

I

*(Acte legislative)***DIRECTIVE****DIRECTIVA (UE) 2019/1936 A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI****din 23 octombrie 2019****de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European ⁽¹⁾,având în vedere avizul Comitetului Regiunilor ⁽²⁾,hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară ⁽³⁾,

întrucât:

- (1) Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 20 iulie 2010 intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020” a afirmat că obiectivele strategice ale Uniunii constau în înjumătățirea până în 2020 a numărului deceselor cauzate de accidente rutiere comparativ cu anul 2010 și apropierea de obiectivul „zero decese” până în 2050. Cu toate acestea, progresele înregistrate în atingerea acestor obiective au stagnat în ultimii ani. În Concluziile sale din 8 iunie 2017 privind siguranța rutieră, de adoptare a Declarației de la Valletta din martie 2017, Consiliul a aprobat un nou obiectiv intermediar de reducere la jumătate a numărului de vătămări grave până în 2030 comparativ cu 2020. Prin urmare, sunt necesare eforturi mai mari în vederea atingerii ambelor obiective.
- (2) Conform abordării bazate pe conceptul de „Sistem sigur”, decesele și vătămările grave în accidentele rutiere pot fi, în mare măsură, prevenite. Ar trebui să fie responsabilitatea comună a actorilor de la toate nivelurile de a se asigura că accidentele rutiere nu conduc la vătămări grave sau mortale. În mod special, drumurile bine concepute, corect întreținute și marcate și semnalizate în mod clar ar reduce probabilitatea accidentelor rutiere, în timp ce „drumurile care iartă” (drumuri configurate în mod corespunzător pentru a se asigura că erorile de conducere nu duc imediat la consecințe grave sau fatale) ar reduce severitatea accidentelor. Comisia ar trebui să ofere orientări pentru crearea și întreținerea „marginilor care iartă ale drumurilor”, pe baza experienței tuturor statelor membre.
- (3) Drumurile din cadrul rețelei transeuropene de transport (rețeaua TEN-T) identificate în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽⁴⁾ sunt deosebit de importante în sprijinirea integrării europene. Din acest motiv, pe aceste drumuri ar trebui asigurat un nivel ridicat de siguranță.
- (4) Procedurile de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere („RISM”) puse în aplicare în rețeaua TEN-T au contribuit la reducerea deceselor și a vătămărilor grave în Uniune. Din evaluarea efectelor Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁵⁾ reiese în mod clar că statele membre care au aplicat în mod voluntar principiile RISM pe drumurile lor naționale din afara rețelei TEN-T au obținut rezultate mult mai bune în materie de siguranță rutieră decât statele membre care nu au făcut acest lucru. De aceea, este de dorit ca aceste principii RISM să fie aplicate și în alte părți ale rețelei rutiere europene.

⁽¹⁾ JO C 62, 15.2.2019, p. 261.⁽²⁾ JO C 168, 16.5.2019, p. 81.⁽³⁾ Poziția Parlamentului European din 4 aprilie 2019 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 7 octombrie 2019.⁽⁴⁾ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).⁽⁵⁾ Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (JO L 319, 29.11.2008, p. 59).

- (5) Este important ca tronsoanele rutiere construite pe poduri și tronsoane rutiere care trec prin tuneluri care fac parte din rețeaua inclusă în domeniul de aplicare al prezentei directive să fie, de asemenea, reglementate de prezenta directivă în ceea ce privește siguranța rutieră, cu excepția tunelurilor care intră sub incidența Directivei 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁶⁾.
- (6) Din motive de siguranță rutieră, este important ca intrările și ieșirile din zonele de parcare aflate de-a lungul rețelei incluse în domeniul de aplicare al prezentei directive, în special de-a lungul autostrăzilor și drumurilor principale, să intre, de asemenea, sub incidența prezentei directive.
- (7) Condițiile sezoniere diferă substanțial de la un stat membru la altul și de la o regiune la alta. Este important, așadar, ca aceste condiții să fie luate în considerare în mod adecvat în dispozițiile naționale de transpunere a prezentei directive.
- (8) O mare parte din accidentele rutiere au loc pe o porțiune mică a drumurilor pe care volumul traficului și vitezele sunt ridicate și pe care există un spectru larg al traficului cu viteze de circulație diferite. Din aceste motive, extinderea limitată a domeniului de aplicare al Directivei 2008/96/CE la autostrăzi și la alte drumuri principale din afara rețelei TEN-T ar trebui să contribuie în mod semnificativ la îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere pe teritoriul Uniunii.
- (9) Pentru ca o astfel de extindere a domeniului de aplicare să aibă efectele preconizate, este logic ca drumurile principale, altele decât autostrăzile, să includă toate drumurile care, în clasificarea națională a drumurilor, sunt încadrate în categoria imediat următoare după categoria „autostrăzi”. Din același motiv, statele membre ar trebui încurajate să se asigure că cel puțin toate drumurile cărora li se aplica Directiva 2008/96/CE înainte de intrarea în vigoare a prezentei directive, inclusiv în mod voluntar, sunt reglementate în continuare de prezenta directivă.
- (10) Aplicarea obligatorie a procedurilor stabilite în Directiva 2008/96/CE pentru orice proiect de infrastructură rutieră din afara zonelor urbane care este finalizat cu finanțare din partea Uniunii ar trebui să garanteze că fondurile Uniunii nu sunt utilizate pentru a construi drumuri nesigure.
- (11) Directiva 2008/96/CE reglementează exclusiv infrastructura rutieră. Prin urmare, dreptul în materie de trafic rutier nu este afectat de prezenta directivă și nici competența statelor membre de a lua decizii în temeiul propriei autorități în legătură cu dreptul în materie de trafic rutier. Părțile contractante ar trebui să respecte Convenția de la Geneva a Organizației Națiunilor Unite din 19 septembrie 1949 privind traficul rutier și Convenția de la Viena din 8 noiembrie 1968 privind traficul rutier, precum și Convenția de la Viena din 8 noiembrie 1968 privind semnalizarea rutieră.
- (12) Evaluarea bazată pe riscuri a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele s-a dovedit a fi un instrument eficient și eficace pentru a identifica tronsoanele din rețea care ar trebui să fie vizate de inspecții de siguranță rutieră mai detaliate și pentru a acorda prioritate investițiilor în conformitate cu potențialul acestora de îmbunătățire a siguranței la nivelul întregii rețele. Din aceste motive, întreaga rețea rutieră vizată de această directivă ar trebui să fie evaluată sistematic, inclusiv prin intermediul datelor colectate prin mijloace electronice și digitale, în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere pe întreg teritoriul Uniunii.
- (13) Integrarea celor mai performante elemente din precedentă „procedură de clasificare și gestionare a siguranței rețelei rutiere în exploatare” în noua procedură de evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele ar trebui să permită o mai bună identificare a tronsoanelor rutiere pe care oportunitățile de îmbunătățire a siguranței sunt cele mai mari și în care intervențiile vizate ar trebui să ofere cele mai importante ameliorări.
- (14) Pentru a îmbunătăți calitatea, obiectivitatea și eficacitatea procedurilor RISM, este benefic să se permită statelor membre să valorifice, după caz, tehnologiile în continuă dezvoltare la inspectarea tronsoanelor de drum, la documentarea condițiilor de siguranță rutieră, precum și la colectarea altor date legate de siguranța rețelei rutiere.
- (15) Acțiunile sistematice de urmărire a constatărilor din procedurile RISM sunt esențiale pentru obținerea îmbunătățirilor siguranței infrastructurii rutiere necesare pentru atingerea obiectivelor de siguranță rutieră ale Uniunii. În acest scop, planurile de măsuri ordonate în funcție de priorități ar trebui să asigure faptul că intervențiile necesare sunt puse în aplicare cât mai curând posibil. În special, constatările din cadrul evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele ar trebui să fie urmate fie de inspecții specifice în materie de siguranță rutieră, fie, dacă acest lucru este posibil și eficient din punctul de vedere al costurilor, de măsuri directe de remediere menite să elimine sau să reducă riscurile în materie de siguranță rutieră fără a impune sarcini administrative inutile.

⁽⁶⁾ Directiva 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană (JO L 167, 30.4.2004, p. 39).

- (16) Performanța în materie de siguranță rutieră a drumurilor existente ar trebui îmbunătățită prin orientarea investițiilor către tronsoanele rutiere unde se înregistrează cea mai mare concentrare de accidente și unde există potențialul cel mai ridicat de reducere a numărului de accidente.
- (17) Finanțarea și stimulentele financiare de la nivelul Uniunii ar putea fi utilizate, în conformitate cu condițiile aplicabile, pentru a sprijini astfel de investiții, completând investițiile și stimulentele corespunzătoare de la nivel național.
- (18) Tronsoanele rețelei de drumuri adiacente tunelurilor rutiere din rețeaua rutieră transeuropeană care intră în domeniul de aplicare al Directivei 2004/54/CE prezintă un risc de accidente deosebit de ridicat. Din aceste motive, în vederea îmbunătățirii siguranței rețelei rutiere, care intră sub incidența prezentei directive, ar trebui introduse inspecții comune în materie de siguranță rutieră ale acestor tronsoane rutiere, implicând atât reprezentanți ai autorităților competente în materie de tuneluri, cât și reprezentanți ai autorităților competente în materie de drumuri.
- (19) În 2017, 47 % din totalul persoanelor decedate în accidente rutiere în Uniune erau utilizatori vulnerabili ai drumurilor. Din acest motiv, garantarea faptului că nevoile utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor sunt luate în considerare în toate procedurile RISM și în dezvoltarea cerințelor de calitate privind infrastructura pentru astfel de utilizatori ar trebui să conducă la îmbunătățirea siguranței lor rutiere.
- (20) Pentru a permite statelor membre să își consolideze procedurile menite să asigure utilizarea operațională a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră, ar trebui stabilite specificații comune pentru a promova lizibilitatea și detectarea eficace a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră de către conducătorii auto și sistemele automate de asistență a conducătorului auto.
- (21) Îmbunătățirea siguranței este o prioritate și în cazul trecerilor la nivel (și anume, semnalizarea și îmbunătățirea infrastructurii). Potrivit Raportului privind siguranța și interoperabilitatea feroviară în UE în 2018 al Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, în 2016, la cele 108 000 de treceri la nivel din UE, s-au produs 433 de accidente grave, în urma cărora 255 de persoane și-au pierdut viața și 217 au fost grav rănite. În consecință, ar trebui identificate trecerile la nivel care prezintă un grad ridicat de risc în materie de siguranță, în vederea îmbunătățirii acestora.
- (22) Marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră de înaltă calitate sunt esențiale pentru a sprijini conducătorii auto, precum și vehiculele conectate și automate. Specificațiile comune pentru marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră ar trebui să fie baza care pregătesc calea pentru introducerea sistemelor avansate de mobilitate conectate și automate. Ar fi preferabilă o abordare europeană comună, în conformitate cu Convenția de la Viena privind semnalizarea rutieră din 1968.
- (23) Pentru a consolida rezultatele așteptate ca urmare a aplicării prezentei directive și pentru a asigura un nivel adecvat de siguranță în situații de urgență, statele membre ar putea facilita cooperarea între serviciile lor de protecție civilă, de reacție în situații de urgență și de poliție rutieră, ori de câte ori acest lucru este oportun și, în special, pe tronsoanele rutiere transfrontaliere. În cazul în care este necesară cooperarea între statele membre în cadrul acestor activități, mecanismul de protecție civilă al Uniunii, în temeiul Deciziei nr. 1313/2013/UE a Parlamentului European și a Consiliului (⁷), oferă un cadru în acest scop.
- (24) Fără a aduce atingere legislației privind achizițiile publice, în special Directivei 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului (⁸), specificațiile tehnice referitoare la siguranță ar trebui să fie accesibile publicului, atunci când se realizează achizițiile publice în sectorul infrastructurii rutiere.
- (25) În vederea obținerii transparenței și pentru a îmbunătăți responsabilizarea, ar trebui să fie raportate ratingurile de siguranță rutieră pentru ca utilizatorii de drumuri să poată fi informați despre starea infrastructurii și să fie în general mai conștientizați în acest sens.
- (26) Ar trebui încurajat schimbul de experiență privind metodologiile Sistemului Sigur între practicieni și schimbul de informații între auditorii din domeniul siguranței rutiere.
- (27) Publicarea rezultatelor evaluărilor siguranței rutiere la nivelul întregii rețele ar trebui să permită compararea nivelului de siguranță a infrastructurii rutiere în întreaga Uniune.

(⁷) Decizia nr. 1313/2013/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 17 decembrie 2013 privind un mecanism de protecție civilă al Uniunii (JO L 347, 20.12.2013, p. 924).

(⁸) Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

- (28) Întrucât obiectivul prezentei directive, și anume instituirea unor proceduri care să garanteze un nivel ridicat constant de siguranță rutieră în întreaga rețea TEN-T și în întreaga rețea de autostrăzi și drumuri principale de pe teritoriul Uniunii, nu poate fi îndeplinit în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere că sunt necesare îmbunătățiri în întreaga Uniune pentru a asigura convergența către standarde mai ridicate de siguranță a infrastructurii rutiere, acesta poate fi îndeplinit mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului menționat. Drept rezultat al acțiunii la nivelul Uniunii, deplasările în întreaga Uniune ar trebui să devină mai sigure, fapt care, la rândul său, ar trebui să îmbunătățească funcționarea pieței interne și să sprijine obiectivul de coeziune economică, socială și teritorială.
- (29) În vederea asigurării faptului că conținutul procedurilor RISM continuă să reflecte cele mai bune cunoștințe tehnice disponibile, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în ceea ce privește adaptarea anexelor la prezenta directivă la progresul tehnic. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare⁽⁹⁾. În special, pentru a asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (30) Sunt necesare măsuri specifice pentru îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a siguranței rutiere și pentru a facilita recunoașterea marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră de către vehiculele echipate cu sisteme de asistență a conducătorului auto sau cu echipamente cu niveluri ridicate de automatizare. În vederea asigurării unor condiții uniforme pentru punerea în aplicare a dispozițiilor relevante ale prezentei directive, ar trebui conferite competențe de executare Comisiei. Respectivul competențe ar trebui exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului⁽¹⁰⁾.
- (31) Prin urmare, Directiva 2008/96/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Modificarea Directivei 2008/96/CE

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

1. Articolul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 1

Obiectul și domeniul de aplicare

- (1) Prezenta directivă prevede stabilirea și punerea în aplicare a procedurilor referitoare la evaluările de impact și la operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere, la inspecțiile în materie de siguranță rutieră și la evaluările siguranței rutiere la nivelul întregii rețele efectuate de către statele membre.
- (2) Prezenta directivă se aplică drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzilor și altor drumuri principale, indiferent dacă acestea se află în faza de proiectare, de construcție sau de exploatare.
- (3) Prezenta directivă se aplică și drumurilor și proiectelor de infrastructură rutieră care nu intră sub incidența alineatului (2) și care sunt situate în afara zonelor urbane, care nu deservesc proprietățile pe lângă care trec și care sunt finalizate folosind finanțare din partea Uniunii, cu excepția drumurilor care nu sunt deschise traficului general de autovehicule, cum ar fi pistele pentru biciclete, sau a drumurilor care nu sunt proiectate pentru traficul general, precum drumurile de acces la siturile industriale ori la terenurile agricole sau forestiere.
- (4) Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare al prezentei directive drumurile principale care prezintă un risc scăzut pentru siguranță, pe baza unor motive justificate în mod corespunzător legate de volumele de trafic și de statisticile privind accidentele.

⁽⁹⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

⁽¹⁰⁾ Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

Statele membre pot include în domeniul de aplicare al prezentei directive drumuri care nu sunt menționate la alineatele (2) și (3).

Fiecare stat membru notifică Comisiei, până la 17 decembrie 2021, lista autostrăzilor și a drumurilor principale de pe teritoriul său și, ulterior, orice modificări aduse acestora. În plus, fiecare stat membru notifică Comisiei lista drumurilor excluse din domeniul de aplicare al prezentei directive sau incluse în acesta în conformitate cu prezentul alineat și, ulterior, orice modificare adusă.

Comisia publică lista drumurilor notificate în conformitate cu prezentul articol.

(5) Prezenta directivă nu se aplică drumurilor din tuneluri reglementate de Directiva 2004/54/CE.”

2. Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. «rețea rutieră transeuropeană» înseamnă rețelele rutiere identificate în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului (*);

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

(b) se introduc următoarele puncte:

„1a. «autostradă» înseamnă un drum proiectat și construit special pentru traficul de autovehicule, care nu deservește proprietățile pe lângă care trece și care îndeplinește următoarele criterii:

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

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

(c) este desemnat în mod special ca autostradă;

1b. «drum principal» înseamnă un drum situat în afara zonelor urbane care leagă orașe și/sau regiuni importante și care este încadrat în categoria imediat următoare după categoria „autostrăzi” în clasificarea națională a drumurilor aflată în vigoare la 26 noiembrie 2019;”;

(c) punctul 5 se elimină;

(d) punctele 6 și 7 se înlocuiesc cu următorul text:

„6. «rating de siguranță» înseamnă clasificarea componentelor rețelei rutiere existente în categorii în conformitate cu siguranța lor încorporată măsurată în mod obiectiv;

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

(e) se introduce următorul punct:

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

(f) se adaugă următorul punct:

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

3. La articolul 4, se adaugă următorul alineat:

„(6) Comisia oferă orientări pentru proiectarea «marginilor care iartă ale drumurilor» și a «drumurilor care explică de la sine și a drumurilor care disciplinează de la sine» în cadrul auditului inițial al fazei de proiectare, precum și orientări privind cerințele de calitate referitoare la utilizatorii vulnerabili ai drumurilor. Astfel de orientări sunt elaborate în strânsă colaborare cu experți din statele membre.”

4. Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

Evaluarea siguranței rutiere la nivelul întregii rețele

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

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

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

(b) a analiză a tronsoanelor din rețeaua rutieră care sunt exploatate de peste trei ani și pe care au avut loc un număr mare de accidente grave în raport cu fluxul de trafic.

(3) Statele membre se asigură că prima evaluare a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează până cel târziu în 2024. Evaluările ulterioare ale siguranței rutiere la nivelul întregii rețele se efectuează suficient de frecvent pentru a garanta niveluri de siguranță adecvate, dar, în orice caz, se efectuează cel puțin o dată la cinci ani.

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

(5) Comisia oferă orientări privind metodologia de efectuare a evaluărilor sistematice ale siguranței rutiere și ale ratingurilor de siguranță la nivelul întregii rețele.

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

5. Articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

Inspecțiile periodice în materie de siguranță rutieră”;

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

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

(c) alineatul (2) se elimină;

(d) alineatul (3) se înlocuiește cu următorul text:

„(3) Statele membre asigură siguranța tronsoanelor din rețeaua de drumuri adiacente tunelurilor rutiere care fac obiectul Directivei 2004/54/CE, prin intermediul inspecțiilor comune în materie de siguranță rutieră cu participarea autorităților competente implicate în punerea în aplicare a prezentei directive și a Directivei 2004/54/CE. Inspecțiile comune în materie de siguranță rutieră sunt suficient de frecvente pentru a garanta niveluri de siguranță adecvate, dar, în orice caz, sunt efectuate cel puțin o dată la șase ani.”

6. Se introduc următoarele articole:

„Articolul 6a

Acțiunile de urmărire a procedurilor pentru drumurile în exploatare

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

Articolul 6b

Protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor

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

Articolul 6c

Marcaje rutiere și panouri de semnalizare rutieră

- (1) În procedurile lor existente și viitoare privind marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră, statele membre acordă o atenție deosebită lizibilității și detectabilității de către conducătorii auto și sistemele automate de asistență a conducătorului auto. Aceste proceduri țin seama de specificațiile comune, atunci când astfel de specificații comune au fost stabilite în conformitate cu alineatul (3).
- (2) Până cel târziu în iunie 2021, un grup de experți instituit de Comisie evaluează oportunitatea de a stabili specificații comune, inclusiv diferite elemente menite să asigure utilizarea operațională a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră, pentru a promova lizibilitatea și detectabilitatea eficace a marcajelor rutiere și panourilor de semnalizare rutieră de către conducătorii auto și sistemele automatizate de asistență a conducătorului auto. Grupul este format din experți desemnați de statele membre. Evaluarea include o consultare a Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

Evaluarea ia în considerare în special următoarele elemente:

- (a) interacțiunea dintre diferitele tehnologii de asistență a conducătorului auto și infrastructură;
 - (b) efectele condițiilor meteorologice și ale fenomenelor atmosferice, precum și ale traficului asupra marcajelor rutiere și panourilor de semnalizare rutieră prezente pe teritoriul Uniunii;
 - (c) tipul și frecvența lucrărilor de întreținere necesare pentru diferite tehnologii, inclusiv o estimare a costurilor.
- (3) Având în vedere evaluarea menționată la alineatul (2), Comisia poate adopta acte de punere în aplicare pentru a stabili specificații comune referitoare la procedurile statelor membre menționate la alineatul (1), menite să asigure utilizarea operațională a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră, în ceea ce privește lizibilitatea și detectabilitatea eficace a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră de către conducătorii auto și sistemele automate de asistență a conducătorului auto. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2).

Acele de punere în aplicare menționate la primul paragraf nu aduc atingere competenței Comitetului European de Standardizare în ceea ce privește standardele pentru marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră.

Articolul 6d

Informare și transparență

Comisia publică o hartă europeană a rețelei rutiere care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive, accesibilă online, care să pună în evidență diferitele categorii menționate la articolul 5 alineatul (6).

Articolul 6e

Raportarea voluntară

Statele membre depun eforturi să instituie un sistem național pentru raportarea voluntară, accesibil online tuturor utilizatorilor drumurilor, pentru a facilita colectarea detaliilor privind evenimentele transmise de utilizatorii drumurilor și de vehicule și a oricăror altor informații legate de siguranță care sunt percepute de cel care informează ca fiind un pericol real sau potențial pentru siguranța infrastructurii rutiere.”

7. La articolul 7, se introduce următorul alineat:

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

8. La articolul 9, se introduce următorul alineat:

„(1a) Pentru auditorii din domeniul siguranței rutiere care urmează cursuri de formare începând cu 17 decembrie 2024, statele membre se asigură că programele de formare destinate auditorilor în domeniul siguranței rutiere includ aspecte legate de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor și de infrastructura pentru acești utilizatori.”

9. Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10

Schimbul de bune practici

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

10. La articolul 11, se elimină alineatul (2).

11. Se introduce următorul articol:

„Articolul 11a

Raportarea

(1) Până la 31 octombrie 2025, statele membre furnizează Comisiei un raport privind clasificarea referitoare la siguranță a întregii rețele evaluate în conformitate cu articolul 5. Dacă este posibil, raportul se bazează pe o metodologie comună. Dacă este cazul, raportul include, de asemenea, lista de dispoziții ale orientărilor naționale actualizate, inclusiv, în special, îmbunătățirile în ceea ce privește progresul tehnologic și protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor. De la 31 octombrie 2025, aceste rapoarte sunt elaborate din cinci în cinci ani.

(2) Pe baza unei analize a rapoartelor naționale menționate la alineatul (1), în primă instanță până la 31 octombrie 2027 și ulterior din cinci în cinci ani, Comisia elaborează și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive, în special cu privire la elementele menționate la alineatul (1) și la eventualele măsuri suplimentare, inclusiv revizuirea prezentei directive și posibilele adaptări ale acesteia la progresul tehnic.”

12. Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 12

Modificarea anexelor

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

13. Se introduce următorul articol:

„Articolul 12a

Exercitarea delegării de competențe

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

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 12 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 16 decembrie 2019. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.

(3) Delegarea de competențe menționată la articolul 12 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia îi consultă pe experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare (*).

(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 12 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înainte expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

(*) JO L 123, 12.5.2016, p. 1.”

14. Articolul 13 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 13

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (*).

(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

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

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

Articolul 2

Transpunere

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 17 decembrie 2021. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

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

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

Articolul 3

Intrarea în vigoare

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

Articolul 4

Destinatari

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Strasbourg, 23 octombrie 2019.

Pentru Parlamentul European

Președintele

D. M. SASSOLI

Pentru Consiliu

Președintele

T. TUPPURAINEN

ANEXĂ

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

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA I

ELEMENTELE INDICATIVE ALE EVALUĂRIILOR DE IMPACT ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE”;

(b) în secțiunea 2, litera (e) se înlocuiește cu următorul text:

„(e) trafic (de exemplu, volumul traficului, clasificarea traficului în funcție de tip), inclusiv fluxurile estimate pentru pietoni și bicicliști determinate de caracteristicile utilizării terenurilor adiacente”;

2. Anexa II se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA II

ELEMENTELE INDICATIVE ALE AUDITURILOR PRIVIND SIGURANȚA RUTIERĂ”;

(b) în secțiunea 1 se adaugă următoarea literă:

„(n) dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:

(i) dispoziții pentru pietoni;

(ii) dispoziții pentru bicicliști, inclusiv existența unor rute alternative sau separări de traficul de autovehicule de mare viteză;

(iii) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți;

(iv) densitatea și amplasarea trecerilor pentru pietoni și bicicliști;

(v) dispoziții pentru pietoni și bicicliști pe drumurile afectate din zonă;

(vi) separarea pietonilor și a bicicliștilor de traficul de autovehicule de mare viteză sau existența unor rute alternative directe pe drumurile de clasă inferioară”;

(c) în secțiunea 2, litera (h) se înlocuiește cu următorul text:

„(h) dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:

(i) dispoziții pentru pietoni;

(ii) dispoziții pentru bicicliști;

(iii) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți”;

3. Se introduce următoarea anexă:

„ANEXA IIa

ELEMENTELE INDICATIVE ALE INSPECȚIILOR SPECIFICE ÎN MATERIE DE SIGURANȚĂ RUTIERĂ

1. Trasee rutiere și intersecții:

(a) vizibilitate și vedere la distanță;

(b) limite de viteză și zone cu viteză limitată;

- (c) trasee care explică de la sine (și anume lizibilitatea traseelor de către utilizatorii drumurilor);
 - (d) accesul la proprietăți adiacente și dezvoltări;
 - (e) accesul vehiculelor de urgență și de serviciu;
 - (f) tratamentele podurilor și canalelor de scurgere;
 - (g) configurația marginii drumului (acostamentul drumului, pavajul părții denivelate, debleul și rambleul drumului).
2. Intersecții și noduri rutiere:
- (a) adecvarea tipului de intersecție/nod rutier;
 - (b) geometria intersecției/configurația nodului rutier;
 - (c) vizibilitatea și lizibilitatea (percepția) intersecțiilor;
 - (d) vizibilitatea în intersecție;
 - (e) configurația benzilor auxiliare la intersecții;
 - (f) controlul traficului în intersecții (de exemplu, semnale rutiere de oprire, instalații de semnalizare rutieră etc.);
 - (g) existența trecerilor pentru pietoni și bicicliști.
3. Dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:
- (a) dispoziții pentru pietoni;
 - (b) dispoziții pentru bicicliști;
 - (c) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți;
 - (d) transportul public de persoane și infrastructurile aferente;
 - (e) treceri la nivel (menționând, în mod special, tipul de trecere și dacă acestea sunt acționate de o persoană sau nu, sunt manuale sau automate).
4. Iluminare, panouri de semnalizare și marcaje:
- (a) panouri de semnalizare rutieră coerente, care nu afectează vizibilitatea;
 - (b) lizibilitatea panourilor de semnalizare rutieră (poziție, dimensiune, culoare);
 - (c) indicatoare de direcție;
 - (d) coerența marcajelor rutiere și a delimitărilor acestora;
 - (e) lizibilitatea marcajelor rutiere (poziție, dimensiuni și retroreflectivitate în condiții uscate și umede);
 - (f) contrastul adecvat al marcajelor rutiere;
 - (g) iluminarea drumurilor și a intersecțiilor;
 - (h) echipamente adecvate pe marginea drumului.

5. Semnalizare rutieră:

- (a) operare;
- (b) vizibilitate.

6. Obiecte, zone curate și sisteme rutiere de restricționare:

- (a) zona marginii drumului, inclusiv vegetația;
- (b) pericole pe marginea drumului și distanța de la marginea părții carosabile sau a pistei pentru biciclete;
- (c) adaptarea sistemelor rutiere de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de circulație și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili ai drumurilor);
- (d) tratamentele părților terminale ale parapetelor de siguranță;
- (e) sisteme adecvate de restricționare rutieră la poduri și canale de scurgere;
- (f) garduri (pe drumuri cu acces limitat).

7. Pavajul:

- (a) defectele pavajului;
- (b) rezistența la derapare;
- (c) material desprins/pietriș/pietre;
- (d) îndiguirea și drenarea apei.

8. Poduri și tuneluri:

- (a) prezența și numărul podurilor;
- (b) prezența și numărul tunelurilor;
- (c) elemente vizuale care reprezintă riscuri pentru siguranța infrastructurii.

9. Alte aspecte:

- (a) punerea la dispoziție a unor spații de parcare și a unor spații de servicii sigure;
- (b) facilități pentru vehicule grele;
- (c) orbirea prin faruri;
- (d) lucrările rutiere;
- (e) activități nesigure pe marginea drumului;
- (f) informații adecvate în echipamentele STI (de exemplu, panouri cu mesaje variabile);
- (g) fauna sălbatică și alte animale;
- (h) atenționări pentru zone școlare (dacă este cazul)."

4. Anexa III se înlocuiește cu următorul text:

„ANEXA III

ELEMENTE INDICATIVE ALE EVALUĂRIILOR SIGURANȚEI RUTIERE LA NIVELUL ÎNTREGII REȚELE

1. Generalități:

- (a) tipul de drum în legătură cu tipul și dimensiunile regiunilor/orașelor pe care le conectează;
- (b) lungimea tronsonului rutier;
- (c) tipul zonei (rurală, urbană);
- (d) destinația terenurilor (scop educațional, comercială, industrială și de producție, rezidențială, agricolă și zootehnică, zonă nedezvoltată);
- (e) densitatea punctelor de acces la proprietate;
- (f) prezența drumurilor de serviciu (de exemplu pentru magazine);
- (g) prezența lucrărilor rutiere;
- (h) prezența parcărilor.

2. Volumele traficului:

- (a) volumele traficului;
- (b) volumele măsurate ale traficului motocicletelor;
- (c) volumele măsurate ale traficului pietonal pe ambele părți, menționând dacă circulația are loc „de-a lungul drumului” sau „transversal”;
- (d) volumele măsurate ale traficului bicicletelor pe ambele părți, menționând dacă circulația are loc „de-a lungul drumului” sau „transversal”;
- (e) volumele măsurate ale traficului vehiculelor grele;
- (f) fluxurile estimate de pietoni determinate din atributele destinației terenurilor adiacente;
- (g) fluxurile estimate de bicicliști determinate din atributele destinației terenurilor adiacente.

3. Date referitoare la accidente:

- (a) numărul, locul și cauza accidentelor rutiere mortale în funcție de categoria de utilizator al drumurilor;
- (b) numărul și locul vătămărilor grave în funcție de categoria de utilizator al drumurilor.

4. Caracteristici operaționale:

- (a) limita de viteză (generală, pentru motocicletele, pentru camioane);
- (b) viteza de operare (a 85-a centilă);
- (c) gestionarea vitezei și/sau liniștirea traficului;
- (d) prezența dispozitivelor STI: alerte de trafic greu, panouri cu mesaje variabile;
- (e) atenționări pentru zone școlare;
- (f) prezența unor supraveghetori ai traversărilor elevilor la intervale de timp prescrise.

5. Caracteristici geometrice:

- (a) caracteristici ale secțiunii transversale (numărul, tipul și lățimea benzilor de circulație, configurația și materialul benzilor centrale mediane, piste de biciclete, căi pietonale etc.), inclusiv variabilitatea acestora;
- (b) curbura orizontală;
- (c) pantă și traseu vertical;
- (d) vizibilitate și vedere la distanță.

6. Obiecte, zone curate și sisteme rutiere de restricționare:

- (a) zona marginii drumului și zone curate;
- (b) obstacole fixe pe marginea drumului (de exemplu stâlpii de iluminat, copaci etc.);
- (c) distanța obstacolelor față de marginea drumului;
- (d) densitatea obstacolelor;
- (e) benzi rugoase de avertizare sonoră;
- (f) sisteme de restricționare rutieră.

7. Poduri și tuneluri:

- (a) prezența și numărul podurilor, precum și informații relevante cu privire la acestea;
- (b) prezența și numărul tunelurilor, precum și informații relevante cu privire la acestea;
- (c) elemente vizuale care reprezintă riscuri pentru siguranța infrastructurii.

8. Intersecții:

- (a) tipul intersecției și numărul de brațe (menționând, în special, tipul de control și prezența căilor protejate pentru viraje);
- (b) prezența „canalizărilor” de trafic;
- (c) calitatea intersecției;
- (d) volumul traficului pe drumul cu care se intersectează;
- (e) prezența trecerilor la nivel (menționând, în special, tipul de trecere și dacă acestea sunt acționate de o persoană sau nu, sunt manuale sau automatizate).

9. Întreținere:

- (a) defectele pavajului;
- (b) rezistența la derapare a pavajului;
- (c) starea acostamentului (inclusiv a vegetației);
- (d) starea panourilor de semnalizare, a marcajelor și a delimitării;
- (e) starea sistemelor de restricționare rutieră.

10. Facilități pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:

- (a) treceri pentru pietoni și bicicliști (treceri la nivelul drumului și pasaje denivelate);
- (b) treceri pentru biciclete (treceri la nivelul drumului și pasaje denivelate);
- (c) garduri pietonale;
- (d) existența unor trotuare sau a unor drumuri pietonale separate;
- (e) infrastructură pentru biciclete și tipul acestora (piste pentru biciclete, benzi pentru biciclete, altele);
- (f) calitatea trecerilor de pietoni în ceea ce privește vizibilitatea și semnalizarea fiecărei facilități;
- (g) facilități de traversare pentru pietoni și bicicliști pe breteaua de intrare a joncțiunii drumului secundar al rețelei rutiere;
- (h) existența unor rute alternative pentru pietoni și bicicliști dacă nu există facilități separate.

11. Sisteme pre/post coliziune pentru vătămările în trafic și elemente de atenuare a gravității:

- (a) centrele operaționale ale rețelei și alte facilități de patrulare;
- (b) mecanisme de informare a participanților la trafic condițiile de conducere pentru prevenirea accidentelor sau incidentelor;
- (c) sisteme de detectare automată a incidentelor: senzori și camere de luat vederi;
- (d) sisteme de gestionare a incidentelor;
- (e) sisteme de comunicare cu serviciile responsabile pentru urgențe.”

5. Anexa IV se modifică după cum urmează:

- (a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

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

- (b) punctul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„5. gravitatea accidentului.”
