit, zda tato nová opatření vedla ke zlepšení situace.</p>