



EUROPSKA UNIJA

EUROPSKI PARLAMENT

VIJEĆE

**Strasbourg, 23. listopada 2019.
(OR. en)**

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

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

**TRANS 152
CODEC 556**

**DIREKTIVA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA O IZMJENI DIREKTIVE 2008/96/EZ O
UPRAVLJANJU SIGURNOSTI CESTOVNE INFRASTRUKTURE**

DIREKTIVA (EU) 2019/...
EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

od 23.listopada 2019.

o izmjeni Direktive 2008/96/EZ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrtu zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom³,

¹ SL C 62, 15.2.2019., str. 261.

² SL C 168, 16.5.2019., str. 81.

³ Stajalište Europskog parlamenta od 4. travnja 2019. (još nije objavljeno u Službenom listu) i Odluka Vijeća od 7.listopada 2019.

budući da:

- (1) U komunikaciji Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija od 20. srpnja 2010. pod naslovom „Ususret europskom području sigurnosti na cestama: smjernice politike sigurnosti na cestama za razdoblje 2011.–2020.” navode se strateški ciljevi Unije da se do 2020. broj smrtnih slučajeva na cestama prepolovi u odnosu na broj iz 2010. te da se približi broju od nula smrtnih slučajeva do 2050. Međutim, posljednjih se godina napredak prema ostvarenju tih ciljeva zaustavio. Vijeće je u svojim zaključcima o sigurnosti na cestama od 8. lipnja 2017. poduprlo novi srednjoročni cilj da se do 2030. broj teških ozljeda prepolovi u odnosu na broj iz 2020., čime je poduprlo Izjavu iz Vallette iz ožujka 2017. Stoga je potrebno uložiti veće napore da bi se ostvarila oba cilja.
- (2) Prema pristupu sigurnog sustava, smrtni slučajevi i teške ozljede u prometnim nesrećama u velikoj se mjeri mogu spriječiti. Osiguravanje da prometne nesreće ne dovode do teških ili smrtonosnih ozljeda trebalo bi biti zajednička odgovornost na svim razinama. Osobito, dobro projektiranim i ispravno održanim cestama s jasno postavljenim cestovnim oznakama i prometnim znakovima trebala bi se smanjiti vjerojatnost nastanka prometnih nesreća, dok bi se „cestama koje opraštaju” (ceste koje su inteligentno konstruirane kako bi se osiguralo da pogreške u vožnji ne dovode izravno do teških ili smrtonosnih posljedica) trebala smanjiti težina nesreća. Komisija bi trebala pružiti smjernice za omogućavanje i održavanje „područja uz cestu koja opraštaju” na temelju iskustva svih država članica.

- (3) Ceste iz transeuropske prometne mreže (mreža TEN-T) utvrđene u Uredbi (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća¹ od ključne su važnosti u podupiranju europske integracije. Stoga bi se na tim cestama trebala jamčiti visoka razina sigurnosti.
- (4) Postupci za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture koji su provedeni u mreži TEN-T pomogli su u smanjivanju smrtnih slučajeva i teških ozljeda u Uniji. Iz evaluacije učinaka Direktive 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća² jasno je da su države članice koje su dobrovoljno primjenjivale načela upravljanja sigurnošću cestovne infrastrukture na svojim nacionalnim cestama izvan mreže TEN-T postigle znatno bolje rezultate u području sigurnosti na cestama u odnosu na države članice koje ih nisu primijenile. Stoga je također poželjno da se ta načela upravljanja sigurnošću cestovne infrastrukture primjenjuju na druge dijelove europske cestovne mreže.
- (5) Važno je da su dionice cesta izgrađene na mostovima i dionice cesta koje prolaze kroz tunele, a koje su dio mreže obuhvaćene područjem primjene ove Direktive, također obuhvaćene ovom Direktivom kada je riječ o sigurnosti na cestama, uz iznimku tunela koji su obuhvaćeni Direktivom 2004/54/EZ Europskog parlamenta i Vijeća³.

¹ Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).

² Direktiva 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture (SL L 319, 29.11.2008., str. 59.).

³ Direktiva Vijeća 2004/54/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži (SL L 167, 30.4.2004., str. 39.).

- (6) Radi sigurnosti na cestama važno je da su ulazi i izlazi na parkirališta uzduž mreže obuhvaćene područjem primjene ove Direktive, posebno autocesta i primarnih cesta, također obuhvaćeni ovom Direktivom.
- (7) U državama članicama i regijama znatno se razlikuju sezonski uvjeti. Stoga je važno da se ti uvjeti primjereno uzmu u obzir u nacionalnim odredbama kojima se prenosi ova Direktiva.
- (8) Velik dio prometnih nesreća događa se na malom dijelu cesta na kojima su količine i brzine prometa velike te na kojima postoji širok raspon prometa koji se odvija pri različitim brzinama. Stoga bi se ograničenim proširenjem područja primjene Direktive 2008/96/EZ na autoceste i druge primarne ceste izvan mreže TEN-T trebalo znatno doprinijeti poboljšanju sigurnosti cestovne infrastrukture u cijeloj Uniji.
- (9) Kako bi se osiguralo da se takvim proširenjem područja primjene postigne željeni učinak, logično je da primarne ceste koje nisu autoceste obuhvaćaju sve ceste koje pripadaju najvišoj kategoriji cesta ispod kategorije „autoceste” prema nacionalnoj klasifikaciji cesta. Iz istog bi razloga trebalo poticati države članice da osiguraju da u najmanju ruku sve ceste na koje se Direktiva 2008/96/EZ primjenjivala prije stupanja na snagu ove Direktive, uključujući na dobrovoljnoj osnovi, ostanu obuhvaćene ovom Direktivom.
- (10) Obveznom primjenom postupaka utvrđenih u Direktivi 2008/96/EZ na svaki cestovni infrastrukturni projekt izvan gradskih područja koji se izvodi upotrebom sredstava Unije trebalo bi se osigurati da se sredstva Unije ne upotrebljavaju za izgradnju nesigurnih cesta.

- (11) Direktivom 2008/96/EZ obuhvaćena je isključivo cestovna infrastruktura. Stoga ta Direktiva ne utječe na propise o cestovnom prometu, pa tako ni na nadležnost država članica da samostalno donose odluke u pogledu propisa o cestovnom prometu. Ugovorne stranke trebale bi poštovati Ženevsku konvenciju Ujedinjenih naroda o cestovnom prometu od 19. rujna 1949. i Bečku konvenciju o cestovnom prometu od 8. studenog 1968. te Bečku konvenciju o prometnim znakovima i signalizaciji od 8. studenog 1968.
- (12) Procjena sigurnosti na cestama na razini cijele mreže koja se temelji na riziku pojavila se kao učinkovit i djelotvoran alat za utvrđivanje dionica mreže na koje bi trebalo usmjeriti detaljnije provjere sigurnosti na cestama te za određivanje prioriteta za ulaganja prema njihovom potencijalu da se njima ostvare poboljšanja u području sigurnosti na razini cijele mreže. Stoga bi trebalo sustavno procjenjivati cijelu cestovnu mrežu obuhvaćenu ovom Direktivom, među ostalim i s pomoću podataka prikupljenih elektroničkim i digitalnim putem, kako bi se povećala sigurnost na cestama u cijeloj Uniji.
- (13) Integriranjem elemenata s najboljim rezultatima iz prethodnog „razvrstavanja cestovne mreže kojom se prometuje s obzirom na sigurnost te upravljanja sigurnošću na toj mreži” u novi postupak procjene sigurnosti na cestama na razini cijele mreže trebalo bi se omogućiti bolje utvrđivanje dionica cesta na kojima postoje najveće mogućnosti za poboljšanje sigurnosti i na kojima bi se ciljanim intervencijama trebala ostvariti najveća poboljšanja.
- (14) Kako bi se unaprijedila kvaliteta, objektivnost i učinkovitost postupaka za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture, korisno je dopustiti državama članicama da se, kada je to primjereno, koriste tehnologijama koje su u neprestanom razvoju za provjere dionica cesta, dokumentiranje uvjeta sigurnosti na cestama i prikupljanje drugih podataka povezanih sa sigurnošću cestovne mreže.

- (15) Sustavno daljnje postupanje na temelju nalaza iz postupaka za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture ključno je za postizanje poboljšanja u području sigurnosti cestovne infrastrukture koja su potrebna za ostvarivanje ciljeva Unije u pogledu sigurnosti na cestama. U tu bi se svrhu akcijskim planovima s utvrđenim prioritetima trebalo osigurati da se potrebne intervencije provedu u najkraćem mogućem roku. Osobito, na temelju nalaza procjene sigurnosti na cestama na razini cijele mreže trebalo bi provesti ili ciljane provjere sigurnosti na cestama ili, ako je to moguće i troškovno učinkovito, izravne korektivne mjere usmjerene na uklanjanje ili smanjenje rizika za sigurnost na cestama bez nametanja nepotrebnoga administrativnog opterećenja.
- (16) Rezultati u području sigurnosti postojećih cesta trebali bi se poboljšati usmjeravanjem ulaganja na dionice cesta s najvećim brojem nesreća i s najvećim potencijalom za smanjenje broja nesreća.
- (17) Financijska sredstva i financijski poticaji na razini Unije mogu se, u skladu s primjenjivim uvjetima, upotrijebiti za podupiranje takvih ulaganja te tako dopuniti odgovarajuća nacionalna ulaganja i poticaje.
- (18) Dionice cestovne mreže koje se nalaze u blizini cestovnih tunela transeuropske cestovne mreže obuhvaćene Direktivom 2004/54/EZ imaju osobito visok rizik od nesreća. Stoga bi se trebali uvesti zajedničke provjere sigurnosti na tim dionicama cesta u koje su uključeni predstavnici nadležnih tijela za ceste i nadležnih tijela za tunele kako bi se poboljšala sigurnost cestovne mreže obuhvaćene ovom Direktivom.
- (19) Nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu činili su 47 % smrtnih slučajeva na cestama u Uniji 2017. godine. Osiguravanjem da se potrebe tih nezaštićenih sudionika uzmu u obzir u svim postupcima za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture i razradom zahtjeva u pogledu kvalitete za infrastrukturu za takve sudionike u cestovnom prometu trebala bi se stoga poboljšati njihova sigurnost na cestama.

- (20) Kako bi se državama članicama omogućilo da poboljšaju svoje postupke kojima se nastoji osigurati operativna upotreba njihovih cestovnih oznaka i prometnih znakova, trebalo bi utvrditi zajedničke specifikacije za poticanje učinkovite čitljivosti i vidljivosti cestovnih oznaka i prometnih znakova za ljudske vozače i automatizirane sustave za pomoć vozaču.
- (21) Poboljšanje sigurnosti prioritet je i za željezničko-cestovne prijelaze (odnosno signalizacija, poboljšanje infrastrukture). Prema Izvješću o sigurnosti i interoperabilnosti željeznica u EU-u 2018. Agencije Europske unije za željeznice, na 108 000 željezničko-cestovnih prijelaza u Uniji 2016. dogodile su se 433 teške nesreće u kojima je bilo 255 smrtnih slučajeva, a 217 osoba je teško ozlijeđeno. Zbog toga bi trebalo utvrditi željezničko-cestovne prijelaze koji predstavljaju visok sigurnosni rizik s ciljem njihova poboljšanja.
- (22) Visokokvalitetne cestovne oznake i prometni znakovi ključni su za potporu vozačima te povezanim i automatiziranim vozilima. Zajedničke specifikacije za cestovne oznake i prometne znakove trebale bi biti temelj na putu prema uvođenju povezanih i automatiziranih sustava za mobilnost. Prednost bi trebalo dati zajedničkom europskom pristupu u skladu s Bečkom konvencijom o prometnim znakovima i signalizaciji iz 1968.

- (23) Kako bi se ojačali rezultati koji se očekuju od primjene ove Direktive i osigurala odgovarajuća razina sigurnosti u hitnim situacijama, države članice mogle bi olakšati suradnju među svojom civilnom zaštitom, svojim hitnim službama i svojom prometnom policijom, prema potrebi, a posebno na prekograničnim dionicama cesta. Ako je u tim aktivnostima potrebna suradnja među državama članicama, okvir za suradnju pruža im Mehanizam Unije za civilnu zaštitu, donesen na temelju Odluke br. 1313/2013/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹.
- (24) Ne dovodeći u pitanje zakonodavstvo o javnoj nabavi, a posebno Direktivu br. 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća², tehničke specifikacije koje se odnose na sigurnost trebale bi biti javno dostupne ako se javna nabava provodi u sektoru cestovne infrastrukture.
- (25) Kako bi se postigla transparentnost i poboljšala odgovornost, trebalo bi izvješćivati o sigurnosnom rejtingu cesta kako bi sudionici u cestovnom prometu bili obaviješteni o stanju infrastrukture te kako bi se općenito podigla njihova razina osviještenosti.
- (26) Trebalo bi poticati razmjenu iskustava o metodologijama sigurnog sustava među stručnjacima i razmjenu informacija među revizorima sigurnosti na cestama.
- (27) Objavljivanjem rezultata procjena sigurnosti na cestama na razini cijele mreže trebalo bi se omogućiti uspoređivanje razine sigurnosti cestovne infrastrukture u cijeloj Uniji.

¹ Odluka br. 1313/2013/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 17. prosinca 2013. o Mehanizmu Unije za civilnu zaštitu (SL L 347, 20.12.2013., str. 924.).

² Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 243.).

- (28) S obzirom na to da cilj ove Direktive, to jest uspostavljanje postupaka za osiguravanje stalno visoke razine sigurnosti na cestama u cijeloj mreži TEN-T te mreži autocesta i primarnih cesta u cijeloj Uniji, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se, s obzirom na to da su poboljšanja potrebna u cijeloj Uniji kako bi se osigurala konvergencija prema višim standardima sigurnosti cestovne infrastrukture, on može bolje ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere, u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja. Kao posljedica djelovanja na razini Unije, putovanje u cijeloj Uniji trebalo bi postati sigurnije čime bi se, pak, trebalo poboljšati funkcioniranje unutarnjeg tržišta te bi se trebao poduprijeti cilj gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije.
- (29) Kako bi se osiguralo da sadržaj postupaka za upravljanje sigurnošću prometne infrastrukture nastavi odražavati najbolje dostupno tehničko znanje, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s prilagodbom priloga Direktivi tehničkom napretku. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016¹. Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

¹ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

- (30) Posebne mjere potrebne su za stalno poboljšavanje praksi upravljanja sigurnošću na cestama i za olakšavanje prepoznavanja cestovnih oznaka i prometnih znakova vozilima opremljenima sustavima za pomoć vozaču ili vozilima s višim stupnjem automatizacije. Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu relevantnih odredbi ove Direktive, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹.
- (31) Direktivu 2008/96/EZ trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

¹ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

Članak 1.
Izmjene Direktive 2008/96/EZ

Direktiva 2008/96/EZ mijenja se kako slijedi:

1. članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 1.

Predmet i područje primjene

1. Ovom se Direktivom od država članica zahtijeva uspostava i provedba postupaka povezanih s procjenama učinka na sigurnost na cestama, revizijama sigurnosti na cestama, provjerama sigurnosti na cestama i procjenama sigurnosti na cestama na razini cijele mreže.
2. Ova se Direktiva primjenjuje na ceste koje su dio transeuropske cestovne mreže, na autoceste i na druge primarne ceste, neovisno o tome jesu li one u fazi projektiranja, u izgradnji ili u upotrebi.
3. Ova Direktiva primjenjuje se i na ceste i cestovne infrastrukturne projekte koji nisu obuhvaćeni stavkom 2., a koji se nalaze izvan gradskih područja, koji nemaju neposredan pristup susjednim zemljištima i koji se izvode upotrebom sredstava Unije, uz iznimku cesta koje nisu otvorene za opći promet motornih vozila, kao što su biciklističke staze, ili cesta koje nisu namijenjene za opći promet, kao što su pristupne ceste koje vode do industrijskih, poljoprivrednih ili šumskih lokacija.

4. Države članice mogu iz područja primjene ove Direktive izuzeti primarne ceste koje imaju nizak rizik za sigurnost na temelju opravdanih razloga povezanih s količinom prometa i statistikom nesreća.

Države članice mogu u područje primjene ove Direktive uključiti i ceste koje nisu navedene u stavcima 2. i 3.

Svaka država članica dostavlja Komisiji do ... [24 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] popis autocesta i primarnih cesta na svojem državnom području te je obavještava o svim naknadnim promjenama tog popisa. Osim toga, svaka država članica dostavlja Komisiji popis cesta koje su u skladu s ovim stavkom izuzete iz područja primjene ove Direktive ili koje su u njega uključene, te o svim naknadnim promjenama tih cesta.

Komisija objavljuje popis cesta o kojima je obaviještena u skladu s ovim člankom.

5. Ova se Direktiva ne primjenjuje na ceste u tunelima obuhvaćene Direktivom 2004/54/EZ.”;

2. članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. „transeuropska cestovna mreža” znači cestovne mreže utvrđene u Uredbi (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća*;

* Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).”;

(b) umeću se sljedeće točke:

„1.a „autocesta” znači cesta posebno projektirana i izgrađena za promet motornih vozila koja nema neposredan pristup susjednim zemljištima te koja ispunjava sljedeće kriterije:

(a) ima, osim na posebnim mjestima ili privremeno, odvojene kolničke trake za promet u dva smjera međusobno odijeljene trakom koji nije namijenjen za promet ili, izuzetno, na neki drugi način;

- (b) ne križa se na istoj razini ni s jednom cestom, željezničkom ili tramvajskom prugom, biciklističkom stazom ili pješačkom stazom;
 - (c) posebno je označena kao autocesta;
- 1.b „primarna cesta” znači cesta izvan gradskih područja koja povezuje velike gradove ili regije, ili oboje, a koja pripada najvišoj kategoriji cesta ispod kategorije „autocesta” prema nacionalnoj klasifikaciji cesta koja je na snazi ... [datum objave ove Direktive o izmjeni u Službenom listu];”
- (c) točka 5. briše se;
 - (d) točke 6. i 7. zamjenjuju se sljedećim:
 - „6. „sigurnosni rejting” znači klasifikacija dijelova postojeće cestovne mreže u kategorije prema njihovoj objektivno izmjerenoj ugrađenoj sigurnosti;
 - 7. „ciljana provjera sigurnosti na cestama” znači ciljano ispitivanje radi utvrđivanja opasnih uvjeta, pogrešaka i problema koji povećavaju rizik od nesreća i ozljeda, temeljeno na terenskom obilasku postojeće ceste ili dionice ceste;”
 - (e) umeće se sljedeća točka:
 - „7.a „periodična provjera sigurnosti na cestama” znači rutinska periodična provjera značajki i nedostataka koji iz sigurnosnih razloga zahtijevaju održavanje;”;

(f) dodaje se sljedeća točka:

„10. „nezaštićeni sudionik u cestovnom prometu” znači nemotorizirani sudionici u cestovnom prometu, uključujući, osobito, bicikliste i pješake, kao i vozači motornih vozila na dva kotača.”;

3. u članku 4. dodaje se sljedeći stavak:

„6. Komisija pruža smjernice za projektiranje „područja uz cestu koja opraštaju” i „samoobjašnjavajućih i samoizvršavajućih cesta” u početnoj reviziji faze projektiranja, kao i smjernice za zahtjeve u pogledu kvalitete povezane s nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu. Takve se smjernice izrađuju u bliskoj suradnji sa stručnjacima iz država članica.”;

4. članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

Procjena sigurnosti na cestama na razini cijele mreže

1. Države članice osiguravaju da se procjena sigurnosti na cestama na razini cijele mreže provodi na cijeloj cestovnoj mreži koja je u upotrebi i koja je obuhvaćena ovom Direktivom.

2. Procjenom sigurnosti na cestama na razini cijele mreže evaluira se rizik od nesreća i jakosti udara na temelju sljedećeg:

(a) primarno, vizualnog pregleda,, na samoj lokaciji ili elektroničkim sredstvima, projektnih značajki ceste (ugrađena sigurnost); i

- (b) analize dionica cestovne mreže koje su u upotrebi dulje od tri godine i na kojima je zabilježen velik broj ozbiljnih nesreća s obzirom na protok prometa.
3. Države članice osiguravaju da se prva procjena sigurnosti na cestama na razini cijele mreže provede najkasnije do 2024. Kasnije procjene sigurnosti na cestama na razini cijele mreže moraju biti dovoljno česte kako bi se osigurale primjerene razine sigurnosti, no u svakom se slučaju provode barem svakih pet godina.
 4. Pri provedbi procjene sigurnosti na cestama na razini cijele mreže države članice mogu uzeti u obzir okvirne elemente utvrđene u Prilogu III.
 5. Komisija pruža smjernice o metodologiji za provedbu sustavnih procjena sigurnosti na cestama na razini cijele mreže i sigurnosnih rejtinga.
 6. Na temelju rezultata procjene iz stavka 1. i radi određivanja prioriteta u pogledu potreba za daljnjim djelovanjem, države članice razvrstavaju sve dionice cestovne mreže u najmanje tri kategorije prema njihovoj razini sigurnosti.”;

5. članak 6. mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

*„Članak 6.
Periodične provjere sigurnosti na cestama”;*

(b) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice osiguravaju da se periodične provjere sigurnosti na cestama provode dovoljno često kako bi se zajamčile primjerene razine sigurnosti za dotičnu cestovnu infrastrukturu.”;

(c) stavak 2. briše se;

(d) stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

„3. Države članice osiguravaju sigurnost dionica cestovne mreže koje se dotiču s cestovnim tunelima obuhvaćene Direktivom 2004/54/EZ provođenjem zajedničkih provjera sigurnosti na cestama u koje su uključeni nadležni subjekti uključeni u provedbu ove Direktive i Direktive 2004/54/EZ. Zajedničke provjere sigurnosti na cestama moraju biti dovoljno česti kako bi se osigurale primjerene razine sigurnosti, no u svakom se slučaju provode barem svakih šest godina;

6. umeću se sljedeći članci:

„Članak 6.a

Daljnje postupanje u postupcima za ceste koje su u upotrebi

1. Države članice osiguravaju da se na temelju nalaza procjena sigurnosti na cestama na razini cijele mreže provedenih u skladu s člankom 5. provode ili ciljane provjere sigurnosti na cestama ili izravne korektivne mjere.
2. Pri provedbi ciljanih provjera sigurnosti na cestama države članice mogu uzeti u obzir okvirne elemente utvrđene u Prilogu II.a.
3. Ciljane provjere sigurnosti na cestama provode timovi stručnjaka. Barem jedan član tima stručnjaka ispunjava zahtjeve iz članka 9. stavka 4. točke (a).
4. Države članice osiguravaju da se na temelju nalaza ciljanih i provjera sigurnosti na cestama donose obrazložene odluke u kojima se utvrđuje jesu li potrebne korektivne mjere. Osobito, države članice utvrđuju dionice cesta na kojima su potrebna poboljšanja u području sigurnosti cestovne infrastrukture te određuju mjere kojima treba dati prednost radi poboljšanja sigurnosti tih dionica cesta.
5. Države članice osiguravaju da su korektivne mjere prvenstveno usmjerene na dionice cesta s niskim razinama sigurnosti i na kojima postoji mogućnost provedbe mjera s visokim potencijalom za sigurnosni razvoj i uštedu troškova povezanih s nesrećama.

6. Radi praćenja provedbe utvrđenih korektivnih mjera, države članice pripremaju i redovito ažuriraju akcijski plan s utvrđenim prioritetima koji se temelji na riziku.

Članak 6.b

Zaštita nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu

Države članice osiguravaju da se potrebe nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu uzimaju u obzir pri provedbi postupaka utvrđenih u člancima od 3. do 6.a;

Članak 6.c

Cestovne oznake i prometni znakovi

1. Države članice u svojim postojećim i budućim postupcima za cestovne oznake i prometne znakove trebaju posvetiti posebnu pozornost na čitljivost i vidljivost za ljudske vozače i automatizirane sustave za pomoć vozaču. Takvi postupci uzimaju u obzir zajedničke specifikacije kada su te zajedničke specifikacije utvrđene u skladu sa stavkom 3.
2. Skupina stručnjaka koju osniva Komisija najkasnije do lipnja 2021. ocjenjuje priliku za utvrđivanje zajedničkih specifikacija, uključujući različite elemente kojima je cilj osigurati operativnu upotrebu cestovnih oznaka i prometnih znakova kako bi se potaknula djelotvorna čitljivost i vidljivost cestovnih oznaka i prometnih znakova za ljudske vozače i automatizirane sustave za pomoć vozaču. Ta se skupina sastoji od stručnjaka koje imenuje država članica. Ocjena uključuje savjetovanje s Gospodarskom komisijom Ujedinjenih naroda za Europu.

Ocjenom se posebno uzimaju u obzir sljedeći elementi:

- (a) interakcija između različitih tehnologija za pomoć vozaču i infrastrukture,
 - (b) učinak meteoroloških i atmosferskih pojava te gustoće prometa na cestovne oznake i prometne znakove na području Unije,
 - (c) vrsta i učestalost aktivnosti održavanja potrebnih za različite tehnologije, uključujući procjenu troškova.
3. Uzimajući u obzir ocjenu iz stavka 2., Komisija može donijeti provedbene akte radi utvrđivanja zajedničkih specifikacija koje se odnose na postupke država članica iz stavka 1. kojima se nastoji osigurati operativna upotreba njihovih cestovnih oznaka i prometnih znakova u pogledu učinkovite čitljivosti i vidljivosti cestovnih oznaka i prometnih znakova za ljudske vozače i automatizirane sustave za pomoć vozaču. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 13. stavka 2.

Provedbenim aktima iz prvog podstavka ne dovodi se u pitanje nadležnost Europskog odbora za normizaciju u pogledu normi za cestovne oznake i prometne znakove.

Članak 6.d

Informiranje i transparentnost

Komisija objavljuje europsku kartu cestovne mreže u okviru područja primjene ove Direktive, dostupnu na internetu, naglašavajući različite kategorije kako je navedeno u članku 5. stavu 6.

Članak 6.e

Dobrovoljno izvješćivanje

Države članice nastoje uspostaviti nacionalni sustav u svrhu dobrovoljnog izvješćivanja koji je svim sudionicima u cestovnom prometu dostupan putem interneta kako bi se olakšalo prikupljanje pojedinosti o događajima koje prosljeđuju sudionici u cestovnom prometu i vozila te svih ostalih informacija u pogledu sigurnosti koje osoba koja izvješćuje smatra stvarnom ili mogućom opasnošću za sigurnost cestovne infrastrukture.”;

7. u članku 7. umeće se sljedeći stavak:

„1.a Komisija može donijeti provedbene akte radi pružanja smjernica na temelju kojih se prijavljuje težina nesreće, uključujući broj smrtnih slučajeva i ozlijeđenih osoba. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 13. stavka 2.”;

8. u članku 9. umeće se sljedeći stavak:

„1.a Kada je riječ o revizorima sigurnosti na cestama koji su pohađali obuku od ... [pet godina nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni], države članice osiguravaju da kurikulumi za osposobljavanje revizora sigurnosti na cestama uključuju aspekte povezane s nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu i infrastrukturom za takve sudionike.”;

9. članak 10. zamjenjuje se sljedećim:

„*Članak 10.*

Razmjena najbolje prakse

Kako bi se poboljšala sigurnost na cestama u Uniji, Komisija uspostavlja sustav za razmjenu informacija i najbolje prakse među državama članicama, kojim se obuhvaćaju, među ostalim, kurikulumi osposobljavanja u području sigurnosti na cestama, postojeći projekti sigurnosti cestovne infrastrukture i dokazana tehnologija za sigurnost na cestama.”;

10. u članku 11. stavak 2. briše se;

11. umeće se sljedeći članak:

„Članak 11.a

Izvješćivanje

1. Države članice do 31. listopada 2025. dostavljaju Komisiji izvješće o sigurnosnoj klasifikaciji cijele mreže procijenjene u skladu s člankom 5. Kada je to moguće, izvješće se temelji na zajedničkoj metodologiji. Ako je primjenjivo, izvješće također obuhvaća popis odredbi nacionalnih ažuriranih smjernica, uključujući prije svega poboljšanja u smislu tehnološkog napretka i zaštite nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu. Od 31. listopada 2025. takva se izvješća dostavljaju svakih pet godina.
2. Na temelju analize nacionalnih izvješća iz stavka 1., prvi puta do 31. listopada 2027., a nakon toga svakih pet godina, Komisija izrađuje i podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Direktive, osobito o elementima iz stavka 1. i mogućim dodatnim mjerama, uključujući reviziju ove Direktive i moguće prilagodbe tehničkom napretku.”;

12. članak 12. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 12.

Izmjena prilogâ

Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 12.a kojima se mijenjaju prilozi radi njihove prilagodbe tehničkom napretku.”;

13. umeće se sljedeći članak:

„Članak 12.a

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.
2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 12. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od pet godina počevši od ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 12. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.
4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.*.
5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.
6. Delegirani akt donesen na temelju članka 12. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

* SL L 123, 12.5.2016., str. 1.”;

14. članak 13. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 13.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća*.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

* Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).”;

15. prilozi se mijenjaju kako je utvrđeno u Prilogu ovoj Direktivi.

Članak 2.

Prenošenje

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom do ... [24 mjeseca od stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni]. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Stupanje na snagu

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u Službenom listu Europske unije.

Članak 4.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Strasbourgu

Za Europski parlament

Predsjednik

Za Vijeće

Predsjednik

PRILOG

Prilozi Direktivi 2008/96/EZ mijenjaju se kako slijedi:

1. Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„PRILOG I.

OKVIRNI ELEMENTI PROCJENA UČINKA SIGURNOSTI NA CESTAMA”;

(b) u odjeljku 2. točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) promet (primjerice količina prometa, kategorizacija prometa prema vrsti), uključujući procijenjene pješake i biciklističke tokove utvrđene na temelju svojstava upotrebe susjednog zemljišta;”;

2. Prilog II. mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„PRILOG II.

OKVIRNI ELEMENTI REVIZIJE SIGURNOSTI NA CESTAMA”;

(b) u odjeljku 1. dodaje se sljedeća točka:

„(n) sadržaj za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu:

i. sadržaj za pješake;

- ii. sadržaj za bicikliste, uključujući postojanje alternativnih ruta i odvajanja od prometa motornih vozila velike brzine;
- iii. sadržaj za motorna vozila na dva kotača;
- iv. gustoća i položaj prijelaza za pješake i bicikliste;
- v. sadržaj za pješake i bicikliste na obuhvaćenim cestama u tom području;
- vi. odvajanje pješaka i biciklista od motornog prometa velikih brzina ili postojanje izravnih alternativnih ruta na cestama nižeg razreda;”;

(c) u odjeljku 2. točka (h) zamjenjuje se sljedećim:

”(h) sadržaj za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu:

- i sadržaj za pješake;
- ii sadržaj za bicikliste;
- iii sadržaj za motorna vozila na dva kotača;”;

3. umeće se sljedeći prilog:

„PRILOG II.a

OKVIRNI ELEMENTI CILJANIH PROVJERA SIGURNOSTI NA CESTAMA

1. Horizontalno i vertikalno pružanje trase:

- (a) vidljivost i preglednost;
- (b) ograničenje brzine i određivanje brzinskih zona;
- (c) samorazumljivo pružanje trase (odnosno sposobnost sudionika u cestovnom prometu da razumiju pružanje trase);
- (d) pristup susjednim nekretninama i kompleksima;
- (e) pristup interventnih vozila i vozila za servisiranje;
- (f) tretmani kod mostova i propusta;
- (g) izgled područja uz cestu (bankine, razlika visine površine uz kolnik, nagibi područja iskopavanja i zatrpavanja).

2. Raskrižja i petlje:

- (a) primjerenost vrste raskrižja/petlje;
- (b) geometrija raskrižja/petlje;
- (c) vidljivost i razumljivost (percepcija) raskrižja;

- (d) vidljivost na raskrižju;
 - (e) raspored pomoćnih traka na raskrižjima;
 - (f) kontrola prometa na raskrižju (npr. kontrola znakom za obvezno zaustavljanje, prometnim signalima itd.);
 - (g) postojanje pješačkih i biciklističkih prijelaza.
3. Sadržaj za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu:
- (a) sadržaj za pješake;
 - (b) sadržaj za bicikliste;
 - (c) sadržaj za motorna vozila na dva kotača;
 - (d) javni prijevoz i infrastruktura;
 - (e) željezničko-cestovni prijelazi (uz posebnu usmjerenost na vrste prijelaza, uključuju li osoblje ili ne, te jesu li ručni ili automatizirani).
4. Rasvjeta, znakovi i oznake:
- (a) usklađeni prometni znakovi koji ne smanjuju vidljivost;
 - (b) čitljivost prometnih znakova (položaj, veličina, boja);

- (c) stupovi za označivanje;
 - (d) usklađene cestovne oznake i razgraničenje;
 - (e) čitljivost cestovnih oznaka (položaj, dimenzije i retroreflektivnost u suhim i vlažnim uvjetima);
 - (f) primjereni kontrast cestovnih oznaka;
 - (g) rasvjeta osvijetljenih cesta i raskrižja;
 - (h) primjerena oprema uz cestu.
5. Prometni signali:
- (a) rad;
 - (b) vidljivost.
6. Objekti, zemljišni pojasevi uz cestu na kojima nema prepreka i zaštitni cestovni sustavi:
- (a) okoliš uz cestu, uključujući vegetaciju;
 - (b) opasnosti uz cestu i udaljenost od ruba kolničke trake ili biciklističke staze;
 - (c) prilagodba zaštitnih cestovnih sustava korisnicima (otoci koji odjeljuju vozne trake i odbojne ograde za sprečavanje opasnosti za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu);

- (d) završni elementi odbojnih ograda;
- (e) primjereni zaštitni cestovni sustavi na mostovima i kod propusta;
- (f) ograde (na cestama s ograničenim pristupom).

7. Kolnik:

- (a) nedostaci na kolniku;
- (b) otpornost na klizanje;
- (c) rasuti materijal/šljunak/kamenje;
- (d) stvaranje lokvi, drenaža vode.

8. Mostovi i tuneli:

- (a) postojanje mostova i njihov broj;
- (b) postojanje tunela i njihov broj;
- (c) vizualni elementi koji predstavljaju opasnost za sigurnost infrastrukture.

9. Ostala pitanja:

- (a) osiguravanje sigurnih parkirališta i odmorišta;
- (b) sadržaj za teška vozila;

- (c) odbljesak svjetla;
- (d) radovi na cesti;
- (e) nesigurne aktivnosti uz cestu;
- (f) odgovarajuće informacije opreme inteligentnih prometnih sustava (primjerice znakovi s promjenjivim porukama);
- (g) bilje i divlje i domaće životinje;
- (h) upozorenja o zoni škole (ako je primjenjivo).”;

4. Prilog III. zamjenjuje se sljedećim:

„PRILOG III.

OKVIRNI ELEMENTI PROCJENA SIGURNOSTI NA CESTAMA NA RAZINI CIJELE MREŽE

1. Općenito:

- (a) vrsta ceste u odnosu na vrstu i veličinu regija/gradova koje povezuje;
- (b) duljina cestovne dionice;
- (c) vrsta područja (ruralno, urbano);
- (d) upotreba zemljišta (za obrazovne, komercijalne, industrijske i proizvodne, stambene ili poljoprivredne svrhe, nerazvijena područja);

- (e) gustoća pristupnih točaka nekretninama;
- (f) postojanje sporednog kolosijeka (primjerice za trgovine);
- (g) postojanje radova na cesti;
- (h) postojanje parkirališta.

2. Količine prometa:

- (a) količine prometa;
- (b) opažena količina motociklista u prometu;
- (c) opažena količina pješaka u prometu s obje strane, uz napomenu o kretanju uzduž ceste ili prelasku preko ceste;
- (d) opažena količina biciklista u prometu s obje strane, uz napomenu o kretanju uzduž ceste ili prelasku preko ceste;
- (e) opažena količina teških vozila u prometu;
- (f) procijenjeni tokovi pješaka utvrđeni na temelju svojstava upotrebe susjednog zemljišta;
- (g) procijenjeni tokovi biciklista utvrđeni na temelju svojstava upotrebe susjednog zemljišta.

3. Podaci o nesrećama:

- (a) broj smrtnih slučajeva, mjesta na kojima je njih došlo prema skupini sudionika u cestovnom prometu i uzrok nesreća;
- (b) broj teško ozlijeđenih osoba i mjesta na kojima je došlo do ozljeda prema skupini sudionika u cestovnom prometu.

4. Operativne značajke:
 - (a) ograničenje brzine (opće, za motocikle, za kamione);
 - (b) radna brzina (85. percentil);
 - (c) upravljanje brzinom i/ili smirivanje prometa;
 - (d) postojanje uređaja inteligentnih prometnih sustava: upozorenja o prometnim zastoјima, znakovi s promjenjivim porukama;
 - (e) upozorenje o zoni škole;
 - (f) prisutnost nadzornika na školskim prijelazima u propisanim razdoblјima.

5. Geometrijske značajke:
 - (a) značajke vertikalnog pružanja trase (broј, vrsta i širina traka, raspored središnjih razdjelnih pojaseva i materijal od kojih su izrađeni, biciklističke staze, pješачke staze itd.), uključujući njihovu promjenjivost;
 - (b) vodoravna zakrivljenost;
 - (c) uspon i okomito poravnanje;
 - (d) vidljivost i preglednost.

6. Objekti, zemljišni pojasevi uz cestu na kojima nema prepreka i zaštitni cestovni sustavi:
 - (a) okoliš uz cestu i zemljišni pojasevi uz cestu na kojima nema prepreka;
 - (b) stalne prepreke uz cestu (npr. rasvjetni stupovi, drveće itd.);
 - (c) udaljenost prepreka od ceste;
 - (d) gustoća prepreka;
 - (e) trake za zvučno upozoravanje vozača;
 - (f) zaštitni cestovni sustavi.

7. Mostovi i tuneli:
 - (a) postojanje mostova i njihov broj, kao i relevantne informacije o njima;
 - (b) postojanje tunela i njihov broj, kao i relevantne informacije o njima;
 - (c) vizualni elementi koji predstavljaju opasnost za sigurnost infrastrukture.

8. Raskrižja:
 - (a) vrsta raskrižja i broj krakova (uz posebnu pozornost na vrstu kontrole i postojanje zaštićenih skretanja);

- (b) postojanje kanaliziranja;
- (c) kvaliteta raskrižja;
- (d) količina prometa na cestama koje se križaju;
- (e) postojanje željezničko-cestovnih prijelaza (uz posebnu pozornost na vrste prijelaza, uključuju li osoblje ili ne, te jesu li ručni ili automatizirani).

9. Održavanje:

- (a) nedostaci na kolniku;
- (b) otpornost kolnika na klizanje;
- (c) stanje bankina (uključujući vegetaciju);
- (d) stanje znakova, oznaka i razgraničenja;
- (e) stanje zaštitnih cestovnih sustava.

10. Sadržaji za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu:

- (a) pješački i biciklistički prijelazi (prijelazi u razini i odvajanje razina);
- (b) biciklistički prijelazi (prijelazi u razini i odvajanje razina);
- (c) zaštitne ograde za pješake;

- (d) postojanje nogostupa ili odvojene staze;
- (e) sadržaji za bicikliste i vrsta tih sadržaja (biciklističke staze, trake za bicikliste, ostalo);
- (f) kvaliteta pješačkih prijelaza s obzirom na uočljivost i označenost svakog od njih;
- (g) pješački i biciklistički prijelazi na priključku manje ceste koja se spaja u mrežu;
- (h) postojanje alternativnih ruta za pješake i bicikliste u slučaju da ne postoje odvojene staze.

11. Elementi sustava prije i poslije sudara za ublažavanje ozljeda i težine posljedica:

- (a) mrežni operativni centri i druge strukture za nadzor;
- (b) mehanizmi za obavješćivanje sudionika u cestovnom prometu o uvjetima vožnje radi sprečavanja nesreća ili incidenata;
- (c) sustavi za automatsko otkrivanje incidenata: senzori i kamere;
- (d) sustavi za upravljanje incidentima;
- (e) sustavi za komunikaciju s hitnim službama.”;

5. Prilog IV. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. lokaciju nesreće (što je moguće preciznije), uključujući GNSS koordinate;”;

(b) točka 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. težinu nesreće;”.