



Bruksela, 15 listopada 2018 r.  
(OR. en)

14109/18

---

---

Międzyinstytucjonalny numer  
referencyjny:  
2018/0129(COD)

---

---

TRANS 530

## SPRAWOZDANIE

---

Od: Sekretariat Generalny Rady

Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

---

Nr popr. dok.: ST 11818/2/18 REV 2

---

Dotyczy: Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej

– Podejście ogólne

---

### I. WPROWADZENIE

1. W dniu 17 maja 2018 r. Komisja przekazała wyżej wymieniony wniosek Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w ramach tzw. *trzeciego pakietu dotyczącego mobilności*.
  - Głównym celem wniosku jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w wypadkach drogowych;
  - Komisja uważa, że obowiązująca dyrektywa nie realizuje w pełni celów polegających na zmniejszeniu o połowę liczby ofiar śmiertelnych do 2020 r. i że potrzebne są wzmocnione działania;
  - Komisja stwierdza, że część podróży w ramach sieci TEN-T odbywa się na drogach o słabych wynikach w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Komisja odnotowuje również, że drogi poza siecią TEN-T charakteryzują się niskim wewnętrznym bezpieczeństwem i że wyniki w zakresie bezpieczeństwa drogowego znacznie się różnią między poszczególnymi częściami Unii Europejskiej;

- Ponadto Komisja proponuje wspieranie harmonizacji i dzielenia się wiedzą między państwami członkowskimi, ochronę niechronionych użytkowników drogi, poprawę wdrażania nowych technologii oraz poprawę działań następczych w związku z ustaleniami dotyczącymi procedur zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej;
  - Wniosek został przedstawiony jako dyrektywa zmieniająca.
2. W dniu 19 lipca 2018 r. Komisja Transportu i Turystyki (TRAN) w Parlamencie Europejskim wyznaczyła na sprawozdawcę Daniełę Aiuto (EFDD, IT). Komisja Przemysłu, Badań Naukowych i Energii (ITRE) postanowiła nie wydawać opinii. Komisja ta ma głosować w dniu 3 grudnia 2018 r.
  3. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął opinię w sprawie wniosku w dniu 17 października 2018 r. Europejski Komitet Regionów nie przyjął jeszcze swojej opinii.
  4. Parlament Szwecji (Riksdag) przyjął uzasadnioną opinię w sprawie stosowania zasady pomocniczości. Izba Poselska i Senat Czech przyjęły rezolucje w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności.

## **II. PRACE W ORGANACH RADY**

5. W dniu 12 czerwca 2018 r. Grupa Robocza ds. Transportu Lądowego rozpoczęła analizę wniosku od wysłuchania jego ogólnej prezentacji przez Komisję. Ocena skutków została przeanalizowana w dniu 5 lipca 2018 r.
6. Podczas prezydencji austriackiej grupa robocza omawiała wniosek na posiedzeniach w dniach 11 lipca, 12 lipca, 20 września, 24 września, 11 października i 12 listopada. Jednym z głównych wyzwań związanych z przedmiotowym dossier jest rozszerzenie zakresu stosowania i zmiana obecnego systemu kontroli. Prezydencja opracowała kompromis między starym systemem kontroli a nowym proaktywnym podejściem wprowadzonym przez Komisję.

7. Wprowadzenie nowych załączników wymagało znacznego przeredagowania tekstu, aby potwierdzić, że mają one charakter wytycznych dla państw członkowskich, bez nakładania ścisłych wymogów prawnych. Prezydencja wykorzystwała propozycje państw członkowskich i przeredagowała całkowicie dwa załączniki, dzięki czemu są one prostsze i bardziej bezpośrednie. W obu przypadkach grupa robocza osiągnęła zadowalające w znacznym stopniu kompromisy.
8. Obecna dyrektywa 2008/96/WE<sup>1</sup> została również objęta zbiorczym aktem prawnym dostosowującym przepisy dotyczące procedury komitetowej w prawodawstwie unijnym<sup>2</sup>; częściowe podejście ogólne w sprawie tego aktu osiągnięto w dniu 20 marca 2018 r.<sup>3</sup> Prezydencja dostosowała przedmiotowy wniosek do tego częściowego podejścia ogólnego i przeniosła zmiany, które już zostały uzgodnione. Prezydencja zaproponowała również nieznaczące zmiany w tekście, który został już uzgodniony, ponieważ nie odzwierciedlały one zmian normatywnych w dyrektywie zmieniającej.

### **III. GŁÓWNA NIEROZSTRZYJNIĘTA KWESTIA**

9. Grupa robocza rozwiązała większość kwestii w znacznym stopniu. Tekstu tu przedstawionego nie popiera w pełni Komisja. Prezydencja uważa jednak, że obecny tekst kompromisowy stanowi wyważone, a zarazem spójne rozwiązanie problematycznych kwestii.

### **IV. WNIOSKI**

10. Komitet Stałych Przedstawicieli jest proszony o zatwierdzenie tekstu kompromisowego przedstawionego przez prezydencję w załączniku do niniejszego dokumentu. Następnie tekst zostanie przekazany Radzie ds. TTE (Transport) w dniu 3 grudnia 2018 r., aby wypracować podejście ogólne.

---

<sup>1</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59–67).

<sup>2</sup> Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY dostosowującego niektóre akty prawne przewidujące stosowanie procedury regulacyjnej połączonej z kontrolą do art. 290 i 291 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (COM/2016/0799 final – 2016/0400 (COD))

<sup>3</sup> Zob. dok. ST 6933/18.

**Wniosek dotyczący**  
**DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**  
**zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury**  
**drogowej**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1 lit. c),

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego<sup>1</sup>,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów<sup>2</sup>,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Celem strategicznym Unii jest zmniejszenie do 2020 r. liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o połowę w porównaniu z rokiem 2010 oraz nieomal całkowite wyeliminowanie ofiar śmiertelnych do 2050 r. („Wizja Zero”)<sup>3</sup>. W ostatnich latach tempo realizacji tych celów uległo jednak znacznemu spowolnieniu. W czerwcu 2017 r. Rada zatwierdziła nowy śródkresowy cel polegający na zmniejszeniu do 2030 r. liczby ciężko rannych o połowę w porównaniu z 2020 r.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Dz.U. C z, s. .

<sup>2</sup> Dz.U. C z, s. .

<sup>3</sup> Komunikat Komisji „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” (COM (2010) 389 final).

<sup>4</sup> Konkluzje Rady w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego popierające oświadczenie z Valletty z marca 2017 r. (Valletta, 28–29 marca 2017 r.) (ST 9994/17).

- (2) Zgodnie z podejściem typu „bezpieczny system” ofiarom śmiertelnym i poważnym obrażeniom, które są wynikiem wypadków drogowych, można w dużej mierze zapobiec. Zapewnienie, aby wypadki drogowe nie prowadziły do poważnych lub śmiertelnych urazów, powinno być przedmiotem współodpowiedzialności na wszystkich szczeblach. W szczególności dobrze zaprojektowane i odpowiednio utrzymane drogi powinny zmniejszyć prawdopodobieństwo wypadków drogowych, natomiast drogi wybaczące błędy (drogi zaprojektowane w inteligentny sposób, aby sprawić, że błędy popełniane podczas jazdy nie będą powodowały natychmiastowych poważnych skutków) powinny zmniejszyć dotkliwość wypadków.
- (3) Drogi sieci transeuropejskiej określonej w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013<sup>1</sup> mają kluczowe znaczenie dla wspierania integracji europejskiej. Należy zatem zagwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa na tych drogach.
- (4) Wdrożone w sieciach transeuropejskich procedury zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej przyczyniły się do zmniejszenia liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w Unii. Z oceny skutków dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE<sup>2</sup> wynika, że państwa członkowskie, które dobrowolnie stosują zasady zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej („RISM”) na swoich drogach krajowych poza siecią TEN-T, osiągnęły znacznie lepsze wyniki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego niż państwa członkowskie, które tego nie czynią.
- (5) Duża część wypadków drogowych ma miejsce na niewielkiej części sieci drogowej, gdzie natężenie ruchu i prędkość są wysokie, a ruch odbywa się w szerokim zakresie prędkości. W związku z tym ograniczone rozszerzenie zakresu dyrektywy 2008/96/WE na autostrady i inne drogi główne nienależące do sieci TEN-T powinno znacząco przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej w całej Unii.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

<sup>2</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59).

- (5a) W celu zapewnienia, aby takie rozszerzenie zakresu stosowania odniosło zamierzony skutek, inne drogi główne powinny zgodnie z logiką obejmować co najmniej te drogi, które łączą duże miasta lub regiony i należą do najwyższej kategorii dróg poniżej kategorii autostrad w krajowej klasyfikacji dróg.
- (6) Ponadto obowiązkowe stosowanie procedur określonych w dyrektywie 2008/96/WE w odniesieniu do każdego projektu dotyczącego infrastruktury drogowej poza obszarami miejskimi, realizowanego przy wykorzystaniu finansowania unijnego, powinno zapobiec wykorzystywaniu środków unijnych do budowy dróg niespełniających wymogów bezpieczeństwa.
- (7) Oparta na analizie ryzyka ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmująca całą sieć okazała się skutecznym i efektywnym narzędziem służącym do identyfikacji odcinków sieci, które powinny być przedmiotem bardziej szczegółowych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego, oraz do priorytetowego traktowania inwestycji w zależności od ich potencjału w zakresie poprawy bezpieczeństwa w całej sieci. W związku z tym cała sieć drogowa objęta zakresem niniejszej dyrektywy powinna być systemowo oceniana w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Unii.
- (8) Włączenie najbardziej skutecznych elementów z poprzedniej procedury klasyfikacji ze względu na bezpieczeństwo oraz zarządzanie siecią drogową w użytkowaniu do nowej procedury oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć powinno umożliwić lepszą identyfikację odcinków dróg o największych możliwościach poprawy bezpieczeństwa, gdzie ukierunkowane interwencje powinny przynieść największą poprawę.
- (8a) Aby poprawić jakość, obiektywność, a także wydajność procedur zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, należy umożliwić państwom członkowskim korzystanie, w stosownych przypadkach, z ciągle rozwijających się technologii służących kontroli odcinków dróg, dokumentowanie warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zbieranie innych danych odnoszących się do bezpieczeństwa sieci drogowej.
- (9) Systemowe działania następcze w związku z ustaleniami wynikającymi z procedur zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej są konieczne do zapewnienia poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, co jest niezbędne do realizacji unijnych celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tym celu w planach działań priorytetowych należy zapewnić jak najszybsze wdrożenie niezbędnych interwencji. W szczególności w następstwie ustaleń wynikających z procedury oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć należy prowadzić albo ukierunkowane kontrole ruchu drogowego, albo, jeżeli jest to możliwe i opłacalne, bezpośrednie działania zaradcze służące wyeliminowaniu lub zmniejszeniu ryzyka dla bezpieczeństwa ruchu drogowego bez tworzenia niepotrzebnych obciążeń administracyjnych.

- (10) Należy poprawić stan bezpieczeństwa na istniejących drogach poprzez ukierunkowane inwestycje realizowane na określonych odcinkach dróg charakteryzujących się największą koncentracją wypadków lub największymi możliwościami ich ograniczenia.
- (10a) Finansowanie i zachęty finansowe na szczeblu UE mogą, zgodnie z obowiązującymi warunkami, być stosowane do udzielania wsparcia dla takich inwestycji, i stanowić uzupełnienie odpowiednich krajowych inwestycji i zachęt.
- (11) Szczególnie wysokim ryzykiem wypadków charakteryzują się odcinki sieci drogowej przylegające do tuneli drogowych należących do transeuropejskiej sieci drogowej określonej w dyrektywie 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1</sup>. W celu poprawy bezpieczeństwa sieci dróg jako całości należy zatem wprowadzić wspólne kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego na tych odcinkach z udziałem przedstawicieli zarówno właściwych organów odpowiedzialnych za drogi, jak i za tunele.
- (12) W 2016 r. niechronieni użytkownicy drogi stanowili 46 % ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Unii. Zapewnienie uwzględnienia interesów tych użytkowników we wszystkich procedurach zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej powinno zatem przyczynić się do poprawy ich bezpieczeństwa na drodze.
- (13) [...].
- (14) [...].
- (15) Publikacja wyników ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć powinna umożliwić porównanie poziomu bezpieczeństwa infrastruktury w całej Unii.

---

<sup>1</sup> Dyrektywa 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, s. 39).

- (16) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, czyli ustanowienie procedur zapewniających spójny wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w transeuropejskiej sieci drogowej oraz sieci autostrad i dróg głównych w całej Unii, nie może zostać osiągnięty w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie, lecz może być lepiej osiągnięty na poziomie unijnym, gdyż poprawa jest konieczna w skali unijnej w celu zapewnienia konwergencji w kierunku wyższych norm bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, Unia może przyjąć odpowiednie środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu. W wyniku działań na szczeblu unijnym podróże w całej Unii powinny stać się bezpieczniejsze, co z kolei powinno spowodować poprawę funkcjonowania rynku wewnętrznego i stanowić wsparcie dla realizacji celu dotyczącego spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.
- (17) W celu zagwarantowania, że treść procedur zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej będzie w dalszym ciągu odzwierciedlać najlepszą dostępną wiedzę techniczną, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w celu dostosowania załączników do dyrektywy do postępu technicznego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym w sprawie lepszego stanowienia prawa z dnia 13 kwietnia 2016 r.<sup>1</sup> W szczególności, aby zapewnić udział na równych zasadach Parlamentu Europejskiego i Rady w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

(18) Niezbędne są szczególne środki w celu ciągłej poprawy praktyk w zakresie zarządzania bezpieczeństwem. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania odpowiednich przepisów niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>1</sup>.

(19) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2008/96/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

### *Artykuł 1*

W dyrektywie 2008/96/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 1 ust. 1–3 otrzymują poniższe brzmienie i dodaje się ust. 2a:
  1. „Niniejsza dyrektywa wymaga ustanowienia i wdrożenia procedur dotyczących przeprowadzania przez państwa członkowskie ocen wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego, kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć.
  2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do dróg wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej, autostrad i innych dróg głównych, znajdujących się na etapie projektu, budowy lub użytkowania<sup>2</sup>.
- 2a. Każde państwo członkowskie wskazuje drogi główne na swoim terytorium przy uwzględnieniu swojej istniejącej klasyfikacji dróg. Najpóźniej 24 miesiące po wejściu w życie niniejszej dyrektywy każde państwo członkowskie poinformuje Komisję o drogach głównych na swoim terytorium. Państwa członkowskie informują następnie o wszelkich kolejnych odnośnych zmianach.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

<sup>2</sup> Delegacja SE uważa, że niniejsza dyrektywa powinna mieć zastosowanie wyłącznie do dróg, które są częścią transeuropejskiej sieci.

3. Niniejsza dyrektywa ma również zastosowanie do dróg i projektów infrastruktury drogowej nieobjętych ust. 2, które znajdują się poza obszarami miejskimi, nie obsługują przylegających do nich nieruchomości oraz nie zostały zbudowane przy użyciu finansowania Unii, z wyjątkiem dróg, które nie są otwarte dla ogólnego ruchu pojazdów silnikowych (np. ścieżki rowerowe), lub dróg, które nie są zaprojektowane do celów ogólnego ruchu (np. drogi dojazdowe do obiektów przemysłowych, rolnych lub leśnych).”;
- 2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
4. „»transeuropejska sieć drogowa« oznacza sieć drogową określoną w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1);”;
- b) dodaje się pkt 2a i 2b w brzmieniu:
- „2a. »autostrada« oznacza drogę specjalnie zaprojektowaną i wybudowaną dla ruchu pojazdów silnikowych, która nie obsługuje przylegających do niej nieruchomości i która spełnia następujące kryteria:
- a) z wyjątkiem specjalnych miejsc lub tymczasowych okoliczności, które to uniemożliwiają, posiada oddzielne jezdnie dla obydwu kierunków ruchu, oddzielone od siebie nieprzeznaczonym do ruchu pasem rozdzielającym lub, wyjątkowo, w inny sposób;
- b) nie krzyżuje się na jednym poziomie z żadną drogą, torami kolejowymi lub tramwajowymi, ścieżką dla rowerów ani drogą dla pieszych;
- c) jest odpowiednio oznaczona jako autostrada;
- 2b. »droga główna« oznacza drogę, wskazaną przez państwo członkowskie, która łączy główne miasta lub regiony;

2c. [...]”;

c) skreśla się pkt 5 i 6;

d) pkt 7 otrzymuje poniższe brzmienie i dodaje się pkt 7a:

„6. [...];

7. »ukierunkowana kontrola bezpieczeństwa drogowego« oznacza ukierunkowane badanie w celu zidentyfikowania niebezpiecznych warunków, uszkodzeń i problemów, które zwiększają ryzyko wypadków i obrażeń, przeprowadzone w oparciu o wizytę lokalną na danej istniejącej drodze lub danym odcinku drogi;

7a. »okresowa kontrola bezpieczeństwa ruchu drogowego« oznacza zwykłą, okresową weryfikację cech i uszkodzeń, które wymagają prac konserwacyjnych ze względu na bezpieczeństwo;”;

e) dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10. »niechroniony użytkownik drogi« oznacza niezmotoryzowanych użytkowników dróg, w szczególności rowerzystów i pieszych, a także użytkowników dwukołowych pojazdów silnikowych.”;

3) art. 5 otrzymuje brzmienie:

#### *„Artykuł 5*

### **Ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmująca całą sieć**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmująca całą sieć była przeprowadzana na całej użytkowanej sieci drogowej objętej zakresem niniejszej dyrektywy.

1a. W ramach ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć dokonuje się oceny ryzyka wystąpienia wypadków i oceny dotkliwości skutków w oparciu o co najmniej:

- wizualne badanie – albo na miejscu, albo drogą elektroniczną – cech projektowych drogi (wewnętrzne bezpieczeństwo); oraz

- analizę odcinków sieci drogowej, które są użytkowane od ponad trzech lat i na których w stosunku do natężenia ruchu wystąpiła duża liczba poważnych wypadków;
  - [...].
- 1b. Państwa członkowskie zapewniają przeprowadzenie pierwszej oceny najpóźniej do 2025 r. Kolejne oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujące całą sieć muszą być wystarczająco częste, aby zapewnić odpowiednie poziomy bezpieczeństwa, ale w każdym razie należy je przeprowadzać co najmniej raz na pięć lat.
2. Przeprowadzając oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujące całą sieć, państwa członkowskie uwzględniają orientacyjne elementy określone w załączniku III.
3. Na podstawie wyników oceny, o której mowa w ust. 1, i do celów priorytetyzacji potrzeb dalszych działań państwa członkowskie klasyfikują wszystkie odcinki sieci drogowej zgodnie z ich poziomem bezpieczeństwa.
4. [...]”;
5. [...]”;
- 4) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:
- a) tytuł otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 6*

**Okresowe kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego”;**

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
1. „Państwa członkowskie zapewniają, aby okresowe kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego były przeprowadzane z wystarczającą częstotliwością w celu zagwarantowania odpowiednich poziomów bezpieczeństwa danej infrastruktury drogowej.”;
- b) skreśla się ust. 2, a ust. 3 otrzymuje brzmienie:

2. [...] .
3. Państwa członkowskie zapewniają bezpieczeństwo odcinków sieci drogowej przylegających do tuneli drogowych objętych dyrektywą 2004/54/WE w drodze wspólnych kontroli bezpieczeństwa drogowego z udziałem właściwych podmiotów zaangażowanych we wdrażanie niniejszej dyrektywy i dyrektywy 2004/54/WE. Wspólne kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzane są nie rzadziej niż raz na sześć lat.”;
- 5) dodaje się art. 6a, 6b i 6c w brzmieniu:

*„Artykuł 6a*

**Działania następcze w związku z procedurami dotyczącymi dróg w użytkowaniu**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby następstwem ustaleń wynikających z ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć, przeprowadzonych na podstawie art. 5, były albo ukierunkowane kontrole ruchu drogowego, albo bezpośrednie działania zaradcze.
  - 1a. Podczas przeprowadzania ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego państwa członkowskie uwzględniają orientacyjne elementy określone w załączniku IIa.
  - 1b. Ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa drogowego są przeprowadzane przez zespoły ekspertów. Co najmniej jeden członek zespołu ekspertów spełnia wymogi określone w art. 9 ust. 4 lit. a).
2. Państwa członkowskie zapewniają, aby następstwem ustaleń wynikających z ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego były uzasadnione decyzje określające, czy konieczne jest podjęcie działań zaradczych. W szczególności państwa członkowskie określają odcinki dróg, na których konieczna jest poprawa bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, oraz określają działania, które muszą być priorytetowe w celu poprawy bezpieczeństwa na tych odcinkach dróg.
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby działania zaradcze były ukierunkowane na odcinki dróg o niskim poziomie bezpieczeństwa, które dają możliwość wdrożenia środków o wysokim potencjale rozwoju bezpieczeństwa i zmniejszenia kosztów wypadków.
4. Państwa członkowskie przygotowują i regularnie aktualizują oparty na analizie ryzyka plan działań priorytetowych w celu śledzenia realizacji zidentyfikowanych działań zaradczych.

*Artykuł 6b*

**Ochrona niechronionych użytkowników drogi**

Państwa członkowskie zapewniają uwzględnianie potrzeb niechronionych użytkowników drogi przy wdrażaniu procedur określonych w art. 3–6.

*Artykuł 6c*

**Oznakowanie poziome i pionowe**

1. [...]”;
2. [...]”;

Najpóźniej do dnia [*Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie + trzy lata*] Komisja przekaże Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące oznakowania poziomego i pionowego oraz jego widoczności i wykrywalności zarówno przez kierowców, jak i przez pojazdy wyposażone w układy wspomagania kierowcy lub wyższe poziomy automatyzacji. Sprawozdanie jest sporządzane we współpracy z ekspertami wyznaczonymi przez państwa członkowskie. Sprawozdanie obejmuje w szczególności następujące oceny:

- interakcji między różnymi technologiami wspomagania kierowcy a infrastrukturą drogową;
- wpływu zjawisk pogodowych i atmosferycznych na oznakowanie poziome i pionowe występujące na terytorium Unii;
- roli różnych organów międzynarodowych w opracowywaniu norm i innych wymogów; oraz
- rodzaju i częstotliwości prac konserwacyjnych niezbędnych dla różnych technologii, w tym szacunek kosztów.

Państwa członkowskie zapewniają, aby na odcinkach infrastruktury drogowej, które podlegają naprawie i mogą tym samym stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników dróg, umieszczone zostały odpowiednie znaki ostrzegawcze. Znaki te obejmują również znaki, które są widoczne zarówno w dzień, jak i w nocy, umieszczone w bezpiecznej odległości oraz są zgodne z przepisami Konwencji wiedeńskiej o znakach i sygnałach drogowych z 1968 r.”;

(5a) w art. 7 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Komisja może ustanowić, w drodze aktów wykonawczych, wytyczne, zgodnie z którymi należy sporządzać sprawozdania z wypadku według kategorii ciężkości, obejmujące informacje o liczbie ofiar śmiertelnych i rannych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.”;

6) art. 10 otrzymuje brzmienie:

#### *„Artykuł 10*

#### **Wymiana najlepszych praktyk**

W celu poprawy bezpieczeństwa na drogach w Unii Komisja ustanawia system wymiany najlepszych praktyk między państwami członkowskimi, obejmujący, między innymi, istniejące projekty w zakresie bezpieczeństwa infrastruktury drogowej oraz sprawdzone technologie bezpieczeństwa ruchu drogowego.”;

7) skreśla się art. 11 ust. 2;

„2. [...]”;

7) dodaje się art. 11a w brzmieniu:

*„Artykuł 11a*

### **Sprawozdanie**

1. Do dnia 31 października 2026 r., a następnie co pięć lat, państwa członkowskie składają Komisji sprawozdanie na temat klasyfikacji bezpieczeństwa odcinków dróg ocenionych zgodnie z art. 5”;

8) art. 12 otrzymuje brzmienie:

*„Artykuł 12*

### **Zmiana załączników**

Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 12a, aktów delegowanych zmieniających załączniki w celu dostosowania ich do postępu technicznego.”;

9) dodaje się art. 12a w brzmieniu:

*„Artykuł 12a*

### **Wykonywanie przekazanych uprawnień**

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia *[Dz.U.: proszę wstawić datę wejścia w życie]*. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem danego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 12, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
  4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa<sup>1</sup>.
  5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
  6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 12 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.”;
- 10) skreśla się art. 13 ust. 3;

### „Artykuł 13

#### **Procedura komitetowa<sup>2</sup>**

3. [...]”;
- 11) w załącznikach wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

---

<sup>1</sup> Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

<sup>2</sup> Prezydencja chciałaby zwrócić uwagę na art. 13 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 182/2011, który stanowi, że w przypadku gdy akt podstawowy zawiera odesłanie do art. 5 decyzji 1999/468/WE, zastosowanie ma procedura sprawdzająca, o której mowa w art. 5 niniejszego rozporządzenia, i uważa się, że akt podstawowy stanowi, że w przypadku braku opinii Komisja nie może przyjąć projektu aktu wykonawczego, jak przewidziano w art. 5 ust. 4 akapit drugi lit. b).

## *Artykuł 2*

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia [Dz.U.: proszę wstawić DATE przypadającą 24 miesiące po wejściu w życie]. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określane są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

## *Artykuł 3*

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

## *Artykuł 4*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.  
Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*  
*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*  
*Przewodniczący*

W załącznikach do dyrektywy 2008/96/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) tytuł załącznika I otrzymuje brzmienie:

**„ZAŁĄCZNIK I  
ORIENTACYJNE ELEMENTY OCEN WPLYWU NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU  
DROGOWEGO”;**

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

**„ZAŁĄCZNIK II  
ORIENTACYJNE ELEMENTY AUDYTÓW BEZPIECZEŃSTWA RUCHU  
DROGOWEGO”;**

b) w sekcji 1 dodaje się lit. n) w brzmieniu:

„n) środki dla niechronionych użytkowników drogi:

- i) środki dla pieszych;
- ii) środki dla rowerzystów;
- iii) środki dla dwukołowych pojazdów silnikowych.”;

c) sekcja 2 lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) środki dla niechronionych użytkowników drogi:

- i) środki dla pieszych;
- ii) środki dla rowerzystów;
- iii) środki dla dwukołowych pojazdów silnikowych.”;

3) dodaje się załącznik IIa w brzmieniu:

**„ZAŁĄCZNIK IIa**  
**ORIENTACYJNE ELEMENTY UKIERUNKOWANYCH KONTROLI**  
**BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

Elementy ogólne

- ocena tego, czy rodzaj drogi jest właściwy do ustalonego celu
- ocena ograniczenia prędkości, zgodności z nim i zgodności regulacyjnej
- ocena bezpieczeństwa wszystkich użytkowników drogi, w szczególności niechronionych użytkowników drogi
- ocena funkcjonalności lub potrzeby systemów zarządzania ruchem i kontroli

Projekt drogi

- ocena projektu drogi – *ocena, czy projekt drogi jest zgodny z funkcją drogi (z uwzględnieniem np. szerokości drogi, liczby pasów ruchu, ograniczeń prędkości, ewentualnego konfliktu z pieszymi i rowerzystami)*
- ocena układu drogi i projektu skrzyżowań i rozjazdów, w tym przejść dla pieszych i przejazdów kolejowych
- kontrola funkcji lub potrzeby barier po środku
- kontrola umiejscowienia i projektu przystanków transportu publicznego
- kontrola umiejscowienia i bezpieczeństwa parkingów i miejsc obsługi podróżnych

Pobocze i zagrożenia zewnętrzne

- kontrola pobocza – obecność stałych lub ostrych przeszkód na poboczu, cieków wodnych lub stromych brzegów lub zboczy
- kontrola potrzeby ochrony przed spadającymi odłamkami, osunięciami ziemi, lawinami i zmianą klimatu, np. w odniesieniu do wysokich przepływów wody

## Wyposażenie dróg

- kontrola wyposażenia pobocza – obecność zagrożeń i analiza skuteczności systemów
- ocena widoczności, czytelności, umiejscowienia i funkcji oznakowania poziomego i pionowego oraz sygnalizacji

## Właściwości nawierzchni drogi

- kontrola jakości chodnika
- kontrola wad tarcia
- kontrola wydajności drenażu wody na drodze i poza nią”;

4) załącznik III otrzymuje brzmienie:

**„ZAŁĄCZNIK III**  
**ORIENTACYJNE ELEMENTY OCEN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**  
**OBEJMUJĄCYCH CAŁĄ SIEĆ**

Podstawowe dane: natężenie ruchu drogowego, w miarę możliwości w podziale na różne grupy użytkowników dróg

(a) „Ocena proaktywna” – projekt drogi i zabezpieczenia w oparciu o znane elementy ryzyka:

- projekt zapobiegający zderzeniom czołowym

*Czy drogi szybkiego ruchu są fizycznie rozdzielone na środku? (tak/nie)*

- projekt zapobiegający pojedynczym wypadkom

*Czy pobocza są zaprojektowane tak, aby ograniczać liczbę ofiar śmiertelnych i ciężko rannych (co obejmuje brak stałych (nieabsorbujących energii) przeszkód, stromych zboczy i głębokiej wody), oraz czy drogi mają w razie konieczności barierki? (tak/nie)*

- projekt z myślą o niechronionych użytkownikach drogi

*Czy wzdłuż i w poprzek drogi wydzielone są szlaki dla pieszych i rowerzystów (JEŻELI ci użytkownicy dróg mają prawo korzystać z drogi)? Czy piesi i rowerzyści są oddzieleni od pojazdów silnikowych, w przypadku gdy te grupy użytkowników ruchu nie są niewielkie? (tak/nie)*

*Czy zapewnione jest dostosowanie prędkości, w przypadkach gdy z drogi korzystają różne grupy użytkowników dróg (pojazdy silnikowe, piesi i rowerzyści)? (tak/nie)*

- projekt zapobiegający zderzeniom bocznym

*Czy skrzyżowania są dobrze widoczne? (tak/nie)*

*Czy skrzyżowania są tak zaprojektowane, aby można było uniknąć zderzeń bocznych (pod kątem 90 stopni)? (tak/nie)*

(b) „Ocena reaktywna” oparta na danych dotyczących wypadków / analizie wypadków:

- liczba ofiar śmiertelnych i miejsca tych wypadków z podziałem na grupy użytkowników dróg (w tym „czarne punkty”)
- liczba poważnych obrażeń i miejsca tych wypadków z podziałem na grupy użytkowników dróg
- wskaźnik liczby zabitych i ciężko rannych (licznik) na milion pojazdokilometrów (mianownik)

5) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

1. „możliwie dokładne miejsce wypadku, w tym jego współrzędne GNSS;”;

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

5 „ciężkość wypadku;”.

---