



EURÓPSKA ÚNIA

EURÓPSKY PARLAMENT

RADA

**V Štrasburgu 23. októbra 2019
(OR. en)**

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

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

**TRANS 152
CODEC 556**

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,
KTOROU SA MENÍ SMERNICA 2008/96/ES
O RIADENÍ BEZPEČNOSTI CESTNEJ INFRAŠTRUKTÚRY**

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2019/...

z 23. októbra 2019,

ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom³,

¹ Ú. v. EÚ C 62, 15.2.2019, s. 261.

² Ú. v. EÚ C 168, 16.5.2019, s. 81.

³ Pozícia Európskeho parlamentu zo 4. apríla 2019 (zatiaľ neuvverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady zo 7. októbra 2019.

keďže:

- (1) Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov z 20. júla 2010 s názvom Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020 stanovilo strategické ciele Únie znížiť počet smrteľných dopravných nehôd na cestách do roku 2020 o polovicu v porovnaní s rokom 2010 a priblížiť sa k nulovej úmrtnosti do roku 2050. V posledných rokoch však pokrok pri plnení uvedených cieľov stagnuje. Rada vo svojich záveroch z 8. júna 2017 o bezpečnosti cestnej premávky, ktorými sa schvaľuje vyhlásenie z Valletty z marca 2017, schválila nový priebežný cieľ znížiť počet ťažkých zranení do roku 2030 na polovicu v porovnaní s rokom 2020. Na splnenie oboch uvedených cieľov preto treba vyvinúť väčšie úsilie.
- (2) Podľa prístupu bezpečného systému je možné do značnej miery zabrániť úmrtiam a ťažkým zraneniam pri dopravných nehodách na cestách. Malo by byť spoločnou zodpovednosťou na všetkých úrovniach, aby sa zabezpečilo, že dopravné nehody na cestách nevedú k ťažkým alebo smrteľným zraneniam. Najmä dobre navrhnuté a riadne udržiavané cesty so zreteľnými dopravnými značkami a dopravnými zariadeniami by mali znížiť pravdepodobnosť dopravných nehôd na cestách, zatiaľ čo „cesty zmiernujúce chyby vodičov“ (cesty navrhnuté inteligentným spôsobom, aby sa zabezpečilo, že chyby pri vedení vozidla nemajú okamžité ťažké alebo smrteľné následky) by mali znížiť závažnosť nehôd. Komisia by mala na základe skúseností všetkých členských štátov vypracovať usmernenia pre zabezpečenie a udržiavanie ciest zmiernujúcich chyby vodičov.

- (3) Cesty transeurópskej dopravnej siete (ďalej len „sieť TEN-T“) vymedzené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013¹ majú kľúčový význam pri podpore európskej integrácie. Preto by sa na uvedených cestách mala zaručiť vysoká úroveň bezpečnosti.
- (4) Postupy riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry (ďalej len „RISM“ – road infrastructure safety management) vykonávané na sieti TEN-T pomohli znížiť počet smrteľných nehôd a ťažkých zranení v Únii. Z hodnotenia účinkov smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES² vyplýva, že členské štáty, ktoré na dobrovoľnej báze uplatňovali zásady RISM na svojich vnútroštátnych cestách mimo siete TEN-T, dosiahli omnoho lepšiu bezpečnosť cestnej premávky ako členské štáty, ktoré to nerobili. Je preto žiaduce, aby sa tieto zásady RISM uplatňovali aj na iných úsekoch európskej cestnej siete.
- (5) Je dôležité, aby sa z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky táto smernica vzťahovala aj na cestné úseky postavené na mostoch a cestné úseky prechádzajúce cez tunely, ktoré sú súčasťou siete v rozsahu pôsobnosti tejto smernice, s výnimkou tunelov, na ktoré sa vzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/54/ES³.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 319, 29.11.2008, s. 59).

³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/54/ES z 29. apríla 2004 o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na tunely v transeurópskej cestnej sieti (Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 39).

- (6) Z dôvodov bezpečnosti cestnej premávky je dôležité, aby sa táto smernica vzťahovala aj na výjazdy na parkoviská priľahlé k sieti v rozsahu pôsobnosti tejto smernice a výjazdy z nich, najmä na diaľniciach a hlavných cestách.
- (7) Sezónne podmienky sa medzi jednotlivými členskými štátmi a regiónmi výrazne líšia. Je preto dôležité, aby sa uvedené podmienky náležite zohľadnili vo vnútroštátnych ustanoveniach, ktorými sa transponuje táto smernica.
- (8) K veľkej časti dopravných nehôd na cestách dochádza na malom počte ciest, na ktorých sa dosahujú vysoká intenzita cestnej premávky a vysoké rýchlosti a kde sa široká škála účastníkov dopravy pohybuje rôznymi rýchlosťami. Z toho dôvodu by obmedzené rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice 2008/96/ES na diaľnice a iné hlavné cesty mimo siete TEN-T malo výrazne prispieť k zlepšeniu bezpečnosti cestnej infraštruktúry v celej Únii.
- (9) S cieľom zabezpečiť, aby takéto rozšírenie rozsahu pôsobnosti malo zamýšľaný účinok, je logické, aby hlavné cesty, iné ako diaľnice, zahŕňali všetky cesty, ktoré v rámci národnej klasifikácie ciest patria do najvyššej kategórie ciest pod kategóriou „diaľnica“. Z rovnakého dôvodu by sa členské štáty mali nabádať k tomu, aby zabezpečili, aby sa táto smernica vzťahovala aspoň na všetky cesty, na ktoré sa pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice vzťahovala smernica 2008/96/ES, a to aj na dobrovoľnom základe.
- (10) Povinným uplatňovaním postupov stanovených v smernici 2008/96/ES na všetky projekty cestnej infraštruktúry mimo mestských oblastí, ktoré sú vybudované s využitím finančných prostriedkov Únie, by sa malo zabezpečiť, aby sa finančné prostriedky Únie nepoužili na budovanie nebezpečných ciest.

- (11) Smernica 2008/96/ES sa vzťahuje výlučne na cestnú infraštruktúru. Táto smernica preto nemá vplyv na právne predpisy, ktoré sa týkajú cestnej premávky, ani na právomoci členských štátov rozhodovať o právnych predpisoch, ktoré sa týkajú cestnej premávky. Ženevský dohovor Organizácie Spojených národov o cestnej premávke z 19. septembra 1949 a Viedenský dohovor o cestnej premávke z 8. novembra 1968, ako aj Viedenský dohovor o cestných značkách a signáloch z 8. novembra 1968, by mali zmluvné strany dodržiavať.
- (12) Posudzovanie bezpečnosti ciest v rámci celej siete založené na riziku sa ukázalo ako účinný a efektívny nástroj na identifikáciu úsekov siete, ktoré by mali podliehať podrobnejším kontrolám bezpečnosti ciest, a na uprednostňovanie investícií podľa ich potenciálu priniesť zlepšenia bezpečnosti v rámci celej siete. Celá cestná sieť, na ktorú sa vzťahuje táto smernica, by sa preto mala systematicky posudzovať, a to aj s použitím údajov získaných elektronickými a digitálnymi prostriedkami, s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky v celej Únii.
- (13) Začlenenie prvkov s najlepšimi výsledkami z predchádzajúcej „klasifikácie a riadenia bezpečnosti cestnej siete v prevádzke“ do nového postupu posudzovania bezpečnosti ciest v rámci celej siete by malo umožniť lepšiu identifikáciu úsekov ciest, na ktorých sú možnosti zlepšenia bezpečnosti najväčšie a na ktorých by ciele zásahy mali priniesť najväčšie zlepšenia.
- (14) S cieľom zlepšiť kvalitu, objektívnosť a účinnosť postupov RISM je vhodné umožniť členským štátom využiť vo vhodnom prípade stále sa vyvíjajúce technológie na kontrolu úsekov ciest, dokumentáciu bezpečnostných podmienok ciest a zber iných údajov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej siete.

- (15) Systematické sledovanie zistení z postupov RISM je dôležitým prvkom na to, aby sa dosiahlo zvýšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry potrebné na splnenie cieľov Únie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Na tento účel by sa prostredníctvom prioritných akčných plánov malo zabezpečiť, aby sa potrebné zásahy vykonali čo najskôr. Predovšetkým by sa malo nadviazať na zistenia posúdenia bezpečnosti ciest v rámci celej siete, a to buď cielenými kontrolami bezpečnosti ciest, alebo ak je to možné a nákladovo efektívne, priamymi nápravnými opatreniami zameranými na odstránenie alebo zníženie bezpečnostných rizík cestnej premávky bez vytvorenia neprimeraného administratívneho zaťaženia.
- (16) Bezpečnosť existujúcich ciest by sa mala zlepšiť, a to sústredením investícií na cestné úseky s najvyššou nehodovosťou a najvyšším potenciálom znižovania nehodovosti.
- (17) Na podporu takýchto investícií možno v súlade s príslušnými podmienkami využiť financovanie a finančné stimuly na úrovni Únie, čím sa doplnia príslušné vnútroštátne investície a stimuly.
- (18) Úseky cestnej siete, ktoré susedia s cestnými tunelmi transeurópskej cestnej siete, na ktoré sa vzťahuje smernica 2004/54/ES, majú mimoriadne vysoké riziko nehôd. Preto by sa v záujme zlepšenia bezpečnosti cestnej siete, na ktorú sa vzťahuje táto smernica, mali na uvedených úsekoch ciest zaviesť spoločné kontroly bezpečnosti cestnej premávky, do ktorých budú zapojení zástupcovia príslušných orgánov cestnej aj tunelovej infraštruktúry.
- (19) Zraniteľní účastníci cestnej premávky predstavovali 47 % smrteľných nehôd v Únii v roku 2017. Zabezpečením toho, aby sa potreby zraniteľných účastníkov cestnej premávky zohľadňovali vo všetkých postupoch RISM, a vypracovaním požiadaviek na kvalitu infraštruktúry pre takýchto účastníkov cestnej premávky by sa teda mala zlepšiť ich bezpečnosť na cestách.

- (20) S cieľom umožniť členským štátom posilniť postupy zamerané na zabezpečenie prevádzkového používania dopravných značení a dopravných značiek by sa mali stanoviť spoločné špecifikácie, aby sa posilnila skutočná čitateľnosť a rozlíšiteľnosť dopravných značení a dopravných značiek pre vodičov a pre automatizované asistenčné systémy riadenia.
- (21) Zlepšenie bezpečnosti je prioritou aj pre úrovňové prejazdy (t. j. signalizácia, zlepšenie infraštruktúry). Podľa správy Železničnej agentúry Európskej únie o bezpečnosti a interoperabilite železníc v EÚ za rok 2018 došlo v roku 2016 k 433 vážnym nehodám na 108 000 úrovňových prejazdoch v Únii, čo malo za následok 255 úmrtí a 217 ťažko zranených osôb. Preto by sa mali identifikovať úrovňové prejazdy, ktoré predstavujú vysoké bezpečnostné riziko, s cieľom ich zlepšenia.
- (22) Pre vodičov a pre prepojené a automatizované vozidlá je kľúčové zabezpečiť dopravné značenia a dopravné značky vysokej kvality. Spoločné špecifikácie pre dopravné značenia a dopravné značky by mali byť základom, z ktorého bude vychádzať zavádzanie pokročilých prepojených a automatizovaných systémov mobility. Vhodný by bol spoločný európsky prístup v súlade s Viedenským dohovorom o dopravných značkách a signáloch z roku 1968.

- (23) Členské štáty by v záujme posilnenia výsledkov očakávaných pri uplatňovaní tejto smernice a zabezpečenia primeranej úrovne bezpečnosti v núdzových situáciách mohli v prípade potreby a najmä na cezhraničných cestných úsekoch uľahčiť spoluprácu medzi civilnou ochranou, pohotovostnými zložkami a dopravnou políciou. Ak je pri uvedených činnostiach potrebná spolupráca medzi členskými štátmi, rámec na uvedený účel poskytuje mechanizmus Únie v oblasti civilnej ochrany podľa rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady 1313/2013/EÚ¹.
- (24) Bez toho, aby boli dotknuté právne predpisy o verejnom obstarávaní, najmä smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ², by technické špecifikácie týkajúce sa bezpečnosti mali byť v prípade, že sa verejné obstarávanie vykonáva v sektore cestnej infraštruktúry, verejne prístupné.
- (25) V záujme dosiahnutia transparentnosti a zlepšenia zodpovednosti by sa mal oznamovať bezpečnostný rating ciest, aby boli účastníci cestnej premávky informovaní o stave infraštruktúry a aby sa zvýšila ich celková informovanosť.
- (26) Mala by sa podporovať výmena skúseností v súvislosti s metodikami bezpečného systému medzi odborníkmi a výmena informácií medzi audítormi bezpečnosti ciest.
- (27) Zverejnenie výsledkov posudzovania bezpečnosti ciest v rámci celej siete by malo umožniť porovnanie úrovne bezpečnosti cestnej infraštruktúry v celej Únii.

¹ Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1313/2013/EÚ zo 17. decembra 2013 o mechanizme Únie v oblasti civilnej ochrany (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 924).

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243).

- (28) Keďže cieľ tejto smernice, konkrétne zavedenie postupov na zaistenie trvale vysokej úrovne bezpečnosti ciest v TEN-T sieti a siete diaľnic a hlavných ciest v Únii, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu potreby zlepšenia v celej Únii s cieľom zabezpečiť konvergenciu smerom k vyššiemu štandardu bezpečnosti cestnej infraštruktúry ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa. Výsledkom opatrení na úrovni Únie by malo byť bezpečnejšie cestovanie po celej Únii, čo by zase malo zlepšiť fungovanie vnútorného trhu a podporiť cieľ v oblasti hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti.
- (29) S cieľom zabezpečiť, aby obsah postupov RISM naďalej odzrkadľoval najlepšie dostupné technické poznatky, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o prispôsobenie príloh k tejto smernici technickému pokroku. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva¹. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

¹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (30) Osobitné opatrenia sú potrebné na neustále zlepšovanie postupov riadenia bezpečnosti ciest a na uľahčenie rozpoznávania dopravných značení a dopravných značiek vozidlami, ktoré sú vybavené asistenčnými systémami riadenia alebo vyššou úrovňou automatizácie. S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania príslušných ustanovení tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹.
- (31) Smernica 2008/96/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

Článok 1
Zmeny smernice 2008/96/ES

Smernica 2008/96/ES sa mení takto:

1. Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Touto smernicou sa od členských štátov vyžaduje zavedenie a vykonávanie postupov týkajúcich sa posudzovania vplyvu bezpečnosti ciest, auditov bezpečnosti ciest, kontrol bezpečnosti ciest a posúdení bezpečnosti ciest v rámci celej siete.
2. Táto smernica sa uplatňuje na cesty, ktoré sú súčasťou transeurópskej cestnej siete, na diaľnice a na iné hlavné cesty, či už sú v etape projektovania, výstavby, alebo prevádzky.
3. Táto smernica sa vzťahuje aj na cesty a projekty cestnej infraštruktúry nepodliehajúce odseku 2, ktoré sa nachádzajú mimo mestských oblastí, neslúžia na obsluhu s nimi susediacich nehnuteľností a sú vybudované s využitím finančných prostriedkov Únie, s výnimkou ciest, ktoré nie sú dostupné pre bežnú premávku motorových vozidiel, ako napríklad cyklistické cesty, alebo ciest, ktoré nie sú určené pre bežnú premávku, ako napríklad prístupové cesty k priemyselným, poľnohospodárskym alebo lesným objektom.

4. Členské štáty môžu z riadne opodstatnených dôvodov spojených s intenzitou cestnej premávky a so štatistikou nehôd vyňať z rozsahu pôsobnosti tejto smernice hlavné cesty s nízkym rizikom pre bezpečnosť.

Členské štáty môžu zahrnúť do rozsahu pôsobnosti tejto smernice cesty, ktoré nie sú uvedené v odsekoch 2 a 3.

Každý členský štát najneskôr do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice] oznámi Komisii zoznam diaľnic a hlavných ciest na svojom území a následne akékoľvek zmeny tohto zoznamu. Okrem toho každý členský štát oznámi Komisii zoznam ciest, ktoré sú v súlade s týmto odsekom vyňaté z rozsahu pôsobnosti tejto smernice alebo sú zahrnuté do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, a akékoľvek jeho následné zmeny.

Komisia uverejní zoznam ciest oznámených v súlade s týmto článkom.

5. Táto smernica sa neuplatňuje na cesty v tuneloch, na ktoré sa vzťahuje smernica 2004/54/ES.“

2. Článok 2 sa mení takto:

a) bod 1 sa nahrádza takto:

„1. „transeurópska cestná sieť“ sú cestné siete vymedzené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013*;

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).“;

b) vkladajú sa tieto body:

„1a. „diaľnica“ je cesta osobitne projektovaná a budovaná pre premávku motorových vozidiel, ktorá neslúži na obsluhu nehnuteľností s ňou hraničiacich a ktorá spĺňa tieto kritériá:

a) má, s výnimkou osobitných miest alebo dočasných opatrení, samostatné jazdné pruhy pre premávku v oboch smeroch, vzájomne oddelené bud' deliacim pásom, ktorý nie je určený pre premávku, alebo výnimočne inými spôsobmi;

- b) úrovňovo nekrižuje žiadnu cestu, železničnú trať alebo trať električky, cestu pre cyklistov alebo chodcov;
 - c) je špeciálne označená ako diaľnica;
- 1b. „hlavná cesta“ je cesta mimo mestských oblastí, ktorá spája veľké mestá alebo regióny, prípadne oboje, a ktorá patrí do najvyššej kategórie ciest pod kategóriou „diaľnica“ v rámci národnej klasifikácie ciest, ktorá je v platnosti ... [dátum uverejnenia tejto pozmeňujúcej smernice v úradnom vestníku];“;
- c) bod 5 sa vypúšťa;
 - d) body 6 a 7 sa nahrádzajú takto:
 - „6. „bezpečnostný rating“ je klasifikácia úsekov existujúcej cestnej siete do kategórií podľa ich objektívne meranej integrovanej bezpečnosti;
 - 7. „cielená kontrola bezpečnosti cesty“ je cielené zisťovanie zamerané na identifikáciu nebezpečného stavu, nedostatkov a problémov, ktoré zvyšujú riziko nehôd a zranení, založené na obhliadke existujúcej cesty alebo úseku cesty;“;
 - e) vkladá sa tento bod:
 - „7a. „pravidelná kontrola bezpečnosti cesty“ je obyčajná pravidelná kontrola vlastností a nedostatkov, ktoré si z bezpečnostných dôvodov vyžadujú údržbu;“;

f) dopĺňa sa tento bod:

„10. „zraniteľný účastník cestnej premávky“ je nemotorizovaný účastník cestnej premávky, vrátane najmä cyklistu a chodca, ako aj používateľ dvojkolesového motorového vozidla.“

3. V článku 4 sa dopĺňa sa tento odsek:

„6. Komisia poskytne usmernenia pre projektovanie ciest zmiernujúcich chyby vodičov a ciest, ktoré sú v súlade s očakávaním vodičov a na ktorých sú prirodzene nútení prispôbiť svoje správanie (self-explaining and self-enforcing roads), v prvotnom audite fázy projektovania, ako aj usmernenia o požiadavkách kvality týkajúcich sa zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Takéto usmernenia sa vypracujú v úzkej spolupráci s expertmi z členských štátov.“

4. Článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Posúdenie bezpečnosti ciest v rámci celej siete

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa posudzovanie bezpečnosti ciest v rámci celej siete vykonávalo v celej cestnej sieti v prevádzke, na ktorú sa vzťahuje táto smernica.
2. Posúdením bezpečnosti ciest v rámci celej siete sa zhodnotí riziko závažnosti nehôd a následkov na základe:
 - a) predovšetkým, vizuálnej obhliadky konštrukčných vlastností cesty (integrovaná bezpečnosť), a to buď na mieste alebo elektronicky, a

- b) analýzy úsekov cestnej siete, ktoré sú v prevádzke dlhšie ako tri roky a na ktorých došlo k veľkému počtu vážnych nehôd v pomere k premávke.
3. Členské štáty zabezpečia, aby sa prvé posúdenie bezpečnosti ciest v rámci celej siete vykonalo najneskôr do roku 2024. Nasledujúce posudzovanie bezpečnosti ciest v rámci celej siete musí byť dostatočne časté na zaistenie primeranej úrovne bezpečnosti, v každom prípade sa však vykoná najmenej každých päť rokov.
 4. Pri vykonávaní posúdenia bezpečnosti ciest v rámci celej siete členské štáty môžu zohľadniť orientačné prvky stanovené v prílohe III.
 5. Komisia poskytne usmernenia týkajúce sa metodiky vykonávania systematického posudzovania bezpečnosti ciest v rámci celej siete a bezpečnostného ratingu.
 6. Členské štáty na základe výsledkov posúdenia uvedeného v odseku 1 a na účely stanovenia priorít, pokiaľ ide o ďalšie potrebné opatrenia, klasifikujú všetky úseky cestnej siete najmenej v troch kategóriách podľa ich úrovne bezpečnosti.“

5. Článok 6 sa mení takto:

a) nadpis sa nahrádza takto:

„Článok 6
Periodické kontroly bezpečnosti ciest“;

b) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty zabezpečia, aby sa periodické kontroly bezpečnosti ciest vykonávali dostatočne často na zabezpečenie primeranej úrovne bezpečnosti dotknutej cestnej infraštruktúry.“;

c) odsek 2 sa vypúšťa;

d) odsek 3 sa nahrádza takto:

„3. Členské štáty zaistia bezpečnosť úsekov cestnej siete, ktoré susedia s cestnými tunelmi, na ktoré sa vzťahuje smernica 2004/54/ES, prostredníctvom spoločných kontrol bezpečnosti cestnej premávky zahŕňajúcich príslušné subjekty zapojené do vykonávania tejto smernice a smernice 2004/54/ES. Spoločné kontroly bezpečnosti ciest sa vykonávajú dostatočne často na to, aby sa zaistila primeraná úroveň bezpečnosti, v každom prípade však aspoň každých šesť rokov.“

6. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 6a

Následné opatrenia k postupom pre cesty v prevádzke

1. Členské štáty zabezpečia, aby po zisteniach vyplývajúcich z posúdení bezpečnosti ciest v rámci celej siete vykonaných podľa článku 5 nasledovali cieleňé kontroly bezpečnosti ciest alebo priame nápravné opatrenia.
2. Pri vykonávaní cieleňej kontroly bezpečnosti ciest členské štáty môžu zohľadniť orientačné prvky stanovené v prílohe IIa.
3. Cieleňé kontroly bezpečnosti ciest vykonávajú tímy expertov. Najmenej jeden člen tímu expertov spĺňa požiadavky stanovené v článku 9 ods. 4 písm. a).
4. Členské štáty zabezpečia, aby po zisteniach vyplývajúcich z cieleňej kontroly bezpečnosti ciest nasledovali odôvodnené rozhodnutia určujúce, či je potrebné nápravné opatrenie. Členské štáty predovšetkým určia cestné úseky, na ktorých sú potrebné zlepšenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry, a stanovia opatrenia, ktoré sa majú uprednostniť v záujme zlepšenia bezpečnosti týchto úsekov ciest.
5. Členské štáty zabezpečia, aby nápravné opatrenia boli zamerané predovšetkým na úseky ciest s nízkymi úrovňami bezpečnosti, ktoré predstavujú príležitosť na vykonanie opatrení s vysokým potenciálom na zlepšovanie bezpečnosti a znižovanie nákladov vzniknutých v dôsledku nehôd.

6. Členské štáty pripravia a pravidelne aktualizujú prioritný akčný plán založený na riziku s cieľom sledovať vykonávanie určených nápravných opatrení.

Článok 6b

Ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky

Členské štáty zabezpečia, aby sa pri vykonávaní postupov stanovených v článkoch 3 až 6a zohľadňovali potreby zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

Článok 6c

Dopravné značenia a dopravné značky

1. Členské štáty venujú v rámci svojich existujúcich a budúcich postupov týkajúcich sa dopravných značení a dopravných značiek osobitnú pozornosť ich čitateľnosti a rozoznateľnosti pre vodičov a pre automatizované asistenčné systémy riadenia. Ak boli stanovené spoločné špecifikácie v súlade s odsekom 3, takéto postupy ich musia zohľadňovať.
2. Skupina expertov zriadená Komisiou posúdi najneskôr do júna 2021 príležitosť stanoviť spoločné špecifikácie vrátane rôznych prvkov zameraných na zabezpečenie prevádzkového používania dopravných značení a dopravných značiek s cieľom podporiť skutočnú čitateľnosť a rozoznateľnosť dopravných značení a dopravných značiek pre vodičov a automatizované asistenčné systémy riadenia. Uvedenú skupinu tvoria experti určení členskými štátmi. Súčasťou posúdenia je konzultácia s Európskou hospodárskou komisiou Organizácie Spojených národov.

Pri posudzovaní sa zohľadňujú najmä tieto prvky:

- a) interakcia medzi rôznymi asistenčnými technológiami riadenia a infraštruktúrou;
 - b) účinok počasia a atmosférických javov a účinok premávky na dopravné značenia a dopravné značky umiestnené na území Únie;
 - c) typ a frekvencia údržby potrebnej pri jednotlivých technológiách vrátane odhadu nákladov.
3. S prihliadnutím na posúdenie uvedené v odseku 2 môže Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoviť spoločné špecifikácie týkajúce sa postupov členských štátov uvedených v odseku 1 zameraných na zabezpečenie prevádzkového používania ich dopravných značení a dopravných značiek, pokiaľ ide o skutočnú čitateľnosť a rozoznateľnosť dopravných značení a dopravných značiek pre vodičov a pre automatizované asistenčné systémy riadenia. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13 ods. 2.

Vykonávacími aktmi uvedenými v prvom pododseku nie je dotknutá právomoc Európskeho výboru pre normalizáciu týkajúca sa noriem pre dopravné značenia a dopravné značky.

Článok 6d

Informácie a transparentnosť

Komisia uverejní v rámci rozsahu pôsobnosti tejto smernice európsku mapu cestnej siete, ktorá bude dostupná online a budú na nej vyznačené jednotlivé kategórie podľa článku 5 ods. 6.

Článok 6e

Dobrovoľné podávanie správ

Členské štáty sa usilujú zaviesť vnútroštátny systém na účely dobrovoľného podávania správ, ktorý bude prístupný online pre všetkých účastníkov cestnej premávky, aby sa uľahčilo zhromažďovanie údajov o udalostiach nahlásených účastníkmi cestnej premávky a vozidlami a akýchkoľvek iných informácií týkajúcich sa bezpečnosti, ktoré považuje nahlásujúci subjekt za skutočné alebo potenciálne ohrozenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry.“

7. V článku 7 sa vkladá tento odsek:

„1a. Komisia môže prijať vykonávacie akty s cieľom poskytnúť usmernenia, na základe ktorých sa majú podávať správy o závažnosti nehody vrátane počtu úmrtí a zranených osôb. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13 ods. 2.“

8. V článku 9 sa vkladá tento odsek:

„1a. V prípade audítorov bezpečnosti ciest, ktorí sa zúčastňujú na odbornej príprave od ... [päť rokov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice], členské štáty zabezpečia, aby učebné osnovy ich odbornej prípravy obsahovali aspekty týkajúce sa zraniteľných účastníkov cestnej premávky a infraštruktúry pre takýchto účastníkov cestnej premávky.“

9. Článok 10 sa nahrádza takto:

„*Článok 10*

Výmena najlepších postupov

Aby sa zvýšila úroveň bezpečnosti ciest v Únii, Komisia zriadi systém výmeny informácií a najlepších postupov medzi členskými štátmi, ktorého súčasťou budú okrem iného učebné osnovy týkajúce sa bezpečnosti ciest, existujúce projekty bezpečnosti cestnej infraštruktúry a osvedčené technológie bezpečnosti ciest.“

10. V článku 11 sa vypúšťa odsek 2.

11. Vkladá sa tento článok:

„Článok 11a

Podávanie správ

1. Členské štáty predložia Komisii do 31. októbra 2025 správu o klasifikácii celej siete podľa bezpečnosti na základe posúdenia v súlade s článkom 5. Ak je to možné, správa vychádza zo spoločnej metodiky. Správa v prípade potreby obsahuje aj zoznam ustanovení vnútroštátnych aktualizovaných usmernení, vrátane najmä zlepšení v oblasti technického pokroku a ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Od 31. októbra 2025 sa takéto správy poskytujú každých päť rokov.
2. Na základe analýzy národných správ uvedených v odseku 1 Komisia najprv do 31. októbra 2027 a potom každých päť rokov vypracuje a predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tejto smernice, najmä v súvislosti s prvkami uvedenými v odseku 1, a o možných ďalších opatreniach vrátane revízie tejto smernice a prípadného prispôsobenia technickému pokroku.“

12. Článok 12 sa nahrádza takto:

*„Článok 12
Zmena príloh*

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 12a prijímať delegované akty s cieľom meniť prílohy v záujme ich prispôsobenia technickému pokroku.“

13. Vkladá sa tento článok:

*„Článok 12a
Vykonávanie delegovania právomoci*

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedená v článku 12 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od ... [dátum nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 12 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva*.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po jeho prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 12 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

* Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.“

14. Článok 13 sa nahrádza takto:

„Článok 13

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011*.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).“

15. Prílohy sa menia tak, ako sa uvádza v prílohe k tejto smernici.

Článok 2

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto pozmeňujúcej smernice]. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných opatrení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 4

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Štrasburgu

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*

PRÍLOHA

Prílohy k smernici 2008/96/ES sa menia takto:

1. Príloha I sa mení takto:

a) nadpis sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA I
ORIENTAČNÉ PRVKY POSUDZOVANIA VPLYVU BEZPEČNOSTI CIEST“;

b) v oddiele 2 sa písmeno e) nahrádza takto:

„e) cestná premávka (napr. intenzita cestnej premávky, kategorizácia cestnej premávky podľa druhov) vrátane odhadovaných tokov chodcov a cyklistov odvodených od atribútov využívania príľahlých pozemkov;“

2. Príloha II sa mení takto:

a) nadpis sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA II
ORIENTAČNÉ PRVKY AUDITOV BEZPEČNOSTI CIEST“;

b) v oddiele 1 sa dopĺňa toto písmeno:

„n) opatrenia pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky:

i) opatrenia pre chodcov;

- ii) opatrenia pre cyklistov vrátane existencie alternatívnych trás alebo oddelenia od vysokorýchlostnej automobilovej premávky;
 - iii) opatrenia pre dvojkoľosové motorové vozidlá;
 - iv) hustota a umiestnenie priechodov pre chodcov a cyklistov;
 - v) opatrenia pre chodcov a cyklistov na príslušných cestách v danej oblasti;
 - vi) oddelenie chodcov a cyklistov od vysokorýchlostnej automobilovej premávky alebo existencia priamych alternatívnych trás na cestách nižšej triedy.“;
- c) v oddiele 2 sa písmeno h) nahrádza takto:
- „h) opatrenia pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky:
 - i) opatrenia pre chodcov;
 - ii) opatrenia pre cyklistov;
 - iii) opatrenia pre dvojkoľosové motorové vozidlá;“

3. Vkladá sa táto príloha:

„PRÍLOHA IIa

ORIENTAČNÉ PRVKY CIELENÝCH KONTROL BEZPEČNOSTI CIEST

1. Vedenie trasy a priečny rez:

- a) viditeľnosť a dohľadnosť;
- b) obmedzenie rýchlosti a zónovanie rýchlosti;
- c) vedenie trasy v súlade s očakávaniami vodičov (t. j. „čitateľnosť“ vedenia trasy účastníkmi cestnej premávky);
- d) prístup k príľahlým pozemkom a zástavbe;
- e) prístup pohotovostných a servisných vozidiel;
- f) riešenia na mostoch a priepustoch;
- g) usporiadanie kraja cesty (krajnica, pokles vozovky, sklony zárezu a násypu).

2. Križovatky a mimoúrovňové križovatky:

- a) vhodnosť typu križovatky/mimoúrovňovej križovatky;
- b) geometria križovatky/mimoúrovňovej križovatky;
- c) viditeľnosť a čitateľnosť (vnímanie) križovatiek;

- d) viditeľnosť na križovatke;
 - e) rozvrhnutie pripájacích pruhov na križovatkách;
 - f) riadenie premávky na križovatke (napr. použitie značenia na zastavenie, dopravná signalizácia, atď.);
 - g) prítomnosť priechodov pre chodcov a cyklistov.
3. Opatrenia pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky:
- a) opatrenia pre chodcov;
 - b) opatrenia pre cyklistov;
 - c) opatrenia pre dvojkolesové motorové vozidlá;
 - d) verejná doprava a infraštruktúra;
 - e) úrovňové prejazdy (s uvedením najmä typu prejazdu a s informáciou o prítomnosti či neprítomnosti obsluhy a o ručnom či automatickom ovládaní).
4. Osvetlenie, značky a označenia:
- a) jednoznačné dopravné značky, ktoré nebránia vo viditeľnosti;
 - b) čitateľnosť dopravných značiek (umiestnenie, veľkosť, farba);

- c) ukazovatele smeru;
 - d) jednotné dopravné značenia a smerové stĺpiky;
 - e) čitateľnosť dopravných značení (umiestnenie, rozmery a retroreflexivita v suchých a mokrych podmienkach);
 - f) primeraný kontrast dopravných značení;
 - g) osvetlenie ciest a križovatiek;
 - h) primerané zariadenia na krajoch vozovky.
5. Dopravná signalizácia:
- a) prevádzka;
 - b) viditeľnosť.
6. Objekty, voľné plochy a systémy na zadržiavanie automobilov:
- a) prostredie na krajoch vozovky vrátane vegetácie;
 - b) nebezpečné prvky na kraji vozovky a vzdialenosť od kraja vozovky alebo cyklistického chodníka;
 - c) užívateľsky ústretové prispôsobenie systémov na zadržiavanie automobilov (stredné deliace pásy a zvodidlá určené na predchádzanie ohrozeniu zraniteľných účastníkov cestnej premávky);

- d) osadenie zvodidiel;
 - e) primerané systémy na zadržiavanie automobilov na mostoch a priepustoch;
 - f) oplotenie (na cestách s obmedzeným prístupom).
7. Povrch vozovky:
- a) poruchy povrchu vozovky;
 - b) odpor povrchu proti šmyku;
 - c) uvoľnený materiál/štrk/kamene;
 - d) tvorenie mlák, odvádzanie vody.
8. Mosty a tunely:
- a) prítomnosť a počet mostov;
 - b) prítomnosť a počet tunelov;
 - c) vizuálne prvky predstavujúce riziká pre bezpečnosť infraštruktúry.
9. Ďalšie sporné body:
- a) opatrenia pre bezpečné parkoviská a odpočívadlá;
 - b) opatrenia pre ťažké vozidlá;

- c) oslnenie svetlometmi;
- d) práce na ceste;
- e) nebezpečné činnosti na kraji vozovky;
- f) vhodné informácie na zariadení IDS (napr. značky s premenlivými upozoreniami);
- g) divá zver a zvieratá;
- h) upozornenia na školskú zónu (ak sú potrebné).“

4. Príloha III sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA III
ORIENTAČNÉ PRVKY POSUDZOVANIA BEZPEČNOSTI CIEST V RÁMCI CELEJ
SIETE

- 1. Všeobecné informácie:
 - a) typ cesty v závislosti od typu a veľkosti regiónov/miest, ktoré spája;
 - b) dĺžka úseku cesty;
 - c) typ oblasti (vidiecka, mestská);
 - d) využitie územia (vzdelávacie, komerčné, priemyselné a výrobné, obytné, farmárske a poľnohospodárske, nerozvinuté oblasti);

- e) hustota prístupových miest k pozemkom;
- f) prítomnosť obslužnej cesty (napr. pre obchody);
- g) prítomnosť prác na ceste;
- h) prítomnosť parkoviska.

2. Intenzita cestnej premávky:

- a) intenzita cestnej premávky;
- b) pozorovaná intenzita premávky motocyklov;
- c) pozorovaná intenzita premávky chodcov na oboch stranách, s uvedením, či sa pohybovali pozdĺž cesty alebo cestu prechádzali;
- d) pozorovaná intenzita premávky bicyklov na oboch stranách, s uvedením, či sa pohybovali pozdĺž cesty alebo cez cestu prechádzali;
- e) pozorovaná intenzita premávky ťažkých vozidiel;
- f) odhadované toky chodcov odvodené od atribútov využívania priľahlých pozemkov;
- g) odhadované toky bicyklov odvodené od atribútov využívania priľahlých pozemkov.

3. Údaje o nehodách:

- a) počet, miesto a príčina úmrtí podľa skupín účastníkov cestnej premávky;
- b) počet a miesto ťažkých zranení podľa skupín účastníkov cestnej premávky.

4. Charakteristika prevádzky:

- a) obmedzenie rýchlosti (všeobecné, pre motocykle, pre nákladné automobily);
- b) rýchlosť vozidla (percentil 85);
- c) riadenie rýchlosti a/alebo upokojovanie dopravy;
- d) prítomnosť zariadení IDS: upozornenia na zástup automobilov, značky s premenlivými upozoreniami;
- e) upozornenie na školskú zónu;
- f) prítomnosť dozoru na priechode ku škole v predpísaných časoch.

5. Geometrické charakteristiky:

- a) charakteristiky priečného rezu (počet, typ a šírka jazdných pruhov, rozvrhnutie a materiál stredového deliaceho pásu a krajníc, cyklistické dráhy, chodníky, atď.) vrátane ich variability;
- b) horizontálne zakrivenie;
- c) pozdĺžny sklon a výškové vedenie;
- d) viditeľnosť a dohľadnosť.

6. Objekty, voľné plochy a systémy na zadržiavanie automobilov:
 - a) prostredie na krajoch vozovky a voľné plochy;
 - b) pevné prekážky na krajoch vozovky (napr. osvetľovacie stĺpy, stromy atď.);
 - c) vzdialenosť prekážok od kraja vozovky;
 - d) hustota prekážok;
 - e) akustické čiary s vibračným efektom;
 - f) systémy na zadržiavanie automobilov.

7. Mosty a tunely:
 - a) prítomnosť a počet mostov, ako aj relevantné informácie, ktoré sa ich týkajú;
 - b) prítomnosť a počet tunelov, ako aj relevantné informácie, ktoré sa ich týkajú;
 - c) vizuálne prvky predstavujúce riziká pre bezpečnosť infraštruktúry.

8. Križovatky:
 - a) typ križovatky a počet ramien (s osobitným dôrazom najmä na typ regulácie a prítomnosť chránených zákrut);

- b) prítomnosť kanálov;
- c) kvalita križovatky;
- d) intenzita premávky na križovatke;
- e) prítomnosť úrovňových prejazdov (s uvedením najmä typu prejazdu a s informáciou o prítomnosti či neprítomnosti obsluhy a o ručnom či automatickom ovládaní).

9. Údržba:

- a) poruchy povrchu vozovky;
- b) odpor povrchu proti šmyku;
- c) stav krajnice (vrátane vegetácie);
- d) stav značiek, označení a smerových stĺpikov;
- e) stav systémov na zadržiavanie automobilov.

10. Zariadenia pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky:

- a) priechody pre chodcov a cyklistov (povrchové prejazdy, vyvýšený prejazd);
- b) priechody pre cyklistov (povrchové prejazdy, vyvýšený prejazd);
- c) zábradlie oddeľujúce chodcov;

- d) prítomnosť chodníka alebo oddeleného prvku;
 - e) cyklistická infraštruktúra a jej typ (cyklistické cesty, jazdné pruhy pre cyklistov, iné);
 - f) kvalita priechodov pre chodcov, pokiaľ ide o zreteľnosť a označenie dopravnými značkami každého priechodu;
 - g) priechody pre chodcov a cyklistov na príjazdnom ramene vedľajšej cesty pripájajúcej sa k sieti;
 - h) existencia alternatívnych trás pre chodcov a cyklistov, pokiaľ neexistujú samostatné trasy.
11. Prednázové/ponázové systémy pre prípad zranenia v dopravnej nehode a prvky na zmiernenie závažnosti:
- a) sieťové operačné centrá a iné hliadkovacie zariadenia;
 - b) mechanizmy na informovanie účastníkov cestnej premávky o jazdných podmienkach s cieľom zabrániť nehodám alebo incidentom;
 - c) systémy AID (automatickej detekcie incidentov): snímače a kamery;
 - d) systémy riadenia incidentov;
 - e) systémy na komunikáciu so záchrannou službou.“

5. Príloha IV sa mení takto:

a) bod 1 sa nahrádza takto:

„1. určenie miesta nehody (čo najpresnejšie) vrátane súradníc GNSS;“;

b) bod 5 sa nahrádza takto:

„5. závažnosť nehody.“
