

32008L0096

Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

Jurnalul Oficial L 319 , 29/11/2008 p. 0059 - 0067

Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului
din 19 noiembrie 2008

privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 71 alineatul (1) litera (c),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European [1],

după consultarea Comitetului Regiunilor,

în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat [2],

întrucât:

(1) Rețeaua rutieră transeuropeană definită în Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind orientările comunitare pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport [3] este de o importanță deosebită în contextul sprijinului acordat integrării și coeziunii în Europa, precum și al garantării unui nivel sporit de bunăstare. Trebuie, în special, să se asigure un nivel ridicat de siguranță.

(2) În Cartea sa albă din 12 septembrie 2001 intitulată "Politica europeană în domeniul transporturilor în orizontul lui 2010: momentul deciziilor", Comisia a semnalat necesitatea de a realiza evaluări de impact asupra siguranței și operațiunii de audit în domeniul siguranței rutiere, în vederea identificării și gestionării tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente din cadrul Comunității. Aceasta fixează, de asemenea, obiectivul de a reduce la jumătate numărul persoanelor decedate pe căile rutiere din cadrul Uniunii Europene între 2001 și 2010.

(3) În Comunicarea sa din 2 iunie 2003 intitulată "Program de acțiune european destinat siguranței rutiere – Reducerea la jumătate a numărului de victime rutiere în Uniunea Europeană până în 2010: o responsabilitate comună", Comisia desemnează infrastructura rutieră ca fiind al treilea pilon al politicii de siguranță rutieră, ceea ce ar trebui să reprezinte o contribuție importantă la îndeplinirea obiectivului comunitar de reducere a accidentelor.

(4) În ultimii ani s-au înregistrat progrese semnificative în domeniul proiectării autovehiculelor (măsuri de siguranță, proiectarea și aplicarea de noi tehnologii), care au contribuit la reducerea numărului de persoane decedate sau vătămate în urma accidentelor de circulație. Dacă se dorește atingerea obiectivului fixat pentru 2010, trebuie să se întreprindă acțiuni și în alte domenii. Gestionarea siguranței infrastructurilor rutiere poate fi considerabil îmbunătățită, iar această posibilitate trebuie valorificată.

(5) Instituirea unor proceduri adecvate este esențială pentru îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere în cuprinsul rețelei rutiere transeuropene. Evaluările de impact asupra

siguranței rutiere ar trebui să demonstreze, la nivel strategic, implicațiile asupra siguranței rutiere ale diferitelor alternative de planificare a unui proiect de infrastructură și ar trebui să aibă un rol decisiv în alegerea traseului. Rezultatele evaluărilor de impact asupra siguranței rutiere pot fi consemnate în mai multe documente. În plus, operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere ar trebui să prezinte detaliat riscurile unui proiect de infrastructură rutieră. Este firesc, prin urmare, să se dezvolte o serie de proceduri de urmat în aceste două domenii, în scopul sporirii siguranței infrastructurilor rutiere din cuprinsul rețelei rutiere transeuropene, cu excepția tunelurilor rutiere care sunt reglementate de Directiva 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană [4].

(6) Mai multe state membre dispun deja de sisteme funcționale de gestionare a infrastructurii rutiere. Acestea ar trebui să li se permită să folosească metodele proprii existente, în măsura în care sunt în conformitate cu obiectivele prezentei directive.

(7) Cercetarea este esențială pentru ameliorarea siguranței căilor rutiere în cadrul Uniunii Europene. Activitățile de dezvoltare și de demonstrare de elemente, măsuri și metode (în special telematica), precum și difuzarea rezultatelor cercetărilor joacă un rol esențial în creșterea siguranței infrastructurii rutiere.

(8) Gradul de siguranță rutieră, în condițiile actuale, ar trebui sporit prin orientarea investițiilor către tronsoanele rutiere unde se înregistrează cea mai mare concentrare de accidente și/sau potențialul cel mai ridicat de reducere a numărului de accidente. În vederea adaptării comportamentului conducătorilor auto și a asigurării unui grad sporit de respectare a regulilor de circulație, îndeosebi a limitărilor de viteză, aceștia ar trebui să fie avertizați cu privire la tronsoanele rutiere cu o concentrație ridicată a accidentelor.

(9) Clasificarea siguranței rețelei prezintă un potențial ridicat în perioada imediat următoare punerii sale în aplicare. După remediarea tronsoanelor rutiere cu o concentrare mare de accidente și luarea măsurilor corective, accentul ar trebui să cadă pe măsurile preventive constând în realizarea unor inspecții în materie de siguranță. Aceste inspecții realizate cu regularitate sunt esențiale pentru prevenirea pericolelor la care pot fi expuși toți utilizatorii drumurilor, inclusiv cei vulnerabili, precum și în cazul unor lucrări rutiere.

(10) Formările și certificarea personalului responsabil de siguranță prin intermediul unor programe de formare și a unor instrumente de calificare aprobate de statele membre ar trebui să garanteze dobândirea, de către profesioniștii în domeniu, a cunoștințelor actualizate necesare.

(11) În vederea îmbunătățirii siguranței căilor rutiere din cadrul Uniunii Europene ar trebui luate măsuri în vederea unor schimburi de bune practici mai frecvente și mai sistematice între statele membre.

(12) În vederea garantării unui grad ridicat de siguranță rutieră pe căile rutiere din cadrul Uniunii Europene, statele membre ar trebui să aplice liniile directoare cu privire la gestionarea siguranței infrastructurii. Notificarea acestor linii directoare către Comisie și raportarea periodică cu privire la aplicarea lor ar trebui să pregătească terenul pentru îmbunătățirea sistematică a siguranței infrastructurii la nivel comunitar și să constituie baza pentru trecerea treptată către un sistem mai eficient. Rapoartele cu privire la aplicarea liniilor directoare ar trebui, de asemenea, să permită statelor membre să identifice soluțiile cele mai eficiente, iar culegerea sistematică de date provenind din studii premergătoare/ulterioare ar trebui să permită găsirea măsurilor celor mai eficiente pentru acțiunile viitoare.

(13) Prevederile prezentei directive referitoare la investițiile efectuate în domeniul siguranței rutiere ar trebui să se aplice fără a aduce atingere competențelor statelor membre în domeniul investițiilor pentru întreținerea rețelei rutiere.

(14) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume instituirea unor proceduri de garantare a unui grad ridicat de siguranță rutieră în cuprinsul Rețelei rutiere transeuropene, nu poate fi îndeplinit în mod satisfăcător de către statele membre și întrucât, din cauza efectelor acțiunii, acesta poate fi îndeplinit mai bine la nivel comunitar, Comunitatea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului respectiv.

(15) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentei directive ar trebui adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei [5].

(16) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să adopte criteriile necesare pentru îmbunătățirea practicilor de gestionare a siguranței rutiere și să adapteze anexele la progresul tehnic. Deoarece măsurile respective au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentei directive, printre altele, prin completarea acesteia cu noi elemente neesențiale, acestea trebuie să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.

(17) Existența unui număr suficient de parcuri pe marginea șoselelor este foarte importantă atât pentru prevenirea infracțiunilor, cât și pentru siguranța rutieră. Zonele de parcare le permit șoferilor să se odihnească în timp util și să continue călătoria pe deplin concentrați. Asigurarea unui număr suficient de parcuri ar trebui să constituie, prin urmare, o parte integrantă a gestionării siguranței infrastructurii rutiere.

(18) În conformitate cu punctul 34 din Acordul interinstituțional pentru o mai bună legiferare [6], statele membre sunt încurajate să elaboreze, pentru ele și în interesul Comunității, propriile tabele care să ilustreze, pe cât posibil, corespondența dintre prezenta directivă și măsurile de transpunere și să le facă publice,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

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 gestionarea siguranței rețelelor rutiere, precum și la inspecțiile în materie de siguranță efectuate de către statele membre.

(2) Prezenta directivă se aplică căilor rutiere care fac parte din Rețeaua rutieră transeuropeană, fie că acestea se află în faza de proiectare, de construcție sau de exploatare.

(3) Statele membre pot aplica prevederile prezentei directive, ca un set de bune practici, și infrastructurii naționale de transport rutier, neinclusă în Rețeaua rutieră transeuropeană, care a fost realizată prin utilizarea totală sau parțială a fondurilor comunitare.

(4) Prezenta directivă nu se aplică tunelurilor rutiere reglementate de Directiva 2004/54/CE.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:

1. "rețea rutieră transeuropeană" înseamnă rețeaua rutieră definită la punctul 2 din anexa I la Decizia nr. 1692/96/CE;

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. "operațiuni 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;
5. "clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente" înseamnă o metodă de identificare, analizare și clasificare a tronsoanelor rețelelor rutiere, care au fost în exploatare mai mult de trei ani, pe care s-a înregistrat un număr mare de accidente soldate cu persoane decedate ca proporție față de fluxul de trafic;
6. "clasificarea siguranței rețelei" înseamnă o metodă pentru identificarea, analizarea și clasificarea secțiunilor rețelei existente în funcție de potențialul de îmbunătățire a siguranței și de reducere a costurilor legate de accidente;
7. "inspecție în materie de siguranță" înseamnă o verificare periodică obișnuită a caracteristicilor și defecțiunilor care necesită lucrări de întreținere din motive de siguranță;
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.

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, înaintea aprobării 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).

(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.

Articolul 5

Clasificarea siguranței și gestionarea rețelelor rutiere în exploatare

(1) Statele membre garantează că clasificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente și clasificarea siguranței rețelei se realizează pe baza unei analize, efectuate cel puțin o dată la trei ani, a exploatării rețelei rutiere. Astfel, statele membre se angajează să adere la criteriile indicate în anexa III.

(2) Statele membre se asigură că tronsoanele rutiere cu prioritate conform rezultatelor clasificării tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente și ale clasificării siguranței rutiere sunt evaluate de echipe de experți prin vizite pe teren, în temeiul elementelor menționate la punctul 3 din anexa III. Cel puțin unul dintre membrii echipei de experți trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute la articolul 9 alineatul (4) litera (a).

(3) Statele membre se asigură că măsurile corective se concentrează pe tronsoanele rutiere menționate la alineatul (2). Se va acorda prioritate acelor măsuri prevăzute la punctul 3 litera (e) din anexa III, fiind acordată atenție măsurilor care prezintă cel mai mare raport beneficii-costuri.

(4) Statele membre asigură semnalizarea corespunzătoare în vederea avertizării utilizatorilor căilor rutiere cu privire la segmentele de infrastructură rutieră care se află în reparație și care astfel pot periclita siguranța utilizatorilor căilor rutiere. Aceste semnalizări trebuie să includă și semnale care să fie vizibile atât ziua, cât și noaptea, instalate la o distanță de siguranță, și să fie conforme cu prevederile Convenției de la Viena privind semnalizarea rutieră din 1968.

(5) Statele membre garantează că utilizatorii căilor rutiere sunt informați, prin intermediul unor mijloace adecvate, de existența unui tronson cu o concentrație mare de accidente. În cazul în care un stat membru decide să recurgă la un sistem de semnalizare, acesta este conform cu dispozițiile Convenției de la Viena privind semnalizarea rutieră din 1968.

Articolul 6

Inspecții în materie de siguranță

(1) Statele membre garantează realizarea unor inspecții în materie de siguranță a căilor rutiere în exploatare în scopul identificării aspectelor legate de siguranța rutieră și al prevenirii accidentelor.

(2) Inspecțiile în materie de siguranță cuprind inspecții periodice ale rețelelor rutiere și analize ale posibilelor efecte ale lucrărilor rutiere asupra siguranței traficului.

(3) Statele membre garantează că entitatea competentă efectuează inspecții periodice. Aceste inspecții sunt efectuate suficient de frecvent, astfel încât să se garanteze niveluri de siguranță corespunzătoare pentru infrastructura rutieră respectivă.

(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.

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.

(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.

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.

(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 titularii 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 directoare, 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.

Articolul 10

Schimbul de cele mai bune practici

Pentru a crește siguranța căilor rutiere din Uniunea Europeană care nu fac parte din Rețeaua rutieră transeuropeană, statele membre instituie un sistem coerent pentru schimbul celor mai bune practici, care să acopere, printre altele, proiectele existente în materie de siguranță a infrastructurii rutiere, precum și tehnologiile verificate în materie de siguranță rutieră.

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.

(2) Comisia este asistată de comitetul menționat la articolul 13. În măsura în care este necesară adoptarea de măsuri specifice, acestea se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (3).

(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.

Articolul 12

Adaptare la progresul tehnic

Anexele la prezenta directivă sunt adaptate, pentru a ține seama de progresul tehnic, în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (3).

Articolul 13

Procedura comitetului

(1) Comisia este asistată de un comitet.

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la trei luni.

(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere articolul 8 din respectiva decizie.

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.

Adoptată la Strasbourg, 19 noiembrie 2008.

Pentru Parlamentul European

Președintele

H.-G. Pöttering

Pentru Consiliu

Președintele

J.-P. Jouyet

[1] JO C 168, 20.7.2007, p. 71.

[2] Avizul Parlamentului European din 19 iunie 2008 (nepublicat încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 20 octombrie 2008.

[3] JO L 228, 9.9.1996, p. 1.

[4] JO L 167, 30.4.2004, p. 39.

[5] JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

[6] JO C 321, 31.12.2003, p. 1.

ANEXA I

EVALUAREA DE IMPACT ASUPRA SIGURANȚEI RUTIERE PENTRU PROIECTE DE INFRASTRUCTURĂ

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);
- (e) trafic (de exemplu volumul de trafic, trafic clasificat în funcție de tipul de vehicul);
- (f) sezonabilitate și condiții climatice;
- (g) prezența unui număr suficient de zone care permit staționarea în condiții de siguranță;
- (h) activitatea seismică.

ANEXA II

Operațiuni de audit în domeniul siguranței rutiere pentru proiecte de infrastructură

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.

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;
- (e) mediul specific marginii de drum, inclusiv vegetația;
- (f) obstacole fixe la marginea drumului;
- (g) parcări sigure;
- (h) utilizatori ai căilor rutiere vulnerabili (de exemplu pietoni, cicliști, motocicliști);
- (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.

ANEXA III

CLASIFICAREA TRONSOANELOR CU O CONCENTRAȚIE MARE DE ACCIDENTE ȘI CLASIFICAREA SIGURANȚEI REȚELEI

1. Identificarea tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente

Identificarea tronsoanelor cu o concentrație ridicată a accidentelor ia în considerare cel puțin numărul accidentelor rutiere din anii anteriori, soldate cu persoane decedate pe unitate de distanță, raportat la fluxul de trafic și, în cazul intersecțiilor, numărul acestui tip de accidente în funcție de localizarea intersecțiilor.

2. Identificarea tronsoanelor în vederea unei analize în cadrul clasificării siguranței rețelei

Identificarea tronsoanelor pentru analiză în cadrul clasificării siguranței rețelei ia în considerare potențialul de reducere a costurilor legate de accidente. Tronsoanele rutiere se clasifică pe categorii. Pentru fiecare categorie de cale rutieră, tronsoanele se analizează și se clasifică în funcție de factori de siguranță, cum ar fi concentrația de accidente, volumul de trafic și tipologia acestuia.

Pentru fiecare categorie de cale rutieră, clasificarea siguranței rețelei are ca rezultat crearea unei liste de priorități care cuprinde tronsoanele rutiere unde se preconizează că îmbunătățirea infrastructurii va fi deosebit de eficace.

3. Elementele unei evaluări pentru vizitele pe teren ale echipelor de experți:

- (a) descrierea tronsonului rutier;
- (b) trimiterea la eventuale rapoarte anterioare referitoare la același tronson rutier;
- (c) analiza eventualelor rapoarte de accidente;
- (d) numărul de accidente, de persoane decedate și de persoane grav rănite în ultimii trei ani;
- (e) o serie de măsuri corective potențiale de realizat în intervale diferite, prevăzând, de exemplu:
 - eliminarea sau protejarea obstacolelor fixe de la marginea drumului;
 - reducerea limitelor de viteză și intensificarea controlului vitezei la nivel local;
 - îmbunătățirea vizibilității în diferite condiții meteorologice și de luminozitate;
 - îmbunătățirea stării de siguranță a echipamentelor de la marginea drumului, cum ar fi sistemele de restricționare rutieră;
 - îmbunătățirea coerenței, vizibilității, lizibilității și poziționării marcajelor rutiere (în special aplicarea unor benzi de avertizare sonoră pentru încetinire), precum și a semnalizării;
 - protecția împotriva căderilor de pietre, a alunecărilor de teren și a avalanșelor;
 - îmbunătățirea aderenței/rugozității șoselei;

- re-proiectarea sistemelor de restricționare rutieră;
- asigurarea și îmbunătățirea platformei centrale a drumurilor;
- modificarea planurilor de depășire;
- îmbunătățirea punctelor de joncțiune, inclusiv a trecerilor la nivel cu căi rutiere/calea ferată;
- modificarea alinierii;
- modificarea lățimii drumului, adăugarea unor benzi de refugiu;
- instalarea unui sistem de gestionare și de control al traficului;
- reducerea unui posibil conflict cu utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;
- îmbunătățirea drumurilor în funcție de standardele de proiectare în vigoare;
- recondiționarea sau înlocuirea șoselelor;
- utilizarea unor semne de circulație inteligente;
- îmbunătățirea sistemelor inteligente de transport și a serviciilor telematice pentru interoperabilitate, situații de urgență și semnalizare.

ANEXA IV

INFORMAȚII REFERITOARE LA ACCIDENTE MENȚIONATE ÎN RAPOARTELE DE ACCIDENTE

Rapoartele de accidente trebuie să cuprindă următoarele elemente:

1. localizarea cât mai exactă a accidentului;
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;
5. gravitatea accidentului, cu precizarea numărului de persoane decedate și vătămate, atunci când este posibil potrivit criteriilor comune ce urmează a fi definite în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 13 alineatul (3);
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.
