



Bruxelles, 15 noiembrie 2018
(OR. en)

14109/18

Dosar interinstituțional:
2018/0129(COD)

TRANS 530

RAPORT

Sursă:	Secretariatul General al Consiliului
Destinatar:	Comitetul Reprezentanților Permanenți/Consiliul
Nr. doc. ant.:	ST 11818/2/18 REV 2
Subiect:	Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere – Abordare generală

I. INTRODUCERE

1. La 17 mai 2018, Comisia a transmis Parlamentului European și Consiliului propunerea sus-menționată, ca parte a așa-numitului „al treilea pachet privind mobilitatea”.
 - Principalul obiectiv al propunerii este reducerea numărului deceselor și al vătămarilor grave înregistrate în accidente rutiere.
 - Comisia consideră că directiva în vigoare nu își atinge pe deplin obiectivele de reducere la jumătate, până în 2020, a numărului de decese înregistrate în accidente rutiere și că sunt necesare acțiuni consolidate.
 - Comisia constată că o parte din călătoriile efectuate în rețeaua TEN-T se desfășoară pe drumuri cu o performanță scăzută în materie de siguranță. Comisia remarcă, de asemenea, că drumurile din afara rețelei TEN-T se caracterizează printr-un nivel redus de siguranță încorporată și că există diferențe mari între performanțele în materie de siguranță ale drumurilor din diferite părți ale Uniunii Europene.

- În plus, Comisia propune încurajarea armonizării și a schimbului de cunoștințe între statele membre, protejarea utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, îmbunătățirea implementării de noi tehnologii, precum și îmbunătățirea acțiunilor întreprinse în urma constatărilor din cadrul procedurilor de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere.
 - Propunerea a fost prezentată sub forma unei directive de modificare.
2. La 19 iulie 2018, Comisia pentru transport și turism (TRAN) a Parlamentului European a numit-o pe dna Daniela Aiuto (EFDD, IT) în calitate de raportor. Comisia pentru industrie, cercetare și energie (ITRE) a decis să nu emită niciun aviz. Votul în cadrul comisiei este programat pentru data de 3 decembrie 2018.
 3. Comitetul Economic și Social European și-a adoptat avizul cu privire la propunere la 17 octombrie 2018. Comitetul Regiunilor nu și-a adoptat încă avizul.
 4. Parlamentul Suediei (Riksdag) a adoptat un aviz motivat privind aplicarea principiului subsidiarității. Camera Deputaților și Senatul Cehiei au adoptat rezoluții privind aplicarea principiilor subsidiarității și proporționalității.

II. LUCRĂRILE DIN CADRUL GRUPURILOR CONSILIULUI

5. Grupul de lucru pentru transport terestru a început examinarea propunerii la 12 iunie 2018 cu o prezentare generală din partea Comisiei. Evaluarea impactului a fost studiată la 5 iulie 2018.
6. În cursul președinției austriece, grupul de lucru a discutat propunerea în cadrul reuniunilor sale din 11 și 12 iulie, 20 și 24 septembrie, 11 octombrie și 12 noiembrie. Una dintre principalele provocări ale acestui dosar a fost extinderea domeniului de aplicare și revizuirea sistemului actual de inspecții. Președinția a elaborat un compromis între vechiul sistem de inspecții și noua abordare proactivă introdusă de Comisie.

7. Introducerea noilor anexe a necesitat eforturi semnificative de reformulare pentru a confirma faptul că aceste anexe au valoare de orientări pentru statele membre, fără a le impune cerințe juridice rigide. Inspirându-se din propunerile statelor membre, Președinția a reformulat complet două anexe, făcându-le mai simple și mai directe. Grupul de lucru a considerat că în ambele cazuri compromisurile sunt în general satisfăcătoare.
8. Actuala Directivă 2008/96/CE ¹ intră și sub incidența propunerii de regulament Omnibus care vizează alinierea dispozițiilor privind procedura comitetului în legislația Uniunii ², în privința căreia s-a ajuns la o abordare generală parțială la 20 martie 2018 ³. Președinția a aliniat prezenta propunere la respectiva abordare generală parțială și a încorporat modificările asupra cărora se convenise deja. De asemenea, Președinția a propus efectuarea unor modificări minore în textul asupra căruia se convenise deja, întrucât acestea nu necesită alte modificări în partea dispozitivă a directivei de modificare.

III. PRINCIPALELE CHESTIUNI NESOLUTIONATE

9. Grupul de lucru a examinat în detaliu majoritatea chestiunilor. Comisia nu este în totalitate de acord cu textul prezentat mai jos. Cu toate acestea, Președinția consideră că textul de compromis actual reprezintă o soluție nu numai echilibrată, dar și coerentă pentru chestiunile în cauză.

IV. CONCLUZII

10. Comitetul Reprezentanților Permanenți este invitat să aprobe textul de compromis prezentat de Președinție în anexa la prezentul document. Textul va fi transmis apoi Consiliului TTE (Transporturi) din 3 decembrie 2018 pentru a se ajunge la o abordare generală.

¹ Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (JO L 319, 29.11.2008, p. 59-67).

² Propunere de REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI de adaptare la articolele 290 și 291 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene a unei serii de acte juridice care prevăd utilizarea procedurii de reglementare cu control [COM(2016) 0799 final - 2016/0400 (COD)].

³ A se vedea documentul ST 6933/18.

Propunere de**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI
de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1) litera (c),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Obiectivul strategic al Uniunii constă în înjumătățirea până în 2020 a numărului deceselor rutiere comparativ cu anul 2010 și apropierea de obiectivul „zero decese” până în 2050 („Viziunea zero”) ³. Cu toate acestea, progresele înregistrate în atingerea acestor obiective au stagnat în ultimii ani. În iunie 2017, Consiliul a aprobat un nou obiectiv intermediar de reducere la jumătate a numărului de vătămări grave până în 2030 comparativ cu 2020 ⁴.

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

³ Comunicarea Comisiei intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020” [COM(2010) 389 final].

⁴ Concluziile Consiliului privind siguranța rutieră - de adoptare a Declarației de la Valletta din martie 2017 (Valletta, 28-29 martie 2017) (ST 9994/17).

- (2) Conform abordării bazate pe un sistem sigur, decesele și vătămările grave în accidentele rutiere pot fi, în mare măsură, prevenite. Ar trebui să fie responsabilitatea comună a actorilor de la toate nivelurile de a se asigura că accidentele rutiere nu conduc la vătămări grave sau mortale. În mod special, drumurile bine concepute și corect întreținute ar trebui să reducă probabilitatea accidentelor din traficul rutier, în timp ce „drumurile indulgente” (drumuri configurate în mod corespunzător pentru a se asigura că erorile de conducere nu duc imediat la consecințe grave) ar trebui să reducă gravitatea accidentelor.
- (3) Drumurile din cadrul rețelei transeuropene definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ¹ sunt deosebit de importante în sprijinirea integrării europene. Din acest motiv, pe aceste drumuri ar trebui asigurat un nivel ridicat de siguranță.
- (4) Procedurile de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere puse în aplicare în rețeaua transeuropeană au contribuit la reducerea deceselor și a vătămărilor grave în Uniune. Din evaluarea efectelor Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului ² reiese în mod clar că statele membre care au aplicat în mod voluntar principiile gestionării siguranței infrastructurii rutiere („RISM”) pe drumurile lor naționale din afara rețelei TEN-T au obținut rezultate mult mai bune în materie de siguranță rutieră decât statele membre care nu fac acest lucru.
- (5) O mare parte din accidentele rutiere au loc pe o porțiune mică a drumurilor pe care volumul traficului și vitezele sunt ridicate și pe care există o mare diversitate de tipuri de trafic cu viteze de circulație diferite. Din aceste motive, extinderea limitată a domeniului de aplicare al Directivei 2008/96/CE la autostrăzi și la alte drumuri principale din afara rețelei TEN-T ar trebui să contribuie în mod semnificativ la îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere pe teritoriul Uniunii.

¹ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

² Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (JO L 319, 29.11.2008, p. 59).

- (5a) Pentru ca o astfel de extindere a domeniului de aplicare să aibă efectele preconizate, este logic ca aceste alte drumuri principale să includă cel puțin drumurile care conectează orașe sau regiuni importante și care, în clasificarea drumurilor naționale, sunt încadrate în categoria imediat următoare după „autostrăzi”.
- (6) În plus, aplicarea obligatorie a procedurilor din Directiva 2008/96/CE pentru orice proiect de infrastructură rutieră din afara zonelor urbane care este finalizat cu finanțare din partea UE ar trebui să garanteze că fondurile Uniunii nu sunt utilizate pentru a construi drumuri nesigure.
- (7) Evaluarea bazată pe riscuri a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele s-a dovedit a fi un instrument eficient și eficace pentru a identifica tronsoanele din rețea care ar trebui să fie vizate de inspecții de siguranță rutieră mai detaliate și pentru a acorda prioritate investițiilor în conformitate cu potențialul acestora de îmbunătățire a siguranței la nivelul întregii rețele. Din aceste motive, întreaga rețea rutieră vizată de această directivă ar trebui să fie evaluată sistematic în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere pe întreg teritoriul Uniunii.
- (8) Integrarea celor mai performante elemente din precedentă „procedură de clasificare și gestionare a siguranței rețelei rutiere în exploatare” în noua procedură de evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele ar trebui să permită o mai bună identificare a tronsoanelor rutiere pe care oportunitățile de îmbunătățire a siguranței sunt cele mai mari și în care intervențiile vizate ar trebui să ofere cele mai importante îmbunătățiri.
- (8a) Pentru a îmbunătăți calitatea, obiectivitatea, precum și eficacitatea procedurilor de gestionare a siguranței rutiere, este benefic să se permită statelor membre să valorifice, după caz, tehnologiile în continuă dezvoltare la inspectarea tronsoanelor de drum, la documentarea condițiilor de siguranță rutieră, precum și la colectarea altor date legate de siguranța rețelei rutiere.
- (9) Acțiunile sistematice întreprinse în urma constatărilor din cadrul procedurilor RISM sunt esențiale pentru obținerea îmbunătățirilor siguranței infrastructurii rutiere necesare pentru atingerea obiectivelor de siguranță rutieră ale Uniunii. În acest scop, planurile de măsuri ordonate în funcție de priorități ar trebui să asigure faptul că intervențiile necesare sunt puse în aplicare cât mai curând posibil. În special constatările din cadrul procedurii de evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele ar trebui să fie urmate fie de inspecții specifice în materie de siguranță rutieră, fie, dacă acest lucru este posibil și eficient din punctul de vedere al costurilor, de măsuri directe de remediere menite să elimine sau să reducă riscurile în materie de siguranță rutieră fără a crea sarcini administrative inutile.

- (10) Performanța în materie de siguranță rutieră a drumurilor actuale ar trebui îmbunătățită prin orientarea investițiilor către tronsoanele rutiere unde se înregistrează cea mai mare concentrare de accidente și unde există potențialul cel mai ridicat de reducere a numărului de accidente.
- (10a) Finanțarea și stimulentele financiare de la nivelul UE ar putea fi utilizate, în conformitate cu condițiile aplicabile, pentru a sprijini astfel de investiții, completând investițiile și stimulentele corespunzătoare de la nivel național.
- (11) Tronsoanele rețelei rutiere adiacente tunelurilor din rețeaua rutieră transeuropeană care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹ prezintă un risc de accidente deosebit de ridicat. Din aceste motive, în vederea îmbunătățirii siguranței rețelei rutiere în ansamblu, ar trebui introduse inspecții comune în materie de siguranță rutieră ale acestor tronsoane rutiere, implicând atât reprezentanți ai autorităților competente în materie de tuneluri, cât și reprezentanți ai autorităților competente în materie de drumuri.
- (12) În 2016, 46 % din totalul persoanelor decedate în accidente rutiere în Uniune erau utilizatori vulnerabili ai drumurilor. Din acest motiv, garantarea faptului că interesele acestor utilizatori sunt luate în considerare în toate procedurile RISM ar trebui să conducă la îmbunătățirea siguranței lor rutiere.
- (13) [...].
- (14) [...].
- (15) Publicarea rezultatelor evaluărilor siguranței rutiere la nivelul întregii rețele ar trebui să permită compararea nivelului de siguranță a infrastructurii în întreaga Uniune.

¹ Directiva 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană (JO L 167, 30.4.2004, p. 39).

- (16) Întrucât obiectivul prezentei directive, și anume instituirea unor proceduri care să garanteze un nivel ridicat constant de siguranță rutieră în întreaga rețea rutieră transeuropeană și în întreaga rețea de autostrăzi și drumuri principale de pe teritoriul Uniunii, nu poate fi îndeplinit în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere că sunt necesare îmbunătățiri în întreaga Uniune pentru a asigura convergența către standarde mai ridicate de siguranță a infrastructurii rutiere, acesta poate fi îndeplinit mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului menționat. Drept rezultat al acțiunii la nivelul Uniunii, deplasările în întreaga Uniune ar trebui să devină mai sigure, fapt care, la rândul său, ar trebui să îmbunătățească funcționarea pieței interne și să sprijine obiectivul de coeziune economică, socială și teritorială.
- (17) În vederea asigurării faptului că conținutul procedurilor RISM continuă să reflecte cele mai bune cunoștințe tehnice disponibile, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în scopul adaptării anexelor la directivă la progresul tehnic. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016 ¹. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

(18) Sunt necesare măsuri specifice pentru îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a siguranței. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a dispozițiilor relevante ale prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivele competențele ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ¹.

(19) Prin urmare, Directiva 2008/96/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Directiva 2008/96/CE se modifică după cum urmează:

1. La articolul 1, alineatele (1)-(3) se înlocuiesc cu următorul text și se adaugă alineatul (2a):

(1) „Prezenta directivă prevede stabilirea și punerea în aplicare a procedurilor referitoare la evaluările de impact și la operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere, la inspecțiile în materie de siguranță rutieră și la evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele efectuate de către statele membre.

(2) Prezenta directivă se aplică drumurilor care fac parte din rețeaua transeuropeană, autostrăzilor și altor drumuri principale, indiferent dacă acestea se află în faza de proiectare, de construcție sau de exploatare ².

(2a) Fiecare stat membru stabilește drumurile principale de pe teritoriul său ținând cont de propria clasificare a drumurilor existentă. Fiecare stat membru notifică Comisiei drumurile principale de pe teritoriul său în termen de 24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentei directive. Statele membre notifică orice modificare ulterioară în această privință.

¹ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

² SE consideră că prezenta directivă ar trebui să se aplice doar drumurilor care fac parte din rețeaua transeuropeană.

(3) Prezenta directivă se aplică și drumurilor și proiectelor de infrastructură rutieră care nu intră sub incidența alineatului (2) și care sunt situate în afara zonelor urbane, care nu deservește proprietățile pe lângă care trec și care sunt finalizate folosind finanțare din partea Uniunii, cu excepția drumurilor care nu sunt deschise traficului general de autovehicule (de exemplu piste pentru biciclete) și a drumurilor care nu sunt proiectate pentru traficul general (de exemplu drumurile de acces la siturile industriale ori la terenurile agricole sau forestiere)”.

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

(4) „«rețea rutieră transeuropeană» înseamnă rețeaua rutieră definită în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (JO L 348, 20.12.2013, p. 1);”;

(b) se introduc următoarele puncte 2a și 2b:

„(2a) «autostradă» înseamnă un drum proiectat și construit special pentru traficul de autovehicule, care nu deservește proprietățile pe lângă care trece și care îndeplinește următoarele criterii:

(a) este prevăzut, cu excepția punctelor speciale sau în mod temporar, cu părți carosabile distincte pentru două direcții de trafic, separate una de cealaltă printr-o bandă despărțitoare care nu este destinată traficului sau, în mod excepțional, prin alte mijloace;

(b) nu se intersectează la același nivel cu niciun drum, nicio cale ferată, nicio linie de tramvai, nicio pistă de biciclete și nicio cale pietonală;

(c) este indicat în mod special ca autostradă;

(2b) «drum principal» înseamnă un drum, indicat ca atare de statele membre, care conectează orașe sau regiuni importante;

(2c) [...]”;

(c) punctele 5 și 6 se elimină;

(d) punctul 7 se înlocuiește cu următorul text și se adaugă punctul 7a:

„(6) [...]”;

(7) «inspecție specifică în materie de siguranță rutieră» înseamnă o anchetă specifică bazată pe inspectarea la fața locului a unui drum sau tronson de drum existent pentru a identifica condițiile periculoase, defectele și problemele care sporesc riscul de accidente și de vătămări;

(7a) «inspecție periodică în materie de siguranță rutieră» înseamnă o verificare periodică obișnuită a caracteristicilor și defectelor care necesită lucrări de întreținere din motive de siguranță;”;

(e) se adaugă următorul punct 10:

„(10) «utilizatori vulnerabili ai drumurilor» înseamnă participanți la trafic nemotorizați, îndeosebi cicliști și pietoni, precum și utilizatori de vehicule motorizate cu două roți.”

3. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele

(1) Statele membre se asigură că o evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele este efectuată pe întreaga rețea rutieră în exploatare care face obiectul prezentei directive.

(1a) Evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele evaluează riscul de accidente și de coliziuni cu urmări grave cel puțin pe baza următoarelor elemente:

- o examinare vizuală fie la fața locului, fie prin mijloace electronice a caracteristicilor de proiectare ale drumului (siguranța încorporată) și

- a analiză a tronsoanelor din rețeaua rutieră care sunt exploatare de peste trei ani și pe care au avut loc un număr mare de accidente grave în raport cu fluxul de trafic;
- [...].

(1b) Statele membre se asigură că prima evaluare se efectuează până cel târziu în 2025. Evaluările ulterioare ale siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează suficient de frecvent pentru a garanta niveluri de siguranță adecvate, dar, în orice caz, se efectuează cel puțin o dată la cinci ani.

(2) La efectuarea evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele, statele membre iau în considerare elementele indicative prevăzute în anexa III.

(3) Pe baza rezultatelor evaluării menționate la alineatul (1) și în scopul stabilirii nivelului de prioritate pentru acțiunile suplimentare necesare, statele membre clasifică toate tronsoanele rețelei rutiere în funcție de nivelul lor de siguranță.

4. [...]

5. [...]"

4. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Inspecțiile periodice în materie de siguranță rutieră”;

(a) alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

(1) „Statele membre se asigură că inspecțiile periodice în materie de siguranță rutieră se efectuează suficient de frecvent pentru a se garanta niveluri de siguranță adecvate pentru infrastructura rutieră în cauză.”;

(b) alineatul (2) se elimină, iar alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

- (2) [...].
- (3) „Statele membre asigură siguranța tronsoanelor din rețeaua de drumuri adiacente tunelurilor care fac obiectul Directivei 2004/54/CE, prin intermediul inspecțiilor comune în materie de siguranță rutieră la care participă autoritățile competente implicate în punerea în aplicare a prezentei directive și a Directivei 2004/54/CE. Inspecțiile comune în materie de siguranță rutieră se efectuează cel puțin o dată la șase ani.”
5. Se introduc articolele 6a, 6b și 6c, după cum urmează:

„Articolul 6a

Acțiuni în urma constatărilor din cadrul procedurilor pentru drumurile în exploatare

- (1) Statele membre se asigură că constatările din cadrul evaluărilor siguranței rutiere la nivelul întregii rețele efectuate în temeiul articolului 5 sunt urmate fie de inspecții specifice în materie de siguranță rutieră, fie de măsuri directe de remediere.
- (1a) La efectuarea inspecțiilor specifice în materie de siguranță rutieră, statele membre iau în considerare elementele indicative prevăzute în anexa IIa.
- (1b) Inspecțiile specifice în materie de siguranță rutieră se efectuează de echipe de experți. Cel puțin unul dintre membrii echipei de experți trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 9 alineatul (4) litera (a).
- (2) Statele membre se asigură că constatările din cadrul inspecțiilor specifice în materie de siguranță rutieră sunt urmate de decizii motivate care stabilesc dacă sunt necesare măsuri de remediere. În mod special, statele membre identifică tronsoanele rutiere pe care sunt necesare îmbunătățiri ale siguranței infrastructurii rutiere și definesc măsurile cărora li se acordă prioritate pentru îmbunătățirea siguranței acestor tronsoane rutiere.
- (3) Statele membre se asigură că măsurile de remediere vizează tronsoane rutiere cu niveluri scăzute de siguranță și care oferă posibilități pentru punerea în aplicare a unor măsuri cu potențial ridicat de îmbunătățire a siguranței și de reducere a costurilor legate de accidente.
- (4) Statele membre pregătesc și actualizează periodic un plan de măsuri ordonate în funcție de priorități, bazat pe riscuri, pentru a urmări punerea în aplicare a măsurilor de remediere identificate.

Articolul 6b

Protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor

Statele membre se asigură că nevoile utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor sunt luate în considerare la punerea în aplicare a procedurilor prevăzute la articolele 3-6.

Articolul 6c

Marcaje rutiere și panouri de semnalizare rutieră

(1) [...]

(2) [...]

Până cel târziu la [*JO: a se adăuga data intrării în vigoare + trei ani*], Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră, precum și vizibilitatea și detectabilitatea acestora atât pentru conducătorii auto, cât și pentru vehiculele dotate cu sisteme de asistență a conducătorului auto sau cu echipamente cu niveluri mai ridicate de automatizare. Raportul se pregătește în cooperare cu experți desemnați de statele membre. Raportul evaluează în special următoarele aspecte:

- interacțiunea dintre diferitele tehnologii de asistență a conducătorului auto și infrastructură;
- efectele condițiilor meteorologice și ale fenomenelor atmosferice asupra marcajelor rutiere și panourilor de semnalizare rutieră prezente pe teritoriul Uniunii;
- rolul diferitelor organisme internaționale în elaborarea de standarde și alte cerințe și
- tipul și frecvența lucrărilor de întreținere necesare pentru diferite tehnologii, inclusiv o estimare a costurilor.

Statele membre asigură semnalizarea corespunzătoare în vederea avertizării utilizatorilor căilor rutiere cu privire la segmentele de infrastructură rutieră care se află în reparație și care astfel pot periclita siguranța utilizatorilor căilor rutiere. Aceste semnalizări includ și panouri de semnalizare care sunt vizibile atât ziua, cât și noaptea, sunt instalate la o distanță de siguranță și sunt conforme cu prevederile Convenției de la Viena privind semnalizarea rutieră din 1968.”

5a. La articolul 7, se introduce următorul alineat (1a):

„(1a) Comisia poate stabili, prin intermediul unor acte de punere în aplicare, orientări conform cărora trebuie raportată gravitatea accidentului, inclusiv numărul de persoane decedate și vătămate. Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2).”

6. Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10

Schimbul de bune practici

În vederea îmbunătățirii siguranței rutiere din Uniune, Comisia instituie un sistem pentru schimbul de bune practici între statele membre, care acoperă, printre altele, proiectele existente privind siguranța infrastructurii rutiere, precum și tehnologiile verificate în materie de siguranță rutieră.”

7. La articolul 11 se elimină alineatul (2).

„(2) [...]”

7. Se introduce următorul articol 11a:

„Articolul 11a

Raportarea

(1) Statele membre transmit Comisiei, până la 31 octombrie 2026 și, ulterior, o dată la cinci ani, un raport cu privire la clasificarea în funcție de nivelul de siguranță a tronsoanelor rutiere evaluate în conformitate cu articolul 5.”

8. Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 12

Modificarea anexelor

Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 12a, acte delegate de modificare a anexelor în vederea adaptării acestora la progresele tehnice.”

9. Se introduce următorul articolul 12a:

„Articolul 12a

Exercitarea delegării de competențe

(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 12 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la *[JO: a se adăuga data intrării în vigoare]*. Comisia prezintă un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opun prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

- (3) Delegarea de competențe menționată la articolul 12 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.
- (4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare ¹.
- (5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.
- (6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 12 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecțiuni în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecțiuni. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”
10. La articolul 13, alineatul (3) se elimină:

„Articolul 13

Procedura comitetului ²

- (3) [...]

11. Anexele se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

¹ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

² Președinția ar dori să atragă atenția asupra articolului 13 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 182/2011, care prevede că „în cazul în care actul de bază face trimitere la articolul 5 din Decizia 1999/468/CE, se aplică procedura de examinare menționată la articolul 5 din prezentul regulament și se consideră că actul de bază prevede că, în absența unui aviz, Comisia nu poate adopta actul de punere în aplicare, astfel cum se prevede la articolul 5 alineatul (4) al doilea paragraf litera (b)”.

Articolul 2

- (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la [OP: vă rugăm introduceți DATA calculată la 24 de luni de la intrarea în vigoare] cel târziu. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

- (2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European *Pentru Consiliu*

Președintele *Președintele*

Anexele la Directiva 2008/96/CE se modifică după cum urmează:

1. în anexa I, titlul se înlocuiește cu următorul text:

**„ANEXA I
ELEMENTELE COMPONENTE INDICATIVE ALE EVALUĂRILOR DE IMPACT ÎN
MATERIE DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ”;**

2. anexa II se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

**„ANEXA II
ELEMENTELE COMPONENTE INDICATIVE ALE AUDITURILOR ÎN MATERIE DE
SIGURANȚĂ RUTIERĂ”;**

(b) la secțiunea 1 se adaugă următorul punct (n):

„(n) dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:

- i) dispoziții pentru pietoni,
- ii) dispoziții pentru bicicliști,
- iii) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți.”;

(c) la secțiunea 2, punctul (h) se înlocuiește cu următorul text:

„(h) dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:

- i) dispoziții pentru pietoni,
- ii) dispoziții pentru bicicliști,
- iii) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți.”;

3. se introduce următoarea anexă IIa:

„ANEXA IIa
ELEMENTELE COMPONENTE INDICATIVE ALE INSPECȚIILOR SPECIFICE ÎN
MATERIE DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ

Aspecte generale

- Evaluarea conformității tipului de drum cu utilizarea preconizată
- Evaluarea/determinarea limitei de viteză, a respectării vitezei și a conformității cu reglementările
- Evaluarea siguranței tuturor utilizatorilor drumurilor, în special a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor
- Evaluarea funcționalității sau a necesității unor sisteme de gestionare și de control al traficului

Proiectarea drumurilor

- Evaluarea proiectării drumurilor – *Evaluarea gradului de conformitate a proiectării drumului cu funcțiile acestuia (luând în considerare, de exemplu, lățimea drumului, numărul de benzi, limitele de viteză, posibilele conflicte cu pietonii și bicicliștii)*
- Evaluarea configurației rutiere și a proiectării intersecțiilor și a nodurilor rutiere, inclusiv a traversărilor pentru pietoni și a trecerilor la nivel cu căi rutiere/căi ferate
- Inspectarea funcționării sau a necesității montării unor separatoare mediane
- Inspectarea amplasării și a proiectării stațiilor de transport în comun
- Inspectarea amplasării și a siguranței zonelor de staționare și de odihnă

Zona de acostament și pericole externe

- Inspectarea zonei de acostament – verificarea existenței unor obstacole fixe sau ascuțite pe acostament, a unor cursuri de apă, taluzuri sau pante abrupte
- Verificarea necesității protejării împotriva căderii de pietre, alunecărilor de teren, avalanșelor și schimbărilor climatice, de exemplu debite mari ale cursurilor de apă

Echipamente rutiere

- Inspectarea echipamentelor de acostament – verificarea existenței unor pericole și a eficacității sistemelor.
- Evaluarea vizibilității, a lizibilității, a poziționării și a funcționării marcajelor, a panourilor și a semnalizărilor rutiere

Proprietățile suprafeței rutiere

- Inspectarea calității pavajului
- Inspectarea defectelor de aderență
- Inspectarea eficienței drenării apei de pe drum și în exterior”;

4. anexa III se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA III
ELEMENTE COMPONENTE INDICATIVE ALE EVALUĂRILOR SIGURANȚEI
RUTIERE LA NIVELUL ÎNTREGII REȚELE

Date de bază: Volumul traficului, dacă este posibil defalcat în funcție de diferitele categorii de utilizatori ai drumurilor

(a) „Evaluare proactivă” – elementele de proiectare și de siguranță a drumurilor pe baza elementelor de risc cunoscute:

- Proiectare pentru prevenirea coliziunilor frontale.

Dispun drumurile de mare viteză de separare mediană? (da/nu)

- Proiectare pentru prevenirea accidentelor, luate individual.

Sunt zonele de acostament proiectate astfel încât să limiteze numărul de decese și vătămări grave [ceea ce include absența unor obstacole fixe (fără absorbție a energiei), pante abrupte și ape adânci], iar drumurile au parapete, acolo unde este necesar? (da/nu)

- Proiectare pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor.

Există căi separate pentru pietoni și bicicliști paralele cu drumul și transversale (DACĂ acești utilizatori ai drumului au dreptul să utilizeze drumul)? Sunt pietonii și bicicliștii separați de autovehicule în locurile unde volumele de trafic rutier nu sunt ne semnificative? (da/nu)

Se asigură adaptarea vitezei în cazurile în care pe drum circulă o combinație de diferite categorii de utilizatori ai drumurilor (atât autovehicule, cât și pietoni și bicicliști)? (da/nu)

- Proiectare pentru prevenirea coliziunilor laterale.

Au traversările vizibilitate adecvată? (da/nu)

Sunt proiectate traversările astfel încât să se evite coliziunile laterale (la unghi de 90 de grade)? (da/nu)

(b) „Evaluare reactivă” pe baza datelor privind accidentele sau a analizei accidentelor:

- Numărul și locul deceselor în funcție de categoria de utilizator al drumurilor (inclusiv „punctele negre”)
- Numărul și locul vătămarilor grave în funcție de categoria de utilizator al drumurilor
- Raportul dintre numărul de persoane decedate sau grav rănite (numărător) și milioanele de kilometri pe vehicul (numitor)

5. anexa IV se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

1. „poziția cât mai exactă a locului accidentului, inclusiv coordonatele GNSS;”

(b) punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

- 5 „gravitatea accidentului”.
