

▼B**DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
2008/96/WE**

z dnia 19 listopada 2008 r.

w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej

▼M1*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 znajdujących się na etapie projektu, budowy lub oddanych do użytkowania dróg wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej, autostrad i innych dróg głównych.

3. Niniejsza dyrektywa ma również zastosowanie do dróg i projektów infrastruktury drogowej nieobjętych zakresem stosowania ust. 2, które znajdują się poza obszarami miejskimi, które nie zapewniają dostępu do przylegających do nich nieruchomości i które są budowane lub realizowane z funduszy unijnych, z wyjątkiem dróg, które nie są otwarte dla ogólnego ruchu pojazdów silnikowych, takich jak ścieżki rowerowe, lub dróg, które nie są zaprojektowane do celów ogólnego ruchu, takich jak drogi dojazdowe do obiektów przemysłowych, rolnych lub leśnych.

4. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania 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 stosowania niniejszej dyrektywy drogi niewymienione w ust. 2 i 3.

Do dnia 17 grudnia 2021 r. każde państwo członkowskie przekazuje Komisji wykaz autostrad i dróg głównych na swoim terytorium, a następnie wszelkie późniejsze zmiany w tym wykazie. Ponadto każde państwo członkowskie przekazuje Komisji wykaz dróg wyłączonych z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy zgodnie z niniejszym ustępem lub włączonych do zakresu stosowania niniejszej dyrektywy, a następnie wszelkie późniejsze zmiany w tym wykazie.

Komisja publikuje wykaz dróg przekazany zgodnie z niniejszym artykułem.

5. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do dróg w tunelach objętych zakresem stosowania dyrektywy 2004/54/WE.

▼B*Artykuł 2***Definicje**

Dla celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

▼ M1

- 1) „transeuropejska sieć drogową” oznacza sieć drogową określoną w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 ⁽¹⁾;
- 1a) „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 sytuacji tymczasowych, posiada oddzielne jezdnie dla obydwu kierunków ruchu, oddzielone od siebie nieprzeznaczonym do ruchu pasem rozdzielającym albo, wyjątkowo, w inny sposób;
 - b) nie krzyżuje się na jednym poziomie z jakąkolwiek drogą, torami kolejowymi lub tramwajowymi, ścieżką rowerową lub drogą dla pieszych;
 - c) jest odpowiednio oznaczona jako autostrada;
- 1b) „droga główna” oznacza drogę poza obszarami miejskimi łączącą główne miasta lub regiony, należąca do najwyższej kategorii dróg poniżej kategorii autostrad w krajowej klasyfikacji dróg, która obowiązuje w dniu 26 listopada 2019 r.;

▼ B

- 2) „właściwa jednostka” oznacza organ publiczny lub podmiot prywatny ustanowiony na poziomie krajowym, regionalnym lub lokalnym, która ze względu na posiadane kompetencje zajmuje się wdrażaniem niniejszej dyrektywy, w tym podmioty wskazane jako jednostki właściwe, które istniały już przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy, o ile spełniają wymogi określone w niniejszej dyrektywie;
- 3) „ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego” oznacza strategiczną analizę porównawczą wpływu nowej drogi lub istotnej modyfikacji istniejącej sieci na poziom bezpieczeństwa sieci drogowej;
- 4) „audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego” oznacza niezależną, szczegółową, systematyczną i techniczną kontrolę pod względem bezpieczeństwa cech konstrukcyjnych projektu infrastruktury drogowej, obejmującą wszystkie etapy od projektowania do początkowej fazy użytkowania;

▼ M1

- 6) „rating poziomu bezpieczeństwa” oznacza klasyfikację części istniejącej sieci dróg w ramach kategorii zgodnie z ich obiektywnie zmierzonym poziomem wewnętrznego bezpieczeństwa;

⁽¹⁾ 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).

▼ M1

- 7) „ukierunkowana kontrola bezpieczeństwa ruchu drogowego” oznacza ukierunkowane badanie w celu zidentyfikowania niebezpiecznych warunków, uszkodzeń i problemów, które zwiększają ryzyko wypadków i obrażeń, przeprowadzone w oparciu o wizję lokalną na danej istniejącej drodze lub danym odcinku drogi;
- 7a) „okresowa kontrola bezpieczeństwa ruchu drogowego” oznacza zwykłą, okresową weryfikację cech i uszkodzeń, które wymagają prac konserwacyjnych ze względu na bezpieczeństwo;

▼ B

- 8) „wytyczne” oznaczają środki przyjęte przez państwa członkowskie, wskazujące kierunek działań oraz elementy, jakie należy brać pod uwagę podczas stosowania procedur bezpieczeństwa określonych w niniejszej dyrektywie;
- 9) „projekt infrastruktury” oznacza projekt budowy nowej infrastruktury drogowej lub istotną modyfikację istniejącej sieci mającą wpływ na natężenie ruchu;

▼ M1

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

▼ B*Artykuł 3***Ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego projektów infrastruktury**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego była przeprowadzana w odniesieniu do wszystkich projektów infrastruktury.
2. Ocena wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego jest przeprowadzana na wstępnym etapie planowania, przed akceptacją projektu infrastruktury. W tym zakresie państwa członkowskie starają się przestrzegać kryteriów ustalonych w załączniku I.
3. W ocenie wpływu na bezpieczeństwo drogowe wskazuje się na względy bezpieczeństwa ruchu drogowego, które przyczyniają się do wyboru zaproponowanego rozwiązania. Dostarcza się również wszystkich istotnych informacji niezbędnych do analizy kosztów i korzyści poszczególnych wariantów podlegających ocenie.

*Artykuł 4***Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego projektów infrastruktury**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby audyty bezpieczeństwa były przeprowadzane w odniesieniu do wszystkich projektów infrastruktury.
2. Podczas przeprowadzania audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego państwa członkowskie starają się przestrzegać kryteriów ustalonych w załączniku II.

Państwa członkowskie zapewniają, aby do przeprowadzania audytu cech konstrukcyjnych projektu infrastruktury drogowej wyznaczony został audytor.

Audytor wyznaczany jest zgodnie z art. 9 ust. 4 i posiada niezbędne kompetencje zawodowe oraz ukończył szkolenia przewidziane w art. 9. W przypadku audytów przeprowadzanych przez zespoły co najmniej jeden członek zespołu posiada certyfikat kompetencji zawodowych, o którym mowa w art. 9 ust. 3.

▼ B

3. Audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego stanowią integralną część procesu projektowania infrastruktury na etapie projektu wstępnego, projektu szczegółowego, przygotowania do otwarcia oraz w początkowej fazie użytkowania.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby audytor określił elementy konstrukcji istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa w sprawozdaniu z audytu dla każdego etapu projektu infrastruktury. W przypadku gdy podczas audytu zidentyfikowano elementy zagrażające bezpieczeństwu, lecz projekt nie został poprawiony przed zakończeniem odpowiedniego etapu, o którym mowa w załączniku II, właściwa jednostka przedstawia odpowiednie uzasadnienie w załączniku do sprawozdania z audytu.

5. Państwa członkowskie zapewniają, aby na podstawie sprawozdania, o którym mowa w ust. 4, wydane zostały zalecenia dotyczące bezpieczeństwa.

▼ M1

6. Komisja opracowuje wytyczne dotyczące projektowania „poboczny wybaczących błędy” oraz „dróg niewymagających wyjaśnień i samostnie wymuszających przestrzeganie przepisów” w ramach wstępnego audytu etapu projektowania, a także wytyczne dotyczące wymogów jakościowych w odniesieniu do niechronionych użytkowników dróg. Takie wytyczne opracowywane są w ścisłej współpracy z ekspertami z państw członkowskich.

*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 stosowania niniejszej dyrektywy.

2. W ramach ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć dokonuje się oceny ryzyka wystąpienia wypadków i oceny dotkliwości skutków na podstawie:

- a) przede wszystkim, badania wizualnego – na miejscu albo drogą elektroniczną – cech projektowych drogi (wewnętrzne bezpieczeństwo); oraz
- b) analizy odcinków sieci drogowej, które są użytkowane od ponad trzech lat i na których wystąpiła duża liczba poważnych wypadków w stosunku do natężenia ruchu.

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 przeprowadzane wystarczająco często, aby zapewnić odpowiednie poziomy bezpieczeństwa, a w każdym razie 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 zapewnia wytyczne dotyczące metody przeprowadzania systematycznych ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć oraz ratingów poziomu bezpieczeństwa.

▼ M1

6. Na podstawie wyników oceny, o której mowa w ust. 1, oraz do celów uszeregowania potrzeb dalszych działań według stopnia ważności państwa członkowskie klasyfikują wszystkie odcinki sieci drogowej w co najmniej trzech kategoriach zgodnie z ich poziomem bezpieczeństwa.

*Artykuł 6***Okresowe kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby okresowe kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego były przeprowadzane z wystarczającą częstotliwością w celu zagwarantowania odpowiednich poziomów bezpieczeństwa danej infrastruktury drogowej.

3. Państwa członkowskie zapewniają bezpieczeństwo odcinków sieci drogowej przylegających do tuneli drogowych objętych zakresem stosowania dyrektywy 2004/54/WE w drodze wspólnych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego z udziałem właściwych podmiotów zaangażowanych we wdrażanie niniejszej dyrektywy i dyrektywy 2004/54/WE. Wspólne kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego muszą być przeprowadzane wystarczająco często, aby zapewnić odpowiednie poziomy bezpieczeństwa, a w każdym razie co najmniej raz na sześć lat.

▼ B

4. Bez uszczerbku dla wytycznych przyjętych zgodnie z art. 8, państwa członkowskie przyjmują wytyczne w sprawie tymczasowych środków mających zastosowanie do prac drogowych. Wdrażają również odpowiedni system kontroli w celu zapewnienia, że wspomniane wytyczne są właściwie stosowane.

▼ M1*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 ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa 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 ruchu drogowego są przeprowadzane przez zespoły ekspertów. Co najmniej jeden członek zespołu ekspertów musi spełniać 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, którym należy nadać priorytet 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.

▼ M1

6. Państwa członkowskie przygotowują oraz regularnie aktualizują oparte na analizie ryzyka plan działań priorytetowych w celu śledzenia realizacji zidentyfikowanych działań zaradczych.

*Artykuł 6b***Ochrona niechronionych użytkowników dróg**

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

*Artykuł 6c***Oznakowanie poziome i pionowe**

1. Państwa członkowskie zwracają szczególną uwagę, w swoich istniejących i przyszłych procedurach dotyczących oznakowania poziomego i pionowego, czytelności i wykrywalności takiego oznakowania 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 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, a także ruchu drogowego, na oznakowanie poziome i pionowe znajdujące się 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 przyjmować akty wykonawcze w celu ustanowienia wspólnych specyfikacji odnoszących się do procedur państw członkowskich, o których mowa w ust. 1, zmierzających do zapewnienia 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, o których mowa w akapicie pierwszym, pozostają bez uszczerbku dla kompetencji Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego w zakresie norm dotyczących oznakowania poziomego i pionowego.

▼ M1*Artykuł 6d***Informacje i przejrzystość**

Komisja publikuje europejską mapę sieci drogowej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, 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 gromadzenie 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.

▼ B*Artykuł 7***Zarządzanie danymi**

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby właściwa jednostka sporządziła sprawozdanie z wypadku dla każdego wypadku śmiertelnego, który wydarzył się na drodze, o której mowa w art. 1 ust. 2. Państwa członkowskie starają się zawrzeć w tym sprawozdaniu każdy z elementów wymienionych w załączniku IV.

▼ M1

1a. Komisja może przyjmować akty wykonawcze, aby określać wytyczne, zgodnie z którymi mają być zgłaszane informacje dotyczące stopnia ciężkości wypadków, w tym o liczbie ofiar śmiertelnych i rannych. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

▼ B

2. Państwa członkowskie dokonują obliczenia średniego kosztu społecznego wypadku śmiertelnego oraz średniego kosztu społecznego poważnego wypadku mającego miejsce na ich terytorium. Państwa członkowskie mogą zdecydować się na dalsze różnicowanie kosztów, które jest uaktualniane co najmniej raz na pięć lat.

*Artykuł 8***Przyjmowanie wytycznych i informowanie o nich**

1. Jeżeli wytyczne jeszcze nie istnieją, państwa członkowskie zapewniają ich przyjęcie do dnia 19 grudnia 2011 r. w celu wspierania właściwych jednostek w stosowaniu niniejszej dyrektywy.

2. Państwa członkowskie powiadamiają Komisję o tych wytycznych w ciągu trzech miesięcy od ich przyjęcia lub zmiany.

3. Komisja udostępnia wytyczne za pośrednictwem ogólnodostępnych stron internetowych.

▼ B*Artykuł 9***Wyznaczanie i szkolenie audytorów**

1. Państwa członkowskie zapewniają przyjęcie programów szkoleń dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego do dnia 19 grudnia 2011 r., o ile programy te jeszcze nie istnieją.

▼ M1

1a. W odniesieniu do audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego przechodzących szkolenia od dnia 17 grudnia 2024 r., państwa członkowskie zapewniają, aby programy szkoleń dla audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmowały aspekty związane z niechronionymi użytkownikami dróg oraz infrastrukturą dla takich użytkowników.

▼ B

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby audytorzy bezpieczeństwa ruchu drogowego pełniący swoje funkcje na podstawie niniejszej dyrektywy przeszli szkolenie wstępne zakończone uzyskaniem certyfikatu kompetencji zawodowych, a następnie uczestniczyli w dalszych okresowych kursach szkoleniowych.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby audytorzy bezpieczeństwa ruchu drogowego posiadali certyfikat kompetencji zawodowych. Certyfikaty wydane przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy są uznawane.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby audytorzy byli wyznaczani zgodnie z następującymi wymogami:

- a) audytorzy posiadają odpowiednie doświadczenie lub ukończyli szkolenie w zakresie projektowania dróg, inżynierii bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz analizy wypadków;
- b) po dwóch latach od przyjęcia przez państwa członkowskie wytycznych zgodnie z art. 8 audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego przeprowadzane są wyłącznie przez audytorów lub zespoły, w których skład wchodzi audytorzy spełniający wymogi określone w ust. 2 i 3;
- c) w celu przeprowadzenia audytu projektu infrastruktury audytor w momencie przeprowadzania audytu nie jest zaangażowany w tworzenie lub użytkowanie danego projektu infrastruktury.

▼ M1*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.

▼ B*Artykuł 11***Stałe doskonalenie rozwiązań w zakresie zarządzania bezpieczeństwem**

1. Komisja ułatwia i organizuje wymianę wiedzy i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi, wykorzystując doświadczenia zdobyte na odpowiednich istniejących forach międzynarodowych, w celu osiągnięcia stałego doskonalenia rozwiązań w zakresie zarządzania bezpieczeństwem dotyczących infrastruktury drogowej w Unii Europejskiej.

▼ M1▼ B

3. W razie potrzeby istnieje możliwość konsultacji z właściwymi organizacjami pozarządowymi, które prowadzą działalność w dziedzinie bezpieczeństwa i zarządzania infrastrukturą drogową, w kwestiach związanych z aspektami technicznymi bezpieczeństwa.

▼ M1*Artykuł 11a***Sprawozdawczość**

1. Do dnia 31 października 2025 r. państwa członkowskie składają Komisji sprawozdanie dotyczące klasyfikacji bezpieczeństwa całej sieci ocenionej zgodnie z art. 5. W miarę możliwości sprawozdanie opiera się na wspólnej metodzie. W stosownych przypadkach sprawozdanie obejmuje również wykaz przepisów zawartych w zaktualizowanych krajowych wytycznych, w tym w szczególności usprawnienia w zakresie postępu technologicznego i ochrony niechronionych użytkowników dróg. Od dnia 31 października 2025 r. sprawozdania takie składa się 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 i przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wdrażania niniejszej dyrektywy, w szczególności dotyczące elementów, o których mowa w ust. 1, oraz ewentualnych dalszych środków, w tym przeglądu niniejszej dyrektywy i ewentualnych dostosowań mających na celu uwzględnienie postępu technicznego.

*Artykuł 12***Zmiana załączników**

Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 12a, aktów delegowanych zmieniających załączniki, aby dostosować je w celu uwzględnienia postępu technicznego.

*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 16 grudnia 2019 r. 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 już obowiązujących aktów delegowanych.

▼ M1

4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa ⁽¹⁾.

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.

*Artykuł 13***Procedura komitetowa**

1. Komisję wspomaga komitet. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ⁽²⁾.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

▼ B*Artykuł 14***Transpozycja**

1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 19 grudnia 2010 r. Teksty tych przepisów przekazują niezwłocznie Komisji.

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

*Artykuł 15***Wejście w życie**

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

*Artykuł 16***Adresaci**

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

⁽¹⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

⁽²⁾ 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).

▼ M1*ZALĄCZNIK I***ORIENTACYJNE ELEMENTY OCEN WPLYWU NA
BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO****▼ B**

1. Elementy oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego:
 - a) opis problemu;
 - b) sytuacja w chwili obecnej oraz w przypadku niepodjęcia żadnych działań;
 - c) cele bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - d) analiza wpływu proponowanych alternatywnych rozwiązań na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
 - e) porównanie rozwiązań alternatywnych, w tym analiza kosztów i korzyści;
 - f) przedstawienie różnych możliwych rozwiązań.
2. Elementy, które należy uwzględnić:
 - a) ofiary śmiertelne i wypadki; porównanie dążeń do ograniczenia wypadków z niepodjęciem żadnych działań;
 - b) wybór trasy i modele ruchu drogowego;
 - c) możliwe skutki dla istniejących sieci (np. wyjazdy, skrzyżowania, skrzyżowania jednopoziomowe);
 - d) użytkownicy dróg, w tym użytkownicy niechronieni (np. piesi, rowerzyści, motocykliści);

▼ M1

- e) ruch drogowy (na przykład natężenie ruchu, kategoryzacja ruchu według typów), w tym szacowane przepływy pieszych i rowerzystów określone na podstawie atrybutów użytkowania przyległych gruntów;

▼ B

- f) warunki sezonowe i klimatyczne;
- g) obecność dostatecznej liczby bezpiecznych stref parkingowych;
- h) aktywność sejsmiczna.

▼ M1*ZALĄCZNIK II***ORIENTACYJNE ELEMENTY AUDYTÓW BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO****▼ B**

1. Kryteria na etapie projektu wstępnego:
 - a) położenie geograficzne (np. narażenie na osunięcia się ziemi, powódzie, lawiny), sezonowość i warunki klimatyczne, a także aktywność sejsmiczna;
 - b) rodzaje skrzyżowań i odległość między nimi;
 - c) liczba i rodzaj pasów ruchu;
 - d) rodzaje ruchu dozwolonego na nowej drodze;
 - e) funkcjonalność drogi w ramach sieci;
 - f) warunki meteorologiczne;
 - g) prędkość jazdy;
 - h) przekrój (np. szerokość jezdni, ścieżki rowerowe, drogi dla pieszych);
 - i) profil poziomy i pionowy trasy;
 - j) widoczność;
 - k) układ skrzyżowań;
 - l) publiczne środki komunikacji i infrastruktura;
 - m) przejazdy kolejowe;

▼ M1

- n) środki dla niechronionych użytkowników dróg:
 - (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 przejazdów dla 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 występowanie bezpośrednich tras alternatywnych na drogach niższej klasy.

▼ B

2. Kryteria na etapie projektu szczegółowego:
 - a) rozplanowanie;
 - b) spójne oznakowanie pionowe i poziome;
 - c) oświetlenie dróg i skrzyżowań;
 - d) urządzenia na poboczu drogi;

▼B

- e) otoczenie drogi, w tym roślinność;
- f) stałe przeszkody na poboczu drogi;
- g) dostateczna liczba bezpiecznych stref parkingowych;

▼M1

- h) środki dla niechronionych użytkowników dróg:
 - (i) środki dla pieszych;
 - (ii) środki dla rowerzystów;
 - (iii) środki dla dwukołowych pojazdów silnikowych;

▼B

- i) dogodne dla użytkowników dostosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (pasy zieleni i bariery ochronne mające na celu zmniejszenie ryzyka dla użytkowników niechronionych).
3. Kryteria na etapie przygotowania do otwarcia:
- a) bezpieczeństwo użytkownika dróg i widoczność w różnych warunkach, takich jak ciemność oraz w normalnych warunkach pogodowych;
 - b) czytelność oznakowania pionowego i poziomego;
 - c) stan jezdni.
4. Kryteria w początkowej fazie użytkowania: ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego w świetle rzeczywistych zachowań użytkowników.

Na każdym etapie audytów może zaistnieć konieczność ponownego rozpatrzenia kryteriów z etapów wcześniejszych.

▼ M1*ZAŁĄCZNIK IIa***ORIENTACYJNE ELEMENTY UKIERUNKOWANYCH KONTROLI
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

1. Profil i przekrój drogi:
 - a) widoczność i odległości widoczności;
 - b) ograniczenie prędkości i strefy ograniczenia prędkości;
 - c) klarowny profil (tj. czytelność profilu dla użytkowników dróg);
 - d) dostęp do przyległych nieruchomości i zabudowań;
 - e) dostęp dla pojazdów służb ratunkowych i pojazdów serwisowych;
 - f) stan techniczny mostów i przepustów;
 - g) układ w obrębie pobocza (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 (na przykład znak stopu, sygnalizacja świetlna itp.);
 - g) występowanie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.
3. Środki dla niechronionych użytkowników dróg:
 - a) środki dla pieszych;
 - b) środki dla rowerzystów;
 - c) środki dla dwukołowych pojazdów silnikowych;
 - d) środki komunikacji publicznej i infrastruktura;
 - 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 oznakowanie pionowe, które nie zmniejsza 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);

▼ M1

- f) odpowiedni kontrast oznakowania poziomego;
 - g) oświetlenie dróg i skrzyżowań;
 - h) odpowiednie urządzenia na poboczu.
5. Sygnalizacja świetlna:
- a) działanie;
 - b) widoczność.
6. Obiekty, strefy bezkolizyjne i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego:
- a) otoczenie pobocza, 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 dróg).
 - 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 stref parkingowych i miejsc odpoczynku;
 - b) środki dla pojazdów ciężkich;
 - c) oślepienie reflektorami;
 - d) roboty drogowe;
 - e) niebezpieczne zachowanie na poboczu;
 - f) odpowiednie informacje w urządzeniach ITS (na przykład znaki zmiennej treści);
 - g) dzikie gatunki i zwierzęta;
 - h) ostrzeżenia o bliskości szkół (w stosownych przypadkach).

▼ M1*ZALĄCZNIK 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 (na przykład 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 użytkownika przyległych gruntów;
 - g) szacowane potoki ruchu rowerowego określone na podstawie atrybutów użytkownika przyległych gruntów.
3. Dane dotyczące wypadków:
 - a) liczba ofiar śmiertelnych oraz miejsca i przyczyny tych wypadków z podziałem na grupy użytkowników dróg;
 - b) liczba wypadków skutkujących poważnymi obrażeniami 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;

▼ M1

- e) ostrzeżenie o bliskości szkół;
 - f) obecność kontrolera ruchu drogowego nadzorującego przejścia dla pieszych w wyznaczonych porach.
5. Charakterystyka geometryczna:
- a) charakterystyka przekroju (liczba, typ i szerokość pasów ruchu oraz układ/rozmiszczenie środkowych pasów dzielących pobocza i ich konstrukcja, ścieżki rowerowe, drogi dla pieszych itp.), z uwzględnieniem jej zmienności;
 - b) krętość drogi – geometria pozioma;
 - c) pochylenie i profil pionowy 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 (na przykład 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, a także istotne informacje dotyczące tych mostów;
 - b) występowanie i liczba tuneli, a także istotne informacje dotyczące tych tuneli;
 - 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);

▼ M1

- d) stan oznakowania pionowego i poziomego oraz wytyczenia pasów;
 - e) stan urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.
10. Udogodnienia dla niechronionych użytkowników dróg:
- a) przejścia dla pieszych i rowerzystów (przejścia jednopoziomowe i bezkolizyjne);
 - b) przejazdy dla rowerzystów (przejazdy 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 przejść dla pieszych pod względem widoczności i oznakowania każdego z nich;
 - g) udogodnienia przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów na wlotach dróg podporządkowanych;
 - h) występowanie 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 ratowniczymi.

▼B*ZAŁĄCZNIK IV***INFORMACJE DOTYCZĄCE WYPADKÓW ZAWARTE
W SPRAWOZDANIACH Z WYPADKÓW**

Sprawozdania z wypadków zawierają następujące elementy:

▼M1

1) miejsce wypadku (określone możliwie najdokładniej), w tym jego współrzędne GNSS;

▼B

2) zdjęcia i/lub schemat miejsca wypadku;

3) datę i godzinę wypadku;

4) informacje dotyczące drogi, takie jak rodzaj terenu, rodzaj drogi, rodzaj skrzyżowania, w tym dotyczące sygnalizacji, liczby pasów ruchu, oznakowania poziomego nawierzchni drogi, oświetlenia, warunków pogodowych, ograniczenia prędkości, przeszkód na poboczu drogi;

▼M1

5) ciężkość wypadku;

▼B

6) charakterystykę uczestników wypadku: wiek, płeć, przynależność państwowa, poziom alkoholu we krwi, stosowanie lub nie wyposażenia ochronnego;

7) dane dotyczące pojazdów uczestniczących w wypadku (rodzaj, wiek, wyposażenie ochronne, jeśli takie było, dane dotyczące ostatniego okresowego przeglądu technicznego zgodnie z obowiązującymi przepisami);

8) informacje dotyczące wypadku, takie jak rodzaj wypadku, rodzaj kolizji, manewry pojazdu i kierowcy;

9) gdzie tylko jest to możliwe, informacje dotyczące czasu, jaki upłynął pomiędzy zajściem wypadku a jego rejestracją, lub przybycie służb ratowniczych.