

I

(Akty ustawodawcze)

DYREKTYWY

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/1936

z dnia 23 października 2019 r.

zmieniająca dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Regionów ⁽²⁾,stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komunikat Komisji z dnia 20 lipca 2010 r. do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów zatytułowany „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego: kierunki polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego na lata 2011–2020” określił cele strategiczne Unii polegające na zmniejszeniu do 2020 r. liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych o połowę w porównaniu z 2010 r. oraz na zmniejszeniu tej liczby niemal do zera do 2050 r. W ostatnich latach tempo realizacji tych celów uległo jednak znacznemu spowolnieniu. W konkluzjach z dnia 8 czerwca 2017 r. w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego popierających oświadczenie z Valletty z marca 2017 r. Rada zatwierdziła nowy śródkresowy cel polegający na zmniejszeniu do 2030 r. liczby ofiar odnoszących poważne obrażenia o połowę w porównaniu z 2020 r. Potrzebne są zatem większe wysiłki, aby osiągnąć obydwa te cele.
- (2) Zgodnie z podejściem typu „bezpieczny system” ofiarom śmiertelnym i poważnym obrażeniom, które są wynikiem wypadków drogowych, można w dużej mierze zapobiec. Zapewnienie, aby wypadki drogowe nie prowadziły do poważnych lub śmiertelnych obrażeń, powinno być przedmiotem współodpowiedzialności na wszystkich szczeblach. W szczególności dobrze zaprojektowane i odpowiednio utrzymane drogi z wyraźnym oznakowaniem poziomym i pionowym powinny zmniejszyć prawdopodobieństwo wypadków drogowych, natomiast „drogi wybaczące błędy” (drogi zaprojektowane w inteligentny sposób w celu zapewnienia, aby błędy popełniane podczas jazdy nie powodowały natychmiastowych poważnych lub śmiertelnych skutków) powinny zmniejszyć dotkliwość wypadków. Komisja powinna zapewnić wytyczne dotyczące zapewnienia i utrzymania „poboczny wybaczących błędy” w oparciu o doświadczenia wszystkich państw członkowskich.
- (3) Drogi transeuropejskiej sieci transportowej (zwaną dalej „siecią TEN-T”) określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 ⁽⁴⁾ mają kluczowe znaczenie dla wspierania integracji europejskiej. Należy zatem zagwarantować wysoki poziom bezpieczeństwa na tych drogach.
- (4) Wdrożone w sieci TEN-T procedury zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (zwanego dalej „RISM”) pomogły w zmniejszeniu liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w Unii. Z oceny skutków dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE ⁽⁵⁾ wynika jasno, że państwa członkowskie, które dobrowolnie stosują zasady RISM na swoich drogach krajowych nienależących do sieci TEN-T, osiągnęły znacznie lepsze wyniki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego niż państwa członkowskie, które tego nie czynią. Dlatego pożądane jest stosowanie tych zasad RISM również na pozostałych częściach europejskiej sieci drogowej.

⁽¹⁾ Dz.U. C 62 z 15.2.2019, s. 261.

⁽²⁾ Dz.U. C 168 z 16.5.2019, s. 81.

⁽³⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 4 kwietnia 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 7 października 2019 r.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59).

- (5) Ważne jest, aby odcinki dróg zbudowane na mostach i odcinki dróg przebiegające przez tunele, które są częścią sieci objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, były również objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy w odniesieniu do bezpieczeństwa drogowego, z wyjątkiem tuneli objętych zakresem stosowania dyrektywy 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁶⁾.
- (6) Z uwagi na bezpieczeństwo ruchu drogowego, ważne jest, aby wjazdy na parkingi i wyjazdy z parkingów wzdłuż sieci objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, w szczególności przy autostradach i drogach głównych, również były objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.
- (7) Warunki sezonowe znacznie różnią się w poszczególnych państwach członkowskich i regionach. Ważne jest zatem, aby warunki te zostały odpowiednio uwzględnione w przepisach krajowych transponujących niniejszą dyrektywę.
- (8) Duża część wypadków drogowych ma miejsce na niewielkiej części dróg, gdzie natężenie ruchu i prędkość są wysokie oraz gdzie spotykają się różne rodzaje pojazdów poruszających się z różną prędkością. W związku z tym ograniczone rozszerzenie zakresu stosowania dyrektywy 2008/96/WE na autostrady i inne drogi główne nienależące do sieci TEN-T powinno znacząco przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej w całej Unii.
- (9) W celu zapewnienia, aby takie rozszerzenie zakresu stosowania odniosło zamierzony skutek, drogi główne inne niż autostrady powinny zgodnie z logiką obejmować wszystkie drogi należące do najwyższej kategorii dróg poniżej kategorii „autostrad” w krajowej klasyfikacji dróg. Z tego samego powodu należy zachęcać państwa członkowskie do zapewnienia, aby przynajmniej wszystkie drogi, do których dyrektywa 2008/96/WE miała zastosowanie przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy, w tym na zasadzie dobrowolności, pozostały objęte zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.
- (10) Obowiązkowe stosowanie procedur określonych w dyrektywie 2008/96/WE w odniesieniu do każdego projektu dotyczącego infrastruktury drogowej poza obszarami miejskimi, realizowanego przy wykorzystaniu finansowania unijnego, powinno zapewnić, aby środki unijne nie były wykorzystywane do budowy dróg niespełniających wymogów bezpieczeństwa.
- (11) Dyrektywa 2008/96/WE dotyczy wyłącznie infrastruktury drogowej. Niniejsza dyrektywa nie ma zatem wpływu na przepisy ruchu drogowego ani na kompetencje państw członkowskich w kwestii podejmowania decyzji według własnego uznania w odniesieniu do przepisów ruchu drogowego. Umawiające się strony powinny przestrzegać konwencji genewskiej Narodów Zjednoczonych o ruchu drogowym z dnia 19 września 1949 r. oraz konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym z dnia 8 listopada 1968 r., a także konwencji wiedeńskiej o znakach i sygnałach drogowych z dnia 8 listopada 1968 r.
- (12) Oparta na analizie ryzyka ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmująca całą sieć okazała się skutecznym i efektywnym narzędziem służącym do identyfikacji odcinków sieci, które powinny być przedmiotem bardziej szczegółowych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego, oraz do uszeregowania inwestycji według stopnia ważności w zależności od ich potencjału w zakresie poprawy bezpieczeństwa w całej sieci. W związku z tym cała sieć drogowa objęta zakresem stosowania niniejszej dyrektywy powinna być systematycznie oceniana, w tym w oparciu o dane gromadzone za pomocą środków elektronicznych i cyfrowych, w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Unii.
- (13) Włączenie najbardziej skutecznych elementów z poprzedniej „procedury klasyfikacji ze względu na bezpieczeństwo oraz zarządzania siecią drogową w użytkowaniu” do nowej procedury oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć powinno umożliwić lepszą identyfikację odcinków dróg o największych możliwościach poprawy bezpieczeństwa, gdzie ukierunkowane interwencje powinny przynieść największą poprawę.
- (14) Aby poprawić jakość, obiektywność i skuteczność procedur RISM, należy umożliwić państwom członkowskim korzystanie, w stosownych przypadkach, z ciągle rozwijających się technologii służących kontroli odcinków dróg, dokumentowaniu warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz gromadzeniu innych danych odnoszących się do bezpieczeństwa sieci drogowej.
- (15) Systematyczne działania następcze w związku z ustaleniami wynikającymi z procedur RISM mają kluczowe znaczenie dla zapewnienia poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, co jest niezbędne do realizacji unijnych celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tym celu w planach działań priorytetowych należy zapewnić jak najszybsze wdrożenie niezbędnych interwencji. W szczególności w następstwie ustaleń wynikających z oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć należy prowadzić ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego albo, jeżeli jest to możliwe i efektywne kosztowo, bezpośrednie działania zaradcze służące wyeliminowaniu lub zmniejszeniu zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu drogowego bez nakładania niepotrzebnych obciążeń administracyjnych.

⁽⁶⁾ 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 (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, s. 39).

- (16) Należy poprawić stan bezpieczeństwa na istniejących drogach poprzez ukierunkowane inwestycje realizowane na odcinkach dróg charakteryzujących się największą koncentracją wypadków lub największymi możliwościami ich ograniczenia.
- (17) Finansowanie i zachęty finansowe na poziomie Unii mogą być stosowane, zgodnie z mającymi zastosowanie warunkami, do udzielania wsparcia dla takich inwestycji oraz stanowić uzupełnienie odpowiednich krajowych inwestycji i zachęt.
- (18) Szczególnie wysokim ryzykiem wypadków charakteryzują się odcinki sieci drogowej przylegające do tuneli drogowych należących do transeuropejskiej sieci drogowej, objętych zakresem stosowania dyrektywy 2004/54/WE. W celu poprawy bezpieczeństwa sieci dróg objętych zakresem stosowania niniejszej dyrektywy należy zatem wprowadzić wspólne kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego na tych odcinkach dróg z udziałem przedstawicieli zarówno właściwych organów odpowiedzialnych za drogi, jak i za tunele.
- (19) W 2017 r. niechronieni użytkownicy dróg stanowili 47 % ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Unii. Zapewnienie uwzględnienia potrzeb niechronionych użytkowników dróg we wszystkich procedurach RISM oraz opracowanie wymogów w zakresie jakości infrastruktury dla takich użytkowników dróg powinno zatem przyczynić się do poprawy ich bezpieczeństwa na drodze.
- (20) Aby umożliwić państwom członkowskim wzmocnienie ich procedur mających na celu zapewnienie operacyjnego wykorzystania ich oznakowania poziomego i pionowego, należy ustanowić wspólne specyfikacje w celu wspierania skutecznej czytelności i wykrywalności oznakowania poziomego i pionowego dla kierowców oraz zautomatyzowanych systemów wspomagania kierowcy.
- (21) Poprawa bezpieczeństwa jest priorytetem również w przypadku przejazdów kolejowych (na przykład sygnalizacja, poprawa infrastruktury). Według sprawozdania dotyczącego bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w UE za 2018 r., przygotowanego przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej, w 2016 r. na 108 000 przejazdów kolejowych w Unii doszło do 433 poważnych wypadków, w których zginęło 255 osób, a 217 osób odniosło poważne obrażenia. W związku z tym należy zidentyfikować przejazdy kolejowe, które stwarzają duże zagrożenie dla bezpieczeństwa, w celu ich poprawy.
- (22) Wysokiej jakości oznakowanie poziome i pionowe ma kluczowe znaczenie dla wspierania kierowców oraz pojazdów połączonych i zautomatyzowanych. Wspólne specyfikacje dotyczące oznakowania poziomego i pionowego powinny stanowić podstawę dla upowszechniania zaawansowanych połączonych i zautomatyzowanych systemów mobilności. Preferowane byłoby wspólne europejskie podejście zgodne z konwencją wiedeńską o znakach i sygnałach drogowych z 1968 r.
- (23) Aby wzmocnić oczekiwane wyniki stosowania niniejszej dyrektywy oraz zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa w sytuacjach nadzwyczajnych, państwa członkowskie mogłyby ułatwić współpracę między ich służbami ochrony ludności, służbami reagowania kryzysowego i służbami policji ruchu drogowego, w stosownych przypadkach, a w szczególności na transgranicznych odcinkach dróg. W przypadku gdy potrzebna jest współpraca między państwami członkowskimi w zakresie tych działań, Unijny Mechanizm Ochrony Ludności zapewnia ramy w tym celu zgodnie z decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady 1313/2013/UE⁽⁷⁾.
- (24) Bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zamówień publicznych, w szczególności dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE⁽⁸⁾, specyfikacje techniczne dotyczące bezpieczeństwa powinny być publicznie dostępne w przypadku zamówień publicznych realizowanych w sektorze infrastruktury drogowej.
- (25) W celu zapewnienia przejrzystości oraz zwiększenia rozliczalności należy podawać ratingi poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, tak aby użytkownicy dróg byli informowani o stanie infrastruktury, a ich świadomość w ogólnym zakresie wzrastała.
- (26) Należy zachęcać do wymiany doświadczeń w zakresie metod stosowanych w ramach podejścia „bezpieczny system” między ekspertami oraz wymiany informacji między audytorami bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- (27) Publikacja wyników ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć powinna umożliwić porównanie poziomu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej w całej Unii.

(7) Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1313/2013/UE z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie Unijnego Mechanizmu Ochrony Ludności (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 924).

(8) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylająca dyrektywę 2004/17/WE (Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243).

- (28) Ponieważ cel niniejszej dyrektywy, a mianowicie ustanowienie procedur zapewniających stały wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w sieci TEN-T oraz sieci autostrad i dróg głównych w całej Unii, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na konieczność osiągnięcia poprawy w całej Unii w celu zapewnienia konwergencji w kierunku wyższych norm bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsza dyrektywa nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu. W wyniku działań na poziomie Unii podróże w całej Unii powinny stać się bezpieczniejsze, co z kolei powinno spowodować poprawę funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz stanowić wsparcie dla realizacji celu dotyczącego spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.
- (29) W celu zapewnienia, aby treść procedur RISM w dalszym ciągu odzwierciedlała najlepszą dostępną wiedzę techniczną, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do dostosowywania załączników do niniejszej dyrektywy do postępu technicznego. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa⁽⁹⁾. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (30) Niezbędne są szczególne środki w celu ciągłej poprawy praktyk w zakresie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz ułatwienia rozpoznawania oznakowania poziomego i pionowego przez pojazdy wyposażone w układy wspomagania kierowcy lub wyższe poziomy automatyzacji. W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania odpowiednich przepisów niniejszej dyrektywy należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽¹⁰⁾.
- (31) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę 2008/96/WE,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie 2008/96/WE

W dyrektywie 2008/96/WE wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsza dyrektywa wymaga ustanowienia i wdrożenia procedur dotyczących przeprowadzania przez państwa członkowskie ocen wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego, kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć.
2. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do znajdujących się na etapie projektu, budowy lub oddanych do użytkowania dróg wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej, autostrad i innych dróg głównych.
3. Niniejsza dyrektywa ma również zastosowanie do dróg i projektów infrastruktury drogowej nieobjętych zakresem stosowania ust. 2, które znajdują się poza obszarami miejskimi, które nie zapewniają dostępu do przylegających do nich nieruchomości i które są budowane lub realizowane z funduszy unijnych, z wyjątkiem dróg, które nie są otwarte dla ogólnego ruchu pojazdów silnikowych, takich jak ścieżki rowerowe, lub dróg, które nie są zaprojektowane do celów ogólnego ruchu, takich jak drogi dojazdowe do obiektów przemysłowych, rolnych lub leśnych.
4. Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy drogi główne, które stwarzają niewielkie zagrożenie dla bezpieczeństwa, w oparciu o należyte uzasadnione powody związane z natężeniem ruchu i statystykami wypadków.

⁽⁹⁾ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

Państwa członkowskie mogą włączyć do zakresu stosowania niniejszej dyrektywy drogi niewymienione w ust. 2 i 3.

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

Komisja publikuje wykaz dróg przekazany zgodnie z niniejszym artykułem.

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

2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) »transeuropejska sieć drogowa« oznacza sieć drogową określoną w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 (*);

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).”;

b) dodaje się punkty w brzmieniu:

„1a) »autostrada« oznacza drogę specjalnie zaprojektowaną i wybudowaną dla ruchu pojazdów silnikowych, która nie zapewnia dostępu do przylegających do niej nieruchomości i która spełnia następujące kryteria:

a) z wyjątkiem specjalnych miejsc lub sytuacji tymczasowych, posiada oddzielne jezdnie dla obojczy kierunków ruchu, oddzielone od siebie nieprzeznaczonym do ruchu pasem rozdzielającym albo, wyjątkowo, w inny sposób;

b) nie krzyżuje się na jednym poziomie z jakąkolwiek drogą, torami kolejowymi lub tramwajowymi, ścieżką rowerową lub drogą dla pieszych;

c) jest odpowiednio oznaczona jako autostrada;

1b) »droga główna« oznacza drogę poza obszarami miejskimi łączącą główne miasta lub regiony, należącą do najwyższej kategorii dróg poniżej kategorii autostrad w krajowej klasyfikacji dróg, która obowiązuje w dniu 26 listopada 2019 r.”;

c) uchyla się pkt 5;

d) pkt 6 i 7 otrzymują brzmienie:

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

7) »ukierunkowana kontrola bezpieczeństwa ruchu drogowego« oznacza ukierunkowane badanie w celu zidentyfikowania niebezpiecznych warunków, uszkodzeń i problemów, które zwiększają ryzyko wypadków i obrażeń, przeprowadzone w oparciu o wizję lokalną na danej istniejącej drodze lub danym odcinku drogi.”;

e) dodaje się punkt w brzmieniu:

„7a) »okresowa kontrola bezpieczeństwa ruchu drogowego« oznacza zwykłą, okresową weryfikację cech i uszkodzeń, które wymagają prac konserwacyjnych ze względu na bezpieczeństwo.”;

f) dodaje się punkt w brzmieniu:

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

3) w art. 4 dodaje się ustęp w brzmieniu:

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

4) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmująca całą sieć

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmująca całą sieć była przeprowadzana na całej użytkowanej sieci drogowej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy.

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

a) przede wszystkim, badania wizualnego – na miejscu albo drogą elektroniczną – cech projektowych drogi (wewnętrzne bezpieczeństwo); oraz

b) analizy odcinków sieci drogowej, które są użytkowane od ponad trzech lat i na których wystąpiła duża liczba poważnych wypadków w stosunku do natężenia ruchu.

3. Państwa członkowskie zapewniają przeprowadzenie pierwszej oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć najpóźniej do 2024 r. Kolejne oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujące całą sieć muszą być przeprowadzane wystarczająco często, aby zapewnić odpowiednie poziomy bezpieczeństwa, a w każdym razie co najmniej raz na pięć lat.

4. Przeprowadzając oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujące całą sieć, państwa członkowskie mogą uwzględnić orientacyjne elementy określone w załączniku III.

5. Komisja zapewnia wytyczne dotyczące metody przeprowadzania systematycznych ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć oraz ratingów poziomu bezpieczeństwa.

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

5) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Okresowe kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego»;

b) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

c) uchyla się ust. 2;

d) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

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

6) dodaje się artykuły w brzmieniu:

„Artykuł 6a

Działania następcze w związku z procedurami dotyczącymi dróg w użytkowaniu

1. Państwa członkowskie zapewniają, aby następstwem ustaleń wynikających z ocen bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmujących całą sieć, przeprowadzonych na podstawie art. 5, były ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego albo bezpośrednie działania zaradcze.
2. Podczas przeprowadzania ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego państwa członkowskie mogą uwzględniać orientacyjne elementy określone w załączniku IIa.
3. Ukierunkowane kontrole bezpieczeństwa ruchu drogowego są przeprowadzane przez zespoły ekspertów. Co najmniej jeden członek zespołu ekspertów musi spełniać wymogi określone w art. 9 ust. 4 lit. a).
4. Państwa członkowskie zapewniają, aby następstwem ustaleń wynikających z ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego były uzasadnione decyzje określające, czy konieczne jest podjęcie działań zaradczych. W szczególności państwa członkowskie określają odcinki dróg, na których konieczna jest poprawa bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, oraz określają działania, którym należy nadać priorytet w celu poprawy bezpieczeństwa na tych odcinkach dróg.
5. Państwa członkowskie zapewniają, aby działania zaradcze były ukierunkowane przede wszystkim na odcinki dróg o niskim poziomie bezpieczeństwa, które dają możliwość wdrożenia środków o wysokim potencjale poprawy bezpieczeństwa i zmniejszenia kosztów wypadków.
6. Państwa członkowskie przygotowują oraz regularnie aktualizują oparty na analizie ryzyka plan działań priorytetowych w celu śledzenia realizacji zidentyfikowanych działań zaradczych.

Artykuł 6b

Ochrona niechronionych użytkowników dróg

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

Artykuł 6c

Oznakowanie poziome i pionowe

1. Państwa członkowskie zwracają szczególną uwagę, w swoich istniejących i przyszłych procedurach dotyczących oznakowania poziomego i pionowego, czytelności i wykrywalności takiego oznakowania dla kierowców i zautomatyzowanych systemów wspomagania kierowcy. Takie procedury uwzględniają wspólne specyfikacje, w przypadku gdy takie wspólne specyfikacje zostały ustanowione zgodnie z ust. 3.
2. Grupa ekspertów powołana przez Komisję ocenia, najpóźniej do czerwca 2021 r., możliwość opracowania wspólnych specyfikacji, w tym różnych elementów mających na celu zapewnienie operacyjnego wykorzystania oznakowania poziomego i pionowego, aby wspierać skuteczną czytelność i wykrywalność oznakowania poziomego i pionowego dla kierowców i zautomatyzowanych systemów wspomagania kierowcy. Grupa ta składa się z ekspertów wyznaczonych przez państwa członkowskie. Ocena obejmuje konsultacje z Europejską Komisją Gospodarczą ONZ.

Ocena uwzględni w szczególności następujące elementy:

- a) interakcje między różnymi technologiami wspomagania kierowcy a infrastrukturą drogową;
 - b) wpływ zjawisk pogodowych i atmosferycznych, a także ruchu drogowego, na oznakowanie poziome i pionowe znajdujące się na terytorium Unii;
 - c) rodzaj i częstotliwość prac konserwacyjnych niezbędnych dla różnych technologii, w tym szacunek kosztów.
3. Biorąc pod uwagę ocenę, o której mowa w ust. 2, Komisja może przyjmować akty wykonawcze w celu ustanowienia wspólnych specyfikacji odnoszących się do procedur państw członkowskich, o których mowa w ust. 1, zmierzających do zapewnienia operacyjnego wykorzystania ich oznakowania poziomego i pionowego w odniesieniu do skutecznej czytelności i wykrywalności oznakowania poziomego i pionowego dla kierowców i zautomatyzowanych systemów wspomagania kierowcy. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 13 ust. 2.

Akty wykonawcze, o których mowa w akapicie pierwszym, pozostają bez uszczerbku dla kompetencji Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego w zakresie norm dotyczących oznakowania poziomego i pionowego.

Artykuł 6d

Informacje i przejrzystość

Komisja publikuje europejską mapę sieci drogowej objętej zakresem stosowania niniejszej dyrektywy, dostępną w internecie, z podkreśleniem różnych kategorii, o których mowa w art. 5 ust. 6.

Artykuł 6e

Dobrowolne zgłaszanie zdarzeń

Państwa członkowskie dążą do ustanowienia krajowego systemu dobrowolnego zgłaszania zdarzeń dostępnego w internecie dla wszystkich użytkowników dróg, aby ułatwić gromadzenie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń przekazywanych przez użytkowników dróg i pojazdy, oraz wszelkich innych informacji związanych z bezpieczeństwem, które zdaniem zgłaszającego stanowią rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa infrastruktury drogowej.”;

7) w art. 7 dodaje się ustęp w brzmieniu:

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

8) w art. 9 dodaje się ustęp w brzmieniu:

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

9) art. 10 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 10

Wymiana najlepszych praktyk

W celu poprawy bezpieczeństwa na drogach w Unii Komisja ustanawia system wymiany informacji i najlepszych praktyk między państwami członkowskimi, obejmujący, między innymi, programy szkoleń w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, istniejące projekty w zakresie bezpieczeństwa infrastruktury drogowej oraz sprawdzone technologie bezpieczeństwa ruchu drogowego.”;

10) w art. 11 uchyla się ust. 2;

11) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 11a

Sprawozdawczość

1. Do dnia 31 października 2025 r. państwa członkowskie składają Komisji sprawozdanie dotyczące klasyfikacji bezpieczeństwa całej sieci ocenionej zgodnie z art. 5. W miarę możliwości sprawozdanie opiera się na wspólnej metodzie. W stosownych przypadkach sprawozdanie obejmuje również wykaz przepisów zawartych w zaktualizowanych krajowych wytycznych, w tym w szczególności usprawnienia w zakresie postępu technologicznego i ochrony niechronionych użytkowników dróg. Od dnia 31 października 2025 r. sprawozdania takie składa się co pięć lat.

2. Na podstawie analizy sprawozdań krajowych, o których mowa w ust. 1, po raz pierwszy do dnia 31 października 2027 r., a następnie co pięć lat, Komisja sporządza i przedkłada Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie dotyczące wdrażania niniejszej dyrektywy, w szczególności dotyczące elementów, o których mowa w ust. 1, oraz ewentualnych dalszych środków, w tym przeglądu niniejszej dyrektywy i ewentualnych dostosowań mających na celu uwzględnienie postępu technicznego.”;

12) art. 12 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

Zmiana załączników

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

13) dodaje się artykuł w brzmieniu:

„Artykuł 12a

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjmowania aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 12, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 16 grudnia 2019 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 12, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w późniejszym terminie określonym w tej decyzji. Nie wpływa ona na ważność już obowiązujących aktów delegowanych.

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

5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 12 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

(*) Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.”;

14) art. 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

Procedura komitetowa

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

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

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).”;

15) w załącznikach wprowadza się zmiany określone w załączniku do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Transpozycja

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 17 grudnia 2021 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.

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

Artykuł 3

Wejście w życie

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

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Strasburgu dnia 23 października 2019 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

D.M. SASSOLI

Przewodniczący

W imieniu Rady

T.TUPPURAINEN

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach do dyrektywy 2008/96/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK I

ORIENTACYJNE ELEMENTY OCEN WPŁYWU NA BEZPIECZEŃSTWO RUCHU DROGOWEGO”;

b) sekcja 2 lit. e) otrzymuje brzmienie:

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

2) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK II

ORIENTACYJNE ELEMENTY AUDYTÓW BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO”;

b) w sekcji 1 dodaje się literę w brzmieniu:

„n) środki dla niechronionych użytkowników dróg:

(i) środki dla pieszych;

(ii) środki dla rowerzystów, w tym występowanie alternatywnych tras lub barier oddzielających od ruchu pojazdów silnikowych o dużej prędkości;

(iii) środki dla dwukołowych pojazdów silnikowych;

(iv) gęstość i lokalizacja przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów;

(v) środki dla pieszych i rowerzystów na odnośnych drogach na danym obszarze;

(vi) oddzielenie pieszych i rowerzystów od ruchu pojazdów silnikowych o dużej prędkości lub występowanie bezpośrednich tras alternatywnych na drogach niższej klasy;”;

c) sekcja 2 lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) środki dla niechronionych użytkowników dróg:

(i) środki dla pieszych;

(ii) środki dla rowerzystów;

(iii) środki dla dwukołowych pojazdów silnikowych.”;

3) dodaje się załącznik w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK IIa

ORIENTACYJNE ELEMENTY UKIERUNKOWANYCH KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

1. Profil i przekrój drogi:

a) widoczność i odległości widoczności;

b) ograniczenie prędkości i strefy ograniczenia prędkości;

- c) klarowny profil (tj. czytelność profilu dla użytkowników dróg);
 - d) dostęp do przyległych nieruchomości i zabudowań;
 - e) dostęp dla pojazdów służb ratunkowych i pojazdów serwisowych;
 - f) stan techniczny mostów i przepustów;
 - g) układ w obrębie pobocza (pobocza, uskoki nawierzchni, pochylenie skarp, wykopów i nasypów).
2. Skrzyżowania i węzły:
- a) odpowiedniość rodzaju skrzyżowania/węzła;
 - b) geometria układu skrzyżowania/węzła;
 - c) widoczność i czytelność (postrzeganie) skrzyżowań;
 - d) widoczność na skrzyżowaniu;
 - e) układ dodatkowych pasów ruchu na skrzyżowaniach;
 - f) sterowanie ruchem na skrzyżowaniu (na przykład znak stopu, sygnalizacja świetlna itp.);
 - g) występowanie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.
3. Środki dla niechronionych użytkowników dróg:
- a) środki dla pieszych;
 - b) środki dla rowerzystów;
 - c) środki dla dwukołowych pojazdów silnikowych;
 - d) środki komunikacji publicznej i infrastruktura;
 - e) przejazdy kolejowe (z odnotowaniem w szczególności typu przejazdu i tego, czy jest załogowy, bezzałogowy, ręczny lub zautomatyzowany).
4. Oświetlenie, oznakowanie pionowe i poziome:
- a) spójne oznakowanie pionowe, które nie zmniejsza widoczności;
 - b) czytelność oznakowania pionowego (położenie, wielkość, kolor);
 - c) drogowskazy;
 - d) spójne oznakowanie poziome i wytyczenie pasów;
 - e) czytelność oznakowania poziomego (położenie, wymiary i odbłaskowość w stanie suchym i mokrym);
 - f) odpowiedni kontrast oznakowania poziomego;
 - g) oświetlenie dróg i skrzyżowań;
 - h) odpowiednie urządzenia na poboczu.

5. Sygnalizacja świetlna:
 - a) działanie;
 - b) widoczność.
6. Obiekty, strefy bezkolizyjne i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego:
 - a) otoczenie pobocza, w tym roślinność;
 - b) zagrożenia na poboczach i odległość od skraju jezdni lub ścieżki rowerowej;
 - c) dogodne dla użytkowników dostosowanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (pasy zieleni i bariery ochronne mające na celu zmniejszenie zagrożeń dla niechronionych użytkowników dróg).
 - d) zakończenia barier ochronnych;
 - e) odpowiednie urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego przy mostach i przepustach;
 - f) ogrodzenia (na drogach z ograniczonym dostępem).
7. Nawierzchnia:
 - a) uszkodzenia nawierzchni;
 - b) właściwości przeciwpoślizgowe;
 - c) materiały odrywające się od podłoża/żwir/kamienie;
 - d) zatrzymywanie wody na powierzchni, system drenażowy.
8. Mosty i tunele:
 - a) występowanie i liczba mostów;
 - b) występowanie i liczba tuneli;
 - c) elementy wizualne przedstawiające zagrożenia dla bezpieczeństwa infrastruktury.
9. Pozostałe kwestie:
 - a) zapewnienie bezpiecznych stref parkingowych i miejsc odpoczynku;
 - b) środki dla pojazdów ciężkich;
 - c) oślepianie reflektorami;
 - d) roboty drogowe;
 - e) niebezpieczne zachowanie na poboczu;
 - f) odpowiednie informacje w urządzeniach ITS (na przykład znaki zmiennej treści);
 - g) dzikie gatunki i zwierzęta;
 - h) ostrzeżenia o bliskości szkół (w stosownych przypadkach).”;

4) załącznik III otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK III

ORIENTACYJNE ELEMENTY OCEN BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO OBEJMUJĄCYCH CAŁĄ SIĘĆ

1. Kwestie ogólne:

- a) rodzaj drogi w zależności od rodzaju i wielkości regionów/miast, które łączy;
- b) długość odcinka drogi;
- c) rodzaj obszaru (wiejski, miejski);
- d) przeznaczenie gruntów (edukacja, obiekty komercyjne, przemysł i produkcja, mieszkania, rolnictwo, obszary niezabudowane);
- e) gęstość występowania punktów dostępu do nieruchomości;
- f) występowanie dróg serwisowych (na przykład w przypadku sklepów);
- g) występowanie robót drogowych;
- h) występowanie parkingów.

2. Natężenie ruchu:

- a) natężenie ruchu;
- b) obserwowane natężenie ruchu motocykli;
- c) obserwowane natężenie ruchu pieszego po obu stronach drogi, z odnotowaniem pieszych poruszających się wzdłuż drogi i pieszych przekraczających drogę;
- d) obserwowane natężenie ruchu rowerowego po obu stronach drogi, z odnotowaniem rowerzystów poruszających się wzdłuż drogi i rowerzystów przekraczających drogę;
- e) obserwowane natężenie ruchu pojazdów ciężkich;
- f) szacowane potoki ruchu pieszego określone na podstawie atrybutów użytkowania przyległych gruntów;
- g) szacowane potoki ruchu rowerowego określone na podstawie atrybutów użytkowania przyległych gruntów.

3. Dane dotyczące wypadków:

- a) liczba ofiar śmiertelnych oraz miejsca i przyczyny tych wypadków z podziałem na grupy użytkowników dróg;
- b) liczba wypadków skutkujących poważnymi obrażeniami i miejsca tych wypadków z podziałem na grupy użytkowników dróg.

4. Charakterystyka użytkowania:

- a) ograniczenie prędkości (ogólne, dla motocykli, dla samochodów ciężarowych);
- b) prędkość eksploatacyjna (85. percentyl);
- c) zarządzanie prędkością lub środki uspokojenia ruchu;
- d) występowanie urządzeń ITS: ostrzeżenia o zatorach komunikacyjnych, znaki zmiennej treści;
- e) ostrzeżenie o bliskości szkół;
- f) obecność kontrolera ruchu drogowego nadzorującego przejścia dla pieszych w wyznaczonych porach.

5. Charakterystyka geometryczna:

- a) charakterystyka przekroju (liczba, typ i szerokość pasów ruchu oraz układ/rozmieszczenie środkowych pasów dzielących poboczny i ich konstrukcja, ścieżki rowerowe, drogi dla pieszych itp.), z uwzględnieniem jej zmienności;
- b) krętość drogi – geometria pozioma;
- c) pochylenie i profil pionowy trasy;
- d) widoczność i odległości widoczności.

6. Obiekty, strefy bezkolizyjne i urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- a) otoczenie pobocza i strefy bezkolizyjne;
- b) stałe przeszkody na poboczu (na przykład słupy oświetleniowe, drzewa itp.);
- c) odległość przeszkód od pobocza;
- d) gęstość występowania przeszkód;
- e) krawędziowe oznakowanie akustyczne;
- f) urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

7. Mosty i tunele:

- a) występowanie i liczba mostów, a także istotne informacje dotyczące tych mostów;
- b) występowanie i liczba tuneli, a także istotne informacje dotyczące tych tuneli;
- c) elementy wizualne przedstawiające zagrożenia dla bezpieczeństwa infrastruktury.

8. Skrzyżowania:

- a) typ skrzyżowania i liczba wlotów (z odnotowaniem w szczególności typu regulacji i oddzielnej sygnalizacji do skręcania);
- b) występowanie skanalizowanego ruchu;
- c) jakość skrzyżowania;
- d) natężenie ruchu na przecinających się drogach;
- e) występowanie przejazdów kolejowych (z odnotowaniem w szczególności typu przejazdu i tego, czy jest załogowy, bezzałogowy, ręczny lub zautomatyzowany).

9. Konserwacja:

- a) uszkodzenia nawierzchni;
- b) właściwości przeciwpoślizgowe nawierzchni;
- c) stan pobocza (w tym roślinność);
- d) stan oznakowania pionowego i poziomego oraz wytyczenia pasów;
- e) stan urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

10. Udogodnienia dla niechronionych użytkowników dróg:
- a) przejścia dla pieszych i rowerzystów (przejścia jednopoziomowe i bezkolizyjne);
 - b) przejazdy dla rowerzystów (przejazdy jednopoziomowe i bezkolizyjne);
 - c) ogrodzenie dla pieszych;
 - d) występowanie chodnika lub udogodnienia separacyjne;
 - e) udogodnienia dla rowerów i ich rodzaje (ścieżki rowerowe, pasy dla rowerzystów itd.);
 - f) jakość przejść dla pieszych pod względem widoczności i oznakowania każdego z nich;
 - g) udogodnienia przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów na wlotach dróg podporządkowanych;
 - h) występowanie tras alternatywnych dla pieszych i rowerzystów w przypadku braku oddzielnych udogodnień.
11. Systemy przed- i powypadkowe zapobiegające urazom komunikacyjnym oraz elementy łagodzące ich poważny charakter:
- a) sieciowe centra operacyjne i inne obiekty patrołowania;
 - b) mechanizmy informowania użytkowników dróg o warunkach jazdy w celu zapobiegania wypadkom lub incydom;
 - c) automatyczne systemy wykrywania incydentów: czujniki i kamery;
 - d) systemy zarządzania incydentami;
 - e) systemy komunikacji ze służbami ratowniczymi.”;
- 5) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) miejsce wypadku (określone możliwie najdokładniej), w tym jego współrzędne GNSS;”;
 - b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:
„5) ciężkość wypadku;”.
-