

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY 2008/96/WE

z dnia 19 listopada 2008 r.

w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1 lit. c),

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Transeuropejska sieć drogowa określona w decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej ⁽³⁾ ma fundamentalne znaczenie dla wspierania integracji europejskiej i spójności, jak również dla zapewnienia wysokiego poziomu dobrobytu. W szczególności należy zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa.
- (2) W białej księdze z dnia 12 września 2001 r. „Europejska polityka transportowa do 2010 r.: czas na decyzje” Komisja podkreśliła konieczność przeprowadzania ocen wpływu na bezpieczeństwo oraz audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego w celu identyfikacji na terenie Wspólnoty odcinków o dużej koncentracji wypadków drogowych i zarządzania tymi odcinkami. Komisja wyznaczyła ponadto cel, jakim jest zmniejszenie o połowę liczby wypadków śmiertelnych na drogach w Unii Europejskiej między 2001 a 2010 r.
- (3) W swoim komunikacie z dnia 2 czerwca 2003 r. w sprawie „Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa na drodze – Zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej do roku 2010: wspólna odpowiedzialność” Komisja uznała infrastrukturę drogową za trzeci filar polityki

bezpieczeństwa ruchu drogowego, który powinien w znacznym stopniu przyczynić się do osiągnięcia celu Wspólnoty, jakim jest zmniejszenie liczby wypadków.

- (4) W ostatnich latach nastąpił duży postęp w zakresie projektowania pojazdów (środki bezpieczeństwa oraz rozwój i stosowanie nowych technologii), co przyczyniło się do ograniczenia liczby osób ginących lub odnoszących obrażenia w wypadkach drogowych. Jednak aby osiągnąć cel wyznaczony na rok 2010, konieczne jest podjęcie działań również w innych dziedzinach. Zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej oferuje wiele możliwości udoskonaleń, które należy wykorzystać.
- (5) Ustanowienie odpowiednich procedur jest podstawowym narzędziem poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej w ramach transeuropejskiej sieci drogowej. Oceny wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego powinny wykazać, na poziomie strategicznym, jaki jest wpływ różnych planowanych wariantów danego projektu infrastruktury na bezpieczeństwo ruchu drogowego, oraz odgrywać decydującą rolę przy wytyczaniu przebiegu dróg. Wyniki ocen wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego mogą zostać przedstawione w kilku różnych dokumentach. Ponadto audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego powinny szczegółowo określić te cechy projektów infrastruktury drogowej, które mogą zagrażać bezpieczeństwu. Uzasadnione jest zatem opracowanie procedur mających zastosowanie w tych dwóch dziedzinach, tak aby zwiększyć bezpieczeństwo infrastruktury drogowej w transeuropejskiej sieci drogowej, z jednoczesnym wyłączeniem tuneli drogowych, które obejmuje dyrektywa 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej ⁽⁴⁾.
- (6) Niektóre państwa członkowskie posiadają już dobrze funkcjonujące systemy zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Krajom tym należy pozwolić na dalsze stosowanie istniejących już własnych metod, w zakresie, w jakim są one zgodne z celami niniejszej dyrektywy.
- (7) Badania naukowe mają zasadnicze znaczenie dla poprawy bezpieczeństwa ruchu na drogach w Unii Europejskiej. Rozwój i prezentacja elementów, środków i metod (w tym telematyki) oraz upowszechnianie wyników badań odgrywają ważną rolę w zwiększaniu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej.

⁽¹⁾ Dz.U. C 168 z 20.7.2007, s. 71.⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 19 czerwca 2008 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 20 października 2008 r.⁽³⁾ Dz.U. L 228 z 9.9.1996, s. 1.⁽⁴⁾ Dz.U. L 167 z 30.4.2004, s. 39.

- (8) Poziom bezpieczeństwa na istniejących drogach powinien zostać podniesiony poprzez inwestycje realizowane na określonych odcinkach dróg charakteryzujących się największą koncentracją wypadków lub największymi możliwościami ograniczenia wypadków. Aby kierowcy mogli odpowiednio dostosować swoje zachowanie i w większym stopniu przestrzegać przepisów ruchu drogowego, w szczególności ograniczeń prędkości, powinni być ostrzegani o odcinkach dróg o dużej koncentracji wypadków.
- (9) Klasyfikacja ze względu na bezpieczeństwo sieci ma wysoki potencjał skuteczności bezpośrednio po wprowadzeniu go w życie. Po odpowiednim oznakowaniu odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków i wprowadzeniu środków zaradczych należy położyć większy nacisk na kontrole bezpieczeństwa jako środki zapobiegawcze. Regularnie przeprowadzane kontrole są podstawowym narzędziem zapobiegania zagrożeniom dla użytkowników dróg, w tym użytkowników niechronionych, a także podczas robót drogowych.
- (10) Szkolenia i świadectwa kwalifikacji pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo poprzez programy szkoleń i podnoszenie kwalifikacji uznawane przez państwa członkowskie powinny gwarantować, że pracownicy otrzymują niezbędną im aktualną wiedzę.
- (11) W celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu na drogach w Unii Europejskiej należy dokonać ustaleń dotyczących częstszej i spójniejszej wymiany najlepszych praktyk między państwami członkowskimi.
- (12) W celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach w Unii Europejskiej państwa członkowskie powinny stosować wytyczne dotyczące zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury. Powiadomianie Komisji o tych wytycznych oraz regularne sprawozdania dotyczące ich wdrażania powinny utorować drogę dla systematycznej poprawy bezpieczeństwa infrastruktury na poziomie Wspólnoty i stanowić podstawę dla dalszego rozwoju w kierunku bardziej skutecznego systemu. Ponadto sprawozdania dotyczące ich wdrażania powinny umożliwić innym państwom członkowskim określenie najsukurszych rozwiązań, podczas gdy systematyczne gromadzenie danych przed badaniami i po nich powinno umożliwić wybór najsukurszych środków pod kątem przyszłych zastosowań.
- (13) Postanowienia niniejszej dyrektywy dotyczące inwestycji w zakresie bezpieczeństwa drogowego powinno się stosować z zastrzeżeniem kompetencji państw członkowskich w zakresie inwestycji związanych z utrzymaniem sieci dróg.
- (14) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, czyli ustanowienie procedur zapewniających spójny wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego na transeuropejskiej sieci drogowej, nie może zostać osiągnięty w wystarczającym stopniu przez państwa członkowskie, lecz może być, ze względu na wyniki działań, lepiej osiągnięty na poziomie wspólnotowym, Wspólnota może przyjąć odpowiednie środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, określoną w tym artykule, dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (15) Środki konieczne dla wdrożenia niniejszej dyrektywy powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁽¹⁾.
- (16) W szczególności Komisja powinna zostać upoważniona do określania kryteriów niezbędnych do poprawy praktyk w zakresie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego i dostosowywania załączników do postępu technicznego. Ze względu na fakt, iż są to środki o zasięgu ogólnym i mające na celu zmianę elementów innych niż istotne niniejszej dyrektywy, między innymi poprzez jej uzupełnianie o nowe elementy inne niż istotne, muszą one zostać przyjęte zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, przewidzianą w art. 5a decyzji 1999/468/WE.
- (17) Dostateczna liczba parkingów na poboczach dróg ma bardzo duże znaczenie nie tylko dla zapobiegania przepełnieniu, lecz również dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Strefy parkingowe umożliwiają kierowcom robienie przerw na odpoczynek we właściwym czasie i powrót do pełnej koncentracji na czas dalszej podróży. Dlatego też zapewnienie dostatecznej liczby bezpiecznych stref parkingowych powinno stanowić integralną część zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.
- (18) Zgodnie z pkt 34 Porozumienia międzyinstytucjonalnego w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽²⁾ zachęca się państwa członkowskie do sporządzania na własne potrzeby, a także w interesie Wspólnoty, własnych tabel, które w miarę możliwości ilustrują współzależność między dyrektywą a środkami transpozycji, oraz do ich publicznego udostępniania,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. Niniejsza dyrektywa wymaga ustanowienia i wdrożenia procedur dotyczących przeprowadzania przez państwa członkowskie ocen wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego, zarządzania bezpieczeństwem sieci drogowej i kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie w odniesieniu do dróg wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej znajdujących się na etapie projektu, budowy lub użytkowania.
3. Państwa członkowskie mogą również stosować przepisy niniejszej dyrektywy jako zestaw najlepszych praktyk w odniesieniu do krajowej infrastruktury transportu drogowego niewchodzącej w skład transeuropejskich sieci drogowych, której budowa została w całości lub w części sfinansowana przez Wspólnotę.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, s. 23.

⁽²⁾ Dz.U. C 321 z 31.12.2003, s. 1.

4. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do tuneli drogowych, które obejmuje dyrektywa 2004/54/WE.

Artykuł 2

Definicje

Dla celów niniejszej dyrektywy stosuje się następujące definicje:

- 1) „transeuropejska sieć drogowa” oznacza sieć drogową określoną w sekcji 2 załącznika I do decyzji nr 1692/96/WE;
- 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;
- 5) „klasyfikacja odcinków o dużej koncentracji wypadków” oznacza metodę identyfikacji, analizy i klasyfikacji odcinków sieci drogowej, które są w użytkowaniu od ponad trzech lat i na których doszło do znacznej liczby wypadków śmiertelnych w odniesieniu do natężenia ruchu;
- 6) „klasyfikacja ze względu na bezpieczeństwo sieci” oznacza metodę identyfikacji, analizy i klasyfikacji odcinków istniejącej sieci drogowej w oparciu o możliwości zwiększenia ich bezpieczeństwa oraz zmniejszenia kosztów wypadków;
- 7) „kontrola bezpieczeństwa” oznacza zwykłą, okresową weryfikację cech i usterek, które wymagają prac konserwacyjnych ze względu na bezpieczeństwo;
- 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.

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.

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.

Artykuł 5

Klasyfikacja ze względu na bezpieczeństwo oraz zarządzanie siecią drogową w użytkowaniu

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby klasyfikacja odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacja ze względu na bezpieczeństwo sieci były sporządzane na podstawie ocen użytkownika sieci drogowej, przeprowadzanych co najmniej raz na trzy lata. W tym zakresie państwa członkowskie starają się przestrzegać kryteriów ustalonych w załączniku III.

2. Państwa członkowskie zapewniają, aby odcinki dróg objęte wysokim priorytetem zgodnie z wynikami klasyfikacji odcinków o dużej koncentracji wypadków oraz klasyfikacji ze względu na bezpieczeństwo sieci były oceniane przez zespoły ekspertów, którzy odbywają wizytacje na miejscu w oparciu o elementy, o których mowa w załączniku III pkt 3. Co najmniej jeden członek zespołu ekspertów spełnia wymogi określone w art. 9 ust. 4 lit. a).

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby środki zaradcze koncentrowały się na odcinkach dróg, o których mowa w ust. 2. Priorytetowo traktuje się środki, o których mowa w załączniku III pkt 3 lit. e), kładąc nacisk na te, które okazały się najlepsze w wyniku analizy korzyści i kosztów.

4. Państwa członkowskie zapewniają, aby na odcinkach infrastruktury drogowej, które podlegają naprawie i mogą tym samym stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa użytkowników dróg, umieszczone zostały odpowiednie znaki ostrzegawcze. Znaki te obejmują również znaki, które są widoczne zarówno w dzień, jak i nocą, umieszczone w bezpiecznej odległości oraz są zgodne z przepisami Konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym z 1968 r.

5. Państwa członkowskie zapewniają, aby użytkownicy dróg byli poprzez odpowiednie środki informowani o odcinkach o dużej koncentracji wypadków. Jeżeli państwo członkowskie podejmuje decyzję o zastosowaniu oznakowania, powinno ono być zgodne z Konwencją wiedeńską o ruchu drogowym z 1968 r.

Artykuł 6

Kontrole bezpieczeństwa

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby były przeprowadzane kontrole bezpieczeństwa w odniesieniu do dróg w użytkowaniu w celu zidentyfikowania elementów związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego i zapobiegania wypadkom.

2. Kontrole bezpieczeństwa obejmują okresowe kontrole sieci drogowej oraz badania ewentualnego wpływu robót drogowych na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

3. Państwa członkowskie zapewniają, aby kontrole okresowe były przeprowadzane przez właściwą jednostkę. Kontrole te są

przeprowadzane na tyle często, żeby zagwarantować odpowiedni poziom bezpieczeństwa danej infrastruktury drogowej.

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.

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.

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.

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.

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.

Artykuł 10

Wymiana najlepszych praktyk

W celu poprawy bezpieczeństwa na drogach w Unii Europejskiej, które nie są częścią transeuropejskiej sieci drogowej, Komisja ustanawia spójny system wymiany najlepszych praktyk między państwami członkowskimi, obejmujący, między innymi, istniejące projekty w zakresie bezpieczeństwa infrastruktury drogowej oraz sprawdzone technologie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

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.

2. Komisja jest wspierana przez komitet, o którym mowa w art. 13. Jeżeli wymagane jest przyjęcie szczególnych środków, środki te są przyjmowane zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3.

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.

Artykuł 12

Dostosowanie do postępu technicznego

Załączniki do niniejszej dyrektywy są dostosowywane w celu uwzględnienia postępu technicznego, zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3.

Artykuł 13

Procedura komitetu

1. Komisja jest wspierana przez komitet.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5a ust. 1–4 i art. 7 decyzji 1999/468/WE, z uwzględnieniem jej art. 8.

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.

Sporządzono w Strasburgu, dnia 19 listopada 2008 r.

W imieniu Parlamentu
Europejskiego

H.-G. PÖTTERING
Przewodniczący

W imieniu Rady

J.-P. JOUYET
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

OCENA WPŁYWU NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO PROJEKTÓW INFRASTRUKTURY

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);
 - e) ruch drogowy (np. natężenie ruchu, kategoryzacja ruchu według rodzaju);
 - f) warunki sezonowe i klimatyczne;
 - g) obecność dostatecznej liczby bezpiecznych stref parkingowych;
 - h) aktywność sejsmiczna.
-

ZAŁĄCZNIK II

AUDYTY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO PROJEKTÓW INFRASTRUKTURY

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.
2. Kryteria na etapie projektu szczegółowego:
 - a) rozplanowanie;
 - b) spójne oznakowanie pionowe i poziome;
 - c) oświetlenie dróg i skrzyżowań;
 - d) urządzenia na poboczu drogi;
 - e) otoczenie drogi, w tym roślinność;
 - f) stałe przeszkody na poboczu drogi;
 - g) dostateczna liczba bezpiecznych stref parkingowych;
 - h) użytkownicy niechronieni (np. piesi, rowerzyści, motocykliści);
 - 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.

ZAŁĄCZNIK III

KLASYFIKACJA ODCINKÓW O DUŻEJ KONCENTRACJI WYPADKÓW ORAZ KLASYFIKACJA ZE WZGLĘDU NA BEZPIECZEŃSTWO SIECI**1. Identyfikacja odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków**

Przy identyfikacji odcinków dróg o dużej koncentracji wypadków brana jest pod uwagę co najmniej liczba wypadków śmiertelnych, które miały miejsce w poprzednich latach na danym odcinku drogi, w odniesieniu do natężenia ruchu, a w przypadku skrzyżowań – liczba takich wypadków przypadających na dane skrzyżowanie.

2. Identyfikacja odcinków do analizy w ramach klasyfikacji ze względu na bezpieczeństwo sieci

Przy identyfikacji odcinków do analizy w ramach klasyfikacji ze względu na bezpieczeństwo sieci uwzględnia się ich możliwości zmniejszenia kosztów wypadków. Odcinki dróg dzieli się na kategorie. Dla każdej kategorii dróg, odcinki dróg są analizowane i klasyfikowane pod kątem czynników związanych z bezpieczeństwem, takich jak koncentracja wypadków, natężenie ruchu i rodzaj ruchu.

Dla każdej kategorii drogi, w wyniku klasyfikacji ze względu na bezpieczeństwo sieci, sporządzona zostaje lista priorytetowych odcinków dróg, w przypadku których oczekuje się, że poprawa infrastruktury będzie wysoce skuteczna.

3. Elementy oceny w czasie wizytacji na miejscu zespołu ekspertów:

- a) opis odcinka drogi;
- b) nawiązanie do ewentualnych wcześniejszych sprawozdań na temat tego samego odcinka drogi;
- c) analiza ewentualnych sprawozdań z wypadków;
- d) liczba wypadków śmiertelnych i wypadków, w których osoby poszkodowane odniosły poważne obrażenia w ciągu ostatnich trzech lat;
- e) zestaw możliwych środków zaradczych, które należy wprowadzić w różnym czasie, na przykład:
 - usunięcie lub zabezpieczenie stałych przeszkód na poboczu drogi,
 - ograniczenie prędkości i nasilenie lokalnych kontroli prędkości,
 - poprawa widoczności w różnych warunkach pogodowych i przy różnym oświetleniu,
 - poprawa warunków bezpieczeństwa urządzeń na poboczu drogi, takich jak urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - poprawa spójności, widoczności, czytelności i lokalizacji oznakowania poziomego (w tym stosowanie krawędziowego oznakowania akustycznego), oznakowania pionowego i sygnalizacji świetlnej,
 - ochrona przed spadającymi kamieniami, osunięciami gruntu i lawinami,
 - poprawa przyczepności/eliminacja nierówności jezdni,
 - przeprojektowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - umieszczenie oraz ulepszenie barier ochronnych w pasie dzielącym,
 - zmiana oznakowania możliwości wyprzedzania,
 - poprawa skrzyżowań, w tym przejazdów kolejowych,
 - zmiana profilu trasy,
 - zmiana szerokości jezdni, dodanie utwardzonego pobocza,
 - wprowadzenie systemu zarządzania ruchem i jego kontroli,
 - zmniejszenie możliwości kolizji z niechronionymi użytkownikami,
 - przystosowanie drogi do obowiązujących norm konstrukcyjnych,
 - remont lub wymiana jezdni,
 - wykorzystanie inteligentnych znaków drogowych,
 - poprawa systemów inteligentnego transportu i usług telematycznych dla celów interoperacyjności, funkcjonowania w nagłych przypadkach i sygnalizacji.

ZAŁĄCZNIK IV

INFORMACJE DOTYCZĄCE WYPADKÓW ZAWARTE W SPRAWOZDANIACH Z WYPADKÓW

Sprawozdania z wypadków zawierają następujące elementy:

- 1) możliwie dokładne miejsce wypadku;
 - 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;
 - 5) informacje na temat ciężkości wypadku, w tym liczbę ofiar śmiertelnych i rannych, jeżeli to możliwe, w oparciu o wspólne kryteria określone zgodnie z procedurą regulacyjną połączoną z kontrolą, o której mowa w art. 13 ust. 3;
 - 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.
-