

I

(Законодателни актове)

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА (ЕС) 2019/1936 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 23 октомври 2019 година

за изменение на Директива 2008/96/ЕО относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,като взеха предвид становището на Комитета на регионите ⁽²⁾,в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽³⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Съобщението на Комисията от 20 юли 2010 г. до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите, озаглавено „Към европейско пространство на пътна безопасност: насоки за политиката в областта на пътната безопасност през периода 2011 – 2020 година“ посочи стратегическите цели на Съюза да бъдат намалени наполовина смъртните случаи по пътищата до 2020 г. в сравнение с 2010 г. и техният брой да бъде сведен максимално близо до нула до 2050 г. Въпреки това през последните години не беше отбелязан напредък в постигането на тези цели. В своите заключения от 8 юни 2017 г. относно пътната безопасност, с които потвърждава Декларацията от Валета от март 2017 г., Съветът одобри нова междинна цел за намаляване наполовина на броя на тежките наранявания до 2030 г. в сравнение с 2020 г. Поради това са необходими повече усилия за постигане на тези две цели.
- (2) Според подхода „Безопасна система“ смъртните случаи и тежките наранявания при пътнотранспортни произшествия могат да бъдат предотвратени до голяма степен. Гарантирането на това, че пътнотранспортните произшествия не водят до тежки или фатални наранявания, би трябвало да е споделена отговорност на всички равнища. По-специално, добре проектираните, правилно поддържани пътища с ясна пътна маркировка и пътни знаци могат да намалят вероятността от пътнотранспортни произшествия, а „щадящите“ пътища (пътищата, прокарани по интелигентен начин, така че да се гарантира, че грешките на водачите не водят незабавно до тежки или фатални последици) следва да намалят тежестта на произшествията. Комисията следва да предостави насоки за осигуряване и поддържане на „щадяща крайпътна среда“ въз основа на опита на всички държави членки.
- (3) Пътищата от трансевропейската транспортна мрежа („мрежата TEN-T“), определена в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾, са от ключово значение за оказването на подкрепа на европейската интеграция. Поради това следва да се гарантира високо ниво на безопасност на тези пътища.
- (4) Процедурите по управление на безопасността на пътните инфраструктури (УБПИ), приложени върху мрежата TEN-T, допринесоха за намаляване на смъртните случаи и тежките наранявания в Съюза. От оценката на въздействието на Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁵⁾ става ясно, че държавите членки, които прилагат принципите на УБПИ на доброволна основа по отношение на своите национални пътища извън мрежата TEN-T, са постигнали много по-добри резултати в областта на пътната безопасност от държавите членки, които не са го направили. Поради това също така е желателно принципите на УБПИ да бъдат приложени в други части от европейската пътна мрежа.

⁽¹⁾ ОВ С 62, 15.2.2019 г., стр. 261.

⁽²⁾ ОВ С 168, 16.5.2019 г., стр. 81.

⁽³⁾ Позиция на Европейския парламент от 4 април 2019 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 7 октомври 2019 г.

⁽⁴⁾ Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).

⁽⁵⁾ Директива 2008/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 19 ноември 2008 г. относно управлението на безопасността на пътните инфраструктури (ОВ L 319, 29.11.2008 г., стр. 59).

- (5) Важно е пътните участъци, изградени върху мостове, и пътните участъци, преминаващи през тунели, които са част от мрежата, попадаща в обхвата на настоящата директива, да бъдат обхванати и от настоящата директива, що се отнася до пътната безопасност, с изключение на тунелите, обхванати от Директива № 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁶⁾.
- (6) По причини, свързани с пътната безопасност, е важно влизанията и излизанията от зоните за паркиране в рамките на мрежата, обхваната от настоящата директива, по-специално автомагистралите и първокласните пътища, също да бъдат обхванати от настоящата директива.
- (7) Сезонните условия се различават значително в държавите членки и регионите. Поради това е важно тези условия да бъдат взети предвид по подходящ начин в националните разпоредби за транспониране на настоящата директива.
- (8) Голяма част от пътнотранспортните произшествия се случват на малък дял от пътищата, където интензивността и скоростта на движението са високи и където се наблюдава широк спектър от превозни средства, които пътуват с различна скорост. Поради това ограниченото разширяване на приложното поле на Директива 2008/96/ЕО, което включва автомагистралите и други първокласни пътища извън мрежата TEN-T, следва значително да допринесе за подобряването на безопасността на пътните инфраструктури в Съюза.
- (9) За да се гарантира, че подобно разширяване на приложното поле ще има търсения ефект, е логично първокласните пътища, различни от автомагистрала, да включват всички пътища, които принадлежат към най-високата категория пътища под категорията „автомагистрала“ в националната класификация на пътищата. По същата причина държавите членки следва да бъдат насърчавани да гарантират, че най-малко всички пътища, за които се е прилагала, включително на доброволен принцип, Директива 2008/96/ЕО преди влизането в сила на настоящата директива, остават в обхвата на настоящата директива.
- (10) Задължителното прилагане на процедурите, предвидени в Директива 2008/96/ЕО, по отношение на всички проекти за пътна инфраструктура извън градските райони, които се реализират с финансиране от Съюза, следва да гарантира, че средствата на Съюза не се използват за изграждането на небезопасни пътища.
- (11) Директива 2008/96/ЕО обхваща изключително пътните инфраструктури. Поради това настоящата директива не засяга правото в областта на движението по пътищата, нито компетентността на държавите членки да вземат решения в рамките на собствените си правомощия по отношение на правото в областта на движението по пътищата. Женевската конвенция на Организацията на обединените нации за движението по пътищата от 19 септември 1949 г. и Виенската конвенция за пътното движение от 8 ноември 1968 г., както и Виенската конвенция за пътните знаци и сигнали от 8 ноември 1968 г., следва да бъдат спазвани от договарящите страни.
- (12) Оценката на безопасността на пътната мрежа въз основа на риска се очерта като ефикасно и ефективно средство за идентифициране на участъци от мрежата, които следва да бъдат предмет на по-подробни инспекции за пътна безопасност, и за приоритетно поддръжане на инвестициите в съответствие с потенциала им за повишаване на безопасността за цялата мрежа. Поради това цялата пътна мрежа, обхваната от настоящата директива, следва да бъде оценявана системно, включително чрез данни, събирани по електронен и цифров път, с цел повишаване на пътната безопасност в целия Съюз.
- (13) Включването на най-добрите елементи от предишната „процедура за категоризиране и управление на безопасността на пътната мрежа в експлоатация“ в новата процедура за цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа следва да позволи по-добро идентифициране на пътните участъци, където възможностите за повишаване на безопасността са най-големи и където целенасочената намеса би трябвало да доведе до най-големи подобрения.
- (14) С цел да се подобрят качеството, обективността и ефективността на процедурите за УБПИ, е полезно да се позволи на държавите членки да се възползват, когато е целесъобразно, от постоянно развиващите се технологии за инспектиране на пътните участъци, за документизиране на условията за пътна безопасност и събиране на други данни, свързани с безопасността на пътната мрежа.
- (15) Системните последващи действия във връзка с констатациите на процедурите за УБПИ са от ключово значение за повишаването на безопасността на пътните инфраструктури, което е необходимо за постигането на целите на Съюза в областта на пътната безопасност. За тази цел приоритизиранията планове за действие следва да гарантират, че необходимите мерки се изпълняват възможно най-бързо. По-специално, след констатациите на цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа следва да се предприемат целенасочени инспекции за пътна безопасност или, ако е възможно и разходно ефективно, преки действия за отстраняване или намаляване на рисковете за пътната безопасност, без да се създава излишна административна тежест.

⁽⁶⁾ Директива 2004/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно минималните изисквания за безопасност за тунелите на трансевропейската пътна мрежа (ОВ L 167, 30.4.2004 г., стр. 39).

- (16) Следва да се повиши безопасността на съществуващите пътища чрез целенасочени инвестиции в пътните участъци с най-висока концентрация на произшествия и с най-висок потенциал за намаляване на произшествията.
- (17) Финансирането и финансовите стимули на равнището на Съюза могат, в съответствие с приложимите условия, да се използват за осигуряване на подкрепа за тези инвестиции, допълващи съответните национални инвестиции и стимули.
- (18) Участъците от пътната мрежа, граничещи с пътните тунели от трансевропейската пътна мрежа, обхванати от Директива 2004/54/ЕО, се характеризират с особено висок риск от произшествия. Поради това следва да бъдат въведени съвместни инспекции на пътната безопасност на тези пътни участъци, в които да участват представители както на компетентните органи, отговарящи за пътищата, така и на компетентните органи, отговарящи за тунелите, за да се подобри безопасността на пътната мрежа, обхваната от настоящата директива.
- (19) През 2017 г. на уязвимите ползватели на пътя се падат 47 % от смъртните случаи при пътнотранспортни произшествия в Съюза. Следователно, като се гарантира отчитането на нуждите на уязвимите ползватели на пътя при всички процедури за УБПИ и разработването на изисквания за качество за инфраструктурата за такива ползватели на пътя, тяхната безопасност на пътя би трябвало да се повиши.
- (20) За да се даде възможност на държавите членки да подобрят процедурите си, които целят да се гарантира използването на тяхната пътна маркировка и пътни знаци, следва да бъдат установени общи спецификации, за да се насърчат ефективната видимост и възприемане на пътната маркировка и пътните знаци за хора водачи и автоматизирани системи за подпомагане на водача.
- (21) Подобряването на безопасността е също приоритет за железопътните прелези (т.е. сигнализация и подобряване на инфраструктурата). Според доклада за безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт в ЕС през 2018 г. на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз през 2016 г. са настъпили 433 значителни произшествия на сто и осем хилядите железопътни прелеза в Съюза, които са довели до 255 смъртни случая и тежко нараняване на 217 души. Съответно железопътните прелези, които представляват висок риск за безопасността, следва да бъдат идентифицирани с оглед на тяхното подобряване.
- (22) Висококачествените пътна маркировка и пътни знаци са от решаващо значение за подпомагането на водачите и на свързаните и автоматизирани превозни средства. Общи спецификации за пътната маркировка и пътните знаци следва да бъдат основата за разгръщането на усъвършенствани системи за свързана и автоматизирана мобилност. За предпочитане е съвместен европейски подход в съответствие с Виенската конвенция за пътните знаци и сигнали от 1968 г.
- (23) За да се подобрят резултатите, очаквани от прилагането на настоящата директива, и да се гарантира подходящо равнище на безопасност при извънредни ситуации, държавите членки биха могли да улеснят сътрудничеството между своите служби за гражданска защита, за реагиране при извънредни ситуации и службите на пътната полиция, когато това е целесъобразно и по-специално в трансграничните пътни участъци. Когато за тези дейности е необходимо сътрудничество между държавите членки, Механизмът за гражданска защита на Съюза съгласно Решение № 1313/2013/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁷⁾ предлага рамка за тази цел.
- (24) Без да се засяга законодателството относно обществените поръчки, по-специално Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁸⁾, техническите спецификации, свързани с безопасността, следва да бъдат публично достъпни, когато обществените поръчки се извършват в сектора на пътната инфраструктура.
- (25) С цел постигане на прозрачност и подобряване на отчетността, класирането на пътната безопасност следва да бъде публикувано, така че ползвателите на пътя да могат да бъдат информирани за състоянието на инфраструктурата и да се подобри тяхната осведоменост като цяло.
- (26) Следва да се насърчава обменът на опит между специалистите относно методиките по подхода „Безопасна система“, както и обменът на информация между проверителите на пътната безопасност.
- (27) Публикуването на резултатите от цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа следва да даде възможност за сравняване на нивото на безопасността на пътната инфраструктура в целия Съюз.

⁽⁷⁾ Решение № 1313/2013/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 17 декември 2013 г. относно Механизъм за гражданска защита на Съюза (ОВ L 347, 20.12.2013 г., стр. 924).

⁽⁸⁾ Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243).

- (28) Доколкото целта на настоящата директива, а именно установяването на процедури, чрез които да се гарантира постоянно висока степен на пътна безопасност на цялата мрежа TEN-T и на мрежата от магистрали и първокласни пътища в Съюза, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, но поради факта, че за да се гарантира доближаването до по-високи стандарти на безопасност на пътната инфраструктура, са необходими подобрения в целия Съюз, може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящата директива не надхвърля необходимото за постигане на тази цел. В резултат от действията на равнището на Съюза, пътуването в целия Съюз следва да стане по-безопасно, а това на свой ред би трябвало да подобри функционирането на вътрешния пазар и да подпомогне целта за икономическо, социално и териториално сближаване.
- (29) За да се гарантира, че съдържанието на процедурите за УБПИ продължава да отразява напредналото техническо познание, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз, във връзка с адаптирането на приложенията към настоящата директива в съответствие с техническия прогрес. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество⁽⁹⁾. По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.
- (30) Необходими са конкретни мерки за постоянно подобряване на практиките по управление на пътната безопасност и за улесняване на разпознаването на пътната маркировка и пътните знаци от превозните средства, оборудвани със системи за подпомагане на водача или по-високи нива на автоматизация. За да се гарантират еднакви условия за изпълнението на съответните разпоредби на настоящата директива, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁽¹⁰⁾.
- (31) Поради това Директива 2008/96/ЕО следва да бъде съответно изменена,

ПРИЕХА НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Изменения на Директива 2008/96/ЕО

Директива 2008/96/ЕО се изменя, както следва:

- 1) Член 1 се заменя със следното:

„Член 1

Предмет и обхват

1. Настоящата директива налага установяването и изпълнението на процедури за оценка на въздействието върху пътната безопасност, проверки за пътна безопасност, инспекции за пътна безопасност и оценки на безопасността на цялата пътна мрежа от страна на държавите членки.
2. Настоящата директива се прилага за пътища, които съставляват част от трансевропейската пътна мрежа, за автомагистрали и други първокласни пътища, независимо дали се намират в етап на проектиране, строителство или експлоатация.
3. Настоящата директива се прилага също за пътища и проекти за пътна инфраструктура, които не са обхванати от параграф 2, разположени са извън градските райони, не обслужват имоти, граничещи с тях, и са завършени с финансиране от Съюза с изключение на пътищата, които не са отворени за общо движение на моторни превозни средства, например велосипедни алеи, или пътища, които не са проектирани за общо движение, например пътища за достъп до промишлени, селскостопански или горски обекти.
4. Държавите членки могат да изключат от обхвата на настоящата директива първокласните пътища, които са с нисък риск за безопасността, въз основа на надлежно обосновани причини, свързани с интензивността на движението и статистическите данни за произшествията.

⁽⁹⁾ ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

⁽¹⁰⁾ Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).

Държавите членки могат да включат в обхвата на настоящата директива пътищата, които не са посочени в параграфи 2 и 3.

До 17 декември 2021 г. всяка държава членка уведомява Комисията за списъка на автомагистралите и първокласните пътища на нейна територия, а след това и за всички последващи промени в него. Освен това всяка държава членка уведомява Комисията за списъка на пътищата, изключени в съответствие с настоящия параграф от обхвата на настоящата директива или включени в него, а след това и за всички последващи промени.

Комисията публикува списъка на пътищата, за които е получила уведомление в съответствие с настоящия член.

5. Настоящата директива не се прилага за пътища в тунели, обхванати от Директива 2004/54/ЕО.“

2) Член 2 се изменя, както следва:

а) точка 1 се заменя със следното:

„1. „трансевропейска пътна мрежа“ означава пътните мрежи, определени в Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета (*);

(*) Регламент (ЕС) № 1315/2013 на Европейския парламент и на Съвета от 11 декември 2013 г. относно насоките на Съюза за развитието на трансевропейската транспортна мрежа и за отмяна на Решение № 661/2010/ЕС (ОВ L 348, 20.12.2013 г., стр. 1).“;

б) добавят се следните точки:

„1а. „автомагистрала“ означава път, специално проектиран и построен за автомобилно движение, който не обслужва имоти, граничещи с него, и който отговаря на следните критерии:

а) снабден е, с изключение на специални места или временно, с отделни пътни платна за двете посоки на движение, отделени едно от друго или чрез разделителна ивица, която не е предназначена за движение, или по изключение чрез други средства;

б) не се пресича на едно ниво нито с друг път, нито с железопътна или трамвайна линия, нито с велосипедна алея или пешеходна зона;

в) специално е проектиран като автомагистрала;

1б. „първокласен път“ означава път извън градските зони, който свързва големи градове или региони, или и двете, който принадлежи към най-високата категория пътища под категорията „автомагистрала“ в националната класификация на пътищата, в сила към 26 ноември 2019 г.“

в) точка 5 се заличава;

г) точки 6 и 7 се заменят със следното:

„6. „класиране на безопасността“ означава класифициране на части от съществуващата пътна мрежа в категории в зависимост от тяхната обективно определена „заложена“ безопасност;

7. „целенасочена инспекция за пътна безопасност“ означава целенасочено разследване с оглед установяването на опасни условия, недостатъци и проблеми, които увеличават риска от произшествия и наранявания, въз основа на посещение на място на съществуващ път или пътен участък;“

д) вмъква се следната точка:

„7а. „периодична инспекция за пътна безопасност“ означава обичайна периодична проверка на характеристиките и недостатъците, които налагат работи по поддържане от съображения за безопасност;“

е) добавя се следната точка:

„10. „уязвими ползватели на пътя“ означава немоторизирани ползватели на пътя — включително по-специално велосипедисти и пешеходци — и ползватели на двуколесни моторни превозни средства.“

3) В член 4 се добавя следният параграф:

„6. В рамките на първоначалната проверка на етапа на проектиране Комисията предоставя насоки за проектирането на „щадяща крайпътна среда“ и „разпознаваеми“, както и насоки относно изискванията за качество във връзка с уязвимите ползватели на пътя. Тези насоки се разработват в тясно сътрудничество с експерти от държавата членка.“

4) Член 5 се заменя със следното:

„Член 5

Цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа

1. Държавите членки гарантират извършването на цялостна оценка на безопасността на цялата пътна мрежа в експлоатация, обхваната от настоящата директива.

2. В цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа се прави оценка на риска от произшествия и степента на въздействието на произшествията, въз основа на:

а) първо, визуален преглед, на място или чрез електронни средства, на проектните характеристики на пътя („заложената“ безопасност); както и

б) анализ на участъците от пътната мрежа, които са в експлоатация повече от три години и по които са ставали голям брой тежки произшествия, съотнесено към пътното движение.

3. Държавите членки гарантират, че първата цялостна оценка на безопасността на пътната мрежа ще бъде извършена най-късно до 2024 г. Последващите оценки на безопасността на цялата пътна мрежа трябва да са достатъчно чести, за да се гарантират подходящи нива на безопасност, но при всички случаи следва да се извършват най-малко на всеки пет години.

4. При извършването на цялостната оценка на безопасността на пътната мрежа държавите членки могат да вземат предвид индикативните елементи, предвидени в приложение III.

5. Комисията предоставя насоки относно методиката за извършване на системни оценки на безопасността на цялата пътна мрежа и класирането на пътната безопасност.

6. Въз основа на резултатите от оценката, посочена в параграф 1, и с оглед на приоритизирането на нуждите от по-нататъшни действия държавите членки класифицират всички участъци от пътната мрежа в не по-малко от три категории според нивото им на безопасност.“

5) Член 6 се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„Член 6

Периодични инспекции за пътна безопасност“;

б) параграф 1 се заменя със следното:

„1. Държавите членки гарантират, че периодичните инспекции за пътна безопасност се извършват достатъчно често, за да се гарантират подходящи равнища на безопасност на въпросната пътна инфраструктура.“;

в) параграф 2 се заличава;

г) параграф 3 се заменя със следното:

„3. Държавите членки гарантират безопасността на участъците от пътната мрежа, граничещи с пътните тунели, уредени от Директива 2004/54/ЕО, чрез съвместни инспекции за пътна безопасност, включващи компетентните образувания, участващи в изпълнението на настоящата директива и Директива 2004/54/ЕО. Съвместните инспекции за пътна безопасност са достатъчно чести, за да гарантират подходящи нива на безопасност, но при всички случаи се извършват най-малко на всеки шест години.“

б) Въмъкват се следните членове:

„Член 6а

Последващи действия във връзка с процедурите за пътищата в експлоатация

1. Държавите членки гарантират, че констатациите от оценките на безопасността на цялата пътна мрежа, извършени съгласно член 5, водят до последващи действия – или целенасочени инспекции за пътна безопасност, или преки коригиращи действия.
2. При извършването на целенасочените инспекции за пътна безопасност държавите членки могат да вземат предвид индикативните елементи, посочени в приложение IIа.
3. Целенасочените инспекции за пътна безопасност се извършват от експертни екипи. Най-малко един от членовете на експертния екип трябва да отговаря на изискванията, определени в член 9, параграф 4, буква а).
4. Държавите членки гарантират, че констатациите от целенасочените инспекции за пътна безопасност са последвани от мотивирани решения за определяне на необходимостта от коригиращи действия. По-специално, държавите членки определят пътните участъци, където е необходимо повишаване на безопасността на пътната инфраструктура, и определят приоритетните действия с оглед на повишаването на безопасността на тези пътни участъци.
5. Държавите членки гарантират, че коригиращите действия са насочени основно към пътни участъци с ниски нива на безопасност, които предоставят възможност за прилагането на мерки с голям потенциал за повишаване на безопасността и икономии от свързаните с произшествия разходи.
6. Държавите членки изготвят и редовно актуализират основан на риска план за приоритетни действия за проследяване на изпълнението на определените коригиращи действия.

Член 6б

Защита на уязвимите ползватели на пътя

Държавите членки гарантират, че нуждите на уязвимите ползватели на пътя се взимат под внимание при прилагането на процедурите, предвидени в членове 3—6а.

Член 6в

Пътна маркировка и пътни знаци

1. В своите съществуващи и бъдещи процедури за пътната маркировка и пътните знаци държавите членки обръщат специално внимание на ефективната видимост и възприемане на пътната маркировка и пътните знаци за хора водачи и автоматизирани системи за подпомагане на водача. Такива процедури трябва да вземат под внимание общите спецификации, когато такива общи спецификации са били установени в съответствие с параграф 3.
2. Най-късно до юни 2021 г. създадена от Комисията група от експерти оценява възможността за установяване на общи спецификации, включително различни елементи, целящи да се гарантира оперативното използване на пътната маркировка и пътните знаци, за да се насърчи ефективната видимост и възприемане на пътната маркировка и пътните знаци за хора водачи и автоматизирани системи за подпомагане на водача. Групата включва експерти, определени от държавите членки. Оценката включва консултация с Икономическата комисия за Европа на ООН.

Оценката по-специално отчита следните елементи:

- а) взаимодействието между различните технологии за подпомагане на водача и инфраструктурата;
 - б) въздействието на климатичните и атмосферните явления, както и на движението, върху пътната маркировка и пътните знаци, налични на територията на Съюза;
 - в) вида и честотата на усилията за поддържането, необходими за различните технологии, включително оценка на разходите.
3. Като взема под внимание оценката, посочена в параграф 2, Комисията може да приеме актове за изпълнение с цел установяването на общи спецификации, свързани с посочените в параграф 1 процедури на държавите членки, целящи да се гарантира оперативното използване на тяхната пътна маркировка и пътни знаци, с оглед на ефективната видимост и възприемане на пътната маркировка и пътните знаци за хора водачи и автоматизирани системи за подпомагане на водача. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 13, параграф 2.

Актовете за изпълнение, посочени в алинея първа, не засягат компетентността на Европейския комитет за стандартизация по отношение на стандартите за пътна маркировка и пътни знаци.

Член 6г

Информация и прозрачност

Комисията публикува европейска карта на пътната мрежа, попадаща в обхвата на настоящата директива, която е достъпна онлайн, като посочва ясно различните категории, както е посочено в член 5, параграф 6.

Член 6д

Доброволно публикуване на информация

Държавите членки се стремят да създадат национална система за доброволно публикуване на информация, достъпна онлайн за всички ползватели на пътя, за да се улесни събирането на данни за събития, предавани от ползвателите на пътя и от превозните средства, както и всяка друга свързана с безопасността информация, която се възприема от съответното публикуващо лице като действителен или потенциален риск по отношение на безопасността на пътната инфраструктура.“

7) В член 7 се вмъква следният параграф:

„1а. Комисията може да приеме актове за изпълнение, за да предостави насоки относно докладването за тежестта на произшествието, включително брой на смъртните случаи и ранените лица. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 13, параграф 2.“

8) В член 9 се вмъква следният параграф:

„1а. За проверителите на пътната безопасност, преминали обучението си след 17 декември 2024 г., държавите членки гарантират, че програмите за обучение на проверителите на пътната безопасност включват аспекти, свързани с уязвимите ползватели на пътя и инфраструктурата за такива участници.“

9) Член 10 се заменя със следното:

„Член 10

Обмен на добри практики

С цел подобряване на безопасността на пътищата в рамките на Съюза, Комисията установява съгласувана система за обмен на информация и най-добри практики между държавите членки, обхващаща, *inter alia*, програмите за обучение за пътна безопасност, съществуващите проекти за безопасност на пътната инфраструктура и доказани технологии за пътна безопасност.“

10) В член 11 параграф 2 се заличава.

11) Вмъква се следният член:

„Член 11а

Докладване

1. До 31 октомври 2025 г. държавите членки предоставят на Комисията доклад за класифицирането на безопасността на цялата мрежа, оценена в съответствие с член 5. Когато е възможно, докладът се основава на обща методика. Ако е приложимо, докладът също включва списък с мерките в националните актуализирани насоки, включително по-специално подобренията по отношение на технологичния напредък и защитата на уязвимите ползватели на пътя. От 31 октомври 2025 г. нататък тези доклади се предоставят на всеки пет години.

2. За първи път най-късно до 31 октомври 2027 г. и на всеки пет години след това, Комисията изготвя – въз основа на анализ на националните доклади, посочени в параграф 1, доклад за прилагането на настоящата директива, по-специално по отношение на елементите, посочени в параграф 1, и за евентуалните допълнителни мерки, включително преразглеждането на настоящата директива и евентуалното ѝ адаптиране към техническия прогрес, и го представя на Европейския парламент и на Съвета.“

12) Член 12 се заменя със следното:

„Член 12

Изменение на приложенията

На Комисията се предоставя правомощието да приема делегирани актове в съответствие с член 12а за изменение на приложенията с цел адаптирането им към техническия прогрес.“

13) Въмква се следният член:

„Член 12а

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 12, се предоставя на Комисията за срок от пет години, считано от 16 декември 2019 г. Комисията изготвя доклад относно делегирането на правомощия не по-късно от девет месеца преди изтичането на петгодишния срок. Делегирането на правомощия се продължава мълчаливо за срокове с еднаква продължителност, освен ако Европейският парламент или Съветът възразят срещу подобно продължаване не по-късно от три месеца преди изтичането на всеки срок.
3. Делегирането на правомощия, посочено в член 12, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.
4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество (*).
5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.
6. Делегиран акт, приет съгласно член 12, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът не са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и на Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Посоченият срок може да се удължи с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

(*) ОВ L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.“

14) Член 13 се заменя със следното:

„Член 13

Процедура на комитет

1. Комисията се подпомага от комитет. Този комитет е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета (*).
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 5 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

(*) Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 16 февруари 2011 г. за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията (ОВ L 55, 28.2.2011 г., стр. 13).“

15) Приложенията се изменят, както е посочено в приложението към настоящата директива.

Член 2

Транспониране

1. Държавите членки въвеждат в сила законовите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими, за да се съобразят с настоящата директива, най-късно до 17 декември 2021 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условията и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които приемат в областта, уредена с настоящата директива.

Член 3

Влизане в сила

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Страсбург на 23 октомври 2019 година.

За Европейския парламент

Председател

D. M. SASSOLI

За Съвета

Председател

T. TUPPURAINEN

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложенията към Директива 2008/96/ЕО се изменят, както следва:

1) Приложение I се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ I

ИНДИКАТИВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ВЪРХУ ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ“;

б) в точка 2 буква д) се заменя със следното:

„д) движение (напр. интензивност на движението, категоризация на движението по тип), включително изчисления пешеходен и велосипеден поток, определян от функциите на използване на прилежащите земи;“.

2) Приложение II се изменя, както следва:

а) заглавието се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ II

ИНДИКАТИВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРОВЕРКИТЕ ЗА ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ“;

б) в точка 1 се добавя следната буква:

„н) мерки за уязвимите ползватели на пътя:

i) мерки за пешеходци;

ii) мерки за велосипедисти, включително наличието на алтернативни маршрути или отсечки, отделени от движението с висока скорост;

iii) мерки за ползватели на двуколесни моторни превозни средства;

iv) гъстота и локализация на прелезите за пешеходци и велосипедисти;

v) мерки за пешеходци и велосипедисти по засегнатите пътища в района;

vi) отделяне на пешеходците и велосипедистите от движението с висока скорост или наличие на преки алтернативни маршрути по пътища от по-нисък клас;“

в) в точка 2 буква з) се заменя със следното:

„з) мерки за уязвими ползватели на пътя:

i) мерки за пешеходци,

ii) мерки за велосипедисти,

iii) мерки за ползватели на двуколесни моторни превозни средства;“.

3) Въмква се следното приложение:

„ПРИЛОЖЕНИЕ IIa

ИНДИКАТИВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ЦЕЛЕНАСОЧЕНИТЕ ИНСПЕКЦИИ ЗА ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

1. Проекция на пътя и пътни профили:

а) видимост и разстояния за видимост;

б) ограничение на скоростта и зони с въведено ограничение на скоростта;

- в) лесна за разграничаване проекция (т.е. „разпознаваемост“ на проекцията от страна на ползвателите на пътя);
 - г) достъп до прилежащи имоти и проекти;
 - д) достъп на превозни средства за спешна помощ и служебни превозни средства;
 - е) поддържане на мостове и водостоци;
 - ж) крайпътно оформление (банкети, ръб на пътната настилка, изкопи и насипи).
2. Пресечни точки и пътни възли:
- а) целесъобразност на вида пресечна точка/пътен възел;
 - б) геометрия на разположението на пресечна точка/пътен възел;
 - в) видимост и яснота (възприемане) на пресечните точки;
 - г) видимост на пресечни точки;
 - д) разположение на допълнителни ленти на пресечни точки;
 - е) контролиране на трафика в пресечната точка (напр. със знаци „стоп“, светлинни сигнали и т.н.);
 - ж) наличието на прелези за пресичане на пешеходци и велосипедисти.
3. Мерки за уязвими ползватели на пътя:
- а) мерки за пешеходци;
 - б) мерки за велосипедисти;
 - в) мерки за ползватели на двуколесни моторни превозни средства;
 - г) обществен транспорт и инфраструктура;
 - д) железопътни прелези (като се има предвид преди всичко видът на прелеза и дали става въпрос за управлявани или не от човек, ръчни или автоматизирани съоръжения).
4. Осветеност, знаци и маркировка:
- а) съгласувани пътни знаци, които не възпрепятстват видимостта;
 - б) яснота на пътните знаци (позиция, размер, цвят);
 - в) стълбове, използвани за сигнализация;
 - г) съгласувана пътна маркировка и разделителни линии;
 - д) яснота на пътната маркировка (позиция, размери и светлоотразителност при сухи и влажни условия);
 - е) подходящ контраст на пътната маркировка;
 - ж) осветеност на осветяваните пътища и пресечни точки;
 - з) подходящи крайпътни съоръжения.

5. Светлинни сигнали:

- а) експлоатация;
- б) видимост.

6. Обекти, зони, свободни от препятствия, и системи от пътни ограничители:

- а) крайпътна среда включително растителност;
- б) крайпътни опасности и разстояние от края на пътното платно или велосипедната алея;
- в) удобно за ползвателя приспособяване на системите от пътни ограничители (централни разделителни полоси и противоударни бариери за предотвратяване на опасностите за уязвими ползватели на пътя);
- г) краища на противоударните бариери;
- д) подходящи системи от пътни ограничители по мостове и водостоци;
- е) ограждения (по пътища с ограничен достъп).

7. Настилка:

- а) дефекти на настилката;
- б) съпротивление на хлъзгане;
- в) насипни материали/чакъл/камъни;
- г) образуване на локви, отводняване.

8. Мостове и тунели:

- а) наличие и брой на мостовете;
- б) наличие и брой на тунелите;
- в) визуални елементи, които представляват рискове за безопасността на инфраструктурата.

9. Други въпроси:

- а) мерки за безопасни зони за паркиране и зони за отдих;
- б) мерки за тежкотоварни превозни средства;
- в) заслепяване от фарове;
- г) ремонтни работи по пътя;
- д) необезопасени работи в крайпътното пространство;
- е) подходяща информация в интелигентните транспортни системи (напр. знаци с променливо съдържание);
- ж) дива природа и животни;
- з) предупреждения за зони на училища (ако е приложимо).“

4) Приложение III се заменя със следното:

„ПРИЛОЖЕНИЕ III

ИНДИКАТИВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ЦЯЛОСТНАТА ОЦЕНКА НА БЕЗОПАСНОСТТА НА ПЪТНАТА МРЕЖА

1. Общи положения:

- а) вид на пътя по отношение на вида и размера на регионите/градовете, които свързва;
- б) дължина на пътната отсечка;
- в) вид на района (селски, градски);
- г) земеползване (образователни, търговски, промишлени и производствени, жилищни, животновъдни и земеделски, по-слабо развити райони);
- д) гъстота на точки за достъп до имоти;
- е) наличието на локални платна (напр. за достъп до магазини);
- ж) наличието на ремонтни работи;
- з) наличието на паркинг.

2. Интензивност на движението:

- а) интензивност на движението;
- б) наблюдавана интензивност на мотоциклетисти;
- в) наблюдавана интензивност на пешеходци от двете страни, като се отбелязват преминаващите надлъжно и пресичащите;
- г) наблюдавана интензивност на велосипедисти от двете страни, като се отбелязва дали те преминават по пътя или го пресичат;
- д) наблюдавана интензивност на тежкотоварни автомобили;
- е) изчислен пешеходен поток, определян от функциите на използване на прилежащи земи;
- ж) изчислен велосипеден поток, определян от функциите на използване на прилежащи земи.

3. Данни за произшествия:

- а) брой, място и причина за смъртни случаи по групи ползватели на пътя;
- б) брой и място на тежките наранявания по групи ползватели на пътя.

4. Оперативни характеристики:

- а) ограничение на скоростта (общо, за мотоциклетисти; за камиони);
- б) фактическа скорост (85-и процентил);
- в) управление на скоростта и/или успокояване на трафика;
- г) наличието на устройства за интелигентни транспортни системи: предупреждения за натоварено движение, знаци с променливо съдържание;
- д) предупреждение за зона на училище;
- е) наличието на патрул за безопасно пресичане край училищата в препоръчани периоди.

5. Геометрични характеристики:

- а) характеристики на напречните профили (брой, вид и ширина на платната, оформление и материал на банкетите на централната разделителна ивица, велосипедни алеи, пешеходни пътеки и т.н.), включително тяхната променливост;
- б) хоризонтални криви;
- в) наклон и вертикална проекция;
- г) видимост и разстояния за видимост.

6. Обекти, зони, свободни от препятствия, и системи от пътни ограничители:

- а) крайпътна среда и зони, свободни от препятствия;
- б) неподвижни препятствия в крайпътната зона (напр. светлинни стълбове, дървета и др.);
- в) разстояние на препятствията от пътя;
- г) гъстота на препятствията;
- д) предупредителни релефни ивици;
- е) системи от пътни ограничители.

7. Мостове и тунели:

- а) наличие и брой на мостовете, както и съответна информация относно тях;
- б) наличие и брой на тунелите, както и съответна информация относно тях;
- в) визуални елементи, които представляват рискове за безопасността на инфраструктурата.

8. Пресечни точки:

- а) тип на пресечната точка и брой разклонения (като се отбелязва по-конкретно вида на контрола и наличието на защитени завои);
- б) наличието на канализиране;
- в) качество на пресечните точки;
- г) интензивност на движението на пресечната точка;
- д) наличието на железопътни прелези (като се има предвид в частност видът на прелеза и дали става въпрос за управлявани или не от човек, ръчни или автоматизирани съоръжения).

9. Поддържане:

- а) дефекти на настилката;
- б) съпротивление на хлъзгане на настилката;
- в) състояние на банкетите (включително растителност);
- г) състояние на знаците, маркировката и разделителните линии;
- д) състояние на системите от пътни ограничители.

10. Съоръжения за уязвими ползватели на пътя:

- а) пешеходни пътеки и прелези за велосипедисти (повърхностно пресичане и пресечки, свързващи различни нива);
- б) прелези за велосипедисти (пресичане на ниво и пресечки, свързващи различни нива);
- в) предпазни огради за пешеходци;
- г) наличието на тротоар или отделено съоръжение;
- д) велосипедни съоръжения и техния вид (велосипедни алеи, велосипедни ленти, други);
- е) качество на пешеходните пътеки във връзка с видимостта и пътната сигнализация на всяко съоръжение;
- ж) съоръжения за пресичане на пешеходци и велосипедисти на входното разклонение на второстепенен път, който осигурява връзка с мрежа;
- з) наличието на алтернативни маршрути за пешеходци и велосипедисти в случай на липса на отделени съоръжения.

11. Системи преди и след произшествие за наранявания при пътнотранспортни произшествия и елементи за намаляване на тежестта:

- а) оперативни центрове на мрежата и други съоръжения за патрулиране;
- б) механизми за съобщаване на условията на шофиране на ползвателите на пътя с цел предотвратяване на произшествия или инциденти;
- в) системи за автоматично откриване на инциденти: сензори и камери;
- г) системи за управление на инциденти;
- д) системи за комуникация със службите за реакция при спешни ситуации.“

5) Приложение IV се изменя, както следва:

- а) точка 1 се заменя със следния текст:

„1. място на произшествието (възможно най-точно), включително координати според ГНСС;“

- б) точка 5 се заменя със следното:

„5. тежест на произшествието.“
