



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 5.10.2006
KOM(2006) 569 wersja ostateczna

2006/0182 (COD)

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej

(przedstawiony przez Komisję)

{SEK(2006) 1231}
{SEK(2006) 1232}

UZASADNIENIE

1) KONTEKST WNIOSKU

Podstawa i cele wniosku

W białej księdze z 2001 r. w sprawie europejskiej polityki transportowej do 2010 r.¹ oraz w swoim komunikacie w sprawie europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa drogowego z czerwca 2003 r. Komisja Europejska zapowiedziała podjęcie inicjatywy w sprawie bezpieczeństwa infrastruktury drogowej. Parlament Europejski zwrócił się do Komisji o przedstawienie wytycznych w sprawie zarządzania szczególnie niebezpiecznymi odcinkami dróg i audytu bezpieczeństwa drogowego². Obok działań podjętych w odniesieniu do kierowców i pojazdów trzeci filar kompleksowego programu bezpieczeństwa na drogach powinna stanowić infrastruktura. Cechy fizyczne sieci dróg wraz ze związaną z nimi intensywnością ruchu są ważnymi czynnikami przyczyniającymi się do wypadków. Osiągnięto znaczny postęp w zakresie bezpieczeństwa pojazdów. Pasażerowie i kierowca narażeni są na znacznie mniejsze ryzyko poniesienia śmierci lub obrażeń podczas wypadku niż dziesięć lat temu. Wymagania dotyczące egzaminów i szkoleń zostały stopniowo podwyższone w celu zapewnienia, że kierowcy europejscy potrafią sprostać niebezpiecznym sytuacjom na drogach. Ponieważ nadmierna prędkość, nie zapinanie pasów bezpieczeństwa oraz prowadzenie po spożyciu alkoholu są głównymi przyczynami śmiertelnych wypadków na drogach europejskich, przyjęto nowe środki wykonawcze w zakresie przepisów drogowych³. Jednakże nie podjęto jeszcze wspólnego wysiłku na poziomie europejskim w celu zapewnienia bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, choć w wytycznych z 1996 r. dla transeuropejskiej sieci drogowej prawodawca wezwał do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Wspólnota Europejska nie podjęła jeszcze koniecznych działań w tym zakresie, z wyjątkiem działań badawczych i wprowadzenia wewnętrznego rynku wyrobów budowlanych. Odnotowano postępy w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego w przypadku dróg wyposażonych w systemy kierowania ruchem i jego kontroli opierające się na technologiach informacyjnych i komunikacyjnych (ICT), aczkolwiek stosowanie narzędzi ICT nie jest jeszcze systematyczne.

Podczas gdy wydatki na infrastrukturę drogową są powszechnie ograniczane, użytkownicy dróg zwracają coraz większą uwagę na jakość i poziom bezpieczeństwa dróg. Wiele zarządów dróg stoi przed dylematem, ponieważ mimo ograniczeń budżetowych są zobowiązani do zapewnienia infrastruktury odpowiadającej najnowszym wymogom bezpieczeństwa. Zarządy dróg są sądownie zaskarżane przez obywateli, którzy odnieśli obrażenia w wyniku wypadków drogowych.

W związku z powyższym celem proponowanej dyrektywy jest zapewnienie włączenia kwestii bezpieczeństwa do wszystkich etapów planowania, projektowania i eksploatacji infrastruktury drogowej w ramach sieci transeuropejskiej (TEN-T). Zapewni to, że bezpieczeństwo jest uwzględniane na własnych prawach i na równi z dokonywaniem analizy gospodarczej i środowiskowej. Niniejsza dyrektywa zapewnia, że zarządy infrastruktury drogowej otrzymują

¹ Biała księga Komisji z dnia 12 września 2001 r.: „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje” COM(2001) 370 wersja ostateczna.

² Rezolucja Parlamentu Europejskiego A5-0381/2000 z dnia 18 stycznia 2001r.

³ Zalecenie Komisji z 2003 r. w sprawie środków wykonawczych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (Dz.U. 111 z 17.4.2004, str. 75).

wytyczne, szkolenia i informacje wymagane w celu zwiększenia bezpieczeństwa sieci drogowej w najlepszym interesie użytkowników dróg i ogółu społeczeństwa. Celem dyrektywy jest:

zwiększenie bezpieczeństwa na nowych drogach poprzez stałe dostosowywanie do najnowszych wymogów bezpieczeństwa;

wprowadzenie na drogach we wszystkich państwach członkowskich UE wspólnego wysokiego poziomu bezpieczeństwa;

podniesienie świadomości związanej z bezpieczeństwem, tak by podejmowane decyzje dotyczące planowania i projektowania były oparte na wiedzy;

wprowadzenie większej przejrzystości w zakresie wpływu na bezpieczeństwo podejmowanych decyzji;

umożliwienie gromadzenia i rozpowszechniania dostępnej wiedzy specjalistycznej w celu lepszego wykorzystania wyników badań;

wykorzystanie ograniczonych funduszy na bardziej wydajną i bezpieczną budowę i utrzymanie dróg;

umożliwienie lepszego gromadzenia, przetwarzania i rozpowszechniania informacji dotyczących bezpieczeństwa.

Kontekst ogólny

W 2001 Unia Europejska ustanowiła sobie ambitny cel, jakim jest obniżenie do 2010 r. liczby wypadków śmiertelnych na drogach europejskich z 50 000 do 25 000. Mimo postępów w tej dziedzinie (patrz przegląd śródkresowy programu działań z 2003 r. na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego⁴), w 2005 r. wypadki drogowe nadal były przyczyną 41 500 ofiar na drogach UE. Wielu wypadków i ofiar śmiertelnych można by uniknąć, jeśli istniejąca infrastruktura drogowa byłaby zarządzana zgodnie z najnowszymi najlepszymi praktykami w zakresie inżynierii bezpieczeństwa. Należy podjąć działania na szczególnie niebezpiecznych odcinkach dróg (czarne punkty) określonych na podstawie lokalnych statystyk wypadków. Niestety przekazywanie danych dotyczących bezpieczeństwa odpowiednim organom odpowiedzialnym za utrzymanie sieci dróg i podejmowanie odpowiednich działań zaradczych trwa obecnie zbyt długo.

Przy projektowaniu dróg brane są pod uwagę liczne kryteria takie jak: planowanie regionalne, zagospodarowanie przestrzenne miasta, czas podróży, wygoda użytkowników i dostosowanie do ich potrzeb, zużycie paliwa, koszty budowy oraz oddziaływanie na środowisko, jednakże często pośrednio przyjmuje się, że bezpieczeństwo zostanie zapewnione poprzez samo spełnianie określonych norm dotyczących profilu i przebiegu trasy komunikacyjnej. Z doświadczenia wynika jednak, że wyłącznie zgodność z tymi normami nie wystarcza, by uniknąć zagrożenia. Ponadto, jak wynika z analizy rzeczywistych sytuacji, ponad połowa uchybień w zakresie bezpieczeństwa spowodowana jest niespełnieniem wytycznych

⁴ Komunikat Komisji z dnia 22 lutego 2006 r.: „Europejski program działań z 2003 r. na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego przegląd śródkresowy”, COM(2006) 74.

projektowych i norm⁵. Obecnie istniejący profil tras komunikacyjnych jest wynikiem dziesiątek lat budowy i utrzymania, w ciągu których kwestie związane z bezpieczeństwem nie zawsze były w równej mierze brane pod uwagę. Obecnie niektóre właściwości dróg nie odpowiadają już najnowszym wymogom bezpieczeństwa. Ponadto warunki na drogach zmieniły się od momentu, kiedy drogi te zostały zaprojektowane i zbudowane.

Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek

Brak obowiązujących przepisów w dziedzinie, której dotyczy wniosek.

Spójność z innymi politykami i celami Unii

Celem niniejszej dyrektywy jest zapewnienie, że infrastruktura przyczynia się do poprawy bezpieczeństwa drogowego, zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i liczby wypadków na drogach należących do transeuropejskiej sieci drogowej, zgodnie ze wskazaniami Komisji przedstawionymi w białej księdze z 2001 r. w sprawie europejskiej polityki transportowej do 2010 r. i w jej późniejszym komunikacie w sprawie europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa drogowego z 2003 r..

2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCENA WPŁYWU

Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

W celu przedstawienia oceny ekspertów już na wczesnym stadium oraz zgodnie z polityką przejrzystości Komisja powołała **grupę roboczą ds. bezpieczeństwa infrastruktury**, która odbyła kilka spotkań w 2002 i 2003 roku. Wyniki prac wspomnianej grupy w znacznym stopniu wpłynęły na niniejszy wniosek. Przedstawiciele 11 państw członkowskich brali udział w pracach grupy i udzielali szczegółowych porad dotyczących sytuacji i praktyk w reprezentowanych przez nich krajach.

Od dnia 12 kwietnia 2006 r. do dnia 19 maja 2006 r. służby dyrekcji ds. transportu śródlądowego Dyrekcji Generalnej ds. Energii i Transportu przeprowadziły **publiczne konsultacje za pośrednictwem internetu** celem uzyskania opinii na temat swojej koncepcji zarządzania infrastrukturą drogową oraz przygotowanego wniosku dotyczącego dyrektywy Rady i Parlamentu Europejskiego w tej dziedzinie. Komisja otrzymała 51 odpowiedzi.

Podsumowanie odpowiedzi oraz sposób, w jaki zostały one uwzględniane

Najważniejsze wnioski **grupy roboczej ds. bezpieczeństwa infrastruktury** można podsumować w następujący sposób:

skuteczność wszystkich procedur zaproponowanych przez Komisję w niniejszej dyrektywie została udowodniona w co najmniej jednym państwie członkowskim;

⁵ Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu, 1997, „Audyt bezpieczeństwa dróg i ocena wpływu na bezpieczeństwo”(„Road Safety audit and safety impact assessment”), str. 11.

kilka państw członkowskich będzie musiało wprowadzić jedynie niewielkie, ale skuteczne zmiany lub nowe zasady do swojej obecnej praktyki w celu spełniania wymogów niniejszej dyrektywy;

w znacznym stopniu brakuje odpowiedzi dotyczących skuteczności systemów zarządzania, co powoduje, że ulepszenia w tej dziedzinie opierające się wyłącznie na „najlepszych praktykach” są niemożliwe;

konieczne są zatem bardziej spójne ramy prawne.

Najważniejsze wnioski **publicznych konsultacji przeprowadzonych za pośrednictwem internetu** można podsumować w następujący sposób:

wszystkie opinie są zgodne co do identyfikacji problemu i konieczności podjęcia działań na poziomie europejskim;

proponowane środki i instrumenty są powszechnie uznane za skuteczne;

w znacznej liczbie opinii pojawiają się sugestie rozszerzenia zasięgu dyrektywy również na drogi nie należące do transeuropejskiej sieci drogowej;

od Komisji oczekuje się, że udzieli ona wsparcia państwom członkowskim posiadającym mniejsze doświadczenie w zakresie wdrażania dyrektywy poprzez dostarczenie im odpowiednich ram celem wypracowania metodologii i know-how;

w przeważającej większości opinii pozytywnie oceniono przewidziane przez Komisję podejście pozwalające państwom członkowskim na przyjmowanie własnych przepisów prawnych dotyczących określonych obowiązkowych procedur;

Blizsze informacje dotyczące wyników konsultacji zainteresowanych stron znajdują się w części „Ocena wpływu” załączonej do niniejszego wniosku.

Przesłane opinie dostępne są na stronie internetowej:
http://ec.europa.eu/transport/road/index_en.htm.

Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej

Dziedziny nauki i wiedzy specjalistycznej, których dotyczy wniosek

Rządy krajowe, instytuty badawcze i eksperci w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego, organizacje na rzecz zdrowia, transportu i bezpieczeństwa, użytkownicy dróg i zrzeczenia przewoźników drogowych.

Zastosowana metodologia

Publiczne konsultacje, konsultacje wysokiej klasy specjalistów, analiza już istniejących procedur, konferencje i spotkania robocze.

Główne organizacje/eksperti, z którymi się skonsultowano

Otrzymano 51 opinii:

15 ze strony rządów krajowych;

11 z instytutów badawczych i od ekspertów w dziedzinie bezpieczeństwa drogowego;

10 z organizacji na rzecz zdrowia, transportu i bezpieczeństwa;

9 ze strony zrzeszeń użytkowników dróg;

6 ze strony zrzeszeń przewoźników drogowych.

Streszczenie otrzymanych i wykorzystanych opinii

Nie stwierdzono potencjalnie poważnych zagrożeń pociągających za sobą nieodwracalne skutki.

wszystkie opinie są zgodne co do identyfikacji problemu i konieczności podjęcia działań na poziomie europejskim;

proponowane środki i instrumenty są powszechnie uznane za skuteczne;

w znacznej liczbie opinii pojawiają się sugestie rozszerzenia zasięgu dyrektywy również na drogi nie należące do transeuropejskiej sieci drogowej;

od Komisji oczekuje się, że udzieli ona wsparcia państwom członkowskim posiadającym mniejsze doświadczenie w zakresie wdrażania dyrektywy poprzez dostarczenie im odpowiednich ram celem wypracowania metodologii i know-how;

Środki wykorzystane do publicznego udostępnienia porad ekspertów

Przesłane opinie dostępne są na stronie internetowej:

http://ec.europa.eu/transport/road/index_en.htm. Impact assessment.

Ocena wpływu

W 2003 r. sieć tematyczna ROSEBUD⁶ przeprowadziła ocenę wpływu dla potrzeb niniejszego wniosku. Uznano za prawdopodobną szacunkową ocenę, że wprowadzenie w życie dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa infrastruktury na drogach należących do TEN może zapobiec rocznie ponad sześciuset wypadkom śmiertelnym i 7000 wypadkom, w których poszkodowani odnoszą obrażenia. W przypadku dróg należących do TEN odpowiada to 12 % - 16 % wypadków śmiertelnych i 7 % - 12 % wypadków, w których poszkodowani odnieśli obrażenia.

Według szacunków ROSEBUD ponad 400 osób rocznie nie straciłoby życia, jeśli zarządzanie bezpieczeństwem byłoby stosowane na autostradach oraz 900 osób nie straciłoby życia, jeśli byłoby ono stosowane w przypadku sieci głównych dróg, tzn. dróg łączących miasta oraz dróg krajowych (nie licząc autostrad)⁷. W związku z powyższym przewiduje się, że dzięki

⁶ ROSEBUD to skrót od angielskiej nazwy „Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision-Making” (analiza bezpieczeństwa na drogach oraz środowiskowych korzyści, kosztów i skuteczności dla celów podejmowania decyzji). Wśród partnerów ROSEBUD znajdują się instytuty badawcze bezpieczeństwa drogowego z 11 państw członkowskich oraz z Izraela i Norwegii, <http://partnet.vtt.fi/rosebud/>

⁷ Obliczenia dokonane dla 25 krajów UE, Bułgarii, Rumunii i Szwajcarii.

dyrektywie liczba ofiar śmiertelnych na autostradach i drogach głównych zostanie rocznie zmniejszona o 1300 osób lub o 12 % wypadków śmiertelnych, do których dochodzi na tych drogach.

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Krótki opis proponowanych działań

Niniejsza dyrektywa wyraźnie ogranicza wymogi do minimalnego zestawu przepisów koniecznych do osiągnięcia bezpieczeństwa i powszechnego stosowania procedur, które dowiodły swej skuteczności. Ten kompleksowy system zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej⁸ opiera się na czterech głównych procedurach:

- (1) Ocena wpływu na bezpieczeństwo drogowe pomoże w podejmowaniu strategicznych decyzji dotyczących wpływu na bezpieczeństwo nowych dróg lub poważniejszych zmian w eksploatacji istniejących dróg, w szczególności na sieć sąsiadujących dróg.
- (2) Audyty bezpieczeństwa drogowego będą stanowiły niezależną kontrolę i zalecenia dotyczące technicznej weryfikacji projektów budowy nowych dróg i modernizacji starych.
- (3) Zarządzanie bezpieczeństwem sieci ma na celu skierowanie środków zaradczych na odcinki sieci drogowej o wysokiej częstotliwości wypadków (szczególnie niebezpieczne odcinki dróg lub czarne punkty) i/lub charakteryzujące się dużymi możliwościami uniknięcia wypadków w przyszłości.
- (4) Inspekcje bezpieczeństwa jako normalne działania związane z utrzymaniem dróg pozwolą na zapobiegawcze wykrycie i ograniczenie ryzyka wypadków przy zastosowaniu wydajnych ekonomicznie środków.

Procedury tego typu istnieją już i są stosowane w różnym stopniu w niektórych państwach członkowskich. Celem niniejszego wniosku dotyczącego dyrektywy jest zatem rozszerzenie zakresu tych środków na cały obszar UE, bez określania norm i wymogów technicznych, lecz umożliwiając państwom członkowskim utrzymanie istniejących procedur lub wprowadzenie swoich własnych. Stosowanie kompleksowego pakietu środków doprowadzi do tego, że kwestia bezpieczeństwa będzie uwzględniana podczas całego okresu użytkowania drogi o znaczeniu europejskim, od momentu jej projektowania aż do eksploatacji.

Podstawa prawna

Niniejszy środek proponowany jest na podstawie art. 71 traktatu WE.

Zasada pomocniczości

Zasada pomocniczości znajduje zastosowanie w takim stopniu, w jakim wniosek nie wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Wspólnoty.

⁸ Procedury przedstawione w niniejszej dyrektywie zostały zalecone przez grupę wysokiego szczebla ds. bezpieczeństwa drogowego ustanowioną przez Komisję w celu wspierania rozwoju Europejskiej Polityki Bezpieczeństwa Drogowego i koordynacji polityk krajowych. Sprawozdanie końcowe „Zalecane środki bezpieczeństwa do wprowadzenia w najbliższym czasie na drogach głównych” przygotowane przez grupę roboczą 4 zostało przyjęte dnia 12 maja 1995 r.

Cele wniosku nie mogą zostać osiągnięte w sposób zadowalający poprzez działania państw członkowskich z następujących względów:

Dyrektywa zapewni wspólnotowy wysoki poziom bezpieczeństwa na drogach we wszystkich państwach członkowskich UE. Wszystkie państwa członkowskie, a w szczególności nowe państwa członkowskie, które są w trakcie podwyższania standardu i rozszerzania swoich sieci dróg, otrzymają możliwość rozwijania sieci dróg z pełnym zachowaniem zasad bezpieczeństwa.

Wymiana informacji na temat najlepszych praktyk w celu poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej nie jest sama w sobie wystarczająca. Wymiana informacji o najlepszych praktykach poprzez projekty badawcze, grupy robocze, konferencje i spotkania robocze była już przeprowadzana przez kilka lat w Unii Europejskiej i na arenie międzynarodowej. Nie zanotowano jednak powszechnej poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej. Ponadto państwa członkowskie, które muszą poprawić poziom bezpieczeństwa swoich dróg pozytywnie oceniają przewidziane środki regulacyjne. Wyraźnie wskazuje to na fakt, że państwa te uważają najlepsze praktyki za niewystarczające dla poprawy swoich wyników w zakresie bezpieczeństwa.

Dla celów transeuropejskiej sieci drogowej konieczne są wspólne wysokie wymagania bezpieczeństwa obowiązujące na obszarze całej Unii Europejskiej, co potwierdził prawodawca wspólnotowy. Użytkownik podróżujący po sieci tych dróg jest uprawniony do tego samego poziomu bezpieczeństwa na wszystkich odcinkach, zgodnie z art. 2 ust. 2 lit. a) decyzji Rady i Parlamentu nr 1692/1996⁹. Bez środków wiążących i prawnego zobowiązania się na obszarze całej Unii Europejskiej same państwa członkowskie nie są w stanie zapewnić wspólnego wysokiego poziomu bezpieczeństwa, na co wskazują bardzo zróżnicowane wyniki w zakresie bezpieczeństwa poszczególnych państw członkowskich. Działania wspólnotowe przyczynią się do lepszego osiągnięcia celów, których dotyczy wniosek z następujących powodów:

Niniejsza dyrektywa stworzy podstawę do ustanowienia procedur bezpieczeństwa, które pomogą osiągnąć ambitny cel UE, jakim jest znaczne ograniczenie liczby wypadków na drogach należących do sieci transeuropejskiej. Umożliwi ona przekształcenie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej w kompleksowy system opierający się na wszechstronnej analizie wypadków, identyfikacji niebezpiecznych elementów projektowych, poprawionych wytycznych i programach szkoleń, jak również na wprowadzaniu w życie skutecznych środków zaradczych. Ograniczy również ryzyko postępowań sądowych przeciwko zarządom dróg.

Dyrektywa polepszy skuteczność wymiany informacji o najlepszych praktykach poprzez wprowadzenie wspólnego podstawowego zestawu wymogów proceduralnych oraz poprzez wspieranie i umożliwienie ich kodyfikacji w ramach procedury komitologii.

Zasada proporcjonalności

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów:

⁹ Art. 2 ust. 2 lit. a) ma następujące brzmienie: „Sieć powinna a) zapewnić odpowiednią zdolność przemieszczania się osób i rzeczy na terenie bez granic wewnętrznych i w *najlepszych z możliwych warunkach* socjalnych i bezpieczeństwa...”

Niniejszy wniosek stanowi kompromis między propozycją sprawdzonych metod poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej a ograniczeniem kosztów administracyjnych i innych kosztów wdrażania, przy jednoczesnym poszanowaniu różnych tradycji i instrumentów istniejących w państwach członkowskich. Niniejszy wniosek wyraźnie ogranicza wymogi do minimalnego zestawu przepisów koniecznych do osiągnięcia bezpieczeństwa i powszechnego stosowania procedur, które dowiodły swej skuteczności. Celem niniejszego wniosku dotyczącego dyrektywy jest zatem rozszerzenie zakresu tych środków na cały obszar UE, bez określania norm i wymogów technicznych, lecz umożliwiając państwom członkowskim utrzymanie istniejących procedur lub wprowadzenie swoich własnych. Stosowanie kompleksowego pakietu środków doprowadzi do tego, że kwestia bezpieczeństwa drogowego będzie uwzględniana podczas całego okresu użytkowania drogi o znaczeniu europejskim, od momentu jej projektowania aż do eksploatacji.

Wzrost kosztów będzie minimalny i w wielu przypadkach koszty te zwrócą się po krótkim czasie ze względu na zmniejszenie liczby wypadków i kosztów z nimi związanych, jak również ograniczenie kosztów modyfikacji po oddaniu dróg do eksploatacji. Zaproponowane środki nie spowodują dodatkowych opóźnień w procedurze zatwierdzania i w procesie projektowania dróg, jako że ocena wpływu na bezpieczeństwo i audyty będą przeprowadzane jednocześnie z nimi. Niniejsza dyrektywa nie wymaga stworzenia nowych urzędów lub stanowisk, jej wdrożenie opiera się jedynie na bardziej efektywnym wykorzystaniu istniejących środków.

Wybór instrumentów

Proponowane instrumenty: dyrektywa wymagająca przyjęcia wytycznych dotyczących zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej i pozostawiająca państwom członkowskim wybór co do szczegółów ich wprowadzenia w życie.

Inne instrumenty byłyby niewłaściwe z następujących względów:

Wymiana informacji o najlepszych praktykach w celu poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej trwa już od kilku lat w Unii Europejskiej i na arenie międzynarodowej. Nie zanotowano jednak powszechnej poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej. Ponadto tego typu działanie nie gwarantuje, że bezpieczeństwo drogowe będzie dalej wzmacniane w państwach członkowskich. Z doświadczenia wynika, że opierając się jedynie na wymianie informacji o najlepszych praktykach nie osiąga się celu, jakim jest wyższy poziom bezpieczeństwa infrastruktury drogowej. Państwa członkowskie, które najbardziej potrzebują poprawy bezpieczeństwa infrastruktury, wzywają do skoordynowanego prawodawstwa WE w tym zakresie, co oznacza, że nie skorzystały z wymiany informacji na temat wspólnych praktyk.

Harmonizacja przepisów państw członkowskich dotyczących oceny bezpieczeństwa drogowego, audytów, zarządzania i inspekcji zapewniłaby wspólne instrumenty celem wzmocnienia bezpieczeństwa, tak by osiągnąć jak największe długoterminowe korzyści dla użytkowników dróg i ogółu społeczeństwa. Jednak szeroka harmonizacja spotkałaby się ze sprzeciwem państw członkowskich, ponieważ stwarzałaby im szereg przeszkód i trudności:

większość państw członkowskich musiałaby zmienić swoje praktyki i przepisy dotyczące bezpieczeństwa drogowego, nawet jeśli są już przyjęte i skuteczne;

duże różnice między istniejącymi już przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa drogowego spowodowałyby polityczne konflikty między państwami członkowskimi i Komisją;

zharmonizowane wytyczne nie uwzględniałyby różnic organizacyjnych i społeczno-kulturalnych między państwami członkowskimi;

zakończenie procesu harmonizacji wymagałoby czasu; liczba wypadków śmiertelnych, do których by nie doszło w konsekwencji tych działań, byłaby możliwa do ustalenia po latach i stanowiłaby jedynie częściowe uzasadnienie wielkiego wysiłku i kosztów poniesionych przez państwa członkowskie.

4) WPLYW NA BUDŻET

Jeśli niniejsza dyrektywa byłaby stosowana jedynie w odniesieniu do dróg należących do TEN, oblicza się, że zmniejszyłoby to liczbę obywateli UE ponoszących śmierć w wypadkach na drogach należących do tej sieci o ponad sześćset osób rocznie i liczbę wypadków o około 7000 rocznie. Zgodnie z szacunkowymi obliczeniami przedstawionymi w białej księdze korzyści finansowe płynące z tej zmniejszonej liczby wypadków wyniosłyby ponad 2,4 miliarda EUR rocznie. Jeśli dyrektywa zostałaby wdrożona również w odniesieniu do autostrad i dróg głównych, szacuje się, że liczba ofiar śmiertelnych zostałaby zmniejszona o około 1300 osób rocznie; co oznacza ponad 5 miliardów EUR rocznie. Powyższe dane szacunkowe znacznie przewyższają poniesione koszty.

Szacunkowy wpływ na budżet czterech przewidzianych działań kształtuje się następująco:

Ocena wpływu na bezpieczeństwo drogowe: Orientacyjna wysokość kosztów przeprowadzenia oceny wpływu na bezpieczeństwo drogowe może zostać ustalona na podstawie analogicznej oceny oddziaływania na środowisko (OOS). Generalnie koszty przeprowadzenia OOS wynoszą poniżej 0,5 % całkowitych kosztów realizacji projektu. Koszty przekraczające 1 % należą do rzadkości. W przypadku projektów o wartości przekraczającej 100 milionów EUR koszty przeprowadzenia OOS mogą wynosić nawet 0,2 %, czyli 200 000 EUR.

Audyty bezpieczeństwa przeprowadzane są jednocześnie z procesem projektowania i budowy drogi i w związku z tym nie powinny powodować żadnych opóźnień. Koszty przeprowadzania audytu kształtują się między 600 i 6000 EUR na poszczególne etapy. Szacunkowe obliczenia w różnych krajach wskazują, że koszty audytów w stosunku do czasu przeznaczonego na ich przeprowadzenie wynoszą mniej niż 1 % kosztów budowy całego projektu.

Inspekcje bezpieczeństwa drogowego: W miejscach, gdzie inspekcje przeprowadzane są regularnie, koszty wahają się między 600 i 1000 EUR na kilometr autostrady. Biorąc pod uwagę drogi, w odniesieniu do których będzie obowiązywała niniejsza dyrektywa, można szacunkowo uznać, że dla dużego kraju posiadającego około 5000 km dróg należących do sieci transeuropejskiej koszty inspekcji wyniosą od 3 do 5 milionów EUR.

Można przyjąć, że koszty **zarządzania bezpieczeństwem sieci drogowej** będą porównywalne z normalnymi kosztami inspekcji drogowych.

5) DODATKOWE INFORMACJE

Symulacja, faza pilotażowa i okres przejściowy

Okres przejściowy dla wniosku jest lub będzie przewidziany.

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1 lit. c),

uwzględniając wniosek Komisji¹⁰,

uwzględniając opinię Europejski Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹¹,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów¹²,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 traktatu¹³, a także mając na uwadze,

co następuje:

- (1) Transeuropejska sieć drogowa określona w decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej¹⁴ ma fundamentalne znaczenie dla wspierania integracji europejskiej i spójności, jak również dla zapewniania wysokiego poziomu dobrobytu. W szczególności należy zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa.
- (2) Komisja w białej księdze z dnia 12 września 2001 r. „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje”¹⁵ podkreśliła konieczność przeprowadzania ocen wpływu na bezpieczeństwo i audytów bezpieczeństwa drogowego w celu identyfikacji szczególnie niebezpiecznych odcinków dróg na terenie Wspólnoty i zarządzania nimi. Komisja wyznaczyła ponadto cel, jakim jest zmniejszenie o połowę liczby wypadków śmiertelnych na drogach Wspólnoty od 2001 do 2010 r.
- (3) W swoim komunikacie w sprawie „Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa na drodze – Zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej do roku 2010: wspólna odpowiedzialność”¹⁶ Komisja

¹⁰ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

¹¹ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

¹² Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

¹³ Dz.U. C [...] z [...], str. [...].

¹⁴ Dz.U. L 228 z 9.9. 1996, str. 1. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją 884/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, str. 1).

¹⁵ COM(2001) 370 wersja ostateczna.

¹⁶ COM(2003) 311 wersja ostateczna

uznała infrastrukturę drogową za trzeci filar polityki bezpieczeństwa drogowego, który powinien w znacznym stopniu przyczynić się do osiągnięcia celu Wspólnoty, jakim jest zmniejszenie liczby wypadków.

- (4) Ustanowienie odpowiednich procedur jest podstawowym środkiem w celu poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej w ramach transeuropejskiej sieci drogowej. Oceny wpływu na bezpieczeństwo drogowe powinny wykazać na poziomie strategicznym, jaki jest wpływ różnych planowanych opcji danego projektu infrastruktury na bezpieczeństwo drogowe. Ponadto audyty bezpieczeństwa drogowego powinny szczegółowo zdefiniować niebezpieczne cechy projektów infrastruktury drogowej. Należy zatem ustanowić procedury, które muszą być przestrzegane w tych dwóch dziedzinach, tak by zwiększyć bezpieczeństwo infrastruktury drogowej na drogach należących do sieci transeuropejskiej, przy jednoczesnym wykluczeniu tuneli drogowych, których dotyczy dyrektywa nr 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej¹⁷.
- (5) Poziom bezpieczeństwa na istniejących drogach powinien zostać podniesiony poprzez inwestycje realizowane na określonych odcinkach dróg charakteryzujących się największą liczbą wypadków lub największymi możliwościami ich ograniczenia. Aby kierowcy mogli odpowiednio dostosować swoje zachowanie i w większym stopniu przestrzegać przepisów ruchu drogowego, w szczególności ograniczeń prędkości, powinni być informowani przed wjechaniem na szczególnie niebezpieczne odcinki dróg.
- (6) Zarządzanie bezpieczeństwem sieci drogowej ma wysoki potencjał skuteczności bezpośrednio po wprowadzeniu go w życie. Po odpowiednim oznakowaniu szczególnie niebezpiecznych odcinków dróg i wprowadzeniu środków zaradczych, ważniejszą rolę powinny odgrywać inspekcje bezpieczeństwa jako środki zapobiegawcze. Regularnie przeprowadzane inspekcje stanowią podstawowy środek zapobiegania zagrożeniom dla użytkowników dróg, w tym użytkowników szczególnie zagrożonych, także podczas robót drogowych.
- (7) Szkolenia i świadectwa kwalifikacji pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo poprzez programy szkoleń i podnoszenie kwalifikacji uznawane przez państwa członkowskie powinny gwarantować, że pracownicy otrzymują właściwą, aktualną wiedzę w tych zakresie.
- (8) W celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa drogowego państwa członkowskie powinny stosować wytyczne dotyczące zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury. Powiadomienie Komisji o tych wytycznych oraz regularne sprawozdania dotyczące ich wdrażania powinny utorować drogę dla systematycznej poprawy bezpieczeństwa infrastruktury na poziomie europejskim i stanowić podstawę dla dalszego rozwoju w kierunku bardziej skutecznego systemu. Ponadto sprawozdania dotyczące wdrażania wytycznych powinny dać innym państwom członkowskim możliwość określenia najskuteczniejszych rozwiązań, podczas gdy

¹⁷

Dz.U. L 167 z 30.4.2004, str. 39.

systematyczne gromadzenie danych przed i po wprowadzeniu wytycznych powinno umożliwić wyodrębnienie najskuteczniejszych środków na przyszłość.

- (9) Jako że cel działania, które ma zostać podjęte, czyli ustanowienie procedur zapewniających spójny wysoki poziom bezpieczeństwa drogowego w ramach transeuropejskiej sieci drogowej nie może zostać osiągnięty w stopniu wystarczającym przez państwa członkowskie, lecz może ze względu na wynik działania zostać lepiej osiągnięty na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć odpowiednie środki zgodnie z zasadą pomocniczości, jak określono w art. 5 traktatu WE. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, jak określono we wspomnianym artykule, dyrektywa nie może wykroczać poza to, co jest konieczne do osiągnięcia wymienionego celu.
- (10) Środki konieczne dla wdrożenia niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji¹⁸,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. Niniejsza dyrektywa ustanawia procedury dotyczące przeprowadzania ocen wpływu na bezpieczeństwo drogowo, audytów bezpieczeństwa drogowego i inspekcji bezpieczeństwa.
2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie w odniesieniu do dróg należących do transeuropejskiej sieci drogowej znajdujących się w fazie projektu, w budowie lub w eksploatacji.

Nie ma ona zastosowania w odniesieniu do tuneli drogowych, których dotyczy dyrektywa nr 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- (1) „*transeuropejska sieć drogowa*” oznacza sieć drogową określoną w sekcji 2 załącznika I do decyzji 1692/96/WE;
- (2) „*właściwa jednostka*” oznacza jakąkolwiek organizację publiczną lub prywatną ustanowioną na poziomie krajowym, regionalnym lub lokalnym, która ze względu na posiadane kompetencje zajmuje się wykonaniem niniejszej dyrektywy;

¹⁸ Dz.U. L z 17.7.1999, str. 23. Decyzja ostatnio zmieniona decyzją 2006/512/WE (Dz.U. L 200 z 22.7.2006, str. 11).

- (3) „ocena wpływu na bezpieczeństwo drogowe” oznacza strategiczną analizę porównawczą wpływu nowej drogi lub znacznej modyfikacji istniejącej sieci na poziom bezpieczeństwa sieci drogowej;
- (4) „audyt bezpieczeństwa drogowego” oznacza szczegółową, systematyczną i techniczną kontrolę bezpieczeństwa dotyczącą cech konstrukcyjnych projektu infrastruktury drogowej i obejmującą wszystkie etapy od projektowania do oddania do eksploatacji;
- (5) „szczególnie niebezpieczny odcinek drogi” oznacza odcinek sieci drogowej, który jest w użyciu od ponad roku i na którym doszło do znacznej liczby śmiertelnych lub poważnych wypadków;
- (6) „poprawa bezpieczeństwa sieci drogowej w eksploatacji” oznacza ograniczanie liczby wypadków poprzez skierowanie środków zaradczych na odcinki sieci dróg o największej częstotliwości wypadków w ciągu ostatnich lat lub o największych możliwościach ograniczenia występowania wypadków;
- (7) „inspekcja bezpieczeństwa” oznacza okresową kontrolę bezpieczeństwa drogi będącej w eksploatacji;
- (8) „wytyczne” oznaczają środki przyjęte przez państwa członkowskie lub odpowiednie właściwe jednostki ustanawiające działania, które należy podjąć i kwestie, które należy wziąć pod uwagę przy wdrażaniu procedur bezpieczeństwa ustanowionych w niniejszej dyrektywie;
- (9) „projekt infrastruktury” oznacza projekt budowy nowej infrastruktury lub projekt modernizacji infrastruktury już istniejącej o prawdopodobnym dużym znaczeniu dla bezpieczeństwa drogowego.

Artykuł 3

Ocena wpływu na bezpieczeństwo drogowe

1. Państwa członkowskie dbają o to, aby ocena wpływu na bezpieczeństwo drogowe była przeprowadzana dla wszystkich wariantów każdego projektu infrastruktury.
2. Ocena wpływu na bezpieczeństwo drogowe jest przeprowadzana w początkowej fazie planowania przed przyjęciem projektu infrastruktury zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku I.
3. W ocenie wpływu na bezpieczeństwo drogowe wskazuje się na względy bezpieczeństwa, które spowodowały wybór zaproponowanego rozwiązania. Ocena wpływu dostarcza również wszystkich istotnych informacji koniecznych do analizy kosztów i korzyści poszczególnych ocenionych wariantów.

Artykuł 4

Audyty bezpieczeństwa drogowego

1. Państwa członkowskie dbają o to, aby audyty bezpieczeństwa były przeprowadzane dla wszystkich projektów infrastruktury.

2. Audyty bezpieczeństwa drogowego są przeprowadzane zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku II.

Państwa członkowskie dbają o to, aby wyznaczony został audytor do przeprowadzania audytu konstrukcyjnych projektu infrastruktury drogowej.
3. Audyt stanowi integralną część procesu projektowania infrastruktury na etapie realizacji analizy wykonalności, projektu wstępnego, szczegółowego projektu, etapu przygotowania do otwarcia i początkowej eksploatacji.
4. Państwa członkowskie dbają o to, aby w sprawozdaniu z audytu audytor określił dla każdego etapu projektu infrastruktury elementy projektu dotyczące bezpieczeństwa, a także przedstawił propozycje środków zaradczych dla zagrożeń, które stwierdził. W przypadku, gdy podczas audytu stwierdzono zagrożenia, lecz projekt nie został poprawiony przed zakończeniem odpowiedniego etapu określonego w załączniku II, właściwa jednostka przedstawia tego przyczyny w załączniku do sprawozdania z audytu.

Artykuł 5

Poprawa bezpieczeństwa sieci drogowej w eksploatacji

1. Państwa członkowskie zapewniają działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa sieci drogowej w eksploatacji. Dbają o to, aby zarządzanie szczególnie niebezpiecznymi odcinkami dróg oraz zarządzanie bezpieczeństwem sieci drogowej było realizowane na podstawie corocznych kontroli eksploatacji sieci drogowej zgodnie z załącznikiem III.
2. Państwa członkowskie klasyfikują wszystkie odcinki dróg transeuropejskiej sieci drogowej na ich terytorium według możliwości ograniczenia kosztów wypadków.
3. Państwa członkowskie zapewniają przeprowadzenie przez zespół inspektorów oceny odcinków dróg charakteryzujących się największymi możliwościami ograniczenia kosztów wypadków. Przynajmniej jeden z inspektorów musi spełniać wymogi dla audytorów ustanowione w art. 9.

Dla wszystkich odcinków, o których mowa w ust. 3, państwa członkowskie ustalają możliwości, jakie daje zastosowanie środków zaradczych przewidzianych w pkt 3 lit. e) i f) załącznika III w celu ograniczenia liczby śmiertelnych i poważnych wypadków przez następne trzy lata, jak również koszty każdego z tych środków.

4. Na podstawie analizy kosztów i korzyści państwa członkowskie określają skalę ważności środków określonych w pkt 3 lit. f) załącznika III.
5. Państwa członkowskie dbają o to, aby użytkownicy dróg byli w odpowiedni sposób ostrzegani o szczególnie niebezpiecznych odcinkach drogi. Jeśli stosowany jest znak drogowy powinien on być zgodny z Konwencją o ruchu drogowym sporządzoną w Wiedniu w 1968 r.

Państwa członkowskie udostępniają publicznie wykaz szczególnie niebezpiecznych odcinków dróg.

Artykuł 6

Inspekcje bezpieczeństwa

1. Państwa członkowskie dbają o to, aby inspekcje bezpieczeństwa były przeprowadzane w odniesieniu do dróg, o których mowa w art. 1 ust. 2, w celu zidentyfikowania zagrożeń i zapobiegania wypadkom.
2. Inspekcje bezpieczeństwa obejmują rutynowe kontrole i kontrole prac drogowych. Przeprowadzane są zgodnie z kryteriami określonymi w załączniku III.
3. Państwa członkowskie dbają o to, aby właściwa jednostka regularnie przeprowadzała rutynowe kontrole. Takie kontrole są przeprowadzane na tyle często, żeby zagwarantować odpowiedni poziom bezpieczeństwa danej infrastruktury drogowej.
4. Bez uszczerbku dla wytycznych przyjętych zgodnie z art. 8 państwa członkowskie przyjmują wytyczne w sprawie tymczasowych środków bezpieczeństwa stosowanych podczas prac drogowych. Wprowadzają również odpowiedni system kontroli w celu zapewnienia, że wspomniane wytyczne są właściwie stosowane.

Artykuł 7

Zarządzanie danymi i narzędzia

1. Państwa członkowskie dbają o to, aby dla każdego wypadku na drodze określonej w art. 1 ust. 2, w którym co najmniej jedna osoba poniosła śmierć lub odniosła poważne rany, właściwa jednostka sporządziła wyczerpujący raport. Raport zawiera wszystkie elementy przedstawione w załączniku IV.
2. Państwa członkowskie dokonują obliczenia średniego kosztu społecznego wypadku śmiertelnego oraz poważnego wypadku mającego miejsce na ich terytorium. Państwa członkowskie mogą zdecydować się na dalsze różnicowanie kosztów; koszty są uaktualniane co najmniej raz na pięć lat.

Artykuł 8

Przyjmowanie wytycznych i informowanie o nich

1. W celu wspierania właściwych jednostek we wprowadzaniu w życie niniejszej dyrektywy państwa członkowskie zapewniają przyjęcie wytycznych w ciągu trzech lat od daty jej wejścia w życie. Wspomniane wytyczne udostępniane są wszystkim zainteresowanym stronom.
2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o wytycznych przyjętych na poziomie krajowym w ciągu trzech miesięcy od ich przyjęcia lub zmiany.

Komisja udostępnia je za pośrednictwem internetu.

Artykuł 9

Wyznaczanie i szkolenie audytorów i inspektorów

1. Państwa członkowskie zapewniają przyjęcie programów szkoleń dla audytorów bezpieczeństwa drogowego w ciągu trzech lat od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy.
2. Państwa członkowskie dbają o to, aby audytorzy pełniący swoje funkcje na podstawie niniejszej dyrektywy przeszli szkolenie wstępne w ciągu pięciu lat od daty jej wejścia w życie, i w wyniku tego otrzymali świadectwo kwalifikacji, a następnie aby uczestniczyli w szkoleniach uzupełniających co najmniej raz na siedem lat.
3. Państwa członkowskie dbają o to, aby audytorzy bezpieczeństwa posiadali świadectwo kwalifikacji. Uznawane są świadectwa przyznane przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy.
4. Państwa członkowskie dbają o to, aby przy wyznaczaniu audytorów przestrzegane były następujące wymogi:
 - (a) audytorzy posiadają doświadczenie w dziedzinach projektowania dróg, inżynierii bezpieczeństwa drogowego i analizy wypadków;
 - (b) po dwóch latach od przyjęcia przez państwa członkowskie wytycznych zgodnie z art. 8 audyty bezpieczeństwa drogowego przeprowadzane są wyłącznie przez audytorów spełniających wymogi określone w ust. 2 i 3.
 - (c) aby audyt projektu infrastruktury został przeprowadzony właściwie, audytor nie jest zaangażowany w tworzenie lub eksploatację danego projektu.

W przypadku audytów przeprowadzanych przez zespoły, przynajmniej jeden członek zespołu spełnia wymogi określone w ust. 2 i 3.

Artykuł 10

Sprawozdania z wykonania

1. Państwa członkowskie przedkładają Komisji sprawozdania z wykonania niniejszej dyrektywy po pięciu latach od jej wejścia w życie, a następnie co cztery lata.
2. Sprawozdania obejmują:
 - a) określenie struktury organizacyjnej odpowiedzialnej za wykonanie wytycznych;
 - b) ocenę konieczności zmian wytycznych w sprawie projektu drogi, oznakowania i sygnalizacji, w tym wykaz i opis projektów drogowych, które okazały się szczególnie niebezpieczne lub charakteryzują się największymi możliwościami ograniczenia zagrożenia.
 - c) informacje na temat stawek, procedur i kosztów stosowanych do obliczenia kosztów, o których mowa w art. 7 ust. 2;

- d) dane teleadresowe właściwej jednostki.
3. Wspólny format sprawozdania zostanie przyjęty zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 11 ust. 2
 4. Komisja dokona analizy sprawozdań i uzyskanych informacji oraz przedstawi odpowiednio sprawozdanie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w sprawie wykonania niniejszej dyrektywy.
 5. W przypadku, gdy konieczne jest zapewnienie spójnego wysokiego poziomu bezpieczeństwa drogowego w ramach transeuropejskiej sieci dróg, przyjmuje się minimalne wymogi dotyczące wytycznych określonych w art. 8 ust. 1 zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 11 ust. 2.

Artykuł 11

Procedura komitetu

1. Komisja wspierana jest przez Komitet.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE, z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet uchwała swój regulamin.

Artykuł 12

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do [...]. Niezwłocznie przedstawia one Komisji teksty tych przepisów oraz tabelę korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odesłanie do niniejszej dyrektywy lub odesłanie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonania takiego odesłania określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty głównych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą

Artykuł 13

Wejście w życie

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 14

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący
[...]

W imieniu Rady
Przewodniczący
[...]

ZAŁĄCZNIK I

Ocena wpływu na bezpieczeństwo drogowe

1. Elementy oceny wpływu na bezpieczeństwo drogowe:

- a) opis problemu;
- b) sytuacja w chwili obecnej oraz w przypadku nie podjęcia żadnych działań;
- c) cele bezpieczeństwa drogowego;
- d) analiza wpływu proponowanych alternatywnych rozwiązań;
- e) porównanie rozwiązań alternatywnych, w tym analiza kosztów i korzyści;
- f) przedstawienie najlepszego rozwiązania.

2. Elementy, które należy uwzględnić:

- a) ofiary śmiertelne i wypadki; porównanie dążeń do ograniczenia wypadków z niepodjęciem żadnych działań;
- b) wybór trasy i stałe zmiany natężenia ruchu;
- c) obecność połączeń z istniejącą siecią dróg (wyjazdy, rozjazdy, skrzyżowania jednopoziomowe);
- d) użytkownicy szczególnie zagrożeni (piesi, rowerzyści, motocykliści);
- f) natężenie ruchu (liczba poszczególnych rodzajów pojazdów).

ZAŁĄCZNIK II

Audyty bezpieczeństwa drogowego

1. Kryteria na etapie realizacji analizy wykonalności:

- a) położenie geograficzne (narażenie na osunięcia się ziemi, powódzie, lawiny, itp.);
- b) rodzaje rozjazdów i odległości między nimi;
- c) liczba i rodzaj pasów ruchu;
- d) rodzaje ruchu dozwolonego na nowej drodze.

2. Kryteria na etapie projektu wstępnego:

- a) przewidziana prędkość;
- b) przekrój (szerokość jezdni, ścieżki rowerowe, droga dla pieszych, itp.);
- c) widoczność;
- d) układ rozjazdów;
- e) przystanki autobusowe i tramwajowe;
- f) skrzyżowania jednopoziomowe i przejazdy kolejowe.

3. Kryteria na etapie szczegółowego projektu:

- a) rozplanowanie;
- b) profil poziomy i pionowy trasy;
- c) znaki drogowe i sygnalizacja;
- d) oświetlenie;
- e) urządzenia na poboczu drogi;
- e) otoczenie drogi, w tym roślinność;
- g) stałe przeszkody na poboczu drogi.

4. Kryteria na etapie przygotowania do otwarcia:

- a) wygoda użytkowników w różnych warunkach, takich jak ciemność lub niekorzystne warunki atmosferyczne;
- b) czytelność znaków drogowych i sygnalizacji;
- c) przyczepność nawierzchni.

5. Kryteria na etapie początkowej eksploatacji: ocena sposobów użytkowania na podstawie rzeczywistych zachowań użytkowników.

Audyty na jakimkolwiek etapie mogą być związane z koniecznością ponownej oceny wcześniejszych etapów.

ZALĄCZNIK III

Zarządzanie szczególnie niebezpiecznymi odcinkami dróg, bezpieczeństwem sieci drogowej oraz inspekcje bezpieczeństwa

1. Określenie szczególnie niebezpiecznych odcinków dróg

Przy określaniu szczególnie niebezpiecznych odcinków dróg brana jest pod uwagę przynajmniej liczba wypadków śmiertelnych i wypadków, w których poszkodowani odnieśli poważne obrażenia, które miały miejsce w ciągu ostatniego roku na danym odcinku drogi, a w przypadku skrzyżowań – liczba takich wypadków przypadających na dane skrzyżowanie.

2. Określanie odcinków dla dalszej analizy w ramach zarządzania bezpieczeństwem sieci drogowej

a) dla wzorcowego odcinka drogi danej kategorii obliczane są podstawowe koszty wypadków, wyrażone jako koszt wypadków na kilometr;

b) dla każdego odcinka drogi danej kategorii obliczane są możliwości ograniczenia kosztów wypadków na kilometr jako różnica między rzeczywistym kosztem wypadków na kilometr danego odcinka i podstawowym kosztem wypadków.

3. Kryteria i elementy sprawozdań z inspekcji przeprowadzonych przez zespoły oraz podjęte środki:

a) podział na odcinki dróg;

b) nawiązanie do ewentualnych wcześniejszych sprawozdań na temat tych samych odcinków dróg;

c) analiza raportów z wypadków;

d) liczba wypadków śmiertelnych i wypadków, w których poszkodowani odnieśli poważne obrażenia, które miały miejsce w ciągu ostatnich trzech lat;

e) zestaw środków zaradczych, które należy wprowadzić w ciągu roku, na przykład:

- usunięcie lub zabezpieczenie stałych przeszkód na poboczu drogi;
- ograniczenia prędkości i wzmocnienie lokalnych kontroli prędkości;
- widoczność w różnych warunkach atmosferycznych i przy różnym oświetleniu;
- warunki bezpieczeństwa urządzeń na poboczu drogi, takich jak barierki ograniczające drogę;
- widoczność, czytelność i lokalizację sygnalizacji drogowej (w tym stosowanie krawędziowych linii o funkcji akustycznej), znaków drogowych i oznakowania;
- spadanie kamieni;
- przyczepność / chropowatość nawierzchni;

e) zestaw środków zaradczych, które należy wprowadzić w ciągu ponad jednego roku, na przykład:

- przeprojektowanie barierek ograniczających drogę;
- barierki ochronne pośrodku jezdni;
- oznakowanie możliwości wyprzedzania;
- poprawa skrzyżowań jednopoziomowych i przejazdów kolejowych.
- zmiana profilu trasy;
- zmiana szerokości jezdni, dodanie utwardzonego pobocza;
- wprowadzenie systemu kierowania ruchem i jego kontroli;
- ewentualne konflikty z użytkownikami szczególnie zagrożonymi,
- podnoszenie standardu jezdni do obecnych norm;
- remont lub wymiana nawierzchni.

ZAŁĄCZNIK IV

Dane dotyczące wypadków zawarte w raportach z wypadków

Raporty z wypadków zawierają następujące dane:

- 1) dokładne miejsce wypadku;
- 2) zdjęcia i schemat miejsca wypadku;
- 3) datę i godzinę wypadku;
- 4) informacje dotyczące drogi, takie jak rodzaj terenu, drogi, rozjazdów, w tym dotyczące sygnalizacji, liczby pasów ruchu, oznakowania, nawierzchni jezdni, oświetlenia, warunków atmosferycznych, ograniczenia prędkości, przeszkód na poboczu drogi;
- 5) informacje na temat powagi wypadku, w tym liczbę ofiar śmiertelnych, hospitalizowanych i lekko rannych. W tym kontekście ofiary śmiertelne to osoby, które poniosły śmierć w wyniku wypadku w ciągu 30 dni od daty wypadku, natomiast osoby hospitalizowane to osoby, które w wyniku wypadku przebywały w szpitalu przez co najmniej 24 godziny;
- 6) charakterystykę uczestników wypadku: wiek, płeć, narodowość, poziom alkoholu we krwi, stosowanie wyposażenia ochronnego;
- 7) dane dotyczące pojazdów uczestniczących w wypadku (rodzaj, wiek, ewentualne wyposażenie ochronne);
- 8) informacje dotyczące wypadku (rodzaj wypadku, kolizji, manewry pojazdu i prowadzącego).

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. TYTUŁ WNIOSKU:

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej

2. STRUKTURA ABM/ABB

Dziedzina polityki, której dotyczy wniosek, i powiązane działanie/działania:

Transport drogowy – bezpieczeństwo drogowe

3. POZYCJA W BUDŻECIE

3.1. Pozycje w budżecie (pozycje operacyjne i powiązane pozycje pomocy technicznej i administracyjnej (dawniej pozycje B..A)), wraz z treścią:

BGUE-B2006-06.010211.00.03.C1-TREN.PMO

3.2. Czas trwania działania i wpływu finansowego:

5 lat

3.3. Informacje budżetowe (w razie potrzeby należy dodać rubryki):

Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków		Nowe	Wkład EFTA	Wkład państw kandydujących	Dział w perspektywie finansowej
BGUE-B2006-06.010211.00.03.C1-TREN.PMO	Nieobowiązkowe	Niezeróżnicowane ¹⁹	NIE	NIE	NIE	Nr 5

¹⁹ Środki niezeróżnicowane zwane dalej NDA.

4. ZESTAWIENIE ZASOBÓW

4.1. Zasoby finansowe

4.1.1. Zestawienie środków na zobowiązania (CA) i środków na płatności (PA)

mln EUR (do trzeciego miejsca po przecinku)

Rodzaj wydatków	Sekcja		Rok n	Rok n + 1	Rok n + 2	Rok n + 3	Rok n + 4	Rok n + 5 i nast.	Razem
-----------------	--------	--	-------	-----------	-----------	-----------	-----------	-------------------	-------

Wydatki operacyjne²⁰

Środki na zobowiązania (CA)	8.1.	a							
Środki na płatności (PA)		b							

Wydatki administracyjne w ramach kwoty referencyjnej²¹

Pomoc techniczna i administracyjna (NDA)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

KWOTA REFERENCYJNA OGÓŁEM

Środki na zobowiązania		a+c							
Środki na płatności		b+c							

Wydatki administracyjne niewwzględnione w kwocie referencyjnej²²

Wydatki na zasoby ludzkie i powiązane wydatki (NDA)	8.2.5.	d							
Wydatki administracyjne, inne niż koszty zasobów ludzkich i powiązane koszty, niewwzględnione w kwocie referencyjnej (NDA)	8.2.6.	e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

Indykatywne koszty finansowe działania ogółem

²⁰ Wydatki nie wchodzące w zakres rozdziału xx 01 w tytule xx.

²¹ Wydatki w ramach art. xx 01 04 w tytule xx.

²² Wydatki w ramach rozdziału xx 01 z wyłączeniem artykułu xx 01 04 lub xx 01 05.

OGÓŁEM CA w tym koszty zasobów ludzkich		a+c +d+ e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217
OGÓŁEM PA w tym koszty zasobów ludzkich		b+c +d+ e	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

Szczegółowe informacje dotyczące współfinansowania

Jeżeli wniosek obejmuje współfinansowanie przez państwa członkowskie lub inne organy (należy określić które), w poniższej tabeli należy przedstawić szacowany poziom współfinansowania (można dodać kolejne rubryki, jeżeli współfinansowanie mają zapewniać różne organy):

mln EUR (do trzeciego miejsca po przecinku)

Organ współfinansujący		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 i nast.	Razem
NIE	f	0	0	0	0	0	0	0
OGÓŁEM CA w tym współfinansowanie	a+c +d+ e+f	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

4.1.2. Zgodność z programowaniem finansowym

- ☒ Wniosek jest zgodny z istniejącym programowaniem finansowym.
- ☐ Wniosek wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w perspektywie finansowej.
- ☐ Wniosek może wymagać zastosowania postanowień porozumienia międzyinstytucjonalnego²³ (tzn. instrumentu elastyczności lub zmiany perspektywy finansowej).

²³ Patrz pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

4.1.3. Wpływ finansowy na dochody

☒ Wniosek nie ma wpływu finansowego na dochody.

☐ Wniosek ma następujący wpływ finansowy na dochody:

mln EUR (do pierwszego miejsca po przecinku)

Linia budżetowa	Dochody	Przed rozpoczęciem działania [Rok n - 1]	Sytuacja po zakończeniu działania					
			Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n + 5 ²⁴
	a) Dochody w wartościach bezwzględnych							
	b) Zmiana dochodów	Δ						

4.2. Zasoby ludzkie w przeliczeniu na pełne etaty (w tym urzędnicy, pracownicy czasowi i personel zewnętrzny) – szczegółowe informacje w pkt 8.2.1.

Wymagania na dany rok	Rok n	Rok n + 1	Rok n + 2	Rok n + 3	Rok n + 4	Rok n + 5 i nast.
Zasoby ludzkie ogółem	0	0	0	0	0	0

5. OPIS I CELE

5.1. Potrzeba, która ma zostać zaspokojona w perspektywie krótko- lub długoterminowej

Komitety udziela wsparcia Komisji podczas przyjmowania minimalnych wymogów dotyczących wytycznych wymaganych przez niniejszą dyrektywę. Wspomniane minimalne wymogi powinny zostać przyjęte w ciągu pięciu lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy.

5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Wspólnoty i spójność wniosku z innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia

Minimalne wymogi będą określone na podstawie wytycznych uprzednio przyjętych przez państwa członkowskie. Zaangażowanie Wspólnoty zagwarantuje właściwe uwzględnienie i interpretację potrzeb poszczególnych państw członkowskich.

²⁴ Należy dodać kolumny, jeżeli jest to konieczne, tzn. okres działania przekracza 6 lat.

5.3. Cele, spodziewane wyniki oraz wskaźniki związane z wnioskiem w kontekście ABM (zarządzania opartego na zadaniach).

Państwa członkowskie będą regularnie przedstawiały sprawozdania dotyczące wykonania niniejszej dyrektywy oraz jej wpływie na ograniczenia liczby wypadków śmiertelnych. Przyjęte zostaną minimalne wymogi dotyczące wytycznych przewidziane w niniejszej dyrektywie.

5.4. Metoda realizacji (indykatywna)

Należy wskazać wybraną metodę/wybrane metody²⁵ realizacji działania. ☐

Zarządzanie scentralizowane

- ☐ bezpośrednio przez Komisję
- ☐ pośrednio przez:
 - ☐ agencje wykonawcze
 - ☐ ustanowione przez Wspólnotę organy określone w art. 185 rozporządzenia finansowego
 - ☒ krajowe organy sektora publicznego/organy pełniące misję służby publicznej

☐ ***Zarządzanie dzielone lub zdecentralizowane***

- ☐ z państwami członkowskimi
- ☐ z państwami trzecimi

☐ ***Zarządzanie wspólne z organizacjami międzynarodowymi (należy wyszczególnić)***

Uwagi:

²⁵ W przypadku wskazania więcej niż jednej metody, należy podać dodatkowe informacje w części „Uwagi” w niniejszym punkcie.

6. MONITOROWANIE I OCENA

6.1. System monitorowania

Komitetowi będą przewodniczyć oraz będą nim kierować urzędnicy Komisji. Komisja będzie zatem nieustannie monitorować rozwój i postępy.

6.2. Ocena

6.2.1. Ocena ex-ante

Nie ma zastosowania

6.2.2. Działania podjęte w wyniku oceny pośredniej/ex-post (wnioski wyciągnięte z podobnych doświadczeń w przeszłości)

Nie ma zastosowania

6.2.3. Warunki i częstotliwość przyszłych ocen

Komitet będzie odbywał spotkania dwa razy w roku.

7. ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

Komitetowi będą przewodniczyć oraz będą nim kierować urzędnicy Komisji. Komisja będzie zatem nieustannie monitorować rozwój i postępy.

8. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE ZASOBÓW

8.1. Cele wniosku z uwzględnieniem ich kosztu finansowego

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzeciego miejsca po przecinku)

(Należy wskazać cele, działania i realizacje)	Typ realizacji	Średni koszt	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n + 5 i później		RAZEM	
			Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity
CEL OPERACYJNY NR 1 ²⁶ Ograniczenie liczby wypadków śmiertelnych na drogach UE	Wytyczne dotyczące minimalnych wymagań	0,0217														
Działanie 1 Komitet ds. zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej		Na spotkanie Komitetu 700 EUR x 31 (25 państw członkowskich + Bułgaria, Rumunia, Chorwacja, Norwegia, Bośnia i Hercegowina, Turcja)	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	0	0	10	0,217
Suma częściowa Cel n			2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434			10	0,217
KOSZT OGÓŁEM			2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434	2	0,0434			10	0,217

8.2. Wydatki administracyjne

8.2.1. Liczba i rodzaj pracowników

Rodzaj stanowiska		Personel, któremu powierzono zarządzanie działaniem przy użyciu istniejących i/lub dodatkowych zasobów (liczba stanowisk/pelnych etatów)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Urzędnicy lub pracownicy czasowi ²⁷ (xx 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Pracownicy ²⁸ finansowani w ramach art. xx 01 02		0	0	0	0	0	0
Inni pracownicy ²⁹ finansowani w ramach art. xx 01 04/05		0	0	0	0	0	0
RAZEM		0	0	0	0	0	0

8.2.2. Opis zadań związanych z działaniem

Zarządzanie Komitetem

8.2.3. Źródła zasobów ludzkich (stosunek pracy)

W przypadku podania więcej niż jednego źródła, należy wskazać liczbę stanowisk pochodzących z każdego ze źródeł.

- ☒ Stanowiska obecnie przypisane do zarządzania projektem, które zostaną utrzymane lub przekształcone
- ☐ Stanowiska wstępnie przyznane w ramach rocznej strategii politycznej/wstępnego projektu budżetu (APS/PDB) na rok n
- ☐ Stanowiska, o które zostanie złożony wniosek w ramach następnej procedury APS/PDB
- ☐ Stanowiska z przesunięcia w ramach istniejącej kadry kierowniczej (przesunięcia wewnętrzne)
- ☐ Stanowiska wymagane na rok n, które nie zostały przewidziane w APS/PDB w danym roku

²⁷ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

²⁸ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

²⁹ Koszty te są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

8.2.4. *Inne wydatki administracyjne uwzględnione w kwocie referencyjnej (XX 01 04/05 - wydatki na administrację i zarządzanie)*

mln EUR (do trzeciego miejsca po przecinku)

Linia budżetowa (numer i treść)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później	RAZEM
1. Pomoc techniczna i administracyjna (w tym powiązane koszty personelu)	0	0	0	0	0	0	0
Agencje wykonawcze ³⁰	0	0	0	0	0	0	0
Inna pomoc techniczna i administracyjna	0	0	0	0	0	0	0
- wewnętrzna	0	0	0	0	0	0	0
- zewnętrzna	0	0	0	0	0	0	0
Pomoc techniczna i administracyjna ogółem	0	0	0	0	0	0	0

8.2.5. *Koszt finansowy zasobów ludzkich i powiązane koszty niewzględnione w kwocie referencyjnej*

mln EUR (do trzeciego miejsca po przecinku)

Rodzaj zasobów ludzkich	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i później
Urzędnicy i pracownicy czasowi (xx 01 01)	0	0	0	0	0	0
Pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02 (personel pomocniczy, oddelegowani eksperci krajowi (END), personel kontraktowy itp.) (należy określić pozycję w budżecie)	0	0	0	0	0	0
Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (niewzględnione w kwocie referencyjnej) ogółem	0	0	0	0	0	0

³⁰ Należy odnieść się do oceny skutków finansowych regulacji dla danej agencji wykonawczej/danych agencji wykonawczych.

Kalkulacja – urzędnicy i pracownicy czasowi

Nie ma zastosowania

Kalkulacja – pracownicy finansowani w ramach art. xx 01 02

Nie ma zastosowania

8.2.6. Inne wydatki administracyjne nieuwzględnione w kwocie referencyjnej

mln EUR (do trzeciego miejsca po przecinku)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 i późniejszej	RAZEM
xx 01 02 11 01 – podróże służbowe	0	0	0	0	0	0	0
xx 01 02 11 02 – spotkania i konferencje	0	0	0	0	0	0	0
xx 01 02 11 03 – komitety³¹	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434		0,217
xx 01 02 11 04 – badania i konsultacje	0	0	0	0	0	0	0
xx 01 02 11 05 – systemy informatyczne	0	0	0	0	0	0	0
2. Inne wydatki na zarządzanie ogółem (xx 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3. Inne wydatki o charakterze administracyjnym (należy wskazać jakie, odnosząc się do pozycji w budżecie)	0	0	0	0	0	0	0
Ogółem wydatki administracyjne inne niż wydatki na zasoby ludzkie i powiązane koszty (nieuwzględnione w kwocie referencyjnej)	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0,0434	0	0,217

³¹ Należy określić rodzaj komitetu i grupę, do której należy.

Kalkulacja – inne wydatki administracyjne nieuwzględnione w kwocie referencyjnej

Nie ma zastosowania