

## IRÁNYELVEK

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 2008/96/EK IRÁNYELVE

(2008. november 19.)

## a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 71. cikke (1) bekezdése c) pontjára,

tekintettel a Bizottság javaslatára,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére <sup>(1)</sup>,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

a Szerződés 251. cikkében megállapított eljárásnak megfelelően <sup>(2)</sup>,

mivel:

- (1) A transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló, 1996. július 23-i 1692/96/EK európai parlamenti és tanácsi határozatban <sup>(3)</sup> meghatározott transzeurópai közlekedési hálózat kiemelten fontos az európai integráció és kohézió támogatásában és a magas szintű jólét biztosításában. Elsősorban a magas közlekedésbiztonsági szintet kell garantálni.
- (2) Az „Európai közlekedéspolitika 2010-ig: ideje dönteni” című, 2001. szeptember 12-i fehér könyvében a Bizottság kifejezte, hogy közúti biztonsági hatástanulmányok és közúti biztonsági auditok elvégzésére van szükség a Közösségen belül a magas baleseti koncentrációjú útszakaszok azonosításának és kezelésének érdekében. Kitűzte azt a célt is, hogy 2001 és 2010 között a felére csökkenjen az Európai Unió útjain bekövetkezett halálesetek száma.
- (3) Az „Európai közlekedésbiztonsági cselekvési program – a közúti balesetek áldozatainak számának felére csökkentése az Európai Unióban 2010-ig: a megosztott felelősség” című 2003. június 2-i közleményben a Bizottság a közúti

infrastruktúrát a közlekedésbiztonsági politika harmadik pilléréként határozta meg, amelynek hozzá kell járulnia a Közösség balesetcsökkentési célkitűzéséhez.

- (4) Az utóbbi években olyan jelentős előrelépések történtek a járművek kialakításában (biztonsági intézkedések és új technológiák alkalmazása), amelyek segítettek a közúti balesetek halálos áldozatainak és sérültjeinek számának csökkentésében. Ha a 2010-re kitűzött célt el kívánjuk érni, más területeken is intézkedéseket kell tenni. A közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelése sok fejlesztési lehetőséget kínál, amit előnyünkre kell fordítani.
- (5) A transzeurópai úthálózaton belül a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsága javításának nélkülözhetetlen eszköze a megfelelő eljárások kialakítása. A közúti biztonsági hatásvizsgálatok stratégiai szinten kell, hogy bemutassák az infrastrukturális beruházások különböző tervezési alternatíváinak közúti biztonságra gyakorolt hatását, és fontos szerepet kell betölteniük az útvonalak kiválasztásakor. A közúti biztonsági hatásvizsgálatok eredményeit több dokumentumban is rögzíteni lehet. Továbbá, közúti biztonsági auditoknak kell részletesen meghatározniuk a közúti infrastrukturális beruházások veszélyes jellemzőit. A transzeurópai úthálózat infrastruktúrájának közlekedésbiztonsági javítása érdekében helyénvaló ezért ezen a két területen eljárásokat kidolgozni, a transzeurópai közúthálózat alagútjaira vonatkozó biztonsági minimumkövetelményekről szóló, 2004. április 29-i 2004/54/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben <sup>(4)</sup> meghatározott közúti alagutak kizárásával.
- (6) Több tagállam már jelenleg is rendelkezik a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére irányuló, jól működő rendszerekkel. Ezen országok számára engedélyezni kell meglévő módszereik további használatát, amennyiben azok összhangban állnak ezen irányelv céljaival.
- (7) A kutatás létfontosságú az Európai Unió közúti közlekedésbiztonságának növeléséhez. Az összetevők, intézkedések és módszerek (beleértve a telematikát is) kialakítása és ismertetése, valamint a kutatás eredményeinek terjesztése fontos szerepet játszik a közúti közlekedés infrastruktúra-elemei biztonságának növelésében.

<sup>(1)</sup> HL C 168., 2007.7.20., 71. o.

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament 2008. június 19-i álláspontja (a Hivatalos Lapban még nem tették közzé), és a Tanács 2008. október 20-i határozata.

<sup>(3)</sup> HL L 228., 1996.9.9., 1. o.

<sup>(4)</sup> HL L 167., 2004.4.30., 39. o.

- (8) A meglévő utak közlekedésbiztonságát célzott befektetésekkel kell fokozni a legnagyobb baleseti koncentrációval és/vagy a legnagyobb balesetsökkentési potenciállal rendelkező útszakaszokon. Annak érdekében, hogy a járművezetők viselkedésüket megfelelően módosíthassák és fokozódjon a közlekedési szabályok, különösen a sebességhatárok betartása, a járművezetők figyelmét fel kell hívni a magas baleseti koncentrációjú útszakaszokra.
- (9) Az úthálózat közlekedésbiztonsági besorolása már közvetlenül megvalósítását követően magas potenciállal rendelkezik. A magas baleseti koncentrációjú útszakaszok meghatározását és a javító intézkedések meghozatalát követően a közlekedésbiztonsági ellenőrzéseknek megelőző intézkedésként fontosabb szerepet kell kapniuk. A rendszeres ellenőrzés nélkülözhetetlen eszköze annak, hogy megővja az összes közúti közlekedőt az esetleges veszélyektől, a veszélyeztetett közlekedőket is ideértve, valamint útjavítási munkák esetén is.
- (10) A közlekedésbiztonsági szakemberek képzése és minősítése, amely a tagállamok által hitelesített képzési tantervek és minősítési eszközök révén történik, lehetővé teszi, hogy az ilyen, hivatásukat gyakorló szakemberek megszerezhessék a szükséges naprakész tudást.
- (11) Az Európai Unióban található utak közlekedésbiztonságának javítása céljából rendelkezéseket kell hozni a legjobb gyakorlatok tagállamok közötti gyakoribb és rendszeresebb cseréjével kapcsolatban.
- (12) Az Európai Unióban található közutak magas közlekedésbiztonsági szintjének biztosítása érdekében a tagállamoknak alkalmazniuk kell az infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére vonatkozó iránymutatásokat. Az iránymutatásoknak és a végrehajtásról szóló rendszeres jelentéseknek a Bizottság felé történő közlése utat nyit az infrastruktúra közlekedésbiztonságának szisztematikus, közösségi szintű fejlesztése előtt, és alapot teremt ahhoz, hogy idővel eredményesebb rendszert lehessen kifejleszteni. A végrehajtással kapcsolatos jelentések lehetővé teszik, hogy a többi tagállam megállapítsa a legeredményesebb megoldásokat, a tanulmányok előtti és utáni rendszeres adatgyűjtés pedig lehetővé teszi a jövőbeni cselekvés számára legeredményesebb intézkedés kiválasztását.
- (13) Ezen irányelv közlekedésbiztonsági beruházásokra vonatkozó rendelkezéseinek alkalmazása nem sértheti a tagállamok közúthálózati karbantartási beruházásokra vonatkozó hatáskörét.
- (14) Mivel az irányelv célját – nevezetesen olyan eljárások kidolgozását, amelyek a transzeurópai úthálózat egységesen magas közlekedésbiztonsági szintjét biztosítják – a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, és ezért a fellépés hatásai miatt közösségi szinten az jobban megvalósítható, a Közösség intézkedéseket hozhat a Szerződés 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben meghatározott arányosság elvének megfelelően ez az irányelv nem lépi túl az e célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket.
- (15) Az irányelv végrehajtásához szükséges intézkedéseket a Bizottságra ruházott végrehajtási hatáskörök gyakorlására vonatkozó eljárások megállapításáról szóló, 1999. június 28-i 1999/468/EK tanácsi határozatnak <sup>(1)</sup> megfelelően kell elfogadni.
- (16) A Bizottságot fel kell hatalmazni különösen arra, hogy a közúti közlekedésbiztonság-kezelési gyakorlatok fejlesztéséhez szükséges kritériumokat kiigazíthassa, és a melléleteket a technikai fejlődéshez igazíthassa. Mivel ezek az intézkedések általános hatályúak és az irányelv nem alapvető fontosságú elemeinek módosítására irányulnak, beleértve annak új, nem alapvető fontosságú elemekkel való kiegészítését, azokat az 1999/468/EK tanácsi határozat 5a. cikkében meghatározott ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.
- (17) A megfelelő számú pihenőhely nem csak a bűnmegeelőzés, de a közlekedés biztonsága érdekében is fontos. A pihenőhelyeken a vezetők a megfelelő időben pihenhetnek, és teljes koncentráció mellett folytathatják útjukat. A megfelelően biztonságos pihenőhely előírásának ezért a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezelésére vonatkozó szabályozás szerves részét kell képeznie.
- (18) A jogalkotás minőségének javításáról szóló intézményközi megállapodás <sup>(2)</sup> 34. pontjával összhangban a tagállamokat ösztönzik arra, hogy – a maguk számára, illetve a Közösség érdekében – készítsenek táblázatokat, amelyekben a lehető legpontosabban bemutatják az irányelv és az azt átültető intézkedések közötti megfelelést, és hogy azokat tegyék közzé,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

#### 1. cikk

#### Tárgy és hatály

(1) Ez az irányelv a közúti biztonsági hatásvizsgálatokra, a közúti biztonsági auditokra, a közúti hálózat közlekedésbiztonságának kezelésére és a közlekedésbiztonsági ellenőrzésekre vonatkozó eljárások tagállamok általi létrehozását és végrehajtását írja elő.

(2) Az irányelv hatálya a transzeurópai úthálózat részét képező, tervezési stádiumban, építés alatt vagy használatban lévő utakra terjed ki.

(3) A tagállamok ennek az irányelvnek a rendelkezéseit bevált gyakorlatként alkalmazhatják a transzeurópai úthálózat részét nem képező azon nemzeti közúti közlekedési infrastruktúra tekintetében is, amely részben vagy egészben közösségi finanszírozással épült.

<sup>(1)</sup> HL L 184., 1999.7.17., 23. o.

<sup>(2)</sup> HL C 321., 2003.12.31., 1. o.

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

## 2. cikk

### Fogalommeghatározások

Ezen irányelv alkalmazásában a következő fogalommeghatározásokat kell alkalmazni:

1. „transzeurópai úthálózat”: az 1692/96/EK határozat I. mellékletének 2. szakaszában meghatározott úthálózat;
2. „illetékes szerv”: bármely nemzeti, regionális vagy helyi szinten létrehozott állami vagy magánszervezet, amely illetékessége folytán részt vesz ezen irányelv végrehajtásában, beleértve azokat az illetékes szervként kijelölt intézményeket is, amelyek már ezen irányelv hatálybalépése előtt léteztek, feltéve hogy elegendő tesznek ezen irányelv követelményeinek;
3. „közúti biztonsági hatásvizsgálat”: annak a stratégiai összehasonlító elemzése, hogy az új út vagy a meglévő hálózat jelentős mértékű módosítása milyen hatással van az úthálózat közlekedésbiztonságára;
4. „közúti biztonsági audit”: a közúti infrastrukturális projekt tervezési jellemzőinek független, részletes, módszeres és műszaki biztonsági ellenőrzése a tervezéstől az üzemeltetés korai szakaszáig;
5. „magas baleseti koncentrációjú útszakaszok besorolása”: a közúti hálózat azon szakaszainak azonosítására, elemzésére és besorolására vonatkozó módszer, amelyek több mint három éve használatban vannak, és amelyeken a forgalom-áramlás arányában mérve magas a halálos kimenetelű forgalmi balesetek száma;
6. „az úthálózat közlekedésbiztonsági besorolása”: a meglévő úthálózat részeinek biztonsági fejlesztési lehetőségek és a balesetek költségeinek megtakarításai szerinti azonosítására, elemzésére és besorolására szolgáló módszer;
7. „közlekedésbiztonsági ellenőrzés”: a közlekedésbiztonsági okokból karbantartást igénylő jellemzők és hibák szokásos, rendszeres időközönként történő ellenőrzése;
8. „iránymutatások”: a tagállamok által elfogadott intézkedések, amelyek az ezen irányelvben meghatározott közlekedésbiztonsági eljárások alkalmazását illetően meghatározzák a követendő lépéseket és a figyelembe veendő elemeket;
9. „infrastrukturális projekt”: új közúti infrastruktúra építésére vagy a meglévő úthálózat jelentős módosítására irányuló projekt, amely hatással van a forgalomra.

## 3. cikk

### Infrastrukturális projektek közúti biztonsági hatásvizsgálata

(1) A tagállamok biztosítják, hogy valamennyi infrastrukturális projekthez közúti biztonsági hatásvizsgálat készüljön.

(2) A közúti biztonsági hatásvizsgálatot a tervezési fázis elején, az infrastrukturális beruházás jóváhagyása előtt kell elvégezni. Ezzel összefüggésben a tagállamok törekednek az I. mellékletben felsorolt kritériumok betartására.

(3) A közúti biztonsági hatásvizsgálat kifejti, hogy milyen útbiztonsági megfontolások járultak hozzá a javasolt megoldás kiválasztásához. Emellett jelentős információkkal szolgál a különböző vizsgált lehetőségek költség-haszon elemzéséhez.

## 4. cikk

### Infrastrukturális projektek közúti biztonsági auditja

(1) A tagállamok biztosítják, hogy minden infrastrukturális beruházásra vonatkozóan közúti biztonsági audit készüljön.

(2) A közúti biztonsági auditok elvégzésekor a tagállamok törekednek a II. mellékletben felsorolt kritériumok betartására.

A tagállamok biztosítják, hogy megbízott szakértő auditor vizsgálja felül az infrastrukturális beruházás tervezési jellemzőit.

Az auditort a 9. cikk (4) bekezdésében foglalt rendelkezéseknek megfelelően nevezik ki, és az auditor a 9. cikkben előírt megfelelő képesítéssel és képzéssel rendelkezik. Ha az auditot szakértői csoport végzi, a csoport legalább egy tagja rendelkezik a 9. cikk (3) bekezdésében hivatkozott képesítési bizonyítvánnyal.

(3) A közúti biztonsági auditok a projekt tervezési folyamatának szerves részét képezik az engedélyezési tervezés, a kiviteli tervezés szakaszában, a megnyitás előtti szakaszban és az üzemeltetés korai szakaszában.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy az auditor az infrastrukturális beruházás minden egyes szakaszában vizsgálati jelentésben állapítsa meg a közlekedésbiztonság szempontjából kritikus tervezési elemeket. Ha az audit során veszélyes jellemzőt állapítanak meg, a tervet azonban nem módosítják az adott szakasz végéig a II. melléklet szerint, az illetékes szervezet köteles erre magyarázatot adni a jelentés mellékletében.

(5) A tagállamok biztosítják, hogy a (4) bekezdésben hivatkozott jelentés közlekedésbiztonsági szempontból megfelelő ajánlásokat eredményezzen.

## 5. cikk

**A működő úthálózat közlekedésbiztonsági besorolása és kezelése**

(1) A tagállamok biztosítják, hogy a magas baleseti koncentrációjú útszakaszok besorolása és az úthálózat közlekedésbiztonsági besorolása felülvizsgálatok alapján történjen, amelyeket legalább háromévente végeznek el. Ezzel összefüggésben a tagállamok törekednek a III. mellékletben felsorolt kritériumok betartására.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy azon útszakaszokat, amelyek a magas baleseti koncentrációjú útszakaszok besorolásának és az úthálózat közlekedésbiztonsági besorolásának eredményei alapján kiemeltebb helyen állnak, a III. melléklet 3. pontjában hivatkozott elemeken alapuló helyszíni látogatások során szakértői csoportok értékeljék. A szakértői csoport legalább egy tagjának meg kell felelnie a 9. cikk (4) bekezdésének a) pontjában foglalt követelményeknek.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy a javító kezelés a (2) bekezdésben említett útszakaszokra irányuljon. A III. melléklet 3. pontjának e) alpontjában említett intézkedések elsőbbséget élveznek, különös figyelemmel azokra, amelyek a legmagasabb haszon-költség arányt mutatják.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy a javítás alatt álló, és ezért az úthasználók biztonságát veszélyeztető közútiinfrastruktúra-szakaszokra megfelelő jelzéseket helyezzenek ki. E jeléseknek a 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.

(5) A tagállamok megfelelő intézkedések útján biztosítják, hogy az úthasználók tájékoztatást kapjanak a magas baleseti koncentrációjú útszakaszokról. Ha a tagállam útjelző tábla használata mellett dönt, annak meg kell felelnie a közúti jelzésekről szóló 1968-as bécsi egyezmény rendelkezéseinek.

## 6. cikk

**Közlekedésbiztonsági ellenőrzések**

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az útbiztonsági jellemzők megállapítása és a baleset-megelőzés érdekében a használatban lévő közutakra vonatkozó közlekedésbiztonsági ellenőrzéseket elvégezzék.

(2) A közlekedésbiztonsági ellenőrzések kiterjednek a közút-hálózat rendszeres időközönként elvégzett ellenőrzésére, valamint az útépitési munkáknak a forgalomáramlás biztonságára gyakorolt lehetséges hatásának felmérésére.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy az illetékes szervezet rendszeres időközönként ellenőrzéseket végezzen. Az ilyen ellenőrzéseket megfelelő gyakorisággal kell elvégezni annak érdekében,

hogy az adott közúti infrastruktúra kielégítő közlekedésbiztonsági szintje biztosítható legyen.

(4) A 8. cikk szerint elfogadott iránymutatások sérelme nélkül a tagállamok iránymutatásokat fogadnak el az útépitési munkák ideiglenes közlekedésbiztonsági intézkedéseire vonatkozóan. Emellett megfelelő ellenőrzési rendszert vezetnek be annak biztosítására, hogy azokat az iránymutatásokat megfelelően alkalmazzák.

## 7. cikk

**Adatkezelés**

(1) A tagállamok biztosítják, hogy az illetékes szervezet baleseti jelentést készítsen az 1. cikk (2) bekezdésében meghatározott útszakaszon bekövetkezett minden egyes halálos balesetről. A tagállamok törekednek arra, hogy a baleseti jelentés valamennyi, a IV. mellékletben felsorolt adatelemet tartalmazza.

(2) A tagállamok kiszámítják a területükön előforduló halálos kimenetelű, illetve a súlyos sérüléssel járó baleset átlagos szociális költségét. A tagállamok további különbségeket is tehetnek a költségek között, amelyeket legalább öt évente frissítenek.

## 8. cikk

**Az iránymutatások elfogadása és közlése**

(1) Ha még nem léteznek iránymutatások, a tagállamok biztosítják, hogy 2011. december 19-ig iránymutatásokat fogadjanak el annak érdekében, hogy támogassák az illetékes szervezeteket ezen irányelv alkalmazásában.

(2) A tagállamok ezeket az iránymutatásokat elfogadásukat vagy módosításukat követő három hónapon belül közzélik a Bizottsággal.

(3) A Bizottság az iránymutatásokat nyilvános honlapon elérhetővé teszi.

## 9. cikk

**Az auditorok kinevezése és képzése**

(1) Ha ilyen tantervek még nem léteznek, a tagállamok biztosítják, hogy 2011. december 19-ig képzési tanterveket fogadjanak el a közúti biztonsági auditorok számára.

(2) A tagállamok biztosítják, hogy amennyiben a közúti biztonsági auditorok ezen irányelv keretében meghatározott feladatokat látnak el, képesítési bizonyítványt adó alapképzésen és rendszeres időközönként továbbképző tanfolyamokon vegyenek részt.

(3) A tagállamok biztosítják, hogy az útbiztonsági ellenőrök képesítési bizonyítvánnyal rendelkezzenek. Az irányelv hatálybalépése előtt megszerzett bizonyítványokat el kell ismerni.

(4) A tagállamok biztosítják, hogy az auditorokat az alábbi követelményekkel összhangban nevezzék ki:

- a) megfelelő tapasztalat vagy képzettség az úttervezés, a közúti biztonság tervezése és a balesetek elemzése terén;
- b) a 8. cikk szerinti iránymutatások tagállamok általi elfogadásától számított két évet követően az útbiztonsági ellenőrzéseket kizárólag a (2) és (3) bekezdésben foglalt követelményeknek megfelelő auditorok vagy ilyen auditorokat magukban foglaló szakértői csoportok végezhetik;
- c) az auditor az audit időpontjában nem vehet részt az érintett infrastrukturális beruházás tervezésében vagy üzemeltetésében.

#### 10. cikk

##### A legjobb gyakorlatok cseréje

Az Európai Unió területén található, a transzeurópai hálózatba nem tartozó utak biztonságának javítása érdekében a Bizottság koherens rendszert hoz létre a legjobb gyakorlatok tagállamok közötti cseréje érdekében, amelybe beletartoznak többek között a meglévő közúti infrastruktúra-közlekedésbiztonsági projektek, valamint a bevált közúti biztonsági technológiák.

#### 11. cikk

##### A közlekedésbiztonság-kezelési gyakorlatok folyamatos javítása

- (1) A Bizottság a megfelelő meglévő nemzetközi fórumokon szerzett tapasztalatára építve elősegíti és strukturálja a tudás és a bevált gyakorlatok tagállamok közötti cseréjét az Európai Unió közúti infrastruktúráját érintő biztonságkezelési gyakorlatok folyamatos javítása érdekében.
- (2) A Bizottságot a 13. cikkben említett bizottság segíti. Ha konkrét intézkedések elfogadására van szükség, azokat a 13. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással kell elfogadni.
- (3) A műszaki biztonsági vonatkozásokkal kapcsolatos kérdésekben adott esetben konzultálni lehet a közúti infrastruktúrák közlekedésbiztonsága és kezelése terén tevékenykedő nem kormányzati szervezetekkel.

#### 12. cikk

##### A műszaki fejlődéshez való hozzáigazítás

Ezen irányelv mellékleteit a 13. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárásnak megfelelően hozzáigazítják a műszaki fejlődéshez.

#### 13. cikk

##### A bizottság eljárása

- (1) A Bizottság munkáját egy bizottság segíti.
  - (2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5. és 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.
- Az 1999/468/EK határozat 5. cikkének (6) bekezdésében meghatározott határidő három hónap.
- (3) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor az 1999/468/EK határozat 5a. cikkének (1)–(4) bekezdését, valamint 7. cikkét kell alkalmazni, 8. cikkének rendelkezéseire is figyelemmel.

#### 14. cikk

##### Átültetés

- (1) A tagállamok 2010. december 19-ig hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul továbbítják a Bizottsághoz.
- (2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által érintett területen fogadnak el.

#### 15. cikk

##### Hatálybalépés

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

#### 16. cikk

##### Címzettek

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Strasbourgban, 2008. november 19-én.

az Európai Parlament részéről  
az elnök  
H.-G. PÖTTERING

a Tanács részéről  
az elnök  
J.-P. JOUYET

## I. MELLÉKLET

**INFRASTRUKTURÁLIS PROJEKTEK KÖZÚTI BIZTONSÁGI HATÁSVIZSGÁLATA**

## 1. A közúti biztonsági hatásvizsgálat elemei:

- a) probléma-meghatározás;
- b) a jelenlegi helyzet és a „semmit nem teszünk” forgatókönyv;
- c) közlekedésbiztonsági célok;
- d) a javasolt alternatívák közlekedésbiztonságra gyakorolt hatásának elemzése;
- e) az alternatívák összehasonlítása, beleértve a költség-haszon elemzést is;
- f) a lehetséges megoldások felsorolása.

## 2. Figyelembe veendő elemek

- a) halálesetek és balesetek, csökkentési célkitűzések a „semmit nem teszünk” forgatókönyvhöz képest;
  - b) útkiválasztási és utazási módok;
  - c) a meglévő hálózatra kifejtett lehetséges hatás (pl. kijáratok, elágazások, vasúti átjárók);
  - d) úthasználók, ideértve a veszélyeztetett úthasználókat is (pl. gyalogosok, kerékpárosok és motorkerékpárosok);
  - e) forgalom (pl. forgalom mértéke, a forgalom típus szerinti besorolása);
  - f) évszakhoz kapcsolódó és éghajlati feltételek;
  - g) elegendő számú, a közlekedés szempontjából biztonságos pihenőhely megléte;
  - h) szeizmikus tevékenységek.
-

## II. MELLÉKLET

**INFRASTRUKTURÁLIS PROJEKTEK KÖZÚTI BIZTONSÁGI AUDITJA**

## 1. Kritériumok az engedélyezési tervezés szakaszában:

- a) földrajzi hely (pl. földcsuszamlás-, árvíz- vagy lavinaveszély), évszakhoz kapcsolódó és éghajlati feltételek, valamint szeizmikus tevékenységek;
- b) a csomópontok típusai és a közöttük lévő távolság;
- c) a sávok száma és típusa;
- d) az új útra felengedhető forgalom fajtái;
- e) az út funkciója a hálózaton belül;
- f) az időjárási viszonyok;
- g) a tényleges sebességek;
- h) keresztszettek (pl. az útpálya szélessége, kerékpáros sávok, gyalogutak);
- i) vízszintes és függőleges nyomvonal;
- j) látási viszonyok;
- k) a csomópontok elrendezése;
- l) tömegközlekedési eszközök és infrastruktúra;
- m) közutak és vasutak szintbeli kereszteződései.

## 2. Kritériumok a kiviteli tervezés szakaszában:

- a) elrendezés;
- b) következetes közúti jelzések és útburkolati jelek;
- c) utak és útkeresztezések megvilágítása;
- d) út menti berendezések;
- e) út menti környezet a növényzetet is ideértve;
- f) rögzített akadályok az út mentén;
- g) a közlekedés szempontjából biztonságos pihenőhelyek kialakítása;
- h) veszélyeztetett úthasználók (pl. gyalogosok, kerékpárosok, motorosok);
- i) a közúti visszatartó rendszerek felhasználóbarát átalakítása (útelválasztók és ütközési akadályok a veszélyeztetett úthasználók veszélyeztetésének megelőzésére).

## 3. Kritériumok a megnyitás előtti szakaszban:

- a) az úthasználók biztonsága és a látási viszonyok különböző körülmények között, például sötétben és normális időjárási viszonyok között;
- b) közúti jelzések és útburkolati jelek olvashatósága;
- c) az útburkolatok állapota.

## 4. Kritériumok a működés korai szakaszában: a közúti biztonság értékelése a közlekedők tényleges magatartása alapján.

Az auditok bármely szakaszban előírhatják az előző szakaszok kritériumainak ismételt vizsgálatát.

## III. MELLÉKLET

**A MAGAS BALESETI KONCENTRÁCIÓJÚ ÚTSZAKASZOK BESOROLÁSA ÉS AZ ÚTHÁLÓZAT KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI BESOROLÁSA****1. A magas baleseti koncentrációjú útszakaszok azonosítása**

A magas baleseti koncentrációjú útszakaszok azonosításakor figyelembe veszik legalább az előző években az egységni úthosszra jutó halálos balesetek forgalomhoz viszonyított számát és a csomópontok esetében az ilyen balesetek csomópontonkénti számát.

**2. A szakaszok meghatározása az úthálózat közlekedésbiztonsági besorolásának elemzése céljából**

Az úthálózat közlekedésbiztonsági besorolásának elemzése céljából a szakaszok meghatározása során figyelembe veszik a baleseti költségek lehetséges megtakarításait. Az útszakaszokat kategóriákba kell sorolni. Minden egyes útkategória esetében megvizsgálják az útszakaszokat, és a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos szempontok – mint pl. balesetek száma, forgalom mértéke és forgalom típusa – alapján besorolják azokat.

Az úthálózat közlekedésbiztonsági besorolása minden egyes útkategória esetében azon útszakaszok elsőbbségi jegyzékét eredményezi, ahol az infrastruktúra javítása várhatóan jó hatékonysággal elérhető.

**3. Az értékeléséhez szükséges elemek a szakértői csoportok helyszíni látogatásakor:**

- a) az útszakasz leírása;
- b) adott esetben hivatkozás az ugyanazon az útszakaszcól szóló korábbi jelentésekre;
- c) az esetleges baleseti jelentések elemzése;
- d) a balesetben elhunyt és súlyosan megsérült személyek száma az előző három évben;
- e) különböző időhatárokon belül potenciálisan végrehajtható javító intézkedések, amelyek figyelembe veszik például a következőket:
  - a rögzített út menti akadályok eltávolítása vagy védelme,
  - sebességhatárok csökkentése és azok helyi érvényesítésének megerősítése,
  - látási viszonyok javítása a különböző időjárási és fényviszonyok mellett,
  - az út menti berendezések, például a közúti visszatartó rendszerek közlekedésbiztonsági állapotának javítása,
  - a közúti jelzések és útburkolati jelek következetességének, láthatóságának, olvashatóságának és elhelyezésének (pl. zajcsíkok alkalmazása) javítása,
  - sziklaomlás, földcsuszamlás és lavina elleni védelem,
  - az útburkolatok csúszásmentességének/egyenletlenségének javítása,
  - a közúti visszatartó rendszerek áttervezése,
  - az elválasztósáv létrehozása és javítása,
  - az előzési sáv elrendezésének módosítása,
  - a csomópontok javítása, ideértve a közút és a vasút kereszteződéseit is,
  - a nyomvonal megváltoztatása,
  - az út szélességének megváltoztatása, burkolt leállósáv hozzáadása,
  - közlekedésirányítási és ellenőrzési rendszer telepítése,
  - a veszélyeztetett közlekedőkkel való konfrontáció lehetőségének csökkentése,
  - az út korszerűsítése a jelenlegi tervezési szabványok szerint,
  - az útburkolatok helyreállítása vagy cseréje,
  - intelligens közlekedési jelzőtáblák használata,
  - az intelligens közlekedési rendszerek és telematikai szolgáltatások fejlesztése az interoperabilitás biztosítására, vészhelyzetek esetére és jelzési célokra.

## IV. MELLÉKLET

**A BALESETI JELENTÉSBEN SZEREPLŐ BALESETI INFORMÁCIÓK**

A baleseti jelentéseknek az alábbi elemeket kell tartalmazniuk:

1. a baleset lehető legpontosabb helyszíne;
  2. a baleset helyének képei és/vagy ábrái;
  3. a baleset napja és időpontja;
  4. információ az útról, például a terület típusa, az út típusa, a csomópont típusa, ideértve a jelzéseket is, a sávok száma, az út felülete, időjárási és fényviszonyok, sebességkorlátozás, út menti akadályok;
  5. a baleset súlyossága, ideértve a halálesetek és sérültek számát, lehetőleg a 13. cikk (3) bekezdésében említett, ellenőrzéssel történő szabályozási bizottsági eljárással összhangban megállapított közös kritériumoknak megfelelően kifejezve;
  6. az érintett személyek jellemzői, mint pl. életkor, nem, nemzetiség, véralkoholszint, a biztonsági eszközök használata vagy annak elmulasztása;
  7. az érintett járművek adatai (típus, kor, ország, esetleges biztonsági berendezések, az alkalmazandó jogszabályok által előírt utolsó rendszeres műszaki vizsga időpontja);
  8. a baleset adatai, mint pl. a baleset típusa, az ütközés típusa, a jármű és a vezető manőverei;
  9. lehetőség szerint a baleset és a baleseti helyszínelés időpontja, illetve a baleseti mentőszolgálat megérkezése között eltelt időtartammal kapcsolatos információ.
-