



Bruxelles, 17.5.2018  
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**  
**de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii**  
**rutiere**

{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

## **EXPUNERE DE MOTIVE**

### **1. CONTEXTUL PROPUNERII**

#### **• Motivele și obiectivele propunerii**

Siguranța rutieră din UE s-a îmbunătățit semnificativ în ultimele decenii datorită măsurilor adoptate la nivelul UE, precum și la nivel național, regional și local. În UE, între 2001 și 2010, numărul deceselor cauzate de accidente rutiere a scăzut cu 43%, iar între 2010 și 2016 acest număr a scăzut cu încă 19 %. În 2016, 25 620 de persoane și-au pierdut viața în accidente rutiere pe teritoriul UE, cu 510 mai puține decât în 2015 și cu aproape 5 900 mai puține decât în 2010.

Cu toate că unele state membre continuă să înregistreze progrese considerabile în fiecare an, la nivelul întregii UE rata mortalității rutiere a stagnat în ultimii ani. Părțile interesate din domeniul siguranței rutiere au reacționat la tendința de încetinire cu un angajament reînnoit în acest sens, după cum s-au exprimat miniștrii transporturilor din UE în Declarația de la Valletta din martie 2017<sup>1</sup> privind siguranța rutieră.

Încurajată de acest impuls politic, Comisia propune, simultan cu lansarea acestei inițiative, și un cadru general de siguranță rutieră pentru perioada 2020-2030 care este mai bine adaptat la provocările cunoscute și la schimbările apărute în ceea ce privește mobilitatea ca urmare a evoluției tendințelor societale (de exemplu, mai mulți cicliști și pietoni sau îmbătrânirea populației) și a evoluțiilor tehnologice. Cadrul general propus urmează abordarea bazată pe un sistem sigur. Această abordare se bazează pe principiul conform căruia ființele umane pot și vor continua să facă greșeli și că este responsabilitatea comună a actorilor de la toate nivelurile de a se asigura că accidentele rutiere nu conduc la vătămări grave sau mortale. Conform abordării bazate pe un sistem sigur, trebuie îmbunătățită siguranța tuturor componentelor sistemului — drumurile și acostamentele, vitezele, vehiculele și utilizarea rutieră, astfel încât dacă o componentă eșuează, celelalte componente să continue să protejeze persoanele implicate.

Infrastructura rutieră va continua să fie o componentă foarte importantă a noii abordări. Drumurile bine proiectate și corect întreținute pot reduce probabilitatea accidentelor rutiere, în timp ce „drumurile indulgente” (drumuri configurate în mod corespunzător pentru a se asigura că erorile de conducere nu duc imediat la consecințe grave) pot reduce severitatea accidentelor care pot avea loc.

Directiva privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere<sup>2</sup> (denumită în continuare „directiva RISM” - *Road Infrastructure Safety Management Directive*) a fost adoptată în 2008 pentru a asigura faptul că în prim planul tuturor fazelor de planificare, proiectare și exploatare a infrastructurii rutiere se află considerentele de siguranță rutieră. Cu toate acestea, există mari diferențe în ceea ce privește modul în care directiva a fost pusă în aplicare de către statele membre: multe țări cu performanțe ridicate au depășit cerințele directivei, în timp ce altele prezintă rămăneri în urmă.

Obiectivul general al inițiativei propuse este de a reduce numărul accidentelor rutiere mortale și al vătămarilor grave în rețelele rutiere ale UE prin îmbunătățirea performanțelor în materie de siguranță a infrastructurii rutiere. Obiectivele specifice includ:

<sup>1</sup> <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/ro/pdf>.

<sup>2</sup> Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere, JO L 319, 29.11.2008, p. 59-67.

- îmbunătățirea acțiunilor de urmărire a constatărilor din procedurile de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere;
- promovarea armonizării și a diseminării cunoștințelor între statele membre cu privire la aceste proceduri și cerințe;
- protejarea utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor;
- îmbunătățirea implementării de noi tehnologii, precum și
- depunerea de eforturi în vederea obținerii unui nivel uniform ridicat de siguranță rutieră în statele membre, prin utilizarea eficientă a resurselor financiare limitate.

Directiva revizuită vizează atingerea acestor obiective prin introducerea următoarelor schimbări majore:

- impunerea obligativității transparenței și supravegherii procedurilor de gestionare a siguranței infrastructurii;
- introducerea unei evaluări la nivelul întregii rețele rutiere, a unei proceduri sistematice și proactive de identificare a riscurilor pentru evaluarea siguranței rutiere „încorporate” sau inerente în întreaga UE;
- extinderea domeniului de aplicare a directivei dincolo de rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) pentru a acoperi autostrăzile și drumurile principale din afara rețelei, precum și toate drumurile situate în afara zonelor urbane care sunt construite folosind fonduri ale UE în totalitate sau parțial;
- stabilirea cerințelor generale de performanță pentru marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră pentru a facilita adoptarea de sisteme de mobilitate cooperative, conectate și automatizate, precum și
- introducerea obligației de a lua în considerare în mod sistematic utilizatorii vulnerabili ai drumurilor în toate procedurile de gestionare a siguranței rutiere.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică**

Inițiativa vizează abordarea deficiențelor din Directiva 2008/96/CE.

Inițiativa este strâns legată de propunerea de revizuire a Regulamentului privind siguranța generală<sup>3</sup> și a Regulamentului privind siguranța pietonilor<sup>4</sup>. Propunerea are drept scop îmbunătățirea normelor privind siguranța vehiculelor cu ajutorul unor caracteristici suplimentare de siguranță, inclusiv a unor sisteme active de siguranță concepute să prevină accidentele rutiere și a unor caracteristici pentru protejarea utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor. Cele două inițiative se interconectează în cazurile în care tehnologia vehiculelor se bazează pe infrastructură (de exemplu, marcajele rutiere vizibile pentru a veni în sprijinul asistenței la menținerea benzilor de circulație).

<sup>3</sup> Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate, JO L 200, 31.7.2009.

<sup>4</sup> Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 ianuarie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește protecția pietonilor și a altor utilizatori vulnerabili ai drumurilor; JO L 35, 4.2.2009.

În privința evoluțiilor tehnologice, propunerea este, de asemenea, strâns legată de inițiativele care fac parte din strategia Comisiei privind Sistemele de transport inteligente (C-ITS)<sup>5</sup>.

Toate aceste inițiative ar trebui considerate ca parte a unui amplu set de măsuri referitoare la siguranța rutieră din perspectiva sistemului de siguranță.

Relația dintre directiva RISM și Directiva 2004/54/CE privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană (denumită în continuare „directiva tunelurilor”) a fost evaluată în privința adecvării reglementărilor și a simplificării.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Propunerea se întemeiază pe accentul pus de Comisia Juncker pe o Europă care le oferă cetățenilor săi protecție, îi ajută să își afirme drepturile și îi apără. Aceasta se înscrie în eforturile Comisiei de a-i aduce pe cetățeni mai aproape de UE prin identificarea protecției acestora drept o prioritate. Ea contribuie, de asemenea, la punerea în aplicare a Pilonului european al drepturilor sociale care stipulează că „fiecare are dreptul să beneficieze de servicii esențiale de calitate, incluzând transporturile.

Este în concordanță cu obiectivele stabilite în Cartea albă din 2011 privind transporturile<sup>6</sup> și în Orientările pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020<sup>7</sup> și face parte dintr-un nou cadru al politicii UE pentru siguranța rutieră 2020-2030. Este în concordanță cu eforturile Comisiei de a facilita implementarea soluțiilor pentru mobilitatea conectată, cooperantă și automatizată, în special [Comunicarea CCAM (*Connected, Cooperative and Automated Mobility*)], și face parte din cel de-al treilea pachet privind mobilitatea prezentat ca parte a propunerilor pentru uniunea energetică.

## **2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE**

- **Temei juridic**

Uniunea Europeană dispune de o competență partajată în domeniul siguranței transporturilor, astfel cum este prevăzut la articolul 4 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE). Propunerea se întemeiază pe articolul 91 alineatul (1) litera (c) din TFUE care oferă baza pentru adoptarea de măsuri de îmbunătățire a siguranței transporturilor, inclusiv a transportului rutier. Deoarece competența este partajată, se aplică considerațiile de subsidiaritate.

- **Subsidiaritatea (pentru competență neexclusivă)**

Efectele externe negative ale accidentelor rutiere, inclusiv ale accidentelor rutiere mortale și ale congestărilor traficului, sunt probleme care nu pot fi soluționate doar prin măsuri la nivel național sau local. Pentru a realiza și menține un nivel ridicat de siguranță rutieră în întreaga UE, rețeaua rutieră principală impune utilizarea specifică a procedurilor armonizate de gestionare a siguranței rutiere pe baza unui cadru de reglementare adecvat și proporțional. Nivelul necesar de mobilitate sigură pentru componentele esențiale ale rețelei rutiere din UE

---

<sup>5</sup> Comunicarea Comisiei „O strategie europeană privind sistemele de transport inteligente cooperative, o etapă către mobilitatea cooperativă, conectată și automatizată” (COM/2016/0766 final).

<sup>6</sup> Cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor” [COM(2011) 144 final].

<sup>7</sup> Comunicarea Comisiei intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020” [COM (2010) 389 final].

nu ar fi atins dacă intervenția la nivelul UE ca măsură voluntară nu este susținută de toate statele membre.

Evaluarea ex-post, precum și consultările efectuate în cadrul evaluării impactului<sup>8</sup> au confirmat faptul că actuala directivă a condus la obținerea de rezultate și este larg acceptată în rândul statelor membre și al părților interesate. Actualizarea cadrului pentru a include evoluții noi, precum și pentru a spori eficiența și eficacitatea acestuia este, prin urmare, un răspuns logic la considerațiile de mai sus.

În ceea ce privește extinderea domeniului de aplicare dincolo de rețeaua TEN-T, este evident că drumurile care fac parte din TEN-T depind de drumurile de legătură care conectează centrele importante de activitate economică cu rețeaua TEN-T. Multe drumuri care nu fac parte din rețeaua TEN-T sunt importante pentru funcționarea generală a transportului rutier în cadrul UE, preluând volume semnificative din traficul național și internațional. Nivelurile de siguranță rutieră pe aceste drumuri pot fi considerabil mai scăzute decât cele corespunzătoare drumurilor care fac parte din TEN-T, pe care au loc numai 8 % din numărul accidentelor mortale în UE.

Evaluarea ex-post a arătat că statele membre care au aplicat procedurile RISM drumurilor lor naționale pentru o anumită perioadă de timp obțin o mult mai bună performanță în materie de siguranță rutieră decât cele care nu fac acest lucru. Din cauza volumului ridicat al traficului, pe rețeaua rutieră primară din UE se înregistrează un procent ridicat de accidente mortale în raport cu proporția acestor drumuri în rețeaua rutieră totală (pe 15% din rețeaua rutieră din afara zonelor urbane în termeni de kilometri de drum au loc aproximativ 39% din totalul accidentelor rutiere mortale în UE). Din aceste motive, o acțiune coordonată a UE asupra rețelei rutiere principale (inclusiv asupra părții care nu aparține TEN-T) va contribui la atingerea obiectivului pe termen mediu al UE de a înjumătăți numărul de accidente mortale survenite până în 2030 și a obiectivului pe termen lung al UE de a evolua către zero accidente mortale până în 2050.

Fără intervenția UE, diferențele actuale în abordările naționale ar persista - multe state membre, în special cele cu rate ale accidentelor mortale mai ridicate, nu ar aplica în mod sistematic principiile directivei dacă nu ar exista norme obligatorii ale UE. Această situație ar avea drept rezultat continuarea înregistrării unei performanțe scăzute în materie de siguranță rutieră în aceste state membre, fapt care ar afecta în mod negativ și performanța în materie de siguranță rutieră a UE în ansamblu.

Principalele avantaje ale acțiunii UE constau în convergența către standarde mai ridicate privind siguranța infrastructurii pe teritoriul UE, obiective pe care inițiativa vizează să le atingă. Călătoriile în întreaga UE ar deveni mai sigure, situație în care țările care nu au rezultate la fel de bine ca altele vor fi în măsură să beneficieze de experiența țărilor mai avansate. Acest lucru ar trebui, în schimb, să îmbunătățească funcționarea pieței interne, oferind o experiență de deplasare mai bună și mai coerentă pentru transportul de călători și de mărfuri și ar sprijini obiectivul UE de coeziune economică, socială și teritorială.

Fără intervenția UE, nu ar exista nicio imagine de ansamblu la nivelul UE asupra stadiului siguranței rutiere în rețeaua de drumuri a statelor membre și, de asemenea, nu ar exista mijloace comparabile pentru acordarea de prioritate finanțărilor din partea UE

---

<sup>8</sup> SWD(2018)175.

- **Proportionalitate**

Opțiunile de politică analizate la evaluarea impactului reprezintă diferite grade de proportionalitate în atingerea obiectivelor politice. În timp ce toate opțiunile de politică constau în măsuri dovedite de abordare eficientă a problemei accidentelor rutiere mortale și a vătămărilor grave, cea mai ambițioasă opțiune de politică a fost și cea mai puțin proporțională. Extinderea domeniului de aplicare a directivei la rețeaua rutieră primară a statelor membre este proporțională, deoarece acoperă un procent relativ modest de 15% din lungimea rețelei rutiere. Totuși, pe aceasta au loc aproximativ 39% din totalul accidentelor rutiere mortale din UE.

Pentru statele membre, costurile sunt limitate în comparație cu beneficiile, opțiunea de politică preferată fiind de trei ori mai puțin costisitoare și mai flexibilă decât opțiunea evaluată ca fiind cea mai ambițioasă.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât actul legislativ care trebuie modificat este o directivă, actul de modificare ar trebui să fie tot o directivă.

### **3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI**

- **Evaluările ex post/verificarea adecvării legislației existente**

Comisia a publicat constatările evaluării ex-post a directivei actuale în 2015<sup>9</sup>. Acestea pot fi rezumate după cum urmează:

- directiva a declanșat un mod diferit de gândire și de abordare a gestionării siguranței rutiere;
- a încurajat utilizarea generalizată a procedurilor de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere, care în prezent sunt instituite în toate statele membre și se bazează pe un set minim de norme obligatorii ale UE pentru gestionarea drumurilor care fac parte din TEN-T;
- oferă un „limbaj comun” pentru punerea în aplicare a măsurilor în domeniul siguranței infrastructurii rutiere, iar
- la nivel național, directiva a generat procese normative și operaționale care nu ar fi fost utilizate la un nivel atât de amplu fără intervenția UE.

Pe de altă parte, directiva nu pare să fi servit drept stimulent pentru extinderea schimbului de bune practici între statele membre. În plus, domeniul de aplicare a directivei se limitează la drumuri care fac parte din TEN-T, care sunt în principal autostrăzi și pe care au loc doar aproximativ 8% din totalul accidentelor rutiere mortale în UE. Cu toate acestea, majoritatea statelor membre aplică pe bază voluntară una sau mai multe dintre procedurile din directivă de gestionare a siguranței rutiere la anumite părți ale rețelei lor de drumuri dincolo de rețeaua TEN-T.

Evaluarea nu a oferit nicio dovadă că integrarea în directivă a directivei tunelurilor ar aduce o îmbunătățire suplimentară a siguranței tunelurilor rutiere din rețeaua TEN-T.

---

<sup>9</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmt.pdf>.

- **Consultările cu părțile interesate**

La pregătirea evaluării impactului pentru prezenta propunere, Comisia a desfășurat un număr de activități de consultare cu părțile interesate. Unele dintre acestea au făcut parte din studiul de evaluare a impactului efectuat de un contractant extern (COWI). Au fost efectuate următoarele activități de consultare:

- conferința părților interesate organizată de Comisie în martie 2017 în Valletta, Malta;
- reuniuni cu părțile interesate importante;
- un chestionar dedicat părților interesate din domeniu (realizat de COWI);
- interviuri individuale cu părțile interesate selectate (efectuate de COWI);
- o consultare publică deschisă desfășurată între 14 iunie și 10 septembrie 2017, precum și
- reuniuni ale Comitetului pentru siguranța tunelurilor rutiere și ale Comitetului de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere.

O largă majoritate a respondenților a considerat că, în prezent, cadrul legislativ al UE pentru gestionarea siguranței infrastructurii și pentru siguranța tunelurilor abordează în bună măsură problema siguranței rutiere sau o abordează într-o măsură acceptabilă. Totuși, aceștia au menționat în special următoarele probleme ale cadrului actual: lipsa armonizării, lipsa schimburilor de informații și domeniul de aplicare limitat.

La conferința părților interesate din Malta din martie 2017, părțile interesate au recomandat Comisiei revizuirea directivei RISM pentru a se concentra mai mult asupra rezultatelor măsurate și mai puțin asupra inputurilor, în plus față de reexaminarea obiectivelor programului (pentru TEN-T) și a instrumentelor financiare.

În ansamblu, s-a considerat, aproape în unanimitate, că sunt necesare îmbunătățirea întreținerii și reparării drumurilor existente, actualizarea caracteristicilor de siguranță ale drumurilor existente și ameliorarea protecției utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor. Opiniile au fost mai împărțite în ceea ce privește necesitatea unor îmbunătățiri ale instalațiilor rutiere (precum barierele de siguranță) și ale vizibilității marcajelor rutiere și ale panourilor de semnalizare rutieră. Cu toate acestea, o majoritate clară a respondenților a considerat că sunt încă necesare îmbunătățiri. A existat un consens larg în privința faptului că ar trebui să existe cerințe de performanță comune la nivelul UE pentru vizibilitatea marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră.

Consultarea publică deschisă a arătat că există un consens larg și în privința metodologiilor comparabile care ar trebui utilizate în întreaga UE pentru a măsura siguranța infrastructurii rutiere.

În ceea ce privește gradul de pregătire pentru implementarea mobilității cooperative, conectate și automatizate, au existat opinii divergente cu privire la posibilitatea adaptării infrastructurii fizice pentru a satisface necesitățile vehiculelor cu un grad ridicat de automatizare sau a proiectării vehiculelor astfel încât acestea să se poată adapta la infrastructura existentă. Comisia a ajuns la concluzia că un anumit grad de armonizare a infrastructurii fizice va fi necesar pentru a permite implementarea fără dificultăți a unor niveluri mai ridicate de automatizare și pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță a vehiculelor automatizate în trafic mixt. Un raport recent al Grupului operativ privind

automatizarea rutieră TM 2.0<sup>10</sup> (compus din reprezentanți ai autorităților publice, prestatori de servicii, furnizori, producători și cercetători) sprijină această concluzie.

Observațiile privind nevoile utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor au subliniat dificultățile legate de prescrierea unor măsuri individuale pentru anumite tipuri de utilizatori vulnerabili ai drumurilor. În schimb, Comisia a considerat că este preferabil să nu se prescrie măsuri specifice, ci, mai curând, să se formuleze o cerință generală pentru a lua în considerare necesitățile tuturor grupurilor de utilizatori vulnerabili ai drumurilor în procedurile de gestionare a siguranței rutiere și pentru a găsi cea mai adecvată soluție adaptată la circumstanțele locale.

Au existat opinii divergente privind o posibilă extindere a domeniului de aplicare a legislației dincolo de rețeaua TEN-T. Societățile private și ONG-urile au fost cele mai dispuse să considere că domeniul de aplicare a legislației ar trebui să acopere toate drumurile principale și naționale, în timp ce autoritățile publice au avut tendința de a considera că domeniul de aplicare ar trebui să acopere rețeaua TEN-T. O serie de respondenți la chestionarul dedicat părților interesate din domeniu au menționat „reticența statelor membre de a accepta extinderea la drumuri care nu aparțin rețelei TEN-T” pe motive legate de subsidiaritate. Un stat membru a observat că în afară de problema subsidiarității, a fost preferabil să nu se extindă domeniul de aplicare a directivei (dincolo de TEN-T), pentru a menține posibilitatea de a adapta metodele de abordare și dispozițiile la particularitățile rețelelor și ale administratorilor acestora. Cu toate acestea, respondenții au recunoscut, de asemenea, marele potențial de reducere a accidentelor mortale, dat fiind faptul că majoritatea deceselor în urma accidentelor rutiere au loc în afara rețelei TEN-T.

Consiliul european pentru siguranța transporturilor a argumentat că domeniul de aplicare a legislației ar trebui extins pentru a acoperi toate autostrăzile, toate drumurile (co)finanțate de UE și toate drumurile principale rurale și urbane. Acest lucru este necesar având în vedere noul obiectiv de a se concentra asupra reducerii vătămărilor grave și a deceselor (deoarece proporția accidentelor cu vătămări care au loc în zone urbane este mai mare) și deoarece utilizatorii drumurilor ar trebui să aibă dreptul la niveluri egale de siguranță pe toate căile rutiere.

În schimb, Comisia a concluzionat că o extindere limitată dincolo de TEN-T pentru a acoperi drumurile principale, care abordează un număr mult mai mare de accidente mortale fără a impune un volum de muncă și costuri disproporționate pentru statele membre, este justificată și proporțională.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Comisia a solicitat expertiză externă prin intermediul unui contract pentru un studiu complementar cu un consorțiu condus de Ecorys și compus din experți din COWI și SWOV, care a fost lansat în septembrie 2016. Constatările raportului final de evaluare a impactului se bazează pe raportul final din acest contract.

În plus, un specialist extern (profesorul George Yannis de la Universitatea Tehnică Națională de la Atena) a fost angajat prin contract să furnizeze analize suplimentare, o evaluare științifică și o validare suplimentară.

---

<sup>10</sup> <http://tm20.org/final-report-on-road-automation-now-available/>



O listă neexhaustivă a studiilor externe utilizate drept contribuții pentru elaborarea raportului de evaluare a impactului este furnizată în anexele la raport. În general, sursele utilizate pentru întocmirea raportului de evaluare a impactului sunt numeroase, în mare parte exhaustive și reprezentative pentru diferitele grupuri de părți interesate.

- **Evaluarea impactului**

Inițiativa este susținută de o evaluare a impactului, care a primit un aviz pozitiv, cu rezerve, din partea Comitetului de analiză a reglementării. Comitetul a făcut recomandări, solicitând o mai bună justificare și clarificare, în special cu privire la:

- contribuția preconizată a inițiativei în cadrul abordării globale pentru siguranța rutieră a sistemului de siguranță, precum și relația și complementaritatea sa cu inițiativa paralelă privind siguranța generală a vehiculelor și siguranța pietonilor;
- proporționalitatea opțiunii de politică preferate, în special în ceea ce privește constrângerile financiare, precum și
- necesitatea de a se trage unele concluzii din evaluările directivei actuale și din cele ale directivei tunelurilor, precum și din modul de abordare a problemelor legate de aplicarea legislației.

Observațiile au fost luate în considerare în versiunea revizuită a evaluării impactului. Ele oferă explicații suplimentare, astfel cum se arată în anexa I la raportul de evaluare a impactului. Printre altele, s-au făcut următoarele modificări pentru a aborda problemele menționate mai sus:

- Au fost adăugate explicații ale abordării bazate pe un sistem sigur, contribuția inițiativelor individuale, relația cu inițiativa paralelă privind siguranța generală a vehiculelor și siguranța pietonilor și contribuțiile respective ale acestora la îndeplinirea obiectivului general.
- Lipsa de finanțare a fost considerată o cauză a problemelor, un obiectiv specific fiind extins pentru a ține seama de constrângerile financiare. Pentru fiecare stat membru, au fost incluse costuri de asigurare a conformității până în 2030.
- Au fost adăugate detalii suplimentare privind constatările evaluării ex-post. A fost, de asemenea, explicată abordarea propusă pentru asigurarea respectării legislației.

Măsurile de politică posibile au fost grupate în șase opțiuni de politică cu diferite niveluri de ambiție. Opțiunile de politică care limitează intervenția politicii TEN-T (opțiunile de politică 1-3) și cele care extind domeniul de aplicare dincolo de TEN-T (opțiunile de politică A-C) au fost evaluate separat. Din cauza naturii complementare a măsurilor de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere, opțiunile 1-3 sunt alternative, însă se bazează una pe alta în mod incremental. În mod similar, opțiunile de politică care extind intervențiile politice dincolo de TEN-T sunt alternative, dar se bazează una pe alta.

OP1 acoperă schimbările minime la costuri minime, luând în considerare schimbările tehnologice previzibile și propunând modificări legislative limitate care sunt relativ ușor și rapid de pus în aplicare. Aceasta include măsuri fără caracter legislativ, măsuri „soft”, precum promovarea partajării cunoștințelor și schimbul de bune practici pentru a sprijini eficacitatea procedurilor de gestionare incluse deja în directiva existentă. Această opțiune de politică introduce, de asemenea, măsuri legislative pentru a îmbunătăți transparența procedurilor de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere, precum și o cerință clară de concentrare asupra siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor în procedurile RISM. În cele din urmă,

opțiunea creează o interfață îmbunătățită între directiva RISM și directiva tunelurilor prin revizuirea directivei RISM, cu accent deosebit pe zonele de tranziție între drumurile deschise și tuneluri și pe inspecțiile comune ale acestor zone care implică atât personal specializat în siguranța rutieră, cât și personal specializat în siguranța tunelurilor.

OP2 merge mai departe prin includerea elementelor din abordarea bazată pe un sistem sigur. Aceasta introduce o nouă procedură de evaluare a întregii rețele rutiere, pentru a examina și compara cu regularitate siguranța încorporată a rețelei rutiere în vederea identificării proactive a sectoarelor de drum unde sunt necesare inspecții și intervenții suplimentare. Ea introduce, de asemenea, cerințe generale de performanță pentru anumite componente ale infrastructurii rutiere, cu scopul de a facilita adoptarea de sisteme de mobilitate cooperative, conectate și automatizate. Opțiunea abordează, de asemenea, lipsa datelor coerente și comparabile cu privire la nivelul de siguranță a rețelei rutiere a UE. Principiul director al OP2 constă în faptul că legislația UE ar impune statelor membre să organizeze și să întreprindă acțiuni de urmărire corespunzătoare a procedurilor RISM în vederea identificării unui spectru larg de riscuri potențiale pentru infrastructura rutieră. Cu toate acestea, statele membre și-ar păstra flexibilitatea în stabilirea nivelului necesar de siguranță a infrastructurii rutiere. Alegerea soluțiilor tehnice adecvate ar rămâne, de asemenea, de competența statelor membre, legislația UE stabilind doar cerințele generale de performanță pentru a sprijini implementarea fără dificultăți a CCAM (de exemplu, lizibilitatea panourilor de semnalizare rutieră și a marcajelor rutiere).

OP3 stabilește un nivel minim de siguranță care trebuie atins pe drumurile care fac parte din TEN-T și definește cerințe minime de performanță pentru instalațiile rutiere. Aceasta reprezintă o abordare bazată pe rezultate care poate fi utilizată pentru a obține un nivel minim de siguranță uniform în întreaga rețea TEN-T. Nivelul minim de siguranță care trebuie obținut ar fi stabilit la nivelul UE. Statele membre și-ar păstra flexibilitatea în alegerea contramăsurilor în materie de siguranță a infrastructurii rutiere.

Spre deosebire de OP1-3, OP A, B și C implică toate o anumită extindere a procedurilor din directiva RISM dincolo de TEN-T. Extinderile sunt limitate la drumurile principale sau naționale care sunt în mod tipic reprezentate de rețelele rutiere principale ale statelor membre.

OP A include o singură măsură legislativă care prevede că orice proiect rutier din rețeaua națională de drumuri finanțat în totalitate sau parțial cu fonduri ale UE va trebui să fie supus procedurilor prevăzute în directiva RISM.

OP B vizează să asigure că procedurile RISM deja instituite sunt aplicate într-o rețea rutieră mai largă, care include în mod expres autostrăzile și drumurile aglomerate din rețelele rutiere principale ale statelor membre. Această opțiune de politică reprezintă o extindere obligatorie moderat ambițioasă a domeniului de aplicare al actualei directive RISM. Opțiunea ar avea un impact numai asupra statelor membre care încă nu au extins aplicarea acestor proceduri în mod voluntar.

OP C vizează să aplice strategia gestionării proactive a siguranței rutiere la nivelul întregii rețele și la rețelele rutiere principale ale statelor membre. Această opțiune de politică reprezintă o extindere mai ambițioasă a aplicării procedurilor RISM revizuite la o rețea rutieră mai largă (care include autostrăzi și drumuri principale) dincolo de TEN-T.

Evaluarea impactului a identificat combinația opțiunii de politică 2 cu opțiunea de politică C drept opțiunea preferată.

Această combinație ar putea salva peste 3 200 de vieți omenești și evita peste 20 700 de vătămări grave în 2020-2030 față de scenariul de referință (14 650 de vieți omenești salvate și 97 502 de vătămări grave evitate în 2020-2050). Numai în anul 2030, măsurile privind infrastructura rutieră ar permite salvarea a 562 de vieți omenești și la evitarea a 3 675 de vătămări grave.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

În conformitate cu Programul Comisiei privind o reglementare adecvată și funcțională (REFIT), a fost evaluată posibilitatea unei simplificări administrative, în special prin fuzionarea directivei RISM cu directiva tunelurilor. Evaluarea impactului și consultarea părților interesate nu au identificat niciun câștig care ar putea fi obținut prin fuzionarea directivelor. Deoarece nu a fost identificată nicio reducere a sarcinii administrative, o astfel de fuziune nu a fost considerată avantajoasă sau de dorit.

Propunerea introduce o nouă procedură RISM proactivă și bazată pe riscuri de evaluare la nivelul întregii rețele rutiere, fără a crește numărul total de proceduri. Acest lucru se realizează prin integrarea mai multor elemente utile dintr-o procedură cu caracter reactiv anterioară (în special, identificarea zonelor cu o concentrație mare de accidente) în procedurile pentru drumurile în exploatare.

- **Drepturi fundamentale**

Propunerea respectă drepturile fundamentale și este conformă cu principiile recunoscute în special de Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

#### **4. IMPLICAȚII BUGETARE**

Propunerea nu are implicații bugetare pentru UE, deși evaluarea la nivelul întregii rețele rutiere ar putea fi utilizată drept criteriu pentru direcționarea cheltuielilor UE.

#### **5. ALTE ELEMENTE**

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de urmărire, evaluare și raportare**

La evaluarea impactului au fost identificați o serie de indicatori de progres care ar putea fi utilizați pentru monitorizarea progreselor înregistrate. Propunerea evită aplicarea unor sarcini administrative nejustificate statelor membre prin limitarea obligațiilor de raportare la indicatorul principal al realizării - ratingul de siguranță al drumurilor care fac obiectul procedurilor.

Pentru a evalua impactul legislației, ar fi necesar, de asemenea, să se facă o evaluare aprofundată după ce toate modificările vor fi introduse. Termenul adecvat pentru o astfel de evaluare va fi stabilit după ce noul cadru general va fi devenit aplicabil în întregime.

- **Documente explicative (pentru directive)**

Având în vedere domeniul de aplicare al propunerii și faptul că aceasta vizează exclusiv modificarea Directivei 2008/96/CE, pe care toate statele membre au transpus-o integral, impunerea prezentării altor documente explicative nu pare a fi justificată sau proporțională.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Articolul 1 alineatul (1) este modificat pentru a include referințe la o nouă procedură de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere și la o procedură de gestionare a siguranței

infrastructurii rutiere redenumită („evaluarea la nivelul întregii rețele rutiere” și, respectiv, „inspecția în materie de siguranță rutieră”).

Articolul 1 alineatul (2) este modificat pentru a reflecta extinderea domeniului de aplicare a directivei, prin adăugarea autostrăzilor și a drumurilor principale din afara rețelei TEN-T la domeniul de aplicare în scopul extinderii aplicării obligatorii a procedurilor din directivă pentru a viza în mod specific drumurile aglomerate care leagă principalele orașe și regiuni.

Articolul 1 alineatul (3) se modifică pentru a face aplicarea directivei obligatorie pentru orice proiect de infrastructură rutieră din afara zonelor urbane care este finalizat cu finanțare din partea UE, pentru a se asigura că fondurile UE nu sunt utilizate pentru a construi drumuri potențial nesigure.

Articolul 2 alineatul (1) se modifică pentru a oferi o definiție actualizată a „rețelei rutiere transeuropene” în conformitate cu definiția prevăzută în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

Articolul 2 alineatul (2a) și articolul 2 alineatul (2b) se inserează pentru a oferi definițiile pentru „autostradă” și „drum principal”, care sunt necesare ca urmare a extinderii domeniului de aplicare a legislației.

Articolul 2 alineatul (2c) se inserează în scopul de a oferi o definiție pentru „evaluarea la nivelul întregii rețele rutiere”, o nouă procedură proactivă și bazată pe riscuri de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere (înlocuind procedura actuală de „clasificare și gestionare a siguranței rețelei rutiere în exploatare” de la articolul 5, care are caracter reactiv).

Articolul 2 alineatul (5) se elimină, deoarece metoda „clasificării tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente” este integrată în noua procedură de „evaluare a întregii rețele rutiere” și în inspecțiile în materie de siguranță rutieră.

Articolul 2 alineatul (7) se modifică pentru a oferi o definiție actualizată a „inspecției în materie de siguranță rutieră” în scopul de a clarifica natura specifică a acestei proceduri și a o diferenția de noua procedură de „evaluare la nivelul întregii rețele rutiere”.

Articolul 2 alineatul 10 se inserează pentru a oferi o definiție a „utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor”, care sunt suprareprezențați în accidentele rutiere mortale și cu vătămări grave și, din acest motiv, necesită o atenție deosebită la aplicarea procedurilor prevăzute în directivă.

Articolul 5 este revizuit pentru a înlocui actuala procedură de natură reactivă de „clasificare și gestionare a siguranței rețelei rutiere în exploatare” cu noua procedură reactivă și bazată pe riscuri de „evaluare la nivelul întregii rețele rutiere”. O evaluare la nivelul întregii rețele rutiere este o evaluare proactivă bazată pe riscuri a tuturor căilor rutiere din cadrul domeniului de aplicare a directivei pentru a evalua și a compara siguranța încorporată sau inerentă a infrastructurii rutiere existente în vederea identificării zonelor prioritare pentru inspecții și intervenții suplimentare și pentru a consolida componentele de infrastructură ale abordării bazate pe un sistem sigur. Noua procedură ia în considerare datele privind istoricul accidentelor și existența tronsoanelor cu o concentrație mare de accidente deja identificate. De asemenea, procedura evaluează în mod sistematic și proactiv riscurile reprezentate de infrastructura rutieră, precum caracteristicile geometrice ale acesteia, prezența joncțiunilor și a trecerilor la nivel, existența obstacolelor pe acostament și disponibilitatea unor sisteme de restricționare rutieră adecvate. Aceasta va oferi un stimul puternic pentru a întreprinde

acțiuni de urmărire a constatărilor și a direcționa investițiile spre domeniile cu riscul cel mai ridicat.

Articolul 6 alineatul (1) se modifică în scopul de a face legătura între identificarea sectoarelor rutiere pentru inspecțiile în materie de siguranță rutieră și constatările evaluării la nivelul întregii rețele rutiere efectuate în temeiul articolului 5.

Articolul 6 alineatul (3) se revizuieste pentru a solicita inspecții comune în materie de siguranță rutieră ale zonelor de tranziție între drumurile care intră sub incidența prezentei directive și drumurile din tuneluri care intră sub incidența Directivei 2004/54/CE. Această dispoziție este menită să asigure o mai bună cooperare între entitățile competente responsabile cu siguranța rutieră și cu siguranța tunelurilor, deoarece aceste zone de tranziție sunt în general identificate drept zonele cele mai expuse accidentelor ale tunelurilor rutiere.

Articolul 6a se inserează pentru a introduce în directiva RISM acțiuni adecvate de urmărire a procedurilor de gestionare a siguranței la nivelul întregii infrastructuri rutiere. Lipsa unor acțiuni de urmărire este unul dintre principalele puncte slabe identificate la evaluarea directivei RISM și la evaluarea impactului. Această dispoziție va impune, în special, ca fiecare decizie cu privire la urmărirea unei recomandări formulate în urma unei inspecții comune în materie de siguranță rutieră să fie justificată și motivată în mod corespunzător.

Articolul 6b se inserează pentru a oferi protecție utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor. Necesitatea unei mai bune protecții a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor a fost evidențiată în pregătirea evaluării impactului, în special de către părțile interesate relevante. Acest articol impune ca fiecare procedură RISM să evalueze situația utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor în mod separat.

Articolul 6c se inserează pentru a impune ca marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră să fie aplicate și întreținute într-un mod care să garanteze că acestea pot fi recunoscute în mod fiabil. Aceasta este o măsură destinată să asigure o experiență de călătorie coerentă pentru utilizatorii drumurilor, să ajute la adoptarea de sisteme de mobilitate conectate și autonome și să garanteze că cerințele populației în curs de îmbătrânire sunt luate în considerare prin introducerea unor marcaje rutiere și panouri de semnalizare rutieră care pot fi recunoscute cu ușurință.

Articolul 11a se inserează în scopul de a prevedea pentru statele membre cerințe de raportare cu privire la aplicarea și la rezultatele procedurilor de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere. În special, articolul solicită statelor membre să-și clasifice rețelele rutiere în conformitate cu nivelul de risc identificat în evaluările de la nivelul întregii rețele. Cerințele de raportare lipsesc din actuala directivă, ceea ce face ca monitorizarea progreselor la nivelul UE, analiza comparativă și acțiunile de urmărire să fie foarte dificile. Cerințele de raportare sunt esențiale pentru a garanta că siguranța rutieră a rețelei rutiere poate fi măsurată și comunicată utilizatorilor drumurilor și că tendința de convergență a performanței în materie de siguranță rutieră pe teritoriul UE este accelerată.

În anexa II sunt inserate noi cerințe pentru a garanta că nevoile utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor sunt luate în considerare la aplicarea auditurilor privind siguranța rutieră.

O nouă anexă IIa este inserată pentru a enumera elementele pentru inspecțiile în materie de siguranță rutieră, deoarece accentul principal ar trebui să fie pus pe ameliorarea siguranței drumurilor existente.

Anexa III este înlocuită cu o nouă anexă în care sunt enumerate elementele noii proceduri de „evaluare la nivelul întregii rețele rutiere”. Acestea includ informații generale cu privire la drumurile evaluate, date referitoare la accidente și la volumul traficului, caracteristici operaționale, considerații specifice privind configurația rutieră, caracteristici ale siguranței rutiere și riscurile comune pentru a garanta că siguranța încorporată a drumurilor poate fi evaluată în mod corespunzător.

Anexa IV este modificată pentru a clarifica faptul că descrierea localizării precise a accidentelor include coordonatele GNSS.

Propunere de

**DIRECTIVĂ A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**

**de modificare a Directivei 2008/96/CE privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

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

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European<sup>11</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor<sup>12</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Obiectivul strategic al Uniunii constă în înjumătățirea până în 2020 a numărului deceselor rutiere comparativ cu anul 2010 și apropierea de obiectivul „zero decese” până în 2050 („Viziunea zero”)<sup>13</sup>. Cu toate acestea, progresele înregistrate în atingerea acestor obiective au stagnat în ultimii ani.
- (2) Conform abordării bazate pe un sistem sigur, decesele și vătămările grave în accidente rutiere pot fi, în mare măsură, prevenite. Ar trebui să fie responsabilitatea comună a actorilor de la toate nivelurile de a se asigura că accidente rutiere nu conduc la vătămări grave sau mortale. În mod special, drumurile bine concepute și corect întreținute ar reduce probabilitatea accidentelor din traficul rutier, în timp ce „drumurile indulgente” (drumuri configurate în mod corespunzător pentru a se asigura că erorile de conducere nu duc imediat la consecințe grave) ar reduce severitatea accidentelor.
- (3) Drumurile din cadrul rețelei transeuropene definite în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>14</sup> sunt deosebit de importante în sprijinirea integrării europene. Din acest motiv, pe aceste drumuri ar trebui asigurat un nivel ridicat de siguranță.
- (4) Procedurile de gestionare a siguranței infrastructurii rutiere puse în aplicare în rețeaua transeuropeană au contribuit la reducerea deceselor și a vătămărilor grave în Uniune. Din evaluarea efectelor Directivei 2008/96/CE a Parlamentului European și a

---

<sup>11</sup> JO C , , p. .

<sup>12</sup> JO C , , p. .

<sup>13</sup> Comunicarea Comisiei intitulată „Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020” [COM (2010) 389 final].

<sup>14</sup> Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei de transport transeuropene și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348 20.12.2013, p. 1).

Consiliului<sup>15</sup> reiese în mod clar că statele membre care au aplicat în mod voluntar principiile gestionării siguranței infrastructurii rutiere („RISM”) pe drumurile lor naționale dincolo de rețeaua TEN-T au obținut o mult mai bună performanță în materie de siguranță rutieră decât statele membre care nu fac acest lucru.

- (5) O mare parte din accidentele rutiere au loc pe o porțiune mică a drumurilor pe care volumul traficului și vitezele sunt ridicate și pe care există un spectru larg al traficului cu viteze de circulație diferite. Din aceste motive, extinderea limitată a domeniului de aplicare a Directivei 2008/96/CE la autostrăzile și drumurile principale dincolo de rețeaua TEN-T ar trebui să contribuie în mod semnificativ la îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere pe teritoriul Uniunii.
- (6) În plus, aplicarea obligatorie a procedurilor din Directiva 2008/96/CE pentru orice proiect de infrastructură rutieră din afara zonelor urbane care este finalizat cu finanțare din partea UE ar trebui să garanteze că fondurile UE nu sunt utilizate pentru a construi drumuri nesigure.
- (7) Evaluarea bazată pe riscuri la nivelul întregii rețele rutiere s-a dovedit a fi un instrument eficient și eficace pentru a identifica tronsoanele din rețea care ar trebui să fie vizate de inspecții de siguranță rutieră mai detaliate și pentru a acorda prioritate investițiilor în conformitate cu potențialul acestora de îmbunătățire a siguranței la nivelul întregii rețele. Din aceste motive, întreaga rețea rutieră vizată de această directivă ar trebui să fie evaluată sistematic în vederea îmbunătățirii siguranței rutiere pe întreg teritoriul Uniunii.
- (8) Integrarea celor mai bune elemente performante din precedenta „procedură de clasificare și gestionare a rețelei rutiere în exploatare” în noua procedură de evaluare la nivelul întregii rețele rutiere ar trebui să permită o mai bună identificare a tronsoanelor rutiere pe care oportunitățile de îmbunătățire a siguranței sunt cele mai mari și în care intervențiile vizate ar trebui să ofere cele mai mari ameliorări.
- (9) Acțiunile sistematice de urmărire a constatărilor din procedurile RISM sunt esențiale pentru obținerea îmbunătățirilor siguranței infrastructurii rutiere necesare pentru atingerea obiectivelor de siguranță rutieră ale Uniunii. În acest scop, planurile de măsuri ordonate în funcție de priorități ar trebui să asigure faptul că intervențiile necesare sunt puse în aplicare cât mai curând posibil.
- (10) Performanța în materie de siguranță rutieră a drumurilor actuale ar trebui îmbunătățită prin orientarea investițiilor către tronsoanele rutiere unde se înregistrează cea mai mare concentrare de accidente și unde există potențialul cel mai ridicat de reducere a numărului de accidente.
- (11) Tronsoanele rețelei rutiere adiacente tunelurilor din rețeaua rutieră transeuropeană care intră în domeniul de aplicare a Directivei 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului<sup>16</sup> prezintă un risc de accidente deosebit de ridicat. Din aceste motive, în vederea îmbunătățirii siguranței rețelei rutiere în ansamblu, ar trebui introduse inspecții comune în materie de siguranță rutieră ale acestor tronsoane rutiere, implicând atât reprezentanți ai autorităților competente în materie de tuneluri, cât și reprezentanți ai autorităților competente în materie de drumuri.

---

<sup>15</sup> Directiva 2008/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere (JO L 319, 29.11.2008, p. 59).

<sup>16</sup> Directiva 2004/54/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind cerințele minime de siguranță pentru tunelurile din Rețeaua rutieră transeuropeană (JO L 167, 30.4.2004, p. 39).



- (12) În 2016, utilizatorii vulnerabili ai drumurilor au fost implicați în 46 % din accidentele rutiere mortale din Uniune. Din acest motiv, garantarea faptului că interesele acestor utilizatori sunt luate în considerare în toate procedurile RISM ar trebui să conducă la îmbunătățirea siguranței lor rutiere.
- (13) Proiectarea și întreținerea marcajelor și panourilor rutiere constituie un element important în asigurarea siguranței infrastructurii rutiere, în special având în vedere dezvoltarea vehiculelor echipate cu sisteme de asistență a conducătorului auto sau cu echipamente cu niveluri ridicate de automatizare. În mod special, este necesar să se asigure că marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră pot fi recunoscute cu ușurință și în mod fiabil de astfel de vehicule.
- (14) În vederea obținerii transparenței și pentru a îmbunătăți responsabilizarea, ar trebui să fie raportați indicatorii-cheie de performanță.
- (15) Publicarea rezultatelor evaluărilor la nivelul întregii rețele rutiere ar trebui să permită compararea nivelului siguranței încorporate a infrastructurii în întreaga Uniune.
- (16) Deoarece obiectivul prezentei directive, și anume instituirea unor proceduri de garantare a unui nivel ridicat de siguranță rutieră în întreaga rețea rutieră transeuropeană de autostrăzi și drumuri principale de pe teritoriul Uniunii, nu poate fi îndeplinit în mod satisfăcător de către statele membre și deoarece sunt necesare ameliorări în întreaga Uniune pentru a asigura convergența către standarde mai ridicate de siguranță a infrastructurii rutiere, poate fi îndeplinit mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este definit la articolul menționat, prezenta directivă nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea obiectivului menționat. Drept rezultat al acțiunii la nivelul Uniunii, deplasările în întreaga Uniune ar trebui să devină mai sigure, fapt care, pe de altă parte, ar trebui să îmbunătățească funcționarea pieței interne și să sprijine obiectivul de coeziune economică, socială și teritorială.
- (17) În vederea asigurării faptului că conținutul procedurilor RISM continuă să reflecte cele mai bune cunoștințe tehnice disponibile, competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ar trebui delegată Comisiei în scopul adaptării anexelor la directivă la progresul tehnic. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional privind o mai bună legiferare din 13 aprilie 2016<sup>17</sup>. În special, pentru a se asigura o participare egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.
- (18) Sunt necesare măsuri specifice pentru îmbunătățirea continuă a practicilor de gestionare a siguranței și pentru a facilita recunoașterea marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră de către vehiculele echipate cu sisteme de asistență a conducătorului auto sau cu echipamente cu niveluri ridicate de automatizare. Pentru a asigura condiții uniforme de punere în aplicare a dispozițiilor relevante ale prezentei directive, Comisiei ar trebui să i se confere competențe de executare. Competențele

---

<sup>17</sup> JO L 123, 12.5.2016, p. 1.

respective ar trebui să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>18</sup>.

(19) Prin urmare, Directiva 2008/96/CE ar trebui modificată în consecință,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

### *Articolul 1*

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

(1) La articolul 1, alineatele (1)-(3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(1) Prezenta directivă prevede stabilirea și punerea în aplicare a procedurilor referitoare la evaluările de impact și la operațiunile de audit în domeniul siguranței rutiere, la inspecțiile în materie de siguranță rutieră și la evaluările la nivelul întregii rețele rutiere efectuate de către statele membre.

(2) Prezenta directivă se aplică drumurilor care fac parte din rețeaua rutieră transeuropeană, autostrăzilor și drumurilor principale, indiferent dacă acestea se află în faza de proiectare, de construcție sau de exploatare.

(3) Prezenta directivă se aplică și drumurilor și proiectelor de infrastructură rutieră care nu intră sub incidența alineatului (2), sunt situate în afara zonelor urbane și sunt finalizate folosind finanțare totală au parțială din partea Uniunii.”

(2) articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 1 se înlocuiește cu următorul text:

„1. «rețea rutieră transeuropeană» înseamnă rețeaua rutieră definită în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și a Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport (JO L 348, 20.12.2013, p. 1);”;

(b) se introduc următoarele puncte 2 a-2c:

„2a. «autostradă» înseamnă un drum proiectat și construit special pentru traficul de autovehicule, care nu deservește proprietățile pe lângă care trece și care îndeplinește următoarele criterii:

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

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

(c) este desemnat în mod special ca autostradă;

2b. «drum principal» înseamnă un drum care nu este o autostradă, dar care conectează orașe sau/și regiuni importante și care este definit ca drum principal în hărțile tip EuroRegionalMap produse de Agențiile Naționale de Cartografie și Cadastru din Europa;

---

<sup>18</sup> Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie (JO L 55, 28.2.2011, p. 13).

2c. «evaluare la nivelul întregii rețele rutiere» înseamnă o evaluare a siguranței rețelei rutiere în cadrul domeniului de aplicare al prezentei directive în vederea stabilirii unor criterii de referință pentru riscul de accidente și de coliziuni cu urmări grave;”;

(c) punctul 5 se elimină;

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

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

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

(e) se adaugă următorul punct 10:

„10. «utilizatori vulnerabili ai drumurilor » înseamnă participanți la trafic nemotorizați, precum cicliștii și pietonii sau utilizatorii vehiculelor motorizate cu două roți.”

(3) Articolul 5 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 5

#### **Evaluare la nivelul întregii rețele rutiere**

(1) Statele membre se asigură că o evaluare la nivelul întregii rețele rutiere este efectuată pe întreaga rețea rutieră în exploatare care face obiectul prezentei directive. Evaluarea la nivelul întregii rețele rutiere cuprinde o inspecție vizuală, o analiză a volumului traficului și date privind istoricul accidentelor, precum și o evaluare a riscului de coliziuni cu urmări grave. Statele membre se asigură că prima evaluare se efectuează până cel târziu în 2025. Evaluările ulterioare la nivelul întregii rețele rutiere vor fi suficient de frecvente pentru a garanta niveluri de siguranță adecvate, dar, în orice caz, vor fi efectuate cel puțin o dată la cinci ani.

(2) La efectuarea evaluării la nivelul întregii rețele rutiere, statele membre includ elementele prevăzute în anexa III.

(3) Pe baza rezultatelor evaluării menționate la alineatul (1), statele membre clasifică toate tronsoanele rețelei rutiere în nu mai puțin de trei categorii în funcție de siguranța lor încorporată.

(4) Statele membre garantează că evaluările la nivelul întregii rețele rutiere sunt întreprinse de entitatea competentă.

(5) 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 panouri de semnalizare care sunt vizibile atât ziua, cât și noaptea, sunt instalate la o distanță de siguranță, și sunt conforme cu prevederile Convenției de la Viena privind semnalizarea rutieră din 1968.”

(4) articolul 6 se modifică după cum urmează:

(a) titlul se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 6

#### **Inspecții în materie de siguranță rutieră”;**

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

„(1) Statele membre garantează că inspecțiile în materie de siguranță rutieră sunt realizate în cadrul rețelei rutiere în scopul identificării aspectelor legate de siguranța rutieră și al prevenirii accidentelor. Selectarea tronsoanelor de drum care urmează să fie supuse acestei inspecții se bazează pe rezultatele evaluării efectuate în temeiul articolului 5, fiind acordată prioritate tronsoanelor cu risc ridicat.”;

(c) alineatele (2) și (3) se înlocuiesc cu următorul text:

„(2) La efectuarea inspecțiilor în materie de siguranță rutieră, statele membre includ elementele prevăzute în anexa IIa.

(3) Statele membre asigură siguranța tronsoanelor din rețeaua de drumuri adiacente tunelurilor, care fac obiectul Directivei 2004/54/CE, prin intermediul inspecțiilor comune în materie de siguranță rutieră cu participarea autorităților competente implicate în punerea în aplicare a prezentei directive și a Directivei 2004/54/CE. Inspecțiile comune în materie de siguranță rutieră se efectuează cel puțin o dată la trei ani.”

(5) Se inserează articolele 6a, 6b și 6c, după cum urmează:

„Articolul 6a

#### **Acțiunile de urmărire a procedurilor pentru drumurile în exploatare**

(1) Statele membre se asigură că constatările evaluărilor la nivelul întregii rețele rutiere efectuate în temeiul articolului 5 sunt urmărite prin inspecții specifice în materie de siguranță rutieră sau prin măsuri directe de remediere.

(2) Statele membre se asigură că constatările evaluărilor la nivelul întregii rețele rutiere efectuate în temeiul articolului 6 sunt urmărite prin decizii motivate care stabilesc dacă sunt necesare măsuri de remediere. În mod special, statele membre identifică tronsoanele de drum în care mai sunt necesare ameliorări ale siguranței infrastructurii rutiere și definesc măsurile cărora li se acordă prioritate pentru îmbunătățirea siguranței acestor tronsoane rutiere.

(3) Statele membre se asigură că măsurile de remediere vizează tronsoanele rutiere cu niveluri scăzute de siguranță și care oferă posibilități pentru punerea în aplicare a măsurilor cu rapoarte beneficii-costuri ridicate.

(4) Statele membre pregătesc și actualizează periodic un plan de măsuri bazat pe riscuri ordonat în funcție de priorități pentru a urmări punerea în aplicare a măsurilor de remediere identificate. În pregătirea planului de măsuri, statele membre acordă prioritate tronsoanelor de drum cu un potențial ridicat de ameliorare a siguranței rutiere, luând în considerare intervențiile cu rapoarte beneficii-costuri ridicate.

Articolul 6b

#### **Protecția utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor**

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

Articolul 6c

#### **Marcaje rutiere și panouri de semnalizare rutieră**

(1) Statele membre se asigură că marcajele rutiere și panourile de semnalizare rutieră sunt corect proiectate și întreținute astfel încât să poată fi recunoscute cu ușurință și în mod fiabil atât de către conducătorii auto, cât și de către vehiculele echipate cu sisteme de asistență a conducătorului auto sau cu echipamente cu niveluri ridicate de automatizare.

(2) Comisia elaborează cerințe generale de performanță pentru a facilita recunoașterea marcajelor rutiere și a panourilor de semnalizare rutieră. În acest scop, Comisia adoptă un act de punere în aplicare în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 13 alineatul (2).”

(6) Articolul 10 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 10

### **Schimbul de bune practici**

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

(7) La articolul 11, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(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 consultare menționată la articolul 13 alineatul (2).”

(8) Se introduce următorul articol 11a:

„Articolul 11a

### **Raportarea**

(1) Până la 31 octombrie, statele membre furnizează Comisiei un raport [OP: vă rugăm inserați ANUL calculat la 24 de luni de la intrarea în vigoare] și, ulterior, din trei în trei ani, cu privire la procentajul din rețeaua rutieră evaluat în cei trei ani anteriori și la ratingul de siguranță al tronsoanelor rutiere evaluate pentru fiecare categorie de utilizatori ai drumurilor.”

(9) Articolul 12 se înlocuiește cu următorul text:

„Articolul 12

### **Adaptarea la progresul tehnic**

Comisia este împuternicită să adopte, în conformitate cu articolul 12a, acte delegate de adaptare a anexelor la prezenta directivă la progresul tehnic.”

(10) Se inserează următorul articolul 12a:

„Articolul 12a

### **Acte delegate**

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

(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 12 se conferă Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată de la [data intrării în vigoare a prezentei directive].

(3) Delegarea de competențe prevăzută la articolul 12 poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. Printr-o decizie de revocare ia sfârșit delegarea competențelor specificată în decizia respectivă. Decizia produce efecte în ziua care urmează datei publicării acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.

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

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

(6) Orice act delegat adoptat în temeiul articolului 12 intră în vigoare numai dacă, în termen de două luni de la notificarea sa către Parlamentul European și către Consiliu, nici Parlamentul European, nici Consiliul nu ridică obiecții sau dacă, înainte de expirarea termenului respectiv, atât Parlamentul European, cât și Consiliul au informat Comisia că nu ridică obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.”

(11) Articolul 13 se înlocuiește cu următorul text:

„*Articolul 13*

### **Comitologie**

- (1) Comisia este sprijinită de un comitet. Comitetul respectiv este un comitet în sensul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.
- (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.”
- (12) Anexele se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

### *Articolul 2*

- (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 [OP: vă rugăm introduceți DATA calculată la 18 luni de la intrarea în vigoare] cel târziu. Statele membre comunică de îndată Comisiei textul acestor acte.  
Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o astfel de trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.
- (2) Statele membre comunică Comisiei textul principalelor acte din legislația națională pe care le adoptă în domeniul reglementat prin prezenta directivă.

### *Articolul 3*

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

### *Articolul 4*

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

*Pentru Parlamentul European*  
*Președintele*

*Pentru Consiliu*  
*Președintele*