



EVROPSKÁ UNIE

EVROPSKÝ PARLAMENT

RADA

**Brusel 23. října 2019
(OR. en)**

**2018/0129 (COD)
LEX 1966**

**PE-CONS 69/2/19
REV 2**

**TRANS 152
CODEC 556**

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, KTEROU SE MĚNÍ SMĚRNICE
2008/96/ES O ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY**

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY
(EU) 2019/...**

ze dne 23. října 2019,

kteřou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,

v souladu s řádným legislativním postupem³,

¹ Úř. věst. C 62, 15.2.2019, s. 261.

² Úř. věst. C 168, 16.5.2019, s. 81.

³ Postoj Evropského parlamentu ze dne 4. dubna 2019 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a rozhodnutí Rady ze dne 7. října 2019.

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ve sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 20. července 2010 nazvaném „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ jsou uvedeny strategické cíle Unie snížit počet smrtelných nehod na silnicích do roku 2020 na polovinu ve srovnání s rokem 2010 a do roku 2050 se přiblížit k nulovému počtu úmrtí. Postup směrem k dosažení těchto cílů však v posledních letech stagnuje. Ve svých závěrech ze dne 8. června 2017 o bezpečnosti silničního provozu, potvrzujících Vallettské prohlášení z března 2017, Rada schválila nový prozatímní cíl snížit do roku 2030 počet vážných zranění na polovinu ve srovnání s rokem 2020. K dosažení obou cílů je proto zapotřebí většího úsilí.
- (2) Podle přístupu bezpečného systému se smrtelným a vážným zraněním při silničních nehodách dá do velké míry zabránit. Mělo by být společným úkolem na všech úrovních, aby silniční nehody nevedly k vážným nebo smrtelným zraněním. Pravděpodobnost silničních nehod by měly snížit zejména dobře navržené, správně udržované a jasně vyznačené a dopravními značkami vybavené silnice, zatímco „odpouštějící silnice“ (silnice utvářené inteligentním způsobem tak, aby chyby při řízení neměly okamžité vážné nebo fatální následky) by měly snížit závažnost nehod. Komise by měla stanovit pokyny k zajištění a údržbě „odpouštějících krajnic“ na základě zkušeností všech členských států.

- (3) Silnice transevropské dopravní sítě (dále jen „sítě TEN-T“) identifikované v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013¹ mají klíčový význam v podpoře evropské integrace. Proto by na těchto silnicích měla být zaručena vysoká úroveň bezpečnosti.
- (4) Postupy řízení bezpečnosti silniční infrastruktury zavedené v rámci sítě TEN-T pomohly v Unii snížit smrtelná a vážná zranění. Z hodnocení účinků směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES² jasně vyplývá, že členské státy, které dobrovolně uplatňují zásady řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na své vnitrostátní silnice mimo síť TEN-T, dosáhly mnohem lepší bezpečnosti silničního provozu než členské státy, které tak nečinily. Proto je také žádoucí, aby tyto zásady řízení bezpečnosti silniční infrastruktury byly uplatňovány i na další části evropské silniční sítě.
- (5) Je důležité, aby se směrnice, pokud jde o bezpečnost silničního provozu, vztahovala rovněž na úseky silnic postavené na mostech a úseky silnic, které procházejí tunely patřícími do sítě v působnosti této směrnice, s výjimkou tunelů, na něž se vztahuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES³.

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (Úř. věst. L 319, 29.11.2008, s. 59).

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES ze dne 29. dubna 2004 o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě (Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 39).

- (6) Z důvodu bezpečnosti silničního provozu je důležité, aby se tato směrnice vztahovala rovněž na vjezdy do parkovacích ploch nacházejících se podél sítě v působnosti této směrnice a na výjezdy z nich, zejména při dálnicích a hlavních silnicích.
- (7) Sezónní podmínky se mezi jednotlivými členskými státy a regiony značně liší. Je proto důležité, aby byly tyto podmínky náležitě zohledněny ve vnitrostátních ustanoveních, kterými se tato směrnice provádí.
- (8) K velkému podílu silničních nehod dochází na malé části silnic s velkou intenzitou provozu a vysokou rychlostí a kde se široké spektrum dopravy pohybuje různou rychlostí. Proto by omezené rozšíření oblasti působnosti směrnice 2008/96/ES na dálnice a jiné hlavní silnice mimo síť TEN-T mělo významně přispět ke zlepšení bezpečnosti silniční infrastruktury v celé Unii.
- (9) K zajištění toho, aby toto rozšíření oblasti působnosti dosáhlo zamýšleného účinku, je logické, aby jiné hlavní silnice než dálnice zahrnovaly všechny silnice patřící do nejvyšší kategorie silnic ihned pod kategorií „dálnice“ podle vnitrostátní klasifikace silnic. Ze stejného důvodu by členské státy měly být podněcovány k tomu, aby zajistily, že se tato směrnice bude nadále vztahovat alespoň na všechny silnice, na něž se před vstupem této směrnice v platnost vztahovala směrnice 2008/96/ES, a to i na dobrovolné bázi.
- (10) Povinné uplatňování postupů stanovených ve směrnici 2008/96/ES na každý projekt v oblasti silniční infrastruktury mimo městské oblasti, který je dokončen s využitím finančních prostředků Unie, by mělo zajistit, že se finanční prostředky EU nebudou používat k výstavbě nebezpečných silnic.

- (11) Směrnice 2008/96/ES se týká výlučně silniční infrastruktury. Touto směrnicí proto není dotčeno právo v oblasti silničního provozu ani pravomoci členských států přijímat rozhodnutí na vlastní odpovědnost, pokud jde o právo v oblasti silničního provozu. Úmluvy OSN, tj. Ženevská úmluva o silničním provozu ze dne 19. září 1949 a Vídeňská úmluva o silničním provozu ze dne 8. listopadu 1968, jakož i Vídeňská úmluva o silničních značkách a signálech ze dne 8. listopadu 1968, by měly být dodržovány smluvními stranami.
- (12) Posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku na základě rizik se ukázalo jako účinný a účelný nástroj k identifikaci úseků sítě, na které by se měly zaměřit podrobnější bezpečnostní inspekce, a k upřednostňování investic podle jejich potenciálu přinést zlepšení bezpečnosti v síti. Proto by se měla celá silniční síť, na kterou se vztahuje tato směrnice, systematicky posuzovat, včetně prostřednictvím údajů získaných elektronickými a digitálními prostředky, aby se zvýšila bezpečnost silničního provozu v celé Unii.
- (13) Integrace nejlépe fungujících prvků z předchozího „postupu klasifikace a řízení bezpečnosti silniční sítě v provozu“ do nového postupu posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku by měla umožnit lepší identifikaci úseků silnic, kde jsou největší příležitosti ke zlepšení bezpečnosti a kde by měly cílené zásahy vést k největším zlepšením.
- (14) Za účelem zvýšení kvality, objektivnosti a účinnosti postupů řízení bezpečnosti silniční infrastruktury je užitečné umožnit členským státům, aby ve vhodných případech využívaly neustále se vyvíjejících technologií pro účely inspekcí úseků silnic, dokumentace podmínek bezpečnosti silničního provozu a shromažďování dalších údajů o bezpečnosti silniční sítě.

- (15) Systematická návaznost na zjištění postupů řízení bezpečnosti silniční infrastruktury je klíčová pro to, aby se dosáhlo zlepšení bezpečnosti silniční infrastruktury nezbytného pro splnění cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu v Unii. Z toho důvodu by měly akční plány odstupňované podle priority zajistit, že budou nezbytné zásahy prováděny co nejdříve. Na zjištění, ke kterým se dospělo v rámci posuzování bezpečnosti silniční sítě jako celku, by mělo zejména navazovat provádění cílených inspekcí bezpečnosti silničního provozu nebo, je-li to možné a nákladově efektivní, přímých opatření k nápravě, s cílem odstranit nebo snížit rizika bezpečnosti silničního provozu, bez uvalení nepřiměřené administrativní zátěže.
- (16) Úroveň bezpečnosti na stávajících silnicích by se měla zlepšit soustředěním investic do silničních úseků s nejčastějším výskytem nehod a s nejvyšším potenciálem pro snížení počtu nehod.
- (17) Na podporu takových investic je možné v souladu s příslušnými podmínkami využívat financování a finanční pobídky na úrovni Unie jako doplněk k odpovídajícím vnitrostátním investicím a pobídkám.
- (18) Úseky silniční sítě přiléhající k silničním tunelům transevropské silniční sítě, na které se vztahuje směrnice 2004/54/ES, představují obzvlášť vysoké riziko nehod. Proto by u těchto úseků silnic měly být za účasti příslušných orgánů v oblasti silnic i tunelů zavedeny společné inspekce bezpečnosti silničního provozu, aby se zlepšila bezpečnost silniční sítě, na kterou se vztahuje tato směrnice.
- (19) V roce 2017 připadalo na zranitelné účastníky silničního provozu 47 % smrtelných silničních nehod v Unii. Zajištěním toho, aby byly zohledněny potřeby zranitelných účastníků silničního provozu ve všech postupech řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, a rozvojem požadavků na kvalitu infrastruktury pro tyto účastníky silničního provozu by se tudíž jejich bezpečnost na silnicích měla zlepšit.

- (20) S cílem umožnit členským státům posílit své postupy pro zajištění provozního využívání jejich dopravních značení a dopravních značek by měly být stanoveny společné specifikace s cílem podpořit účinnou čitelnost a rozpoznatelnost dopravních značení a dopravních značek pro řidiče a pro automatizované asistenční systémy pro řidiče.
- (21) Zlepšení bezpečnosti je prioritou i na úrovních přejezdů (tj. signalizace, zlepšení infrastruktury). Podle zprávy o bezpečnosti a interoperabilitě železnic v EU za rok 2018 Agentury Evropské unie pro železnice bylo v roce 2016 na 108 000 úrovních přejezdů v Unii zaznamenáno 433 závažných nehod, které měly za následek 255 úmrtí a 217 vážně zraněných osob. V důsledku toho by měly být identifikovány úrovně přejezdů, které představují vysoké bezpečnostní riziko, za účelem jejich zlepšení.
- (22) Vysoce kvalitní dopravní značení a dopravní značky jsou zásadní pro podporu řidičů a propojených a automatizovaných vozidel. Společné specifikace pro dopravní značení a dopravní značky by se měly stát základem, který připraví podmínky pro zavádění vyspělých propojených a automatizovaných mobilních systémů. Přednostně by se měl uplatnit společný evropský přístup v souladu s Vídeňskou úmluvou o silničních značkách a signálech z roku 1968.

- (23) Pro posílení výsledků, které by podle očekávání mělo přinést uplatňování této směrnice, a pro zajištění odpovídající úrovně bezpečnosti v mimořádných situacích by členské státy ve vhodných případech a zejména na přeshraničních silničních úsecích mohly usnadnit spolupráci mezi svými útvary civilní ochrany, záchranného systému a dopravní policie. Pokud je při těchto činnostech zapotřebí spolupráce mezi členskými státy, je za tímto účelem k dispozici rámec mechanismu civilní ochrany Unie podle rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1313/2013/EU¹.
- (24) Aniž jsou dotčeny právní předpisy o zadávání veřejných zakázek, zejména směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU², měly by být technické specifikace týkající se bezpečnosti v případě, že zadávání veřejných zakázek probíhá v odvětví dopravní infrastruktury, veřejně dostupné.
- (25) Pro dosažení transparentnosti a ke zlepšení odpovědnosti by se měla oznamovat klasifikace bezpečnosti silnic, aby mohli být účastníci silničního provozu informováni o stavu infrastruktury a aby se obecně zvýšila jejich informovanost.
- (26) Měla by být podporována výměna zkušeností, pokud jde o metodiky bezpečného systému, mezi odborníky z praxe a výměna informací mezi auditory bezpečnosti silničního provozu.
- (27) Zveřejňování výsledků posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku by mělo umožnit porovnávání úrovně bezpečnosti silniční infrastruktury napříč Unií.

¹ Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1313/2013/EU ze dne 17. prosince 2013 o mechanismu civilní ochrany Unie (Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 924).

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243).

- (28) Jelikož cíle této směrnice, totiž zavedení postupů pro zajištění konzistentní vysoké úrovně bezpečnosti silničního provozu v síti TEN-T a síti dálnic a hlavních silnic v celé Unii, nemůže být uspokojivě dosaženo členskými státy, ale spíše jej lze dosáhnout na úrovni Unie, neboť je zlepšení nutné v celé Unii, aby se zajistilo přibližování bezpečnosti infrastruktury napříč EU směrem k vyšším úrovním, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle. V důsledku opatření na úrovni Unie by se měla zvýšit bezpečnost cestování Unii a to by zase mělo zlepšit fungování vnitřního trhu a podpořit cíl hospodářské, sociální a územní soudržnosti.
- (29) S cílem zajistit, aby obsah postupů řízení bezpečnosti silniční infrastruktury i nadále odrážel nejlepší dostupné technické znalosti, by měla být pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie přenesena na Komisi, pokud jde o přizpůsobení příloh této směrnice technickému pokroku. Je obzvláště důležité, aby Komise vedla v rámci přípravné činnosti odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů¹. Pro zajištění rovné účasti na přípravě aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států, přičemž jejich odborníci mají automaticky přístup na jednání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

¹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (30) Pro neustálé zlepšování postupů v oblasti řízení bezpečnosti silničního provozu a pro usnadnění rozpoznávání dopravního značení a dopravních značek vozidly vybavenými asistenčními systémy řidiče nebo vyššími úrovněmi automatizace jsou nutná specifická opatření. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení příslušných ustanovení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011¹.
- (31) Směrnice 2008/96/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

Článek 1
Změny směrnice 2008/96/ES

Směrnice 2008/96/ES se mění takto:

1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Tato směrnice požaduje zavedení a provedení postupů v oblasti hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu, auditů bezpečnosti silničního provozu, inspekci bezpečnosti silničního provozu a posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku, které provádějí členské státy.
2. Tato směrnice se vztahuje na silnice, které jsou součástí transevropské silniční sítě, na dálnice a na jiné hlavní silnice, bez ohledu na to, zda se nacházejí ve fázi projektování, výstavby či provozu.
3. Tato směrnice se rovněž vztahuje na silnice a na projekty silniční infrastruktury, na něž se nevztahuje odstavec 2, které se nacházejí mimo městské oblasti, neslouží k obsluze sousedních nemovitostí a jsou dokončeny s využitím finančních prostředků Unie, kromě silnic, které nejsou otevřené všeobecnému provozu motorových vozidel, jako například cyklistické stezky, nebo silnic, které nejsou určeny pro běžný provoz, jako například přístupové cesty k průmyslovým, zemědělským nebo lesním areálům.

4. Členské státy mohou z působnosti této směrnice vyjmout hlavní silnice, které vykazují nízké bezpečnostní riziko, a to na základě náležitého odůvodnění vztahujícího se k objemu provozu a statistice nehod.

Členské státy mohou do působnosti této směrnice zahrnout silnice, které nejsou uvedeny v odstavcích 2 a 3.

Každý členský stát do ... [24 měsíců od vstupu této pozměňující směrnice v platnost] oznámí Komisi seznam dálnic a hlavních silnic na svém území a poté veškeré jeho případné změny. Kromě toho oznámí každý členský stát Komisi seznam silnic vyňatých v souladu s tímto odstavcem z působnosti této směrnice nebo do ní zahrnutých a poté veškeré případné změny tohoto výčtu.

Komise seznam silnic oznámený podle tohoto článku zveřejní.

5. Tato směrnice se nepoužije na silnice v tunelech, na které se vztahuje směrnice 2004/54/ES.“;

2) Článek 2 se mění takto:

a) bod 1 se nahrazuje tímto:

„1) „transevropskou silniční sítí“ silniční síť identifikovaná v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013*;

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).“;

b) vkládají se nové body, které znějí:

„1a) „dálnicí“ silnice speciálně projektovaná a vybudovaná pro provoz motorových vozidel, která neslouží k obsluze sousedních nemovitostí a která splňuje následující kritéria:

a) má, s výjimkou jednotlivých míst nebo na omezenou dobu, směrově oddělené jízdní pásy, které jsou od sebe odděleny buď dělicím pruhem, jenž není určen pro dopravu, nebo výjimečně jiným způsobem;

- b) úrovně se nekříží s žádnou pozemní komunikací, železnicí ani tramvajovou tratí, cyklistickou stezkou ani stezkou pro pěší;
 - c) je konkrétně označena jako dálnice;
- 1b) „hlavní silnicí“ silnice mimo městské oblasti, která spojuje velká města nebo regiony, nebo obojí, patřící do nejvyšší kategorie silnic ihned pod kategorií „dálnice“ podle vnitrostátní klasifikace silnic, která je v platnosti ke dni ... [datum zveřejnění této pozměňující směrnice v Úředním věstníku];“
- c) bod 5 se zrušuje;
 - d) body 6 a 7 se nahrazují tímto:
 - „6) „klasifikací bezpečnosti“ klasifikace částí stávající silniční sítě v kategoriích podle jejich objektivně měřené integrované bezpečnosti;
 - 7) „cílenou inspekcí bezpečnosti silničního provozu“ cílené šetření prováděné s cílem identifikovat nebezpečné podmínky, závady a problémy, které zvyšují riziko nehod a zranění, a vycházející z prohlídky stávající silnice nebo úseku silnice provedené na místě;“;
 - e) vkládá se nový bod, který zní:
 - „7a) „pravidelnou inspekcí bezpečnosti silničního provozu“ řádné pravidelné kontroly vlastností a závad, které z důvodu bezpečnosti vyžadují údržbové práce;“;

f) doplňuje se nový bod, který zní:

„10) „zranitelným účastníkem silničního provozu“ nemotorizovaní účastníci silničního provozu, včetně zejména cyklistů a chodců, jakož i uživatelé jednostopých motorových vozidel.“;

3) v článku 4 se doplňuje nový odstavec, který zní:

„6. Komise stanoví pokyny pro projektování „odpouštějících silnic“ a „samovysvětlujících a samovymáhajících silnic“ v původním posouzení fáze návrhu, jakož i také pokyny týkající se požadavků na kvalitu ve vztahu ke zranitelným účastníkům silničního provozu. Tyto pokyny vypracuje Komise v úzké spolupráci s odborníky z členských států.“

4) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku

1. Členské státy zajistí, aby se posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku provádělo u celé silniční sítě v provozu, na kterou se vztahuje tato směrnice.
2. Při posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku je vyhodnoceno riziko nehod a závažnosti dopadů, a to na základě:
 - a) zejména vizuální prohlídky konstrukčních vlastností silnice (integrovaná bezpečnost) provedené buď na místě, nebo elektronickými prostředky a

- b) analýzy úseků silniční sítě, které jsou v provozu déle než tři roky a na kterých došlo v poměru k intenzitě dopravního provozu k vysokému počtu závažných nehod.
3. Členské státy zajistí, aby první posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku bylo provedeno nejpozději v roce 2024. Následná posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku musí být dostatečně častá, aby se zajistila odpovídající úroveň bezpečnosti, ale v každém případě musí být prováděna alespoň jednou za pět let.
 4. Při provádění posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku mohou členské státy zohlednit indikativní prvky stanovené v příloze III.
 5. Komise poskytne metodické pokyny pro provádění systematického posuzování bezpečnosti silniční sítě jako celku a klasifikace bezpečnosti.
 6. Na základě výsledků posouzení uvedeného v odstavci 1 a pro účely stanovení priorit ohledně dalších nezbytných opatření klasifikují členské státy všechny úseky silniční sítě nejméně do tří kategorií podle jejich úrovně bezpečnosti.“

5) Článek 6 se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

*„Článek 6
Pravidelné inspekce bezpečnosti silničního provozu“;*

b) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy zajistí, aby byly s dostatečnou četností prováděny pravidelné inspekce bezpečnosti silničního provozu s cílem zajistit odpovídající úroveň bezpečnosti příslušné silniční infrastruktury.“;

c) odstavec 2 se zrušuje;

d) odstavec 3 se nahrazuje tímto:

„3. Členské státy zajistí bezpečnost úseků silniční sítě přiléhajících k silničním tunelům, na které se vztahuje směrnice 2004/54/ES, pomocí společných inspekcí bezpečnosti silničního provozu za účasti příslušných subjektů zapojených do provádění této směrnice a směrnice 2004/54/ES. Společné inspekce bezpečnosti silničního provozu musí být dostatečně časté, aby se zajistila odpovídající úroveň bezpečnosti, ale v každém případě se provádějí alespoň jednou za šest let.“;

6) Vkládají se nové články, které zní:

„Článek 6a

Návaznost postupů pro silnice v provozu

1. Členské státy zajistí, aby v návaznosti na zjištění, ke kterým se dospělo při posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku podle článku 5, byly provedeny buď cílené inspekce bezpečnosti silničního provozu, nebo byla přijata přímá opatření k nápravě.
2. Při provádění cílených inspekcí bezpečnosti silničního provozu mohou členské státy zohlednit indikativní prvky uvedené v příloze IIa.
3. Cílené inspekce bezpečnosti silničního provozu provádějí skupiny odborníků. Alespoň jeden člen skupiny odborníků musí splňovat požadavky stanovené v čl. 9 odst. 4 písm. a).
4. Členské státy zajistí, aby v návaznosti na zjištění cílených inspekcí bezpečnosti silničního provozu byla přijata odůvodněná rozhodnutí s cílem určit, zda je nezbytné opatření k nápravě. Členské státy zejména identifikují úseky silnic, kde jsou nezbytná zlepšení bezpečnosti silniční infrastruktury, a definují podle priorit odstupňovaná opatření pro zlepšení bezpečnosti těchto úseků silnic.
5. Členské státy zajistí, aby se opatření k nápravě zaměřila primárně na úseky silnic, které se vyznačují nízkou úrovní bezpečnosti a které představují příležitost provést opatření s vysokým potenciálem pro zvyšování bezpečnosti a pro zvyšování úspor, pokud jde o náklady vzniklé v důsledku nehod.

6. Členské státy vypracují a pravidelně aktualizují podle priorit odstupňovaný akční plán na základě rizik, který sleduje provádění příslušných opatření k nápravě.

Článek 6b

Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu

Členské státy zajistí, že při provádění postupů stanovených v článcích 3 až 6a byly zohledněny potřeby zranitelných účastníků silničního provozu.

Článek 6c

Dopravní značení a dopravní značky

1. Členské státy věnují ve svých stávajících a budoucích postupech týkajících se dopravního značení a dopravních značek zvláštní pozornost čitelnosti a rozpoznatelnosti pro řidiče a pro automatizované systémy pro řidiče. Tyto postupy zohlední společné specifikace, pokud tyto společné specifikace byly stanoveny v souladu s odstavcem 3.
2. Skupina odborníků zřízená Komisí posoudí nejpozději do června 2021 možnost stanovit společné specifikace, včetně různých prvků, jejichž cílem bude zajistit operační užívání dopravního značení a dopravních značek, podporujících účinnou čitelnost a rozpoznatelnost dopravních značení a dopravních značek pro řidiče a pro automatizované systémy pro řidiče. Tato skupina je složena z odborníků, které určí členské státy. Součástí posouzení je konzultace Evropské hospodářské komise OSN.

Při posouzení se přihlédne zejména k následujícím aspektům:

- a) interakce mezi různými technologiemi asistence řízení a infrastrukturou;
 - b) vliv počasí a atmosférických jevů, jakož i dopravního provozu, na dopravní značení a dopravní značky na území Unie;
 - c) druh a četnost údržbových prací, které jsou pro různé technologie nezbytné, včetně odhadovaných nákladů.
3. S přihlédnutím k posouzení uvedenému v odstavci 2 může Komise přijmout prováděcí akty, kterými stanoví společné specifikace týkající se postupů členských států uvedených v odstavci 1, jejichž cílem je zajistit operační užívání jejich dopravního značení a dopravních značek, pokud jde o účinnou čitelnost a rozpoznatelnost dopravního značení a dopravních značek pro řidiče a automatizované systémy pro řidiče. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2.

Prováděcími akty uvedenými v prvním pododstavci není dotčena pravomoc Evropského výboru pro normalizaci, pokud jde o normy pro dopravní značení a dopravní značky.

Článek 6d

Informování a transparentnost

Komise zveřejní evropskou mapu silniční sítě v rámci oblasti působnosti této směrnice, která bude dostupná online, a budou na ní zachyceny různé kategorie uvedené v čl. 5 odst. 6.

Článek 6e

Dobrovolné podávání zpráv

Členské státy zavedou vnitrostátní systém za účelem dobrovolného podávání zpráv, který bude dostupný online všem účastníkům silničního provozu, s cílem usnadnit shromažďování podrobností o událostech, o nichž účastníci silničního provozu a vozidla informují, a jakýchkoli jiných informací týkajících se bezpečnosti, jež osoba podávající zprávu vnímá jako konkrétní nebo potenciální ohrožení bezpečnosti silniční infrastruktury.“;

7) V článku 7 se vkládá nový odstavec, který zní:

„1a. Komise může přijmout prováděcí akty, kterými stanoví pokyny pro podávání zpráv o závažnosti nehod, včetně počtu mrtvých a zraněných osob. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2.“;

8) V článku 9 se vkládá nový odstavec, který zní:

„1a. Pro auditory bezpečnosti silničního provozu, kteří absolvují školení v období od... [pět let od vstupu této pozměňující směrnice v platnost], zajistí členské státy, aby učební plány pro auditory bezpečnosti silničního provozu zahrnovaly aspekty týkající se zranitelných účastníků silničního provozu a infrastruktury pro tyto uživatele.“;

9) Článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Výměna osvědčených postupů

Aby se zvýšila bezpečnost silnic v Unii, zavede Komise ucelený systém výměny informací a osvědčených postupů mezi členskými státy, který bude mimo jiné zahrnovat učební plány týkající se bezpečnosti silničního provozu, stávající projekty zaměřené na bezpečnost silniční infrastruktury a ověřené technologie bezpečnosti silničního provozu.“

10) V článku 11 se zrušuje odstavec 2.

11) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 11a

Předkládání zpráv

1. Členské státy předloží do 31. října 2025 Komisi zprávu o bezpečnostní klasifikaci celé silniční sítě posouzené v souladu s článkem 5. Pokud to bude možné, bude zpráva založena na společné metodice. Zpráva bude případně také obsahovat seznam ustanovení vnitrostátních aktualizovaných pokynů, zahrnující zejména zlepšení, pokud jde o technologický pokrok a ochranu zranitelných účastníků silničního provozu. Od 31. října 2025 se tyto zprávy předkládají každých pět let.
2. Na základě analýzy vnitrostátních zpráv podle odstavce 1, poprvé do 31. října 2027 a poté každých pět let, Komise vypracuje a předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o provádění této směrnice, zvláště pokud jde o prvky uvedené v odstavci 1, a o možných dalších opatřeních včetně přezkumu této směrnice a možného přizpůsobení technickému pokroku.“

12) Článek 12 se nahrazuje tímto:

*„Článek 12
Změny příloh*

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 12a, kterými se mění přílohy za účelem jejich přizpůsobení technickému pokroku.“

13) Vkládá se nový článek, který zní:

*„Článek 12a
Výkon přenesené pravomoci*

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 12 je svěřena Komisi na dobu pěti let od ... [datum vstupu této pozměňující směrnice v platnost]. Komise vypracuje zprávu o výkonu přenesení pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 12 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci vede Komise konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů*.
5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 12 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

* Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.“;

14) Článek 13 se nahrazuje tímto:

„Článek 13

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011*.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

* Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).“;

15) Přílohy se mění v souladu s přílohou této směrnice.

Článek 2

Provedení ve vnitrostátním právu

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do ... [24 měsíců od vstupu této pozměňující směrnice v platnost].
Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátního práva, která přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členskými státům.

Ve Štrasburku dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda nebo předsedkyně

PŘÍLOHA

Přílohy směrnice 2008/96/ES se mění takto:

1) Příloha I se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA I
INDIKATIVNÍ PRVKY HODNOCENÍ DOPADŮ NA BEZPEČNOST
SILNIČNÍHO PROVOZU“;

b) v oddíle 2 se písmeno e) nahrazuje tímto:

„e) dopravní provoz (např. intenzita dopravy, kategorizace dopravního provozu podle typu), včetně odhadovaných toků chodců a jízdních kol stanovených na základě atributů využití přilehlé půdy;“.

2) Příloha II se mění takto:

a) název se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA II
INDIKATIVNÍ PRVKY AUDITŮ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU“;

b) v oddíle 1 se doplňuje nové písmeno, které zní:

„n) opatření pro zranitelné účastníky silničního provozu:

i) opatření pro chodce;

- ii) opatření pro cyklisty včetně existence alternativních tras nebo oddělení od vysokorychlostního provozu motorových vozidel;
 - iii) opatření pro jednostopá motorová vozidla;
 - iv) hustota a umístění přechodů pro chodce a pro cyklisty,
 - v) opatření pro chodce a cyklisty na příslušných silnicích v dané oblasti;
 - vi) oddělení chodců a cyklistů od vysokorychlostního motorového provozu nebo existence přímých alternativních cest na silnicích nižší třídy;“;
- c) v oddíle 2 se písmeno h) nahrazuje tímto:

„h) opatření pro zranitelné účastníky silničního provozu:

- i) opatření pro chodce;
- ii) opatření pro cyklisty;
- iii) opatření pro jednostopá motorová vozidla;“.

3) Vkládá se nová příloha, která zní:

„PŘÍLOHA IIa

INDIKATIVNÍ PRVKY CÍLENÝCH INSPEKČÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO
PROVOZU

1. Vytýčení trasy a příčný průřez:

- a) viditelnost a rozhledové vzdálenosti;
- b) rychlostní limit a zóny omezení rychlosti;
- c) samovysvětlující uspořádání (tj. „zřetelnost“ uspořádání pro účastníky silničního provozu);
- d) přístup k sousedním nemovitostem a zástavbě;
- e) přístup záchranných a servisních vozidel;
- f) opatření na mostech a propustcích;
- g) uspořádání okolí silnice (krajnice, pokles vozovky, svah zářezu a násypu).

2. Křižovatky a mimoúrovňové křižovatky:

- a) vhodnost typu křižovatky/mimoúrovňové křižovatky;
- b) geometrie uspořádání křižovatky/mimoúrovňové křižovatky;
- c) zřetelnost a přehlednost (vnímání) křižovatek;

- d) viditelnost na křižovatce;
 - e) uspořádání přídatných pruhů na křižovatkách;
 - f) řízení provozu na křižovatce (např. značky příkazující zastavit vozidlo, světelné signály atd.);
 - g) existence přechodů pro chodce a cyklisty.
3. Opatření pro zranitelné účastníky silničního provozu:
- a) opatření pro chodce;
 - b) opatření pro cyklisty;
 - c) opatření pro jednostopá motorová vozidla;
 - d) veřejná doprava a infrastruktura;
 - e) úroňové přejezdy (s uvedením zejména typu přejezdu a s informací o přítomnosti či nepřítomnosti obsluhy a o ručním či automatickém ovládní).
4. Osvětlení, značky a značení:
- a) logicky navazující dopravní značky, které nezhoršují viditelnost;
 - b) čitelnost dopravních značek (umístění, velikost, barva);

- c) ukazatele;
 - d) logicky navazující dopravní značení a vymezení;
 - e) čitelnost dopravního značení (umístění, rozměry a retroreflexe za sucha a mokra);
 - f) vhodný kontrast dopravního značení;
 - g) osvětlení silnic a křižovatek, které jsou osvětlovány;
 - h) vhodná opatření v okolí silnice.
5. Světelné signály:
- a) provoz;
 - b) viditelnost.
6. Objekty, bezpečné zóny a systémy silničních zábran:
- a) okolí silnice, včetně zeleně;
 - b) nebezpečí v okolí silnice a vzdálenost od okraje vozovky nebo cyklistické stezky;
 - c) uživatelsky přizpůsobené systémy silničních zábran (střední dělicí pásy a zábrany proti srážkám určené k předcházení rizikům pro zranitelné účastníky silničního provozu);

- d) úpravy koncových částí zábran proti srážkám;
 - e) vhodné systémy silničních zábran u mostů a propustků;
 - f) oplocení (u silnic s omezeným přístupem).
7. Vozovka:
- a) závady vozovek;
 - b) odolnost proti smyku;
 - c) uvolněný materiál/šterk/kameny;
 - d) tvorba louží, odvodnění.
8. Mosty a tunely:
- a) výskyt a počet mostů;
 - b) výskyt a počet tunelů;
 - c) vizuální prvky představující ohrožení pro bezpečnost infrastruktury.
9. Další otázky:
- a) zajištění bezpečných parkovišť a odstavných ploch;
 - b) opatření pro těžká vozidla;

- c) oslnění;
- d) práce na silnici;
- e) nebezpečné činnosti v okolí silnice;
- f) vhodné informace v zařízeních inteligentního dopravního systému (např. proměnné dopravní značky);
- g) zvěř a zvířata;
- h) varování před školními zónami (případně).“

4) Příloha III se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA III

INDIKATIVNÍ PRVKY POSOUZENÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍ SÍTĚ JAKO CELKU

1. Obecně:

- a) typ silnice ve vztahu k typu a velikosti spojovaných regionů/měst;
- b) délka silničního úseku;
- c) typ oblasti (venkovská, městská);
- d) využití půdy (oblast vzdělávací, komerční, průmyslová a výrobní, obytná, zemědělská, nezastavěná);

- e) hustota přístupových bodů k nemovitostem;
- f) přítomnost obslužné komunikace (např. pro obchody);
- g) přítomnost prací na silnici;
- h) přítomnost parkoviště.

2. Objemy provozu:

- a) objemy provozu;
- b) pozorovaná množství motocyklů;
- c) pozorovaná množství chodců na obou stranách, s upřesněním „chodců pohybujících se podél silnice“ nebo „přecházejících silnici“;
- d) pozorované množství jízdních kol na obou stranách, s upřesněním „jízdních kol pohybujících se podél silnice“ nebo „přejíždějících silnici“;
- e) pozorované množství těžkých vozidel;
- f) odhadované toky chodců stanovené na základě atributů využití přilehlé půdy;
- g) odhadované toky jízdních kol stanovené na základě atributů využití přilehlé půdy.

3. Údaje o nehodách:

- a) počet, místo a příčina smrtelných nehod podle skupiny účastníků silničního provozu;
- b) počet a místo vážných zranění podle skupiny účastníků silničního provozu;

4. Provozní vlastnosti:

- a) rychlostní limit (všeobecný, pro motocykly, pro nákladní automobily);
- b) provozní rychlost (85. percentil);
- c) řízení rychlosti a/nebo zklidňování dopravy;
- d) přítomnost zařízení inteligentního dopravního systému: upozornění na fronty, proměnné dopravní značky;
- e) varování před školními zónami;
- f) přítomnost dozoru na přechodech u škol v předepsaných dobách.

5. Geometrické vlastnosti:

- a) vlastnosti příčného průřezu (počet, typ a šířka pruhů, uspořádání a materiál středových pruhů, cyklistické stezky, stezky pro pěší atd.), včetně jejich variability;
- b) horizontální zakřivení;
- c) sklon a vertikální utváření;
- d) viditelnost a rozhledové vzdálenosti.

6. Objekty, bezpečné zóny a systémy silničných zábran:
 - a) okolí silnice a bezpečné zóny;
 - b) pevné překážky v okolí silnice (např. sloupy osvětlení, stromy atd.);
 - c) vzdálenost překážek od okolí silnice;
 - d) hustota překážek;
 - e) zdrsňené pruhy;
 - f) systémy silničných zábran.

7. Mosty a tunely:
 - a) výskyt mostů a jejich počet, jakož i informace týkající se jich;
 - b) výskyt tunelů a jejich počet, jakož i informace týkající se jich;
 - c) vizuální prvky představující ohrožení pro bezpečnost infrastruktury.

8. Křižovatky:
 - a) typ křižovatky a počet ramen (zejména typ kontroly a přítomnost signálů umožňujících chráněné odbočování);

- b) existence usměrňování;
- c) kvalita křižovatky;
- d) množství křižících se silnic;
- e) existence úrovnových přejezdů (zejména s uvedením typu přejezdu a informací o přítomnosti či nepřítomnosti obsluhy a o ručním či automatickém ovládní).

9. Údržba:

- a) závady vozovek;
- b) odolnost vozovky proti smyku;
- c) stav krajnice (včetně zeleně);
- d) stav značek, značení a vymezení;
- e) stav systémů silničních zábran.

10. Opatření pro zranitelné účastníky silničního provozu:

- a) přechody pro chodce a cyklisty (povrchové přechody a úrovnové oddělení);
- b) přechody pro cyklisty (povrchové přechody a úrovnové oddělení);
- c) oplocení pro pěší;

- d) existence chodníku nebo odděleného místa;
 - e) stezky pro cyklisty a jejich typ (cyklostezky, pruhy pro cyklisty, ostatní);
 - f) kvalita přechodů pro chodce, pokud jde o jejich zřetelnost a značení;
 - g) přechody pro chodce a cyklisty na příjezdovém ramenu vedlejší silnice připojující se k síti.
 - h) existence alternativních tras pro chodce a cyklisty v případě, že neexistují samostatné trasy.
11. Přednarázové/ponarázové systémy pro případ zranění v silniční dopravě a prvky snižující závažnost:
- a) síť operačních center a další hlídková zařízení;
 - b) mechanismy pro informování účastníků silničního provozu o jízdních podmínkách, aby se předešlo nehodám nebo mimořádným událostem;
 - c) systémy automatické detekce mimořádných událostí: senzory a kamery;
 - d) systémy řešení mimořádných událostí;
 - e) systémy pro komunikaci s orgány záchranných služeb.“

5) Příloha IV se mění takto:

a) bod 1 se nahrazuje tímto:

„1. „určení místa nehody (co možná nejpřesnější), včetně souřadnic GNSS;“;

b) bod 5 se nahrazuje tímto:

„5. závažnost nehody.“
