

▼B**DIRECTIVA 2008/96/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A
CONSILIULUI****din 19 noiembrie 2008****privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere****▼M1***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.

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 acesteia. 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.

▼B*Articolul 2***Definiții**

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

▼ M1

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

▼ B

2. „entitatea competentă” înseamnă orice organism public sau privat instituit la nivel național, regional sau local și care participă la punerea în aplicare a prezentei directive, în baza competențelor care îi revin, inclusiv acele organe desemnate ca entități competente, înființate înaintea intrării în vigoare a prezentei directive, în măsura în care acestea îndeplinesc cerințele prezentei directive;
3. „evaluarea de impact asupra siguranței rutiere” înseamnă o analiză comparativă strategică a impactului asupra gradului de siguranță a rețelei rutiere al unei noi căi rutiere sau al unei modificări substanțiale a rețelei existente;
4. „operațiune de audit în domeniul siguranței rutiere” înseamnă o verificare detaliată, tehnică și sistematică, independentă, din punct de vedere al siguranței, a caracteristicilor de proiectare proprii unui plan de infrastructură rutieră în toate etapele, de la planificare la începutul exploatarei;

▼ M1

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

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

▼ M1

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;
- 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;

▼ B

8. „linii directoare” înseamnă măsurile adoptate de statele membre care indică etapele de urmat și elementele de avut în vedere în aplicarea procedurilor de siguranță prevăzute în prezenta directivă;
9. „proiect de infrastructură” înseamnă un proiect destinat construirii de noi infrastructuri rutiere sau modificării semnificative a unor rețele existente, care afectează fluxul de trafic;

▼ M1

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

▼ B*Articolul 3***Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere pentru proiecte de infrastructură**

- (1) Statele membre garantează realizarea unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere pentru toate proiectele de infrastructură.
- (2) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere este efectuată în faza de planificare inițială, înainte de aprobarea proiectului de infrastructură. În acest sens, statele membre se străduiesc să respecte criteriile indicate în anexa I.
- (3) Evaluarea de impact asupra siguranței rutiere trebuie să indice considerentele în materie de siguranță rutieră care contribuie la alegerea soluției propuse. În plus, trebuie să furnizeze toate informațiile relevante necesare realizării unei analize costuri-beneficii a diverselor opțiuni evaluate.

*Articolul 4***Operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere pentru proiecte de infrastructură**

- (1) Statele membre garantează realizarea unor operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere pentru toate proiectele de infrastructură.
- (2) La efectuarea unui audit în domeniul siguranței rutiere, statele membre se străduiesc să respecte criteriile indicate în anexa II.

Statele membre garantează numirea unui auditor responsabil de realizarea unei operațiuni de audit având ca obiect caracteristicile de proiectare ale unui plan de infrastructură.

Auditorul este desemnat în conformitate cu dispozițiile articolului 9 alineatul (4) și are competențele și studiile necesare, așa cum se prevede la articolul 9. În cazul în care operațiunile de audit sunt realizate de o echipă, cel puțin unul dintre membrii acesteia trebuie să fie titular al unui certificat de competență, astfel cum se menționează la articolul 9 alineatul (3).

▼B

(3) Auditurile în domeniul siguranței rutiere sunt parte integrantă a procesului de concepere a proiectului de infrastructură în stadiul proiectării preliminare, al proiectării detaliate, precum și în cel anterior exploatării și de la începutul acesteia.

(4) Statele membre garantează că auditorul prezintă, într-un raport de audit pentru fiecare stadiu al proiectului de infrastructură, aspectele legate de proiectare care prezintă importanță pentru siguranță. În cazul în care, în urma identificării unor elemente nesigure în cursul operațiunii de audit, proiectul nu este corectat înainte de încheierea etapei respective, astfel cum se menționează în anexa II, entitatea competentă prezintă motivele corespunzătoare într-o anexă la raport.

(5) Statele membre garantează că raportul menționat la alineatul (4) este urmat de elaborarea unor recomandări pertinente din punctul de vedere al siguranței.

▼M1

(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.

*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.

▼ M1

(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.

*Articolul 6***Inspecțiile periodice în materie de siguranță rutieră**

(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.

(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.

▼ B

(4) Fără a aduce atingere liniilor directoare adoptate în temeiul articolului 8, statele membre adoptă o serie de linii directoare cu privire la măsurile temporare de siguranță aplicabile lucrărilor rutiere. Acestea instituie, de asemenea, un program de inspecție adecvat pentru a garanta aplicarea corespunzătoare a liniilor directoare respective.

▼ M1*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.

▼ M1

(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 eficiente 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 eficiente a marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră de către conducătorii auto și sistemele automate de asistență a conducătorului auto. Respectivul acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2).

Actele 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.

▼ M1*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.

▼ B*Articolul 7***Gestionarea datelor**

(1) Statele membre garantează întocmirea, de către entitatea competentă, a unui raport pentru fiecare accident soldat cu persoane decedate survenit pe una dintre căile rutiere menționate la articolul 1 alineatul (2). Statele membre se străduiesc să includă în raportul respectiv toate elementele enumerate în anexa IV.

▼ M1

(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. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 13 alineatul (2).

▼ B

(2) Statele membre calculează costul social mediu al unui accident soldat cu persoane decedate și costul social mediu al unui accident grav, în condițiile în care ambele se produc pe teritoriul lor. Statele membre pot opta pentru o defalcare mai detaliată a costurilor unitare, care trebuie actualizată cel puțin o dată la cinci ani.

*Articolul 8***Adoptarea și comunicarea liniilor directoare**

(1) Statele membre garantează adoptarea unor linii directoare, în cazul în care acestea nu există deja, până la 19 decembrie 2011, pentru a sprijini entitățile competente în aplicarea prezentei directive.

(2) Statele membre comunică Comisiei aceste linii directoare în termen de trei luni de la adoptarea sau modificarea lor.

(3) Comisia le pune la dispoziție pe o pagină de Internet publică.

▼B*Articolul 9***Numirea și formarea auditorilor**

(1) Statele membre garantează adoptarea programelor de formare a auditorilor în domeniul siguranței rutiere până la 19 decembrie 2011, în cazul în care acestea nu există deja.

▼M1

(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.

▼B

(2) Statele membre garantează că auditorii în domeniul siguranței rutiere care îndeplinesc funcțiile prevăzute în prezenta directivă urmează o formare inițială, la încheierea căreia li se eliberează un certificat de competență, după care participă periodic la cursuri de formare profesională.

(3) Statele membre garantează că auditorii în domeniul siguranței rutiere sunt titulari ai unui certificat de competență. Certificatele eliberate înaintea intrării în vigoare a prezentei directive trebuie recunoscute.

(4) Statele membre garantează numirea auditorilor în conformitate cu cerințele următoare:

- (a) auditorii trebuie să aibă experiență relevantă sau formare în domeniul proiectării rutiere, al ingineriei siguranței rutiere și al analizei accidentelor;
- (b) după doi ani de la adoptarea, de către statele membre, a liniilor directe, în conformitate cu articolul 8, operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere vor fi realizate numai de auditorii sau de echipele din care fac parte auditori care îndeplinesc cerințele prevăzute la alineatele (2) și (3);
- (c) pentru buna derulare a proiectului de infrastructură auditat, auditorul nu trebuie să participe, în momentul auditului, la proiectarea sau exploatarea acestuia.

▼M1*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.

▼B*Articolul 11***Îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a siguranței rutiere**

(1) Comisia facilitează și organizează schimbul de cunoștințe și bune practici între statele membre, beneficiind de experiența acumulată în forurile internaționale specifice existente, pentru a asigura o îmbunătățire continuă a practicilor de gestionare a siguranței infrastructurilor rutiere din Uniunea Europeană.

▼ M1**▼ B**

(3) După caz, organizațiile neguvernamentale relevante, care activează în domeniul siguranței și gestionării infrastructurilor rutiere, pot fi consultate cu privire la chestiuni legate de aspectele tehnice ale siguranței.

▼ M1*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.

*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.

*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.

▼ M1

(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 ⁽¹⁾.

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

(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 12 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliul sau în cazul în care, înaintea 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.

*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⁾.

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

▼ B*Articolul 14***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 19 decembrie 2010. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor dispoziții.

(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 15***Intrare în vigoare**

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

*Articolul 16***Destinatari**

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

⁽¹⁾ JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

⁽²⁾ 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).

▼ M1*ANEXA I***ELEMENTELE INDICATIVE ALE EVALUĂRILOR DE IMPACT
ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE****▼ B**

1. Elementele componente ale unei evaluări de impact asupra siguranței rutiere:
 - (a) definirea problemei;
 - (b) situația actuală și situația în eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni;
 - (c) obiectivele specifice siguranței rutiere;
 - (d) analiza impactului alternativelor propuse asupra siguranței rutiere;
 - (e) compararea opțiunilor, printre care și analiza raportului costuri-beneficii;
 - (f) prezentarea tuturor soluțiilor posibile.
2. Elementele care trebuie avute în vedere:
 - (a) decese și accidente; obiectivele de reducere în comparație cu scenariul care prevede eventualitatea neinițierii vreunei acțiuni;
 - (b) alegerea itinerariilor și structuri de deplasare;
 - (c) efecte posibile asupra rețelelor existente (de exemplu ieșiri, intersecții, pasaje de nivel);
 - (d) utilizatorii căilor rutiere, inclusiv utilizatorii vulnerabili (de exemplu pietoni, bicicliști, motocicliști);

▼ M1

- (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;

▼ B

- (f) sezonalitate și condiții climatice;
- (g) prezența unui număr suficient de zone care permit staționarea în condiții de siguranță;
- (h) activitatea seismică.

▼ M1*ANEXA II***ELEMENTELE INDICATIVE ALE AUDITURILOR PRIVIND
SIGURANȚA RUTIERĂ****▼ B**

1. Criterii aplicabile în stadiul proiectării preliminare:
 - (a) localizarea geografică (de exemplu expunerea la alunecările de teren, la inundații, la avalanșe etc.), sezonabilitate și condiții climatice, precum și activități seismice;
 - (b) tipurile de joncțiune și distanța între punctele de joncțiune;
 - (c) numărul și tipul căilor rutiere;
 - (d) tipurile de trafic care pot avea loc pe noua cale rutieră;
 - (e) funcționalitatea căii rutiere în cadrul rețelei;
 - (f) condițiile meteorologice;
 - (g) viteze de rulare;
 - (h) secțiuni transversale (de exemplu lățimea părții carosabile, piste pentru cicliști, căi pietonale);
 - (i) alinieri orizontale și verticale;
 - (j) vizibilitate;
 - (k) dispunerea punctelor de joncțiune;
 - (l) mijloace de transport în comun și infrastructurile aferente;
 - (m) treceri la nivel cu căi rutiere/calea ferată;

▼ M1

- (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.

▼ B

2. Criterii aplicabile în stadiul proiectării preliminare:
 - (a) planul;
 - (b) semnalizare și marcaj coerente;
 - (c) iluminarea căilor rutiere și a intersecțiilor;
 - (d) echipamente la marginea drumului;

▼B

- (e) mediul specific marginii de drum, inclusiv vegetația;
- (f) obstacole fixe la marginea drumului;
- (g) parcări sigure;

▼M1

- (h) dispoziții pentru utilizatorii vulnerabili ai drumurilor:
 - (i) dispoziții pentru pietoni;
 - (ii) dispoziții pentru bicicliști;
 - (iii) dispoziții pentru utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți;

▼B

- (i) adaptare a sistemelor rutiere de restricționare într-un mod ușor de utilizat (spații care separă sensurile de mers și parapete de siguranță pentru evitarea pericolelor la care sunt expuși utilizatorii vulnerabili).
3. Criterii aplicabile în stadiul proiectării detaliate:
 - (a) siguranța utilizatorilor căilor rutiere și vizibilitatea în diverse circumstanțe, cum ar fi întunericul, și în condiții meteorologice normale;
 - (b) lizibilitatea elementelor de semnalizare și marcaj;
 - (c) starea șoselelor.
 4. Criterii aplicabile în stadiul de la începutul exploatării: evaluarea siguranței căilor rutiere din perspectiva comportamentului real al utilizatorilor.

Realizarea unei operațiuni de audit într-un anumit stadiu poate duce la reanalizarea criteriilor aplicabile în stadiile precedente.

▼ M1*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);

▼ M1

- (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).

▼ M1*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;

▼ M1

- (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);

▼ M1

- (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.

▼B*ANEXA IV***INFORMAȚII REFERITOARE LA ACCIDENTE MENȚIONATE ÎN
RAPOARTELE DE ACCIDENTE**

Rapoartele de accidente trebuie să cuprindă următoarele elemente:

▼M1

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

▼B

2. imagini și/sau diagrame cu locul accidentului;

3. data și ora accidentului;

4. informații referitoare la drum, cum ar fi tipul de zonă, tipul de drum, tipul de joncțiune, cu precizarea sistemelor de semnalizare, numărul căilor rutiere, marcajul, suprafața rutieră, sistemele de iluminat și condițiile meteorologice, limitarea de viteză, obstacolele de la marginea drumului;

▼M1

5. gravitatea accidentului;

▼B

6. caracteristicile persoanelor implicate în accident, cum ar fi vârsta, sexul, naționalitatea, nivelul alcoolemiei, utilizarea sau nu a echipamentelor de siguranță;

7. date cu privire la autovehiculele implicate în accident (tip, vechime, țara în care este înregistrat, echipament de siguranță după caz, date privind ultimele controale tehnice periodice, în conformitate cu legislația aplicabilă);

8. date referitoare la accident, cum ar fi tipul accidentului, tipul coliziunii, manevrarea vehiculului și manevrele conducătorului auto;

9. ori de câte ori este posibil, informații privind timpul dintre momentul accidentului și constatarea acestuia sau sosirea serviciilor de urgență.