

Bruksela, 11 kwietnia 2019 r.
(OR. en)

8059/19

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2018/0129(COD)

CODEC 835
TRANS 241
PE 149

NOTA INFORMACYJNA

Od: Sekretariat Generalny Rady
Do: Komitet Stałych Przedstawicieli / Rada

Dotyczy: Wniosek dotyczący DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO
I RADY zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania
bezpieczeństwem infrastruktury drogowej
– Wynik pierwszego czytania w Parlamencie Europejskim
(Bruksela, 3–4 kwietnia 2019 r.)

I. WPROWADZENIE

Sprawozdawczyni Daniela AIUTO (EFDD, IT) przedstawiła w imieniu Komisji Transportu i Turystyki sprawozdanie zawierające 65 poprawek (poprawki 1–65) do wniosku dotyczącego dyrektywy.

Zgodnie z postanowieniami art. 294 TFUE i ze wspólną deklaracją w sprawie praktycznych zasad dotyczących stosowania procedury współdecyzji¹ Rada, Parlament Europejski i Komisja kilkakrotnie kontaktowały się ze sobą w sposób nieformalny, aby osiągnąć porozumienie w sprawie przedmiotowego dossier w pierwszym czytaniu i uniknąć w ten sposób drugiego czytania i procedury pojednawczej.

¹ Dz.U. C 145 z 30.6.2007, s. 5.

W związku z tym złożono poprawkę kompromisową (poprawka nr 66). Poprawkę tę uzgodniono podczas wspomnianych wyżej nieformalnych kontaktów. Nie zgłoszono żadnych innych poprawek.

II. GŁOSOWANIE

Podczas głosowania w dniu 4 kwietnia 2019 r. zgromadzenie plenarne przyjęło poprawkę kompromisową (poprawkę nr 66) do wniosku dotyczącego dyrektywy.

Zmieniony w ten sposób wniosek Komisji i rezolucja ustawodawcza stanowią stanowisko Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu². Oddaje ono uprzednie uzgodnienia między instytucjami. W związku z tym, gdy tylko tekst zostanie zweryfikowany przez prawników lingwistów, Rada powinna być w stanie zatwierdzić stanowisko Parlamentu Europejskiego.

Akt zostanie wówczas przyjęty w brzmieniu odpowiadającym stanowisku Parlamentu.

² Tekst przyjętych poprawek i rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego znajdują się w załączniku. Poprawki przedstawiono w postaci jednolitego tekstu, w którym zmiany do wniosku Komisji zaznaczono czcionką pogrubioną i kursywą. Miejsca, w których tekst usunięto, oznaczono symbolem „■”.

Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej *I**

Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2019 r. w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (COM(2018)0274 – C8-0196/2018 – 2018/0129(COD))

(Zwykła procedura ustawodawcza: pierwsze czytanie)

Parlament Europejski,

- uwzględniając wniosek Komisji przedstawiony Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (COM(2018)0274),
 - uwzględniając art. 294 ust. 2 i art. 91 ust. 1 lit. c) Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zgodnie z którymi wniosek został przedstawiony Parlamentowi przez Komisję (C8-0196/2018),
 - uwzględniając art. 294 ust. 3 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając uzasadnioną opinię przedstawioną – na mocy protokołu nr 2 w sprawie stosowania zasad pomocniczości i proporcjonalności – przez Riksdag, w której stwierdzono, że projekt aktu ustawodawczego nie jest zgodny z zasadą pomocniczości,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 17 października 2018 r.³,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów z dnia 6 lutego 2019 r.⁴,
 - uwzględniając wstępne porozumienie zatwierdzone przez komisję przedmiotowo właściwą na podstawie art. 69f ust. 4 Regulaminu oraz przekazane pismem z dnia 27 lutego 2019 r. zobowiązanie przedstawiciela Rady do zatwierdzenia stanowiska Parlamentu, zgodnie z art. 294 ust. 4 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
 - uwzględniając art. 59 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A8-0008/2019),
1. przyjmuje poniższe stanowisko w pierwszym czytaniu;
 2. zwraca się do Komisji o ponowne przekazanie mu sprawy, jeśli zastąpi ona pierwotny wniosek, wprowadzi w nim istotne zmiany lub planuje ich wprowadzenie;
 3. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania stanowiska Parlamentu Radzie i

³ Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 261.

⁴ Dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym.

Komisji oraz parlamentom narodowym.

Stanowisko Parlamentu Europejskiego przyjęte w pierwszym czytaniu w dniu 4 kwietnia 2019 r. w celu przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/... 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,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁵,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁶,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą⁷,

* TEKST NIE BYŁ JESZCZE PRZEDMIOTEM FINALIZACJI PRAWNO-JĘZYKOWEJ.

⁵ Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 261.

⁶ Dz.U. C z ...

⁷ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2019 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komunikat Komisji z dnia 20 lipca 2010 r. do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów zatytułowany „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” określa cele strategiczne Unii polegające na zmniejszeniu do 2020 r. liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o połowę w porównaniu z rokiem 2010 oraz na zmniejszeniu tej liczby niemal do zera do 2050 r. W ostatnich latach tempo realizacji tych celów uległo jednak znacznemu spowolnieniu. *W konkluzjach z dnia 8 czerwca 2017 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego popierających oświadczenie z Valletty z marca 2017 r. Rada zatwierdziła nowy śródkresowy cel polegający na zmniejszeniu do 2030 r. liczby ciężko rannych o połowę w porównaniu z 2020 r. Potrzebne są zatem większe wysiłki, aby osiągnąć obydwie te cele.*
- (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 z *wyraźnym oznakowaniem poziomym i pionowym* 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 *lub śmiertelnych* skutków) powinny zmniejszyć dotkliwość wypadków drogowych. *Komisja powinna zapewnić wytyczne dotyczące zapewnienia i utrzymania „poboczny wybaczących błędy” w oparciu o doświadczenia wszystkich państw członkowskich.*

- (3) Drogi transeuropejskiej sieci transportowej (sieci TEN-T) określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013⁸ mają kluczowe znaczenie dla wspierania integracji europejskiej. Należy zatem zagwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa na tych drogach.
- (4) Wdrożone w sieci TEN-T 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/WE⁹ 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. ***Dlatego konieczne jest stosowanie zasad RISM również na pozostałych częściach europejskiej sieci drogowej.***

⁸ 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).

⁹ 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).

- (5) *Ważne jest, by odcinki dróg zbudowane na mostach i odcinki dróg przebiegające przez tunele, które są częścią sieci w ramach zakresu niniejszej dyrektywy, były również objęte niniejszą dyrektywą w odniesieniu do bezpieczeństwa drogowego, z wyjątkiem tuneli objętych dyrektywą 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹⁰.*
- (6) *Aby zapewnić bezpieczeństwo ruchu drogowego, ważne jest, by wjazdy na parkingi i wyjazdy z parkingów wzdłuż sieci objętej zakresem niniejszej dyrektywy, w szczególności przy autostradach i drogach głównych, również były objęte niniejszą dyrektywą.*
- (7) *Warunki sezonowe znacznie różnią się w poszczególnych państwach członkowskich i regionach. Ważne jest zatem, aby warunki te zostały odpowiednio uwzględnione w przepisach krajowych transponujących niniejszą dyrektywę.*

¹⁰ *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).*

- (8) 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.
- (9) *W celu zapewnienia, aby takie rozszerzenie zakresu stosowania odniosło zamierzony skutek, drogi główne inne niż autostrady powinny zgodnie z logiką obejmować wszystkie drogi należące do najwyższej kategorii dróg poniżej kategorii autostrad w krajowej klasyfikacji dróg. Z tego samego powodu należy zachęcać państwa członkowskie do zapewnienia, aby przynajmniej wszystkie drogi, do których dyrektywa 2008/96/WE miała zastosowanie przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy, również na zasadzie dobrowolności, pozostały objęte niniejszą dyrektywą.*

- (10) 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.
- (11) *Dyrektywa 2008/96/WE dotyczy wyłącznie infrastruktury drogowej. Niniejsza dyrektywa nie narusza zatem przepisów ruchu drogowego, ani kompetencji państw członkowskich w kwestii podejmowania decyzji według własnego uznania w odniesieniu do nakazów przewidzianych w przepisach ruchu drogowego. Należy przestrzegać genewskiej konwencji Narodów Zjednoczonych o ruchu drogowym z dnia 19 września 1949 r. i wiedeńskiej konwencji o ruchu drogowym z dnia 8 listopada 1968 r., a także konwencji wiedeńskiej o znakach i sygnałach drogowych z dnia 8 listopada 1968 r.*
- (12) 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 tym w oparciu o dane gromadzone za pomocą środków elektronicznych i cyfrowych**, w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Unii.

- (13) 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.
- (14) ***Aby poprawić jakość, obiektywność i wydajność procedur RISM, 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.***

- (15) Systematyczne 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 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 nakładania niepotrzebnych obciążeń administracyjnych.***
- (16) 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.
- (17) ***Finansowanie i zachęty finansowe na szczeblu Unii mogą, zgodnie z obowiązującymi warunkami, być stosowane do udzielania wsparcia dla takich inwestycji i stanowić uzupełnienie odpowiednich krajowych inwestycji i zachęt.***

- (18) Szczególnie wysokim ryzykiem wypadków charakteryzują się odcinki sieci drogowej przylegające do tuneli drogowych należących do transeuropejskiej sieci drogowej określone w dyrektywie 2004/54/WE. W celu poprawy bezpieczeństwa sieci dróg **objętych niniejszą dyrektywą** należy zatem wprowadzić wspólne kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego na tych odcinkach z udziałem przedstawicieli zarówno właściwych organów odpowiedzialnych za drogi, jak i za tunele.
- (19) W 2017 r. niechronieni użytkownicy drogi stanowili 47 % ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Unii. Zapewnienie uwzględnienia interesów niechronionych użytkowników dróg we wszystkich procedurach RISM **i opracowanie wymogów w zakresie jakości infrastruktury dla takich użytkowników dróg** powinno zatem przyczynić się do poprawy ich bezpieczeństwa na drodze.
- (20) ***Aby umożliwić państwom członkowskim wzmocnienie procedur mających na celu zapewnienie operacyjnego wykorzystania ich oznakowania poziomego i pionowego, należy ustanowić wspólne specyfikacje w celu wspierania skutecznej czytelności i wykrywalności oznakowania poziomego i pionowego dla kierowców i zautomatyzowanych systemów wspomagania kierowcy.***

- (21) *Poprawa bezpieczeństwa jest priorytetem również w przypadku przejazdów kolejowych (np. sygnalizacja, poprawa infrastruktury). Według sprawozdania dotyczącego bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w UE za 2018 r., przygotowanego przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej, w 2016 r. na 108 000 przejazdów kolejowych w Unii doszło do 433 poważnych wypadków, w których zginęło 255 osób, a 217 osób odniosło poważne obrażenia. W związku z tym należy zidentyfikować przejazdy kolejowe, które stwarzają wysokie ryzyko dla bezpieczeństwa, w celu ich poprawy.*
- (22) *Wysokiej jakości oznakowanie poziome i pionowe ma kluczowe znaczenie dla wspierania kierowców oraz pojazdów połączonych i zautomatyzowanych. Wspólne specyfikacje dotyczące oznakowania poziomego i pionowego powinny stanowić podstawę dla upowszechniania zaawansowanych połączonych i zautomatyzowanych systemów mobilności. Preferowane byłoby wspólne europejskie podejście zgodne z Konwencją wiedeńską o znakach i sygnałach drogowych z 1968 r.*

- (23) *Aby wzmocnić oczekiwane wyniki stosowania niniejszej dyrektywy oraz zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa w sytuacjach nadzwyczajnych, państwa członkowskie mogłyby ułatwić współpracę między ich służbami ochrony ludności, służbami reagowania kryzysowego i służbami policji ruchu drogowego, w stosownych przypadkach, a w szczególności na transgranicznych odcinkach dróg. Jeżeli potrzebna jest współpraca między państwami członkowskimi w zakresie tych działań, Unijny Mechanizm Ochrony Ludności zapewnia ku temu ramy zgodnie z decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady 1313/2013/UE¹¹.*
- (24) *Z zastrzeżeniem przepisów dotyczących zamówień publicznych, w szczególności dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE¹², specyfikacje techniczne dotyczące bezpieczeństwa powinny być publicznie dostępne w przypadku zamówień publicznych realizowanych w sektorze infrastruktury drogowej.*
- (25) *W celu zapewnienia przejrzystości i zwiększenia rozliczalności należy podawać ratingi bezpieczeństwa drogowego, tak by użytkownicy dróg byli informowani o stanie infrastruktury, a ich świadomość ogólnie wzrastała.*
- (26) *Należy zachęcać do wymiany doświadczeń w zakresie podejścia „Bezpieczny system” między ekspertami oraz wymiany informacji między kontrolerami bezpieczeństwa ruchu drogowego.*

¹¹ *Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1313/2013/UE z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Unijnego Mechanizmu Ochrony Ludności (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 924).*

¹² *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).*

- (27) Publikacja wyników ocen *bezpieczeństwa ruchu drogowego* obejmujących całą sieć powinna umożliwić porównanie poziomu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej w całej Unii.
- (28) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, czyli ustanowienie procedur zapewniających spójny wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w sieci TEN-T 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 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.

- (29) W celu zagwarantowania, że treść procedur RISM 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 z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹³. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach 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.

¹³ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (30) Niezbędne są szczególne środki w celu ciągłej poprawy praktyk w zakresie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz ułatwienia rozpoznawania oznakowania poziomego i pionowego przez pojazdy wyposażone w układy wspomagania kierowcy lub wyższe poziomy automatyzacji. 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 182/2011¹⁴.
- (31) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2008/96/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

¹⁴ 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).

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2008/96/WE

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

1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

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.

3. Niniejsza dyrektywa ma również zastosowanie do dróg i projektów infrastruktury drogowej nieobjętych ust. 2, które znajdują się poza obszarami miejskimi, **nie zapewniają dostępu do przylegających do nich nieruchomości**, są realizowane z funduszy unijnych, z **wyjątkiem dróg, które nie są otwarte dla ogólnego ruchu pojazdów silnikowych, jak np. ścieżki rowerowe, lub dróg, które nie są zaprojektowane do celów ogólnego ruchu, jak np. drogi dojazdowe do obiektów przemysłowych, rolnych lub leśnych.**
4. **Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu niniejszej dyrektywy drogi główne, które stwarzają niewielkie zagrożenie dla bezpieczeństwa, w oparciu o należycie uzasadnione powody związane z natężeniem ruchu i statystykami wypadków.**
- Państwa członkowskie mogą włączyć do zakresu niniejszej dyrektywy drogi, o których nie ma mowy w ust. 2 i 3.**
- Do dnia ... [24 miesiące po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] każde państwo członkowskie powiadamia Komisję o wykazie autostrad i dróg głównych na swoim terytorium, a następnie o wszelkich późniejszych zmianach w tym wykazie. Ponadto każde państwo członkowskie powiadamia Komisję o drogach wyłączonych z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy zgodnie z niniejszym ustępem lub objętych zakresem niniejszej dyrektywy, a następnie o wszelkich późniejszych zmianach w tym zakresie.**
- Komisja publikuje wykaz dróg zgłoszonych zgodnie z niniejszym artykułem.**
5. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do tuneli drogowych, które obejmuje dyrektywa 2004/54/WE.”;

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) „transeuropejska sieć drogową” oznacza sieć drogową określoną w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013*;

* 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).”;

b) dodaje się punkty w brzmieniu:

„2a) „autostrada” oznacza drogę specjalnie zaprojektowaną i wybudowaną dla ruchu pojazdów silnikowych, która nie zapewnia dostępu do 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 *poza obszarami miejskimi łączącą główne miasta lub regiony bądź główne miasta i regiony i należącą do najwyższej kategorii dróg poniżej kategorii autostrad w krajowej klasyfikacji dróg, która obowiązuje w dniu ... [data publikacji niniejszej dyrektywy zmieniającej w Dz.U.]*”
- c) skreśla się pkt 5;
- d) pkt 6 i 7 otrzymują brzmienie:
- „6) „rating bezpieczeństwa” oznacza klasyfikację części istniejącej sieci dróg w ramach kategorii zgodnie z ich obiektywnie zmierzonym poziomem wewnętrznego bezpieczeństwa;

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;”;*

e) *dodaje się punkt w brzmieniu:*

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

f) *dodaje się punkt w brzmieniu:*

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

3) w art. 4 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5a. Komisja opracowuje wytyczne dotyczące projektowania „poboczy wybaczących błędy” oraz „dróg niewymagających wyjaśnień i samoistnie wymuszających przestrzeganie przepisów” w ramach wstępnej kontroli etapu projektowania, a także dotyczące wymogów jakościowych w odniesieniu do niechronionych użytkowników dróg. Wytyczne te są opracowywane w ścisłej współpracy z ekspertami z państw członkowskich.”;

4) 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. ■

2. *W ramach ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć dokonuje się oceny ryzyka wystąpienia wypadków i oceny dotkliwości skutków w oparciu o:*
- a) *przede wszystkim wizualne badanie – albo na miejscu, albo drogą elektroniczną – cech projektowych drogi (wewnętrzne bezpieczeństwo); oraz*
 - b) *analizę odcinków sieci drogowej, które są użytkowane od ponad trzech lat i na których w stosunku do natężenia ruchu wystąpiła duża liczba poważnych wypadków.*
3. *Państwa członkowskie zapewniają przeprowadzenie pierwszej oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć najpóźniej do 2024 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.*

4. Przeprowadzając oceny *bezpieczeństwa ruchu drogowego* obejmujące całą sieć, państwa członkowskie *mogą uwzględnić orientacyjne* elementy określone w załączniku III.
5. ***Komisja przedstawia wytyczne dotyczące metodyki przeprowadzania systematycznych ocen bezpieczeństwa i ruchu drogowego obejmujących całą sieć.***
6. Na podstawie wyników oceny, o której mowa w ust. 1, ***i do celów priorytetyzacji potrzeb dalszych działań*** państwa członkowskie klasyfikują wszystkie odcinki sieci drogowej w co najmniej trzech kategoriach zgodnie z ich ***poziomem bezpieczeństwa***.



5) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Okresowe kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego”;

b) 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.**”;

c) **skreśla się** ust. 2;

d) ust. 3 **otrzymuje** brzmienie:

„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 **są wystarczająco częste, aby zapewnić odpowiednie poziomy bezpieczeństwa, ale w każdym razie przeprowadza się je co najmniej raz na sześć lat.**”;

6) dodaje się artykuły 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.
2. ***Podczas przeprowadzania ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego państwa członkowskie mogą uwzględniać orientacyjne elementy określone w załączniku IIa.***
3. ***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).***

4. 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.
5. Państwa członkowskie zapewniają, aby działania zaradcze były ukierunkowane **przede wszystkim** na odcinki dróg o niskim poziomie bezpieczeństwa, które dają możliwość wdrożenia środków o **wysokim potencjale poprawy bezpieczeństwa i zmniejszenia kosztów wypadków**.
6. 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. Państwa członkowskie *poświęcają szczególną uwagę, w swoich istniejących i przyszłych procedurach oznakowania poziomego i pionowego, czytelności i wykrywalności dla kierowców i zautomatyzowanych systemów wspomagania kierowcy. Takie procedury uwzględniają wspólne specyfikacje, w przypadku gdy takie wspólne specyfikacje zostały ustanowione zgodnie z ust. 3.*

2. *Grupa ekspertów powołana przez Komisję ocenia, najpóźniej do czerwca 2021 r., możliwość opracowania wspólnych specyfikacji, w tym różnych elementów mających na celu zapewnienie operacyjnego wykorzystania ich oznakowania poziomego i pionowego, aby wspierać skuteczną czytelność i wykrywalność oznakowania poziomego i pionowego dla kierowców i zautomatyzowanych systemów wspomagania kierowcy. Grupa ta składa się z ekspertów wyznaczonych przez państwa członkowskie. Ocena obejmuje konsultacje z Europejską Komisją Gospodarczą ONZ.*

Ocena uwzględnia w szczególności następujące elementy:

- a) *interakcje między różnymi technologiami wspomagania kierowcy a infrastrukturą drogową;*

- b) *wpływ zjawisk pogodowych i atmosferycznych na oznakowanie poziome i pionowe występujące na terytorium Unii;*
 - c) *rodzaj i częstotliwość prac konserwacyjnych niezbędnych dla różnych technologii, w tym szacunek kosztów.*
3. *Biorąc pod uwagę ocenę, o której mowa w ust. 2, Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu ustanowienia wspólnych specyfikacji dotyczących procedur państw członkowskich, o których mowa w ust. 1, mających na celu zapewnienie operacyjnego wykorzystania ich oznakowania poziomego i pionowego w odniesieniu do skutecznej czytelności i wykrywalności oznakowania poziomego i pionowego dla kierowców i zautomatyzowanych systemów wspomagania kierowcy.*

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

Akty wykonawcze nie naruszają kompetencji Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego w zakresie norm dotyczących oznakowania poziomego i pionowego.

Artykuł 6d

Informacje i przejrzystość

Komisja publikuje europejską mapę sieci drogowej objętej niniejszą dyrektywą, dostępną w internecie, z podkreśleniem różnych kategorii, o których mowa w art. 5 ust. 6.

Artykuł 6e

Dobrowolne zgłaszanie zdarzeń

Państwa członkowskie dążą do ustanowienia krajowego systemu dobrowolnego zgłaszania zdarzeń dostępnego w internecie dla wszystkich użytkowników dróg, aby ułatwić zbieranie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń przekazywanych przez użytkowników dróg i pojazdy, oraz wszelkich innych informacji związanych z bezpieczeństwem, które zdaniem zgłaszającego stanowią rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa infrastruktury drogowej.”;

7) *w art. 7 dodaje się następujący ustęp:*

„1a. Komisja może przyjmować akty wykonawcze, aby określać wytyczne, zgodnie z którymi należy zgłaszać wypadki 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.”;

8) w art. 9 dodaje się następujący ustęp:

„1a. W odniesieniu do kontrolerów bezpieczeństwa ruchu drogowego przechodzących szkolenia od dnia ... [5 lat po wejściu w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej] państwa członkowskie zapewniają, że programy szkoleń dla kontrolerów bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmują aspekty związane z niechronionymi użytkownikami dróg i infrastrukturą dla tychże użytkowników.”;

9) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Wymiana najlepszych praktyk

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

- 10) w art. 11 *skreśla się* ust. 2;
- 11) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 11a

Sprawozdawczość

1. Do dnia 31 października 2025 r. państwa członkowskie składają Komisji sprawozdanie na temat *klasyfikacji bezpieczeństwa całej sieci ocenionej zgodnie z art. 5. W miarę możliwości sprawozdanie opiera się na wspólnej metodyce. W stosownych przypadkach sprawozdanie obejmuje również wykaz przepisów krajowych zaktualizowanych wytycznych, w tym w szczególności usprawnienia w zakresie postępu technologicznego i ochrony niechronionych użytkowników drogi. Od dnia 31 października 2025 r. sprawozdania takie są dostarczane co pięć lat.*

2. *Na podstawie analizy sprawozdań krajowych, o których mowa w ust. 1, po raz pierwszy do dnia 31 października 2027 r., a następnie co pięć lat, Komisja sporządza sprawozdanie w sprawie wdrażania niniejszej dyrektywy i przedstawia je Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, przy czym sprawozdanie to dotyczy w szczególności elementów, o których mowa w ust. 1, i ewentualnych dalszych środków, w tym przeglądu niniejszej dyrektywy i ewentualnych dostosowań, aby uwzględnić postęp techniczny.”;*

12) 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.”;

13) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 12a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.
2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, powierza się Komisji na ***okres pięciu lat od dnia ... [data wejścia w życie niniejszej dyrektywy zmieniającej]. 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 każdego 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 następnego dnia po jej opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. 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 ustanowionymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z *dnia 13 kwietnia 2016 r.* w sprawie lepszego stanowienia prawa **■** *.

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.

* Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.”;

14) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

Procedura komitetowa

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011*.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

* 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).”;

15) w załącznikach wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia ... [24 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszej dyrektywy]. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

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

Artykuł 3

Wejście w życie

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

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w ... dnia ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

Przewodniczący

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

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

1) W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK I

ORIENTACYJNE ELEMENTY OCEN WPŁYWU NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO”

b) *sekcja 2 lit. e)* otrzymuje brzmienie:

„e) ruch drogowy (np. natężenie ruchu, kategoryzacja ruchu według typów), w tym szacowane przepływy pieszych i rowerzystów określone na podstawie atrybutów użytkowania terenów przyległych;”

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 następującą literę:

„n) środki dla niechronionych użytkowników drogi:

- (i) środki dla pieszych;
- (ii) środki dla rowerzystów, *w tym występowanie alternatywnych tras lub barier oddzielających od ruchu pojazdów silnikowych o dużej prędkości;*
- (iii) środki dla dwukołowych pojazdów silnikowych;
- (iv) *gęstość i lokalizacja przejść dla pieszych i rowerzystów;*
- (v) *środki dla pieszych i rowerzystów na odnośnych drogach na danym obszarze;*
- (vi) *oddzielenie pieszych i rowerzystów od ruchu pojazdów silnikowych o dużej prędkości lub istnienie bezpośrednich tras alternatywnych na drogach niższej klasy;”;*

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 w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK IIa

***ORIENTACYJNE* ELEMENTY *UKIERUNKOWANYCH* KONTROLI
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

1. Geometria (przebieg) drogi i przekrój poprzeczny drogi:

a) widoczność i odległości widoczności;

b) ograniczenie prędkości i strefy ograniczenia prędkości;

- c) klarowna geometria (przebieg) drogi (tj. czytelność geometrii (przebiegu) drogi dla *użytkowników*);
 - d) dostęp do przyległych nieruchomości i zabudowań;
 - e) dostęp dla pojazdów służb ratunkowych i pojazdów serwisowych;
 - f) stan technicznych mostów i przepustów;
 - g) układ w obrębie drogi (pobocza, uskoki nawierzchni, pochylenie skarp, wykopów i nasypów).
2. Skrzyżowania i węzły:
- a) odpowiedniość rodzaju skrzyżowania/węzła;
 - b) geometria układu skrzyżowania/węzła;

- c) widoczność i czytelność (postrzeganie) skrzyżowań;
 - d) widoczność na skrzyżowaniu;
 - e) układ dodatkowych pasów ruchu na skrzyżowaniach;
 - f) sterowanie ruchem na skrzyżowaniu (np. znak stopu, sygnalizacja świetlna itp.);
 - g) występowanie przejść dla pieszych **i rowerzystów**.
3. Środki dla niechronionych użytkowników drogi:
- a) środki dla pieszych;
 - b) środki dla rowerzystów;
 - c) środki dla dwukołowych pojazdów silnikowych;
 - d) środki komunikacji publicznej i infrastruktura publiczna;
 - e) przejazdy kolejowe (*z odnotowaniem w szczególności typu przejazdu i tego, czy jest załogowy, bezzałogowy, ręczny lub zautomatyzowany*).

4. Oświetlenie, oznakowanie pionowe i poziome:
- a) spójne oznakowania pionowe, które nie zmniejszają widoczności;
 - b) czytelność oznakowania pionowego (położenie, wielkość, kolor);
 - c) drogowskazy;
 - d) spójne oznakowanie poziome i wytyczenie pasów;
 - e) czytelność oznakowania poziomego (położenie, wymiary i odbłaskowość w stanie suchym i mokrym);
 - f) odpowiedni kontrast oznakowania poziomego;
 - g) oświetlenie dróg i skrzyżowań;
 - h) odpowiednie urządzenia na poboczu drogi.

5. Sygnalizacja świetlna:
 - a) działanie;
 - b) widoczność.

6. Obiekty, strefy bezkolizyjne i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego:
 - a) otoczenie drogi, w tym roślinność;
 - b) zagrożenia na poboczach i odległość od skraju jezdni *lub ścieżki rowerowej*;
 - c) dogodne dla użytkowników dostosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (pasy zieleni i bariery ochronne mające na celu zmniejszenie zagrożeń dla niechronionych użytkowników drogi).

- d) zakończenia barier ochronnych;
- e) odpowiednie urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przy mostach i przepustach;
- f) ogrodzenia (na drogach z ograniczonym dostępem).

7. Nawierzchnia:

- a) uszkodzenia nawierzchni;
- b) właściwości przeciwpoślizgowe;
- c) materiały odrywające się od podłoża/ żwir/ kamienie;
- d) zatrzymywanie wody na powierzchni, system drenażowy.

8. Mosty i tunele:

- a) *występowanie i liczba mostów;*
- b) *występowanie i liczba tuneli;*
- c) *elementy wizualne przedstawiające zagrożenia dla bezpieczeństwa infrastruktury.*

9. Pozostałe kwestie:

- a) zapewnienie bezpiecznych parkingów i miejsc odpoczynku;
- b) środki dla pojazdów ciężkich;
- c) oślepianie reflektorami;

- d) roboty drogowe;
- e) niebezpieczne zachowanie w obrębie drogi;
- f) odpowiednie informacje w urządzeniach ITS (np. znaki zmiennej treści);
- g) dzikie gatunki i zwierzęta;
- h) ostrzeżenia o bliskości szkół (w stosownych przypadkach).”;

4) załącznik III otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK III

ORIENTACYJNE ELEMENTY OCEN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO
OBEJMUJĄCYCH CAŁĄ SIEĆ

1. Kwestie ogólne:

- a) rodzaj drogi w zależności od rodzaju i wielkości regionów/miast, które łączy;
- b) długość odcinka drogi;

- c) rodzaj obszaru (wiejski, miejski);
- d) przeznaczenie gruntów (edukacja, obiekty komercyjne, przemysł i produkcja, mieszkania, rolnictwo, obszary niezabudowane);
- e) gęstość występowania punktów dostępu do nieruchomości;
- f) występowanie dróg serwisowych (np. w przypadku sklepów);
- g) występowanie robót drogowych;
- h) występowanie parkingów.

2. Natężenie ruchu:

- a) natężenie ruchu;
- b) obserwowane natężenie ruchu motocykli;
- c) obserwowane natężenie ruchu pieszego po obu stronach drogi, z odnotowaniem pieszych poruszających się wzdłuż drogi i pieszych przekraczających drogę;
- d) obserwowane natężenie ruchu rowerowego *po obu stronach drogi, z odnotowaniem rowerzystów poruszających się wzdłuż drogi i rowerzystów przekraczających drogę;*
- e) obserwowane natężenie ruchu pojazdów ciężkich;
- f) szacowane potoki ruchu pieszego określone na podstawie atrybutów użytkowania przyległych gruntów;
- g) szacowane potoki ruchu rowerowego określone na podstawie atrybutów użytkowania przyległych gruntów.

3. Dane dotyczące wypadków:
 - a) liczba ofiar śmiertelnych *oraz* miejsca *i przyczyny* tych wypadków z podziałem na grupy użytkowników dróg;
 - b) liczba poważnych obrażeń i miejsca tych wypadków z podziałem na grupy użytkowników dróg.

4. Charakterystyka użytkowania:
 - a) ograniczenie prędkości (ogólne, dla motocykli, dla samochodów ciężarowych);
 - b) prędkość eksploatacyjna (85. percentyl);
 - c) zarządzanie prędkością lub środki uspokojenia ruchu;
 - d) występowanie urządzeń ITS: ostrzeżenia o zatorach komunikacyjnych, znaki zmiennej treści;
 - e) ostrzeżenie o bliskości szkoły;
 - f) obecność kontrolera ruchu drogowego nadzorującego przejścia dla pieszych w wyznaczonych porach.

5. Charakterystyka geometryczna:
- a) charakterystyka przekroju poprzecznego (liczba, typ i szerokość pasów ruchu oraz układ/rozmieszczenie środkowych pasów dzielących poboczy i ich konstrukcja, ścieżki rowerowe, drogi dla pieszych itp.), z uwzględnieniem jej zmienności;
 - b) krętość drogi – geometria pozioma;
 - c) pochylenie i geometria pionowa trasy;
 - d) widoczność i odległości widoczności.
6. Obiekty, strefy bezkolizyjne i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego:
- a) otoczenie pobocza i strefy bezkolizyjne;
 - b) stałe przeszkody na poboczu drogi (np. słupy oświetleniowe, drzewa itp.);

- c) odległość przeszkód od pobocza;
- d) gęstość występowania przeszkód;
- e) krawędziowe oznakowanie akustyczne;
- f) urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

7. Mosty i tunele:

- a) występowanie i liczba mostów, w tym istotne informacje o nich;*
- b) występowanie i liczba tuneli, w tym istotne informacje o nich;*
- c) elementy wizualne przedstawiające zagrożenia dla bezpieczeństwa infrastruktury.*

8. Skrzyżowania:

- a) typ skrzyżowania i liczba wlotów (z odnotowaniem w szczególności typu regulacji i oddzielnej sygnalizacji do skręcania);
- b) występowanie skanalizowanego ruchu;
- c) jakość skrzyżowania;
- d) natężenie ruchu na przecinających się drogach;
- e) występowanie przejazdów kolejowych (*z odnotowaniem w szczególności typu przejazdu i tego, czy jest załogowy, bezzałogowy, ręczny lub zautomatyzowany*).

9. Konserwacja:
- a) uszkodzenia nawierzchni;
 - b) właściwości przeciwpoślizgowe nawierzchni;
 - c) stan pobocza (w tym roślinność);
 - d) stan oznakowania pionowego i poziomego oraz wytyczenia pasów;
 - e) stan urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.
10. Udogodnienia dla niechronionych użytkowników drogi:
- a) przejścia dla pieszych **i rowerzystów** (przejścia jednopoziomowe i bezkolizyjne);
 - b) przejścia dla rowerzystów (przejścia jednopoziomowe i bezkolizyjne);**
 - c) ogrodzenie dla pieszych;

- d) występowanie chodnika lub udogodnienia separacyjne;
- e) udogodnienia dla rowerów *i ich rodzaje (ścieżki rowerowe, pasy dla rowerzystów itd.)*;
- f) jakość przejścia dla pieszych pod względem jego widoczności i oznakowania;
- g) udogodnienia przejść dla pieszych *i rowerzystów* na wlotach dróg podporządkowanych.
- h) *istnienie tras alternatywnych dla pieszych i rowerzystów w przypadku braku oddzielnych udogodnień.***

11. *Systemy przed- i powypadkowe zapobiegające urazom komunikacyjnym oraz elementy łagodzące ich poważny charakter:*

- a) *sieciowe centra operacyjne i inne obiekty patrolowania;***
- b) *mechanizmy informowania użytkowników dróg o warunkach jazdy w celu zapobiegania wypadkom lub incydentom;***

- c) automatyczne systemy wykrywania incydentów: czujniki i kamery;*
- d) systemy zarządzania incydentami;*
- e) systemy komunikacji ze służbami ratunkowymi.”;*

5) w załączniku IV *wprowadza się następujące zmiany:*

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) możliwie dokładne określenie miejsca wypadku, w tym jego współrzędne GNSS;”.

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5. ciężkość wypadku”.
