

Переклад затверджений

Заступник генерального директора Урядового офісу  
координації європейської та  
євроатлантичної інтеграції  
Секретаріату Кабінету Міністрів України  
(найменування посади)



(підпис)

О.В. Генчев  
(ініціали та прізвище)

25 травня 2021 р.

02008L0096 — UA — 16.12.2019 — 001.001

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ

► В ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2008/96/ЄС

від 19 листопада 2008 року

про управління безпекою дорожньої інфраструктури

(ОВ L 319, 29.11.2008, с. 59)

Зі змінами, внесеними:

Офіційний вісник

	№	сторінка	дата
► М1 ДИРЕКТИВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2019/1936 від 23 жовтня 2019 року	L 305	1	26.11.2019

▼ В

ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2008/96/ЄС

від 19 листопада 2008 року

про управління безпекою дорожньої інфраструктури

▼ М1

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ

**► В**                                    **ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2008/96/ЄС**  
**від 19 листопада 2008 року**  
 про управління безпекою дорожньої інфраструктури  
 (ОВ L 319, 29.11.2008, с. 59)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
<b>► МІ</b>	<a href="#">ДИРЕКТИВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2019/1936 від 23 жовтня 2019 року</a>	L 305	1	26.11.2019

**▼ В**

**ДИРЕКТИВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2008/96/ЄС**  
**від 19 листопада 2008 року**  
 про управління безпекою дорожньої інфраструктури

**▼ МІ**

*Стаття 1*

**Предмет та сфера застосування**

1. Ця Директива передбачає встановлення та імплементацію процедур, що стосуються оцінювання впливу на дорожню безпеку, аудитів дорожньої безпеки, інспектування дорожньої безпеки та оцінювання дорожньої безпеки в масштабі мережі з боку держав-членів.
2. Цю Директиву застосовують до доріг, які є частиною транс'європейської дорожньої мережі, до автострад та інших магістральних доріг, незалежно від того, перебувають вони на стадії розробки, в процесі будівництва чи в ході експлуатації.
3. Цю Директиву застосовують також до доріг та дорожніх інфраструктурних проектів, що не підпадають під дію параграфу 2, розташовані за межами міст, які не обслуговують прилегли до них об'єкти власності та побудовані з використанням коштів Союзу, за винятком доріг, закритих для загального руху моторних транспортних засобів, таких як велосипедні доріжки та дороги, не призначені для загального користування, як-от під'їзні шляхи до промислових, сільськогосподарських чи лісогосподарських об'єктів.
4. Держави-члени можуть виключити зі сфери застосування цієї Директиви магістральні дороги, які мають низький рівень ризику для безпеки, на належним чином обґрунтованих підставах, пов'язаних із інтенсивністю транспортного потоку та статистикою ДТП.

Держави-члени можуть включати до сфери застосування цієї Директиви дороги, не зазначені в параграфах 2 і 3.

Кожна держава-член повинна до 17 грудня 2021 року подати до Комісії перелік автострад і магістральних доріг на своїй території, та після того повідомляти про будь-які суттєві зміни в ньому. Крім того, кожна держава-член повинна подати до Комісії перелік доріг, виключених із або включених до сфери застосування цієї Директиви відповідно до цього параграфа, та після того повідомляти про будь-які суттєві зміни в ньому.

Комісія публікує перелік доріг, наданий відповідно до цієї статті.

5. Цю Директиву не застосовують до доріг у тунелях, до яких застосовують Директиву 2004/54/ЄС.

## ▼В

### Стаття 2

#### Терміни та означення

Для цілей цієї Директиви застосовують такі терміни та означення:

## ▼М1

1. «транс'європейська дорожня мережа» означає мережу доріг, як її означено в Регламенті Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1315/2013 ( <sup>1</sup> );

## ▼М1

1а. «автострада» означає дорогу, спеціально спроектовану та побудовану для руху моторного транспорту, яка не обслуговує прилеглі до неї об'єкти власності та відповідає таким критеріям:

- (а) вона обладнана, за винятком спеціальних пунктів або тимчасових ділянок, окремими проїзними частинами для обох напрямків руху, відокремленими одна від одної або розділовою смугою, не призначеною для руху, або, як виняток, іншими засобами;
- (б) вона не перетинає на одному рівні будь-яку іншу дорогу, залізничну чи трамвайну колію, велосипедну або пішохідну доріжку;
- (с) вона спеціально позначена як автострада;

1б. «магістральна дорога» означає дорогу за межами населених пунктів, яка з'єднує великі міста або регіони (або і те, і інше) та належить до найвищої категорії доріг після категорії «автострада» за національною класифікацією доріг, чинною станом на 26 листопада 2019 року;

## ▼В

2. «компетентна установа» означає будь-яку публічну чи приватну організацію, засновану на національному, регіональному або місцевому рівні, що бере участь у імплементації цієї Директиви, зважаючи на її сферу повноважень, у тому числі призначені компетентними установами органи, які існували до набуття чинності цією Директивою, якщо вони відповідають вимогам цієї Директиви;

3. «оцінювання впливу на дорожню безпеку» означає стратегічний порівняльний аналіз впливу нової дороги або істотної модифікації наявної мережі на безпечне функціонування усієї мережі доріг;

4. «аудит дорожньої безпеки» означає незалежну, ґрунтовну систематичну та технічну перевірку безпечності проектних характеристик дорожнього інфраструктурного проекту, яка охоплює усі його стадії від планування до початкового етапу експлуатації;

## ▼М1 \_\_\_\_\_

## ▼М1

6. «рейтинг безпеки» означає класифікацію частин наявної мережі доріг на категорії, залежно від їхньої об'єктивно вимірної конструктивної безпеки;

7. «цільове інспектування дорожньої безпеки» означає цілеспрямоване дослідження з метою ідентифікації небезпечних умов, дефектів і проблем, які збільшують ризик ДТП та травмування на підставі виїзду безпосередньо на наявну дорогу або ділянку дороги;

#### ▼МІ

- 7а. «періодичне інспектування дорожньої безпеки» означає штатну періодичну перевірку характеристик і дефектів, які потребують поточного ремонту в цілях безпеки;

#### ▼В

8. «настанови» означає ухвалені державами-членами інструменти, які запроваджують етапи, яких слід дотримуватися, та елементи, які слід враховувати, при застосуванні процедур безпеки, визначених у цій Директиві;
9. «інфраструктурний проект» означає проект будівництва нової дорожньої інфраструктури або істотної модифікації наявної мережі, який впливає на транспортні потоки;

#### ▼МІ

10. «уразливий учасник дорожнього руху» означає учасників дорожнього руху без моторизованих засобів, у тому числі, наприклад, велосипедистів та пішоходів, а також користувачів самохідних двоколісних транспортних засобів.

#### ▼В

### *Стаття 3*

#### **Оцінювання впливу на дорожню безпеку для інфраструктурних проектів**

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб для всіх інфраструктурних проектів було здійснено оцінювання впливу на дорожню безпеку.
2. Оцінювання впливу на дорожню безпеку повинно бути здійснено на початковому етапі планування до затвердження інфраструктурного проекту. У цьому зв'язку, держави-члени докладають усіх зусиль, щоб відбувалося досягнення відповідності критеріям, визначеним у додатку І.
3. Оцінювання впливу на дорожню безпеку повинне визначати аспекти дорожньої безпеки, які впливають на вибір запропонованого рішення. Воно також повинне надавати усю важливу інформацію, необхідну для аналізу витрат і вигід різних оцінюваних варіантів.

### *Стаття 4*

#### **Аудити дорожньої безпеки для інфраструктурних проектів**

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб для всіх інфраструктурних проектів було здійснено аудити дорожньої безпеки.
2. При здійсненні аудитів дорожньої безпеки держави-члени докладають усіх зусиль, щоб відбувалося досягнення відповідності критеріям, визначеним у додатку ІІ.

Держави-члени повинні забезпечити призначення аудитора для проведення аудиту проектних характеристик інфраструктурного проекту.

Аудитора повинно бути призначено відповідно до положень статті 9(4), та він повинен володіти необхідним рівнем компетенції та підготовки, як передбачено статтею 9. Якщо аудити здійснюють групи, принаймні один із членів групи повинен володіти свідоцтвом про кваліфікацію, зазначеним у статті 9(3).

3. Аудити дорожньої безпеки становлять невід'ємну частину процесу розробки інфраструктурного проекту на стадіях попереднього проектування, детального проектування, підготовки до відкриття та початкового етапу експлуатації.

4. Держави-члени повинні забезпечити, щоб аудитор зазначав у звіті про аудит критичні елементи конструкції для кожної стадії інфраструктурного проекту. Якщо в ході аудиту виявлено небезпечні особливості, але проект не виправлено до завершення відповідної стадії, як зазначено в додатку II, причини цього має бути вказано компетентною установою в додатку до відповідного звіту.

5. Держави-члени повинні забезпечити, щоб наслідком звіту, зазначеного в параграфі 4, стали відповідні рекомендації з точки зору безпеки.

#### ▼ M1

6. Комісія надає настанову для проектування «щадних узбіч» та «самоочевидних і самодостатніх доріг» у первинному звіті на етапі проектування, а також настанову з вимог до якості, що стосуються уразливих учасників дорожнього руху. Така настанова має бути розроблена у тісній співпраці з експертами держав-членів.

#### ▼ M1

### Стаття 5

#### Оцінювання дорожньої безпеки в масштабі мережі

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб оцінювання дорожньої безпеки в масштабі мережі було здійснено для всієї мережі доріг, що перебувають в експлуатації та підпадають під дію цієї Директиви.

2. Оцінювання дорожньої безпеки в масштабі мережі повинне визначити ризики виникнення і ступінь тяжкості ДТП на підставі:

- (a) у першу чергу, візуальної перевірки (або на місці, або електронними засобами) проектних характеристик дороги (конструктивної безпеки); та
- (b) аналізу ділянок дорожньої мережі, які перебувають в експлуатації вже понад три роки, та на яких трапилася велика кількість ДТП пропорційно до інтенсивності транспортного потоку.

3. Держави-члени повинні забезпечити, щоб перше оцінювання дорожньої безпеки в масштабі мережі було здійснено щонайпізніше 2024 року. Наступні оцінювання дорожньої безпеки в масштабі мережі необхідно проводити достатньо часто, щоб забезпечити достатні рівні безпеки, але в будь-якому разі не рідше, ніж кожні п'ять років.

4. При проведенні оцінювання дорожньої безпеки в масштабі мережі держави-члени можуть враховувати індикативні елементи, визначені в додатку III.

5. Комісія надає настанову з методології для проведення систематичних оцінювань дорожньої безпеки в масштабі мережі та рейтингів безпеки.

6. На підставі результатів оцінювання, зазначеного в параграфі 1, та з метою пріоритизації потреб для подальших дій держави-члени класифікують усі ділянки дорожньої мережі принаймні за трьома категоріями, залежно від їх рівня безпеки.

### Стаття 6

#### Періодичне інспектування дорожньої безпеки

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб періодичне інспектування дорожньої безпеки було організовано з достатньою частотою для збереження належних рівнів безпеки відповідної дорожньої інфраструктури.

#### ▼ M1 \_\_\_\_\_

#### ▼ M1

3. Держави-члени повинні гарантувати безпеку ділянок дорожньої мережі, сполучених із дорожніми тунелями, які підпадають під дію Директиви 2004/54/ЄС, шляхом спільних перевірок дорожньої безпеки за участі компетентних органів, залучених до імплементації цієї Директиви та Директиви

2004/54/ЄС. Такі спільні перевірки дорожньої безпеки необхідно проводити достатньо часто, щоб забезпечити достатні рівні безпеки, але в будь-якому разі не рідше, ніж кожні шість років.

#### ▼В

4. Без обмеження дії настанов, ухвалених згідно зі статтею 8, держави-члени повинні ухвалити настанови з тимчасових заходів безпеки, застосовуваних під час дорожніх робіт. Вони також повинні запровадити відповідну схему перевірок для забезпечення належного застосування таких настанов.

#### ▼МІ

### *Стаття 6a*

#### **Супровід процедур для доріг у ході експлуатації**

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб висновки оцінювань дорожньої безпеки в масштабі мережі, проведених відповідно до статті 5, супроводжувалися або цільовим інспектуванням дорожньої безпеки, або безпосередніми заходами з виправлення ситуації.
2. При проведенні цільового інспектування дорожньої безпеки держави-члени можуть враховувати індикативні елементи, визначені в додатку Па.
3. Цільові інспектування дорожньої безпеки повинні здійснювати команди експертів. Принаймні один член команди експертів повинен відповідати вимогам, визначеним у пункті (а) статті 9(4).
4. Держави-члени повинні забезпечити, щоб висновки цільових інспектувань дорожньої безпеки супроводжувалися обґрунтованими рішеннями щодо необхідності у вжитті заходів із виправлення ситуації. Зокрема, держави-члени повинні ідентифікувати ділянки доріг, де потрібне вдосконалення дорожньої інфраструктури, та визначити пріоритетні заходи з поліпшення безпеки таких ділянок доріг.
5. Держави-члени повинні забезпечити, щоб виправні заходи були спрямовані насамперед на ділянки доріг із низьким рівнем безпеки, які дають можливість реалізувати заходи з високим потенціалом вдосконалення рівня безпеки та зниження витрат при ДТП.
6. Держави-члени повинні підготувати та регулярно оновлювати ризик-орієнтований пріоритизований план дій з відстеження реалізації визначеного виправного заходу.

### *Стаття 6b*

#### **Захист уразливих учасників дорожнього руху**

Держави-члени забезпечують, щоб під час імплементації процедур, визначених у статтях 3–6a, було враховано потреби уразливих учасників дорожнього руху.

### *Стаття 6c*

#### **Дорожня розмітка та дорожні знаки**

1. У чинних і майбутніх процедурах, що стосуються дорожньої розмітки та дорожніх знаків, держави-члени повинні звертати особливу увагу на їх помітність і читабельність для водіїв-людей та автоматизованих систем допомоги водію. Такі процедури повинні враховувати спільні специфікації, якщо такі спільні специфікації було встановлено згідно із параграфом 3.
2. Створена Комісією експертна група повинна не пізніше червня 2021 року оцінити можливість запровадження спільних специфікацій, що включають різні елементи, спрямовані на забезпечення функціонального використання дорожньої розмітки та дорожніх знаків з метою сприяння кращій читабельності та помітності дорожньої розмітки та дорожніх знаків для водіїв-людей та автоматизованих систем допомоги водію. Ця група повинна бути сформована з експертів, призначених державами-членами. Експертна оцінка повинна включати консультації з Економічною комісією Організації Об'єднаних Націй для Європи.

Зокрема, така оцінка повинна враховувати такі елементи:



- (a) взаємодію між різноманітними технологіями допомоги водію та інфраструктурою;
- (b) вплив погоди та атмосферних явищ, а також дорожнього руху, на дорожню розмітку та дорожні знаки, наявні на території Союзу;
- (c) тип і частоту поточних робіт, необхідних для різних технологій, включно з розрахунком їх вартості.

3. Беручи до увагу оцінку, зазначену в параграфі 2, Комісія може ухвалювати імплементаційні акти для запровадження спільних специфікацій, що стосуються згаданих у параграфі 1 процедур держав-членів, спрямованих на забезпечення функціонального використання дорожньої розмітки та дорожніх знаків з урахуванням ефективної читабельності та помітності дорожньої розмітки та дорожніх знаків для водіїв-людей та автоматизованих систем допомоги водію. Такі імплементаційні акти ухвалюють згідно з експертною процедурою, зазначеною у статті 13(2).

Імплементаційні акти, зазначені у першому підпараграфі, не повинні обмежувати сферу компетенції Європейського комітету зі стандартизації щодо стандартів дорожньої розмітки та дорожніх знаків.

#### *Стаття 6d*

### **Інформація та прозорість**

Комісія публікує в онлайн доступі Європейську мапу дорожньої мережі, що підпадає під дію цієї Директиви, із зазначенням різних категорій доріг, як зазначено в статті 5(6).

#### *Стаття 6e*

### **Добровільне звітування**

Держави-члени повинні прагнути до створення національної системи для цілей добровільного звітування, доступної онлайн для усіх користувачів доріг, щоб сприяти збору детальної інформації про випадки на дорогах, надісланої користувачами доріг і транспортними засобами, та будь-якої іншої інформації щодо безпеки, яка сприймається доповідачем як справжня чи потенційна загроза для безпеки дорожньої інфраструктури.

#### **▼В**

#### *Стаття 7*

### **Керування даними**

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб для кожної ДТП зі смертельними наслідками, яка трапилася на одній із доріг, згаданих у статті 1(2), компетентною установою було складено звіт про ДТП. Держави-члени мають прагнути включити в цей звіт кожен з елементів, перелічених у додатку IV.

#### **▼М1**

1a. Комісія може ухвалювати імплементаційні акти для надання настанов, згідно з якими має відбуватися звітування про тяжкість ДТП, у тому числі про кількість загиблих і поранених осіб. Такі імплементаційні акти ухвалюють згідно з експертною процедурою, зазначеною у статті 13(2).

#### **▼В**

2. Держави-члени повинні обчислити середню суспільну вартість ДТП зі смертельними наслідками та середню суспільну вартість тяжкої ДТП, які трапляються на її території. Держави-члени можуть на власний розсуд передбачати більшу диференціацію норм витрат, які потрібно оновлювати принаймні кожні п'ять років.

#### *Стаття 8*

### **Ухвалення і повідомлення настанов**

1. Щоб підтримати компетентні установи у застосуванні цієї Директиви, держави-члени повинні забезпечити, щоб настанови, якщо їх ще немає, були ухвалені до 19 грудня 2011 року.
2. Держави-члени повинні надсилати такі настанови Комісії впродовж трьох місяців після їх ухвалення або внесення змін до них.
3. Комісія їх оприлюднює на своєму загальнодоступному вебсайті.

## *Стаття 9*

### **Призначення і підготовка аудиторів**

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб програми підготовки аудиторів дорожньої безпеки, якщо їх ще немає, були ухвалені до 19 грудня 2011 року.

#### **▼МІ**

- 1а. Для аудиторів дорожньої безпеки, які проходять підготовку з 17 грудня 2024 року, держави-члени повинні забезпечити, щоб програми підготовки аудиторів дорожньої безпеки включали аспекти, пов'язані з уразливими учасниками дорожнього руху та інфраструктурою для таких користувачів.

#### **▼В**

2. Держави-члени повинні забезпечити, щоб там, де аудитори дорожньої безпеки виконують функції згідно з цією Директивою, вони пройшли початкову підготовку, результатом якої є отримання свідоцтва про кваліфікацію, та брали участь у періодичних курсах поглибленої підготовки.
3. Держави-члени повинні забезпечити, щоб аудитори дорожньої безпеки мали свідоцтво про кваліфікацію. Свідоцтва, видані до набуття чинності цією Директивою, повинні бути визнані.
4. Держави-члени повинні забезпечити, щоб аудиторів було призначено відповідно до таких вимог:
  - (а) вони мають належний досвід або рівень підготовки з проектування доріг, технологій дорожньої безпеки та аналізу ДТП;
  - (б) через два роки після ухвалення державами-членами настанов, передбачених статтею 8, аудитори дорожньої безпеки повинні проводити лише аудитори або команди, до яких належать аудитори, що відповідають вимогам, передбаченим у параграфах 2 і 3;
  - (с) в цілях аудиту інфраструктурного проекту аудитор на час проведення аудиту не може брати участь у створенні чи роботі відповідного інфраструктурного проекту.

#### **▼МІ**

## *Стаття 10*

### **Обмін найкращими практиками**

З метою поліпшення безпеки доріг Союзу Комісія повинна створити систему обміну інформацією та найкращими практиками між державами-членами, яка охоплюватиме, між іншим, програми підготовки з дорожньої безпеки, наявні проекти з підвищення безпеки дорожньої інфраструктури та випробувані технології дорожньої безпеки.

#### **▼В**

## *Стаття 11*

### **Постійне вдосконалення практик управління безпекою**

1. Комісія полегшуватиме і структуруватиме обмін знаннями та найкращими практиками між державами-членами, користуючись досвідом, отриманим на відповідних міжнародних форумах, з метою постійного вдосконалення практик управління безпекою, що стосуються дорожніх інфраструктур Європейського Союзу.



▼ M1 \_\_\_\_\_

▼ B

3. Якщо доцільно, можуть проводитися консультації з відповідними неурядовими організаціями, що діють у сфері безпеки та управління дорожньою інфраструктурою, з питань, пов'язаних із технічними аспектами безпеки.

▼ M1

## *Стаття 11a*

### **Звітування**

1. До 31 жовтня 2025 року держави-члени повинні подати до Комісії звіт про класифікацію усієї мережі за рівнем безпеки, оціненої відповідно до статті 5. Якщо можливо, такий звіт повинен базуватися на спільній методології. Якщо застосовно, такий звіт також повинен містити перелік положень оновлених національних настанов, у тому числі, зокрема, вдосконалення у розрізі технічного прогресу та захисту уразливих учасників дорожнього руху. Починаючи з 31 жовтня 2025 року, такі звіти необхідно подавати кожні п'ять років.

2. На підставі аналізу національних звітів, зазначених у параграфі 1, першого разу до 31 жовтня 2027 року, а потім — кожні п'ять років, Комісія повинна скласти та надавати Європейському Парламенту і Раді звіт про імплементацію цієї Директиви, зокрема стосовно елементів, вказаних у параграфі 1, та можливих подальших заходів, у тому числі перегляду цієї Директиви та її можливої адаптації до технічного прогресу.

▼ M1

## *Стаття 12*

### **Внесення змін у додатки**

Відповідно до статті 12a Комісія уповноважена ухвалювати делеговані акти, що вносять зміни до додатків в цілях їх адаптації до технічного прогресу.

▼ M1

## *Стаття 12a*

### **Делегування повноважень**

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти надано Комісії відповідно до умов, встановлених у цій статті.

2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені у статті 12, надано Комісії на п'ятирічний період з 16 грудня 2019 року. Комісія повинна скласти звіт про делегування повноваження не пізніше, ніж за дев'ять місяців до кінця такого п'ятирічного строку. Делеговані повноваження автоматично подовжують на періоди такої самої тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не ухвалюють рішення проти такого подовження не пізніше ніж за три місяці до закінчення кожного такого періоду.

3. Делеговані повноваження, зазначені в статті 12, можуть бути у будь-який час відкликани Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє дію делегованих повноважень, визначених у такому рішенні. Воно набуває чинності на наступний день після його публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу* або з пізнішої дати, вказаної в такому рішенні. Воно не впливає на чинність будь-яких делегованих актів, що вже набули чинності.

4. Перед ухваленням делегованого акта Комісія проводить консультації з експертами, призначеними кожною державою-членом відповідно до принципів, викладених у Міжінституційній угоді від 13 квітня 2016 року про краще законотворення ( <sup>2</sup> ).

5. Як тільки Комісія ухвалює делегований акт, вона нотифікує його одночасно Європейському Парламенту і Раді.

6. Делегований акт, ухвалений відповідно до статті 12, набуває чинності, тільки якщо ані Європейський Парламент, ані Рада не висловили жодних заперечень протягом двомісячного періоду з моменту повідомлення про такий акт Європейському Парламенту і Раді або якщо до завершення такого періоду Європейський Парламент і Рада поінформували Комісію про те, що вони не матимуть заперечень. Такий період подовжують на два місяці за ініціативи Європейського Парламенту чи Ради.

▼М1

### *Стаття 13*

#### **Процедура комітету**

1. Комісії допомагає комітет. Цей комітет є комітетом у розумінні Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 182/2011 ( <sup>3</sup> ).

2. У разі покликання на цей параграф застосовують статтю 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

▼В

### *Стаття 14*

#### **Транспозиція**

1. Держави-члени повинні ввести в дію закони, підзаконні нормативно-правові акти та адміністративні положення, необхідні для дотримання вимог цієї Директиви, до 19 грудня 2010 року. Вони негайно надсилають Комісії текст таких положень.

2. Держави-члени передають Комісії текст основних положень національного права, ухваленого у сфері, охопленій цією Директивою.

### *Стаття 15*

#### **Набуття чинності**

Ця Директива набуває чинності на двадцятий день з дня її публікації в *Офіційному віснику Європейського Союзу*.

### *Стаття 16*

#### **Адресати**

Цю Директиву адресовано державам-членам.

▼М1

### *ДОДАТОК I*

#### **ІНДИКАТИВНІ ЕЛЕМЕНТИ ОЦІНЮВАННЯ ВПЛИВУ НА ДОРОЖНЮ БЕЗПЕКУ**

▼В

1. Елементи оцінювання впливу на дорожню безпеку:

- (a) визначення проблеми;
- (b) поточна ситуація і «нульовий» сценарій;
- (c) основна мета дорожньої безпеки;

- (d) аналіз впливу запропонованих альтернатив на дорожню безпеку;
- (e) порівняння альтернатив, у тому числі аналіз витрат і вигід;
- (f) представлення діапазону можливих рішень.

2. Елементи, які потрібно враховувати:

- (a) ДТП та смертельні випадки, цільові показники скорочення відносно сценарію, коли ніяких заходів не вживають;
- (b) вибір маршруту та схеми руху транспорту;
- (c) можливий вплив на наявні мережі (наприклад, виїзди, перехрестя, однорівневі переїзди);
- (d) користувачі доріг, у тому числі уразливі учасники дорожнього руху (наприклад, пішоходи, велосипедисти, мотоциклісти);

**▼ М1**

- (e) транспортний потік (наприклад, щільність потоку, розподіл за типами транспортних засобів), у тому числі розрахунковий потік пішоходів і велосипедистів, обчислений на основі прилеглих атрибутів землекористування;

**▼ В**

- (f) сезонні та кліматичні умови;
- (g) наявність достатньої кількості безпечних місць паркування;
- (h) сейсмічна активність.

**▼ М1**

*ДОДАТОК II*

**ІНДИКАТИВНІ ЕЛЕМЕНТИ АУДИТІВ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ**

**▼ В**

1. Критерії на стадії попереднього проектування:

- (a) географічне розташування (наприклад, загроза зсувів, затоплень, лавин тощо), сезонні та кліматичні умови і сейсмічна активність;
- (b) типи сполучень і відстань між ними;
- (c) кількість і тип смуг руху;
- (d) види транспорту, прийнятні для нової дороги;
- (e) функціональність дороги в мережі;
- (f) метеорологічні умови;
- (g) швидкісний режим;
- (h) поперечний профіль (наприклад, ширина проїзної частини, виділені велодоріжки, пішохідні доріжки);
- (i) горизонтальна і вертикальна проєкції;
- (j) видимість;
- (k) схема сполучень;
- (l) громадський транспорт та інфраструктура;

(m) однорівневі залізничні переїзди;

#### ▼M1

(n) забезпечення умов для уразливих учасників дорожнього руху:

(i) забезпечення умов для пішоходів;

(ii) забезпечення умов для велосипедистів, у тому числі наявність альтернативних маршрутів або відгороджень від потоку швидкісного моторного транспорту;

(iii) забезпечення умов для самохідного двоколісного транспорту;

(iv) щільність і розташування переходів для пішоходів і велосипедистів;

(v) забезпечення умов для пішоходів і велосипедистів на дотичних дорогах у місцевості;

(vi) відокремлення пішоходів і велосипедистів від потоку швидкісного моторного транспорту або наявність прямих альтернативних маршрутів на дорогах нижчого класу.

#### ▼B

2. Критерії на стадії детального проектування:

(a) схема розташування;

(b) зрозумілі дорожні знаки і розмітка;

(c) штучне освітлення доріг і перехресть;

(d) периферійне облаштування;

(e) оточення дороги, у тому числі рослинність;

(f) придорожні нерухомі перешкоди;

(g) забезпечення безпечних зон для паркування;

#### ▼M1

(h) забезпечення умов для уразливих учасників дорожнього руху:

(i) забезпечення умов для пішоходів;

(ii) забезпечення умов для велосипедистів;

(iii) забезпечення умов для самохідного двоколісного транспорту;

#### ▼B

(i) зручна для користувача адаптація систем дорожніх огорож (центральної розділювальної смуги і відбійників для запобігання ризикам для уразливих учасників дорожнього руху).

3. Критерії на стадії підготовки до відкриття:

(a) безпека учасників дорожнього руху і видимість за різних умов, таких як темрява, та за нормальних погодних умов;

(b) читабельність дорожніх знаків і розмітки;

(c) стан дорожнього покриття.

4. Критерії на початковому етапі експлуатації: оцінка дорожньої безпеки в контексті фактичної поведінки учасників дорожнього руху.

Аудити на цій стадії можуть передбачати потребу перегляду критеріїв із попередніх етапів.

#### ▼M1

**ІНДИКАТИВНІ ЕЛЕМЕНТИ ЦІЛЬОВИХ ІНСПЕКТУВАНЬ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ**

1. Траса і профіль дороги:
  - (a) оглядовість і зорова видимість;
  - (b) обмеження швидкості та зонування швидкісних режимів;
  - (c) самозрозуміла траса (тобто «читабельність» траси учасниками дорожнього руху);
  - (d) доступ до суміжних об'єктів та забудов;
  - (e) доступність транспортних засобів спеціальних та сервісних служб;
  - (f) облаштування мостів і споруд водовідводу;
  - (g) схема узбіччя (бокові смуги, край дорожнього полотна, виїмка і насип).
2. Перехрестя і розв'язки:
  - (a) доцільність типу перехрестя/розв'язки;
  - (b) геометрія схеми перехрестя/розв'язки;
  - (c) видимість і читабельність (сприйняття) перехрестя;
  - (d) видимість на перехресті;
  - (e) розташування додаткових смуг на перехрестях;
  - (f) контроль дорожнього руху на перехрестях (наприклад, регульовані зупинки, світлофори тощо);
  - (g) наявність переходів для пішоходів і велосипедистів.
3. Забезпечення умов для уразливих учасників дорожнього руху:
  - (a) забезпечення умов для пішоходів;
  - (b) забезпечення умов для велосипедистів;
  - (c) забезпечення умов для самохідного двоколісного транспорту;
  - (d) громадський транспорт та інфраструктура;
  - (e) однорівневі переїзди (із зазначенням, зокрема, типу переїзду і чи він працює за участі людини або без неї, ручний або автоматичний).
4. Освітлення, знаки і розмітка:
  - (a) зрозумілі дорожні знаки, що не перешкоджають огляду;
  - (b) читабельність дорожніх знаків (розміщення, розмір, колір);
  - (c) стовпи дорожніх знаків;
  - (d) зрозуміла дорожня розмітка і розлінування;
  - (e) читабельність дорожньої розмітки (розташування, розміри та ретровідбивність у сухих та вологих умовах);
  - (f) належна контрастність дорожньої розмітки;
  - (g) штучне освітлення доріг і перехрестя;
  - (h) належне периферійне облаштування.
5. Світлофори:
  - (a) робота;
  - (b) видимість.

6. Об'єкти, зони відведення та системи дорожніх огорож:
  - (a) оточення дороги, у тому числі рослинність;
  - (b) придорожні небезпеки та відстань від проїзної частини чи краю велодоріжки;
  - (c) зручна для користувача адаптація систем дорожніх огорож (центральної розділювальної смуги і відбійників для запобігання ризикам для уразливих учасників дорожнього руху);
  - (d) завершальна обробка відбійників;
  - (f) належні системи дорожніх огорож, на мостах і спорудах водовідводу;
  - (f) паркани (на дорогах із обмеженим доступом).
7. Дорожнє покриття:
  - (a) дефекти дорожнього покриття;
  - (b) протиковзкість;
  - (c) сипкий матеріал/гравій/каміння;
  - (d) загачування, дренаж.
8. Мости і тунелі:
  - (a) наявність і кількість мостів;
  - (b) наявність і кількість тунелів;
  - (c) візуальні елементи, що становлять загрозу для безпеки інфраструктури.
9. Інші питання:
  - (a) забезпечення безпечних зон для паркування та відпочинку;
  - (b) забезпечення умов для вантажних транспортних засобів;
  - (c) відблиски фар;
  - (d) дорожні роботи;
  - (e) небезпечні придорожні роботи;
  - (f) відповідна інформація в обладнанні інтелектуальних транспортних систем (ІТС) (наприклад, змінні повідомлення на інформаційних табло);
  - (g) дикі та свійські тварини;
  - (h) попередження в зоні шкіл (якщо застосовно).

## ▼ М1

---

### ДОДАТОК III

#### **ІНДИКАТИВНІ ЕЛЕМЕНТИ ОЦІНЮВАННЯ ДОРОЖНЬОЇ БЕЗПЕКИ В МАСШТАБІ МЕРЕЖІ**

1. Загальні положення:
  - (a) категорія дороги відносно типу та розміру регіонів/населених пунктів, які вона з'єднує;
  - (b) довжина ділянки дороги;
  - (c) тип місцевості (сільська, міська);
  - (d) землекористування (освіта, торгівля, промисловість і виробництво, житлові, сільськогосподарські та агропромислові, незабудовані зони);



- (e) щільність точок доступу до об'єктів власності;
  - (f) наявність під'їзних доріг (наприклад, до магазинів);
  - (g) наявність дорожніх робіт;
  - (h) наявність місць для паркування.
2. Інтенсивність дорожнього руху:
- (a) інтенсивність дорожнього руху;
  - (b) спостережні обсяги мотоциклів;
  - (c) спостережні обсяги пішоходів з обох сторін, із зазначенням «вздовж дороги» чи «через дорогу»;
  - (d) спостережні обсяги велосипедів з обох сторін, із зазначенням «вздовж дороги» чи «через дорогу»;
  - (e) спостережні обсяги вантажних транспортних засобів;
  - (f) розрахункові потоки пішоходів, обчислені на основі прилеглих атрибутів землекористування;
  - (g) розрахункові потоки велосипедів, обчислені на основі прилеглих атрибутів землекористування.
3. Дані про ДТП:
- (a) кількість, місце і причина людських жертв за групами учасників руху;
  - (b) кількість і місце виникнення тяжких травм за групами учасників руху.
4. Експлуатаційні характеристики:
- (a) обмеження швидкості (загальні, для мотоциклів, для вантажівок);
  - (b) робоча швидкість (85-й перцентиль);
  - (c) управління швидкісним режимом та/або заспокоєння дорожнього руху;
  - (d) наявність пристроїв ІТС: попереджень про затори, інформаційних табло зі змінними повідомленнями;
  - (e) попередження у шкільних зонах;
  - (f) наявність нагляду за переходом дороги школярами у визначені періоди.
5. Геометричні характеристики:
- (a) характеристики профілю (кількість, тип і ширина смуг руху, облаштування і матеріал центрального розділювального засобу, велодоріжки, тротуари тощо), у тому числі їхня варіативність;
  - (b) горизонтальні споруди дорожнього водовідводу;
  - (c) нахил і вертикальна проєкція;
  - (d) оглядовість і зорова видимість.
6. Об'єкти, зони відведення та системи дорожніх огорож:
- (a) оточення дороги і зони відведення;
  - (b) придорожні нерухомі перешкоди (наприклад, ліхтарні стовпи, дерева тощо);
  - (c) відстань від краю дороги до перешкод;
  - (d) щільність перешкод;
  - (e) рифлені звукові смуги;
  - (f) системи дорожніх огорож.
7. Мости і тунелі:

- (a) наявність і кількість мостів, а також основна інформація щодо них;
- (b) наявність і кількість тунелів, а також основна інформація щодо них;
- (c) візуальні елементи, що становлять загрозу для безпеки інфраструктури.

8. Перехрестя:

- (a) тип і кількість гілок перехрестя (зокрема, із зазначенням типу регулювання і наявності захищених поворотів);
- (b) наявність водовідведення;
- (c) якість перехрестя;
- (d) інтенсивність руху по дорогах, що перетинаються;
- (e) наявність однорівневих переїздів (із зазначенням, зокрема, типу переїзду та чи він працює за участі людини або без неї, ручний або автоматичний).

9. Технічне утримання:

- (a) дефекти дорожнього покриття;
- (b) опір дорожнього покриття ковзанню;
- (c) стан узбіччя (включно з рослинністю);
- (d) стан дорожніх знаків, розмітки та розлінування;
- (f) стан систем дорожніх огорож.

10. Об'єкти, призначені для уразливих учасників дорожнього руху:

- (a) пішохідні та велосипедні переходи (наземні переходи та переходи на різних рівнях);
- (b) велосипедні переходи (наземні переходи та переходи на різних рівнях);
- (c) огорожі для пішоходів;
- (d) наявність тротуару чи відокремленої споруди;
- (e) об'єкти для велосипедів та їхні типи (велодоріжки, смуги для руху велосипедів тощо);
- (f) якість пішохідних переходів з врахуванням помітності та облаштування відповідними знаками кожного об'єкта;
- (g) облаштування пішохідних і велосипедних переходів на під'їзному відгалуженні другорядної дороги, сполученої з мережею;
- (h) наявність альтернативних маршрутів для пішоходів і велосипедистів у разі відсутності відокремлених споруд.

11. Запобіжні та післяаварійні системи для протидії дорожньому травматизму та елементи пом'якшення тяжкості ДТП:

- (a) мережеві оперативні центри та інші патрульні об'єкти;
- (b) механізми інформування учасників дорожнього руху про дорожні умови для запобігання ДТП та інцидентам;
- (c) системи AID (автоматичного виявлення порушень): сенсори і камери;
- (d) системи управління інцидентами;
- (e) системи комунікації зі службами екстреної допомоги.

## ДОДАТОК IV

### ІНФОРМАЦІЯ, ЯКА МІСТИТЬСЯ У ЗВІТАХ ПРО ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІ ПРИГОДИ

Звіти про ДТП повинні включати такі елементи:

#### ▼ М1

1. місце виникнення ДТП (якомога точніше), в тому числі координати ГНСС;

#### ▼ В

2. схеми та/або фотографії місця ДТП;
3. дата і час ДТП;
4. дорожня інформація, така як тип місцевості, тип дороги, тип розгалуження, включно з інформацією про наявність світлофорів, кількість смуг, розмітку, поверхню дороги, освітлення та погодні умови, обмеження швидкості, придорожні перешкоди;

#### ▼ М1

5. тяжкість ДТП;

#### ▼ В

6. характеристики осіб-учасників ДТП, такі як вік, стать, національність, рівень алкоголю, використання чи невикористання засобів безпеки;
7. дані транспортних засобів, причетних до ДТП (тип, вік, країна виробництва, засоби безпеки (якщо є), дата проходження останнього періодичного техогляду відповідно до застосовного законодавства);
8. дані про ДТП, такі як тип ДТП, тип зіткнення, маневри транспортного засобу і дії водія;
9. якщо можливо: інформація про час, що минув з моменту настання ДТП до її реєстрації, або прибуття служб екстреної допомоги.

---

(<sup>1</sup>) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) №1315/2013 від 11 грудня 2013 року про настанови Союзу для розвитку транс'європейської транспортної мережі та про скасування Рішення № 661/2010/ЄС (ОВ L 348, 20.12.2013, с. 1).

(<sup>2</sup>) ОВ L 123, 12.05.2016, с. 1.

(<sup>3</sup>) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 182/2011 від 16 лютого 2011 року про встановлення правил та загальних принципів стосовно механізмів контролю державами-членами здійснення Комісією виконавчих повноважень (ОВ L 55, 28.2.2011, с. 13).