

Brusel 15. listopadu 2018
(OR. en)

14109/18

Interinstitucionální spis:
2018/0129(COD)

TRANS 530

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Výbor stálých zástupců / Rada
Č. předchozího dokumentu:	ST 11818/2/18 REV 2
Předmět:	Návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury – obecný přístup

I. ÚVOD

1. Dne 17. května 2018 předložila Komise výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě jako součást takzvaného *třetího balíčku opatření v oblasti mobility*.
 - Hlavním cílem návrhu je snížit počet smrtelných a vážných silničních nehod;
 - Komise se domnívá, že platná směrnice nedosahuje v plném rozsahu svého cíle snížit počet smrtelných silničních nehod do roku 2020 na polovinu, a že je tudíž potřeba opatření posílit;
 - Komise zjistila, že cestování v síti TEN-T probíhá z části na silnicích vyznačujících se nízkou úrovní bezpečnosti. Komise rovněž konstatuje, že silnice mimo síť TEN-T se vyznačují nízkou úrovní integrované bezpečnosti a že úroveň bezpečnosti silnic v různých částech Evropské unie vykazuje značné rozdíly;

- Komise dále navrhuje podpořit harmonizaci a sdílení poznatků mezi členskými státy, zajistit ochranu zranitelných účastníků silničního provozu a zlepšit zavádění nových technologií, jakož i následná opatření u zjištění týkajících se postupů řízení bezpečnosti silniční infrastruktury;
 - Návrh byl předložen jako pozměňující směrnice.
2. Výbor Evropského parlamentu pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) jmenoval dne 19. července 2018 zpravodajkou Danielu Aiutovou (EFDD, IT). Výbor pro průmysl, výzkum a energetiku (ITRE) se rozhodl nevydat stanovisko. Výbor má hlasovat dne 3. prosince 2018.
 3. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal k návrhu stanovisko dne 17. října 2018. Evropský Výbor regionů zatím stanovisko nepřijal.
 4. Švédský parlament (Riksdag) přijal odůvodněné stanovisko k uplatňování zásady subsidiarity. Členové Poslanecké sněmovny a Senátu České republiky přijali usnesení k uplatňování zásad subsidiarity a proporcionality.

II. PRÁCE V RÁMCI ORGÁNŮ RADY

5. Pracovní skupina pro pozemní dopravu zahájila přezkum návrhu dne 12. června 2018 obecnou prezentací v podání Komise. Posouzení dopadů bylo projednáno dne 5. července 2018.
6. Během rakouského předsednictví jednala pracovní skupina o návrhu na zasedáních ve dnech 11. a 12. července, 20. a 24. září, 11. října a 12. listopadu. Mezi hlavní problematické body návrhu patří rozšíření oblasti působnosti a přepracování stávajícího systému inspekcí. Předsednictví vypracovalo kompromisní řešení, které je kombinací starého systému inspekcí a nového proaktivního přístupu navrženého Komisí.

7. Po vložení nových příloh bylo nutné do značné míry přepracovat jejich znění s cílem potvrdit jejich funkci vodítka pro členské státy a vyhnout se uložení tvrdých právních požadavků. Předsednictví se inspirovalo návrhy členských států a zcela přepracovalo znění dvou příloh, čímž dosáhlo jejich zjednodušení a větší srozumitelnosti. Pracovní skupina pokládá obě tato kompromisní řešení za do značné míry uspokojivá.
8. Stávající směrnice 2008/96/ES¹ byla s cílem sjednotit ustanovení o projednávání ve výborech v právních předpisech Unie² zahrnuta rovněž do souhrnného nařízení (Omnibus), u něhož bylo dosaženo částečného obecného přístupu³ dne 20. března 2018. Předsednictví uvedlo návrh směrnice do souladu s tímto částečným obecným přístupem a přeneslo do něj již schválené změny. Předsednictví navrhlo také drobné úpravy znění, které již byly schváleny, neboť jiné operativní změny nebyly v pozměňované směrnici zohledněny.

III. HLAVNÍ NEVYŘEŠENÁ OTÁZKA

9. Pracovní skupina se do značné míry věnovala většině otázek. Znění předkládané v příloze není plně sdíleno celou Komisí. Předsednictví má však za to, že současné kompromisní znění představuje vyrovnané, ale i soudržné řešení zbývajících otázek.

IV. ZÁVĚR

10. Výbor stálých zástupců se vyzývá, aby potvrdil kompromisní znění předkládané předsednictvím v příloze tohoto dokumentu. Znění bude následně předloženo na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) konajícím se dne 3. prosince 2018 za účelem dosažení obecného přístupu.

¹ 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).

² Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se řada právních aktů stanovujících použití regulativního postupu s kontrolou přizpůsobuje článkům 290 a 291 Smlouvy o fungování Evropské unie (COM(2016) 0799 final – 2016/0400/COD)).

³ Viz dokument ST 6933/18.

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,
kterou 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 písm. c) 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 postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- 1) Strategickým cílem Unie je 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 („vize nula“)³. Postup směrem k dosažení těchto cílů však v posledních letech stagnuje. Nový prozatímní cíl snížit počet smrtelných nehod na silnicích do roku 2030 na polovinu ve srovnání s rokem 2020 byl schválen Radou v červnu 2017⁴.

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

³ Sdělení Komise „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ (KOM(2010) 389 v konečném znění).

⁴ Závěry Rady o bezpečnosti silničního provozu, potvrzující Vallettské prohlášení z března 2017 (Valletta, 28. a 29. března 2017) (ST 9994/17).

- (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 dopravní nehody nevedly k vážným nebo smrtelným zraněním. Pravděpodobnost dopravních nehod by měly snížit zejména dobře navržené a správně udržované silnice, zatímco „odpouštějící silnice“ (silnice utvářené inteligentním způsobem tak, aby chyby při řízení neměly okamžité vážné následky) by měly snížit závažnost nehod.
- (3) Silnice transevropské sítě definované 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 transevropské sítě 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 („RISM“) na své vnitrostátní silnice mimo síť TEN-T, dosáhly mnohem lepší bezpečnosti silničního provozu než členské státy, které tak nečiní.
- (5) 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.

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).

- (5a) Aby bylo zajištěno, že toto rozšíření oblasti působnosti dosáhne zamýšleného účinku, je logické, že jiné hlavní silnice zahrnují přinejmenším ty silnice, které spojují velká města nebo regiony, patřící do nejvyšší kategorie silnic ihned pod kategorií „dálnice“ podle vnitrostátní klasifikace silnic.
- (6) Povinné uplatňování postupů směrnice 2008/96/ES na každý projekt v oblasti silniční infrastruktury mimo městské oblasti, který je dokončen s využitím finančních prostředků Unie, by dále mělo zajistit, že se finanční prostředky EU nebudou používat k výstavbě nebezpečných silnic.
- (7) 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, aby se zvýšila bezpečnost silničního provozu v celé Unii.
- (8) 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.
- (8a) Za účelem zvýšení kvality, objektivnosti a účinnosti postupů řízení bezpečnosti silničního provozu je vhodné umožnit členským státům, aby pro účely inspekcí úseků silnic, dokumentace podmínek bezpečnosti silničního provozu a shromažďování údajů o bezpečnosti silniční sítě využívaly ve vhodných případech neustále se vyvíjejících technologií.
- (9) Systematická návaznost na zjištění postupů RISM 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 postupu 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.

- (10) Úroveň bezpečnosti na stávajících silnicích by se měla zlepšit soustředováním investic do silničních úseků s nejčastějším výskytem nehod a s nejvyšším potenciálem pro snížení počtu nehod.
- (10a) Na podporu takových investic je možné v souladu s platnými podmínkami využívat financování a finanční pobídky na úrovni EU jako doplněk k odpovídajícím vnitrostátním investicím a pobídkám.
- (11) Úseky silniční sítě přiléhající k silničním tunelům transevropské silniční sítě, na které se vztahuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES¹, 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 jako celku.
- (12) V roce 2016 připadalo na zranitelné účastníky silničního provozu 46 % smrtelných silničních nehod v Unii. Zohledněním zájmů těchto účastníků ve všech postupech RISM by se tudíž jejich bezpečnost na silnicích měla zlepšit.
- (13) [...].
- (14) [...].
- (15) Zveřejňování výsledků posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku by mělo umožnit porovnávání úrovně bezpečnosti infrastruktury napříč Unií.

¹ 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).

- (16) Jelikož cíle této směrnice, kterým je zavedení postupů pro zajištění konzistentní vysoké úrovně bezpečnosti silničního provozu v transevropské silniční síti a síti dálnic a hlavních silnic v celé Unii, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, ale lze jej dosáhnout spíše 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 Unií, což by zase mělo zlepšit fungování vnitřního trhu a podpořit cíl hospodářské, sociální a územní soudržnosti.
- (17) Aby se zajistilo, že obsah postupů RISM bude i nadále odrážet nejlepší dostupné technické znalosti, měla by být pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie přenesena na Komisi za účelem přizpůsobení příloh směrnice technickému pokroku. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla 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.

(18) Jsou nutná specifická opatření pro neustálé zlepšování postupů v oblasti řízení bezpečnosti. 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.

(19) Směrnice 2008/96/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Směrnice 2008/96/ES se mění takto:

(1) v článku 1 se odstavce 1 až 3 nahrazují tímto a doplňuje se odstavec 2a:

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 provozu².
- 2a. Každý členský stát určí hlavní silnice na svém území s ohledem na svoji stávající klasifikaci silnic. Každý členský stát oznámí hlavní silnice na svém území Komisi nejpozději 24 měsíců po vstupu této směrnice v platnost. Členské státy oznámí Komisi veškeré pozdější změny.

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).

² SE zastává názor, že tato směrnice by se měla vztahovat pouze na silnice, které jsou součástí transevropské silniční sítě.

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 (např. cyklistické stezky), nebo silnic, které nejsou určeny pro běžný provoz (např. přístupové cesty k průmyslovým, zemědělským nebo lesním areálům)“;

(2) článek 2 se mění takto:

a) bod 1 se nahrazuje tímto:

4. „transevropskou silniční sítí“ silniční síť definovaná v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).;“;

b) vkládají se nové body 2a a 2b, které znějí:

„2a. „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;

2b. „hlavní silnicí“ silnice, kterou určí členské státy a která spojuje velká města nebo regiony;

2c. [...];“;

c) body 5 a 6 se zrušují;

d) bod 7 se nahrazuje tímto a doplňuje se bod 7a:

„6. [...];

7. „cílenou inspekci bezpečnosti silničního provozu“ cílené šetření prováděné s cílem identifikovat nebezpečné podmínky, závady a nedostatky, které zvyšují riziko nehod a zranění, a vycházející z prohlídky stávající silnice nebo stávajícího úseku silnice provedených na místě;“

7a. „pravidelnou inspekci bezpečnosti silničního provozu“ řádné pravidelné kontroly vlastností a závad, které z důvodu bezpečnosti vyžadují údržbářské práce;“;

e) doplňuje se nový bod 10, který zní:

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

(3) 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.

1a. Při posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku je vyhodnoceno riziko nehod a závažnosti dopadů, a to přinejmenším na základě:

- vizuální prohlídky konstrukčních vlastností silnice (integrovaná bezpečnost) provedené buď na místě nebo elektronickými prostředky a

- analýzy úseků silniční sítě, které jsou v provozu déle než tři roky a na kterých došlo v poměru k příslušnému dopravnímu toku k vysokému počtu závažných nehod;
- [...].

- 1b. Členské státy zajistí, aby první posouzení bylo provedeno nejpozději v roce 2025. Následná posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku musí být dostatečně častá, aby se zajistila odpovídající úroveň bezpečnosti, ale v každém případě musí být prováděna nejméně jednou za pět let.
 2. Při provádění posouzení bezpečnosti silniční sítě jako celku zohlední členské státy indikativní prvky uvedené v příloze III.
 3. Na základě výsledků posouzení uvedeného v odstavci 1 a pro účely prioritizace dalších nezbytných opatření členské státy klasifikují všechny úseky silniční sítě podle své úrovně bezpečnosti.
 4. [...]
 5. [...]
- (4) článek 6 se mění takto:
- a) název se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Pravidelné inspekce bezpečnosti silničního provozu“;

- a) 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.“;
- b) odstavec 2 se zrušuje a odstavec 3 se nahrazuje tímto:

2. [...].
 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 se provádějí nejméně jednou za šest let.“;
- (5) vkládají se nové články 6a, 6b a 6c, které znějí:

„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.
 - 1a. Při provádění cílených inspekcí bezpečnosti silničního provozu zohlední členské státy indikativní prvky uvedené v příloze IIa.
 - 1b. Cílené inspekce bezpečnosti silničního provozu provádějí skupiny odborníků. Alespoň jeden člen skupiny odborníků musí splňovat požadavky stanovené v čl. 9 odst. 4 písm. a).
2. 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.
3. Členské státy zajistí, aby se opatření k nápravě zaměřila na úseky silnic, které představují nízkou úroveň bezpečnosti a které představují příležitost provést opatření s vysokým potenciálem pro vývoj bezpečnosti a úspory nákladů vzniklých v důsledku nehod.
4. Členské státy vypracují a pravidelně aktualizují podle priorit odstupňovaný akční plán na základě rizik, s cílem sledovat provádění identifikovaného opatření k nápravě.

Článek 6b

Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu

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

Článek 6c

Dopravní značení a dopravní značky

1. [...]

2. [...]

Komise nejpozději do [Úř. věst.: *doplňte datum vstupu v platnost + tři měsíce*] předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu týkající se dopravního značení a dopravních značek a jejich viditelnosti a rozpoznatelnosti pro řidiče i vozidla vybavená asistenčními systémy řidiče nebo vyššími úrovněmi automatizace. Zpráva se vypracuje ve spolupráci s odborníky, které určí členské státy. Ve zprávě se posuzují zejména tyto skutečnosti:

- interakce mezi různými technologiemi asistence řízení a infrastrukturou;
- vliv počasí a atmosférických jevů na dopravní značení a dopravní značky existující na území Unie;
- úloha jednotlivých mezinárodních subjektů při vyvíjení norem a jiných požadavků a
- druh a četnost údržby, která je pro různé technologie nezbytná, včetně odhadovaných nákladů.

Členské státy zajistí, aby byly umístěny vhodné značky upozorňující účastníky silničního provozu na ty úseky silniční infrastruktury, na nichž probíhají opravy a které tak mohou ohrozit bezpečnost účastníků silničního provozu. Toto značení zahrnuje i značky viditelné ve dne i v noci, jež se nacházejí v bezpečné vzdálenosti a musí být v souladu s ustanoveními vídeňské Úmluvy o silničních značkách a signálech z roku 1968.“

(5a) v článku 7 se vkládá nový odstavec 1a, který zní:

„1a. Komise může prostřednictvím prováděcích aktů postupy pro podávání zpráv o závažnosti nehody, včetně počtu mrtvých a zraněných osob. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 13 odst. 2.“;

(6) článek 10 se nahrazuje tímto:

Článek 10

Výměna osvědčených postupů

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

(7) v článku 11 se zrušuje odstavec 2;

„2. [...]

(7) vkládá se nový článek 11a, který zní:

„Článek 11a

Podávání zpráv

1. Členské státy předloží do 31. října 2026 a poté každých pět let Komisi zprávu o bezpečnostní klasifikaci úseků silniční sítě posouzených podle článku 5“;

(8) 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.“;

(9) vkládá se nový článek 12a, 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 Komisi svěřena na období pěti let počínaje [Úř. věst.: *doplňte datum vstupu v platnost*]. Komise vyhotoví zprávu o přenesené 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 Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016¹.
 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.“;
- (10) v článku 13 se zrušuje odstavec 3;

„Článek 13

Postup projednávání ve výboru²

3. [...]

- (11) přílohy se mění v souladu s přílohou této směrnice.

¹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

² PŘEDSEDNICTVÍ by chtělo poukázat na čl. 13 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) č. 182/2011, v němž se stanoví, že „pokud základní akt odkazuje na článek 5 rozhodnutí 1999/468/ES, použije se prezkumný postup uvedený v článku 5 tohoto nařízení a má se za to, že základní akt stanoví, že pokud výbor nevydá stanovisko, nemůže Komise přijmout navrhovaný prováděcí akt ve smyslu čl. 5 odst. 4 druhého pododstavce písmene b)“;

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [OP: vložte prosím DATUM: 24 měsíců po vstupu v platnost]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

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 vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda / předsedkyně

Přílohy směrnice 2008/96/ES se mění takto:

- 1) v příloze I se nadpis nahrazuje tímto:

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

- 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 n), které zní:

„n) opatření pro zranitelné účastníky silničního provozu:

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

- 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 IIa, která zní:

„PŘÍLOHA IIa

INDIKATIVNÍ PRVKY CÍLENÝCH INSPEKČÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

Obecně

- posoudit, zda typ silnice odpovídá danému účelu;
- posoudit/vyhodnotit rychlostní omezení, rychlost a dodržování právních předpisů;
- posoudit bezpečnost pro všechny účastníky silničního provozu, zejména zranitelné účastníky silničního provozu;
- posoudit funkčnost nebo potřebnost systémů řízení a kontroly dopravy.

Způsob konstrukce silnice

- posoudit konstrukci silnice – *posoudit, zda je konstrukce silnice v souladu s funkcí dané silnice (zvážit při tom například šířku silnice, počet jízdních pruhů, rychlostní omezení, potenciální střet s chodci a cyklisty);*
- posoudit prostorové uspořádání silnice a způsob konstrukce křižovatek a mimoúrovňových křižovatek, včetně přechodů pro chodce a železničních přejezdů;
- zkontrolovat funkčnost středových svodidel nebo posoudit jejich nezbytnost;
- zkontrolovat umístění a způsob konstrukce zastávek veřejné dopravy;
- zkontrolovat umístění a bezpečnost parkovišť a odpočívadel.

Prostor při krajnici a vnější rizika

- zkontrolovat prostor při krajnici – zaměřit se na pevné nebo ostré překážky, vodní toky nebo strmé násypy či svahy;
- zkontrolovat nezbytnost ochrany před padajícím kamením, sesuvy půdy, lavinami a změnou klimatu, například z hlediska vysokého objemu stékající vody.

Vybavení silnic

- zkontrolovat vybavení silnice – zaměřit se na rizika a účinnost systémů;
- posoudit viditelnost, čitelnost, umístění a funkčnost dopravního značení, značek a signálů.

Vlastnosti povrchu silnice

- zkontrolovat kvalitu vozovky;
- zkontrolovat nedostatky z hlediska tření;
- zkontrolovat účinnost odvádění vody na silnici a mimo ni“;

4) příloha III se nahrazuje tímto:

„PŘÍLOHA III

INDIKATIVNÍ PRVKY POSOUZENÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍ SÍTĚ JAKO CELKU

Základní údaje: objem provozu, pokud možno rozčleněný podle jednotlivých skupin účastníků silničního provozu

a) „Aktivní posouzení“ – způsob konstrukce silnice a bezpečnostní prvky na základě známých rizikových faktorů:

- Způsob konstrukce za účelem zabránění čelním srážkám.

Jsou vysokorychlostní silnice uprostřed fyzicky odděleny? (ano/ne)

- Způsob konstrukce za účelem zabránění nehodám jednotlivých vozidel.

Jsou prostory při krajnici konstruovány tak, aby se omezil počet úmrtí a vážných zranění (což zahrnuje i nepřítomnost pevných překážek (neabsorbujících energii), strmých svahů a hluboké vody) a jsou silnice v nezbytných případech vybaveny svodidly? (ano/ne)

- Způsob konstrukce s ohledem na zranitelné účastníky silničního provozu.

Je silnice vybavena oddělenými pruhy pro chodce a cyklisty vedoucími podél silnice a přes ni (POKUD jsou tito účastníci silničního provozu oprávněni danou silnicí využívat)? Jsou chodci a cyklisté odděleni od motorových vozidel v případě, že množství osob v těchto skupinách účastníků silničního provozu není zanedbatelné? (ano/ne)

Je v případě, že danou silnicí využívá řada různých skupin účastníků silničního provozu (motorová vozidla, jakož i chodci a cyklisté), zajištěno přizpůsobení rychlosti? (ano/ne)

- Způsob konstrukce za účelem zabránění bočním srážkám.

Je na přechodech zajištěna dobrá viditelnost? (ano/ne)

Jsou přechody konstruovány tak, aby se zabránilo bočním srážkám (v úhlu 90°)? (ano/ne)

b) „Reaktivní posouzení“ na základě údajů o nehodách nebo jejich analýzy:

- počet a místo smrtelných nehod podle skupiny účastníků silničního provozu (včetně kritických bodů);
- počet a místo vážných zranění podle skupiny účastníků silničního provozu;
- poměr usmrcených a vážně zraněných osob (čítatel) vůči milionu vozidlokilometrů (jmenovatel).

5) příloha IV se mění takto:

a) bod 1 se nahrazuje tímto:

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

b) bod 5 se nahrazuje tímto:

- 5) „závažnost nehody.“
