

Брюксел, 17.5.2018г.
SWD(2018) 176 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБООБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаващ

Предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури

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

Резюме
Оценка на въздействието на преразглеждането на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури и Директива 2004/54/ЕО относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа
А. Нужда от действия
Какъв е проблемът и защо става въпрос за проблем на равнище ЕС?
Въпреки непрекъснатите мерки, предприемани на европейско, национално и местно равнище, намаляването на смъртните случаи по пътищата в ЕС през последните години отбелязва застой и не изглежда вероятно стратегическата цел на ЕС – до 2020 г. техният брой да бъде намален наполовина в сравнение с 2010 г. – да бъде постигната. Необходими са по-активни действия в цялата област, включително по отношение на пътната инфраструктура, която остава важна причина за произшествия и утежняващ фактор в около 30 % от произшествията. При оценката на въздействието и консултациите бяха установени два основни проблема: 1) фактът, че голям дял от пътуванията по мрежата TEN-T в Източна и до известна степен в Западна Европа се извършват по пътища със занижени характеристики по отношение на безопасността и 2) занижените характеристики по отношение на безопасността на пътищата извън мрежата TEN-T. Съществуват големи различия между цялостното равнище на безопасност на пътищата в държавите – членки на ЕС, от Западна и Източна Европа.
Какво следва да се постигне?
Общата цел на инициативата е да се намали броят на смъртните случаи и тежките наранявания по пътните мрежи на ЕС посредством подобряване на характеристиките по отношение на безопасността на пътната инфраструктура. Четирите конкретни цели са: 1) да се насърчат хармонизацията и споделянето на знания между държавите членки относно процедурите и изискванията; 2) да се защитят незащитените участници в пътното движение; 3) да се подобри внедряването на новите технологии и 4) да се подобрят последващите действия във връзка с констатациите по отношение на процедурите за управление на безопасността на пътната инфраструктура.
Каква е добавената стойност на действие на равнището на ЕС (субсидиарност)?
По принцип отрицателните външни ефекти от автомобилния транспорт, включително смъртните случаи и нараняванията по пътищата, задръстванията и замърсяването, са трансгранични проблеми, които не могат да бъдат разрешени само с действия на национално или местно равнище. Основната полза от действие на равнище ЕС в контекста на настоящата инициатива се състои в сближаването във възходяща посока на равнищата на безопасност на пътната инфраструктура в целия ЕС. Пътуването по пътищата из целия ЕС ще стане по-безопасно, като по-слабо представящите се страни ще могат да се възползват от опита на по-напредналите. Определянето на общи изисквания по отношение на характеристиките на равнище ЕС, например за пътната маркировка и пътните знаци, ще улесни и ускори внедряването на нови елементи на безопасността, които са свързани с пътната инфраструктура, като например активно подпомагане за поддържане на лентата. Що се отнася до уязвимите участници в движението, действие на равнището на ЕС ще гарантира, че програмите за оценка на пътищата оценяват отделно безопасността на незащитените участници в пътното движение с оглед подобряването на тяхната безопасност в цялата основна пътна мрежа в ЕС.
Б. Решения
Какви са различните варианти за постигането на целите? Има ли предпочитан вариант или не? Ако не, защо?
Вариантите, приложими към мрежата TEN-T (варианти на политика 1-3), и тези, приложими за част от мрежата извън TEN-T (варианти на политика A-B), бяха оценени поотделно. Варианти на политика за мрежата TEN-T - Вариант 1 се състои от незадължителни мерки за насърчаване на споделянето на знания, съчетани със законодателни мерки за повишаване на прозрачността на процедурите и въвеждането на изисквания за съсредоточаване върху оценката на безопасността на незащитените участници в пътното движение и улесняване на внедряването на новите технологии. Той създава и по-добра връзка между Директивата относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури и Директивата за безопасността на тунелите.

- Вариант 2 се основава на вариант 1 и добавя задължителни последващи проверки с планове за определяне на приоритети въз основа на риска, проверки на безопасността на цялата мрежа и общи изисквания по отношение на характеристиките на пътната маркировка и пътните знаци. - Вариант 3 се основава на вариант 2 и добавя минимално равнище на безопасност, което следва да бъде постигнато за пътищата в рамките на мрежата TEN-T, в съчетание с определяне на допълнителни минимални изисквания към характеристиките на пътното оборудване (мантинели, които да не са опасни за мотоциклетистите). Варианти на политика за мрежата извън TEN-T - Вариант А Съгласно този вариант за всеки пътен проект в националната пътна мрежа, финансиран изцяло или отчасти със средства от ЕС, се прилагат процедурите, предвидени от Директивата относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури - Вариант Б Съгласно този вариант процедурите на Директивата относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури стават задължителни за националните/основните пътища извън мрежата TEN-T. - Вариант В се основава на Вариант Б и включва националните/основните пътища извън мрежата TEN-T в обхвата на мерките, предвидени във Вариант 2. Предпочетените варианти са съответно Вариант 2 и Вариант В. Тези два варианта могат да се съчетаят.
Какви са позициите на различните заинтересовани страни? Кой какъв вариант подкрепя? Широка подкрепа получават мерките за повишаване на прозрачността и подобряване на последващите действия, както и по-голямото внимание, отделяно на нуждите на незащитените участници в пътното движение. Не се изключва и идеята за проверки на цялата мрежа, но някои държави членки изразяват опасения относно установяването на минимално равнище на безопасност за TEN-T, по-специално във връзка с разходите и методологията, която следва да се използва. Разширяването на приложното поле извън TEN-T се оказва най-оспорваното предложение, като НПО и предприятията предпочитат обхватът да се разшири, а компетентните органи на държавите членки предпочитат прилагането да се ограничи до TEN-T.
В. Въздействия на предпочетения вариант
Какви са ползите от предпочетения вариант (ако има такива освен основните)? Съчетаването на Варианти на политиката 2 и В се очаква да окаже следните въздействия: - положително въздействие по отношение на намаляването на смъртните случаи по пътищата с 14 650 и намаляване с 97 502 на случаите на тежки наранявания за периода 2020 – 2050 г. в сравнение с базовия сценарий; - адекватното проследяване на процедурите, предвидени в Директивата относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури, като цяло и по-конкретно – проверките на цялата мрежа ще доведат до многобройни интервенции от малък мащаб в обхванатата пътна мрежа. Подобни дейности обикновено се извършват от МСП, които поради тази причина вероятно ще се възползват от инициативата. - Мерките биха могли да имат и малки положителни последици за околната среда. Намаляването на броя на пътнотранспортните произшествия би могъл да подобри донякъде цялостния поток на движението. Това би могло да намали задръстванията и оттам потреблението на енергия и емисиите във въздуха. Очаква се обаче тези въздействия да бъдат много ограничени и поради това не са определени количествено.
Какви са разходите, свързани с предпочитания вариант (ако има такива освен основните)? Прогнозираните разходи възлизат на 9 444 млн. евро в резултат на прилагане на съответните процедури и необходимото модернизиране на пътната мрежа.
Какви са въздействията върху МСП и конкурентоспособността? МСП вероятно ще се възползват от тази инициатива (вж. по-горе). Поради относително локализираното естество на дейностите не се очакват въздействия върху конкурентоспособността на големите европейски предприятия.
Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?

Да, разходите, свързани с инициативата, ще бъдат поети от националните бюджети и администрации. Но разходите ще бъдат повече от компенсирани благодарение на социалните ползи от инициативата.
Ще има ли други значителни въздействия?
Не.
Пропорционалност?
Предпочитаният вариант не надхвърля необходимото за разрешаването на първоначалния проблем и за постигането на целите на инициативата. Разширяването на приложното поле извън TEN-T е пропорционално, тъй като обхваща 15 % от дължината на пътната мрежа, на която се падат приблизително 39 % от смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия в ЕС. За да се осигури допълнителна пропорционалност, държавите членки ще бъдат привлечени за участие в точното определяне на съответната пътна мрежа.
Г. Последващи действия
Кога ще бъде преразгледана тази област на политика?
Пет години след края на срока за прилагане на предложеното законодателство службите на Комисията ще извършат оценка с цел проверка дали са били постигнати целите. Целта на тази оценка, която ще се базира на основни показатели за напредъка, определени в оценката за въздействието, е да се определи дали новите мерки са довели до подобряване на ситуацията.