

Bruxelles, 15. studenoga 2018.
(OR. en)

14109/18

Međuinstitucijski predmet:
2018/0129(COD)

TRANS 530

IZVJEŠĆE

Od:	Glavno tajništvo Vijeća
Za:	Odbor stalnih predstavnika / Vijeće
Br. preth. dok.:	ST 11818/2/18 REV 2
Predmet:	Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2008/96/EZ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture – opći pristup

I. UVOD

1. Komisija je 17. svibnja 2018. podnijela navedeni prijedlog Europskom parlamentu i Vijeću u sklopu takozvanog trećeg paketa za mobilnost.
 - Glavni je cilj Prijedloga smanjiti broj poginulih i teško ozlijeđenih osoba na cestama.
 - Komisija smatra da se Direktivom koja je na snazi ne ispunjava u potpunosti cilj smanjenja broja poginulih na cestama za polovinu do 2020. te da je potrebno snažnije djelovanje.
 - Komisija je utvrdila da se dio putovanja na mreži TEN-T ostvaruje na cestama sa slabim rezultatima u području sigurnosti. Komisija napominje i da su ceste koje nisu dio mreže TEN-T imale nisku ugrađenu sigurnost te da su postojale velike razlike u rezultatima u području sigurnosti među cestama u različitim dijelovima Europske unije.

- Osim toga, Komisija predlaže poticanje usklađivanja i razmjene znanja među državama članicama, zaštitu nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, poboljšanje uvođenja novih tehnologija i poboljšanje daljnjeg postupanja na temelju nalaza postupaka upravljanja sigurnošću cestovne infrastrukture.
 - Prijedlog je predstavljen kao direktiva o izmjeni.
2. Odbor Europskog parlamenta za promet i turizam (TRAN) imenovao je 19. srpnja 2018. Danielu Aiuto (EFDD, IT) izvjestiteljicom. Odbor za industriju, istraživanje i energetiku (ITRE) odlučio je da neće dati mišljenje. Glasovanje Odbora zakazano je za 3. prosinca 2018.
 3. Europski gospodarski i socijalni odbor donio je mišljenje o Prijedlogu 17. listopada 2018. Europski odbor regija još nije donio mišljenje.
 4. Švedski parlament (Riksdag) donio je obrazloženo mišljenje o primjeni načela supsidijarnosti. Češki zastupnički dom i Senat donijeli su rezolucije o primjeni načela supsidijarnosti i proporcionalnosti.

II. RAD U OKVIRU TIJELÂ VIJEĆA

5. Radna skupina za kopneni promet započela je s razmatranjem Prijedloga 12. lipnja 2018. općim izlaganjem Komisije. Procjena učinka proučena je 5. srpnja 2018.
6. Tijekom austrijskog predsjedanja Radna skupina raspravljala je o Prijedlogu na sastancima 11. srpnja, 12. srpnja, 20. rujna, 24. rujna, 11. listopada i 12. studenoga. Jedan od glavnih izazova tog predmeta bilo je proširenje područja primjene i reforma postojećeg sustava inspekcijskih pregleda. Predsjedništvo je osmislilo kompromis između starog sustava inspekcijskih pregleda i novog proaktivnog pristupa koji je uvela Komisija.

7. Dodavanje novih priloga zahtijevalo je znatno preoblikovanje teksta kako bi se potvrdilo da su oni samo smjernice za države članice i da ne podrazumijevaju strogu pravnu obvezu. Predsjedništvo je na temelju prijedlogâ država članica u potpunosti preoblikovalo dva priloga te su prilozi time postali jednostavniji i izravniji. Radna skupina ustanovila je da su kompromisi u oba slučaja u velikoj mjeri zadovoljavajući.
8. Trenutačna Direktiva 2008/96/EZ¹ obuhvaćena je i Skupnom uredbom za usklađivanje odredaba o komitologiji u zakonodavstvu Unije², o kojoj je 20. ožujka 2018.³postignut djelomičan opći pristup. Predsjedništvo je uskladilo ovaj Prijedlog s djelomičnim općim pristupom te je prenijelo već dogovorene izmjene. Predložilo je i manje izmjene teksta o kojemu je već postignut dogovor jer nije odražavao druge operative izmjene Direktive o izmjeni.

III. GLAVNO OTVORENO PITANJE

9. Radna skupina u velikoj je mjeri razmotrila većinu pitanja. Tekst u nastavku Komisija ne podupire u potpunosti. Međutim, predsjedništvo smatra da trenutačni kompromisni tekst predstavlja uravnotežene, ali i koherentne odgovore na pitanja o kojima je riječ.

IV. ZAKLJUČCI

10. Odbor stalnih predstavnika poziva se da podupre kompromisni tekst predsjedništva iz Priloga ovom dokumentu. Tekst će se nakon toga 3. prosinca 2018. podnijeti Vijeću za promet, telekomunikacije i energetiku (promet) kako bi se postigao opći pristup.

¹ 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.–67.).

² Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o prilagodbi člancima 290. i 291. Ugovora o funkcioniranju Europske unije niza pravnih akata kojima se predviđa primjena regularnog postupka s kontrolom (COM(2016) 0799 final – 2016/0400 (COD)).

³ Vidjeti dok. ST 6933/18.

Prijedlog

**DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA
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. točku (c),

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Strateški je cilj Unije da do 2020. broj smrtnih slučajeva na cestama smanji za polovinu u odnosu na broj iz 2010. te da se približi broju od nula smrtnih slučajeva do 2050. („Vizija nula”)³. Međutim, posljednjih se godina napredak prema ostvarenju tih ciljeva zaustavio. Vijeće je u lipnju 2017. poduprlo novi srednjoročni cilj da se do 2030. broj teških ozljeda smanji za pola u odnosu na 2020.⁴

¹ SL C, , str. .

² SL C, , str. .

³ Komunikacija Komisije „Ususret europskom području sigurnosti na cestama: smjernice politike sigurnosti na cestama za razdoblje 2011.–2020.” (COM(2010) 389 final).

⁴ Zaključci Vijeća o sigurnosti na cestama kojima se podupire Izjava iz Vallette iz ožujka 2017. (Valletta, 28. i 29. ožujka 2017.) (ST 9994/17).

- (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. Konkretno, dobro projektiranim i ispravno održavanim cestama trebala bi se smanjiti vjerojatnost pojave 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 posljedica) trebala smanjiti težina nesreća.
- (3) Ceste iz transeuropske mreže utvrđene Uredbom (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 transeuropskoj mreži 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 dobrovoljno primjenjuju načela upravljanja sigurnošću cestovne infrastrukture („RISM”) na svojim nacionalnim cestama izvan mreže TEN-T postigle znatno bolje rezultate u području sigurnosti na cestama u odnosu na države članice koje ih ne primjenjuju.
- (5) Velik broj 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 pridonijeti poboljšanju sigurnosti cestovne infrastrukture u cijeloj Uniji.

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.).

- (5a) Kako bi se osiguralo da se tim proširenjem područja primjene ostvaruju željeni učinci, logično je da druge primarne ceste obuhvaćaju barem ceste koje povezuju veće gradove ili regije, a koje pripadaju najvišoj kategoriji cesta ispod kategorije „autoceste” prema nacionalnoj klasifikaciji cesta.
- (6) Nadalje, obveznom primjenom postupaka iz Direktive 2008/96/EZ na svaki projekt cestovne infrastrukture izvan gradskih područja koji je dovršen upotrebom sredstava EU-a trebalo bi se osigurati da se sredstva Unije ne upotrebljavaju za izgradnju nesigurnih cesta.
- (7) Procjena sigurnosti cesta na razini cijele mreže koja se temelji na procjeni rizika pojavila se kao učinkovit i djelotvoran alat za utvrđivanje dionica mreže na koje bi trebalo usmjeriti detaljnije inspekcijske preglede sigurnosti na cestama te za određivanje prioriteta pri ulaganju prema njegovu potencijalu da se njime ostvare poboljšanja u području sigurnosti na razini cijele mreže. Cijelu cestovnu mrežu obuhvaćenu ovom Direktivom stoga bi trebalo sustavno procjenjivati kako bi se povećala sigurnost na cestama u cijeloj Uniji.
- (8) Integriranjem elemenata s najboljim rezultatima iz prethodnog postupka „sigurnosnog rangiranja i upravljanja cestovnom mrežom koja je u upotrebi” u novi postupak procjene sigurnosti cesta 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.
- (8a) Kako bi se unaprijedila kvaliteta, objektivnost i učinkovitost postupaka za upravljanje sigurnošću na cestama, korisno je dopustiti državama članicama da, u slučajevima u kojima je to primjereno, iskoriste tehnologije koje su u neprestanom razvoju za inspekcijske preglede dionica cesta, dokumentiranje sigurnosnih uvjeta na cestama i prikupljanje drugih podataka povezanih sa sigurnošću cestovne mreže.
- (9) Sustavno daljnje postupanje na temelju nalaza iz postupaka za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture od presudne je važnosti za postizanje poboljšanja u području sigurnosti cestovne infrastrukture koja su neophodna 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. Na temelju nalaza postupka procjena cesta na razini cijele mreže trebalo bi provesti ili ciljane inspekcijske preglede 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 stvaranja nepotrebnoga administrativnog opterećenja.

- (10) 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.
- (10a) Financijska sredstva i financijski poticaji na razini EU-a mogu se, u skladu s primjenjivim uvjetima, upotrijebiti za podupiranje takvih ulaganja te tako dopuniti odgovarajuća nacionalna ulaganja i poticaje.
- (11) Dionice cestovne mreže koje se nalaze u blizini cestovnih tunela transeuropske cestovne mreže obuhvaćene Direktivom (EU) 2004/54/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹ imaju osobito visok rizik od nesreća. Stoga bi se trebali uvesti zajednički inspekcijski pregledi 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 u cjelini.
- (12) Nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu 2016. su činili 46 % smrtnih slučajeva na cestama u Uniji. Osiguravanjem da se interesi tih sudionika uzmu u obzir u svim postupcima za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture trebala bi se stoga poboljšati njihova sigurnost na cestama.
- (13) [...].
- (14) [...].
- (15) Objavljivanjem rezultata procjena sigurnosti cesta na razini cijele mreže trebalo bi se omogućiti uspoređivanje razine sigurnosti infrastrukture u cijeloj Uniji.

¹ Direktiva 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.).

- (16) Budući da cilj ove Direktive, to jest uspostavljanje postupaka za osiguravanje stalno visoke razine sigurnosti na cestama u cijeloj transeuropskoj mreži te mreži autocesta i primarnih cesta u cijeloj Uniji, ne mogu u dovoljnoj mjeri ostvariti države članice, već se taj cilj umjesto toga, s obzirom na to da su potrebna poboljšanja na cijelom području Unije kako bi se osigurala konvergencija prema višim standardima sigurnosti cestovne infrastrukture, može bolje ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere, u skladu s načelom supsidijarnosti kako je utvrđeno člankom 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti, kako je utvrđeno u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja. Kao posljedica djelovanja na razini Unije, putovanje na cijelom području Unije trebalo bi postati sigurnije čime bi se, pak, trebalo poboljšati funkcioniranje unutarnjeg tržišta te bi se trebao poduprijeti cilj gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije.
- (17) 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 svrhu prilagodbe prilogā Direktivi tehničkom napretku. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, i da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.¹ 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.

(18) Za kontinuirano poboljšavanje praksa upravljanja sigurnošću potrebne su posebne mjere. 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.

(19) Direktivu 2008/96/EZ stoga je potrebno na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Direktiva 2008/96/EZ mijenja se kako slijedi:

(1) u članku 1. stavci od 1. do 3. zamjenjuju se sljedećim te se dodaje stavak 2.a:

1. „Ovom se Direktivom od država članica zahtijeva uspostava i provedba postupaka povezanih s procjenama učinka na sigurnost na cestama, kontrolama sigurnosti na cestama, inspekcijskim pregledima sigurnosti na cestama i procjenama sigurnosti cesta na razini cijele mreže.
2. Ova se Direktiva primjenjuje na ceste koje su dio transeuropske mreže, na autoceste i na druge primarne ceste, neovisno o tome jesu li one u fazi projektiranja, u izgradnji ili u upotrebi².
- 2.a Svaka država članica određuje primarne ceste na svojem državnom području, uzimajući u obzir svoju postojeću klasifikaciju cesta. Svaka država članica dostavlja Komisiji popis primarnih cesta na svojem državnom području najkasnije 24 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive. Države članice obavješćuju Komisiju i o svim naknadnim promjenama.

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.).

² Švedska smatra da bi se ova Direktiva trebala primjenjivati samo na ceste koje su dio transeuropske mreže.

3. Ova Direktiva primjenjuje se i na ceste i projekte cestovne infrastrukture koji nisu obuhvaćeni stavkom 2., a koji se nalaze izvan gradskih područja, koji nemaju neposredan pristup susjednim zemljištima i koji su dovršeni uporabom sredstava Unije, uz iznimku cesta koje nisu otvorene za opći promet motornih vozila (npr. biciklističke staze) ili cesta koje nisu namijenjene za opći promet (npr. pristupne ceste koje vode do industrijskih, poljoprivrednih ili šumskih lokacija)”;

(2) članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 1. zamjenjuje se sljedećim:

4. „transeuropska cestovna mreža’ znači cestovna mreža utvrđena u Uredbi (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.).;”;

(b) umeću se sljedeće točke 2.a i 2.b:

„2.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;

2.b ‚primarna cesta’ znači cesta koja povezuje veće gradove ili regije, koju je odredila država članica;

2.c [...];”;

(c) točke 5. i 6. brišu se;

(d) točka 7. zamjenjuje se sljedećim te se dodaje točka 7.a:

„6. [...];

7. „ciljani inspekcijski pregled 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;

7.a „periodični inspekcijski pregled sigurnosti na cestama’ znači rutinska periodična provjera značajki i nedostataka koji iz sigurnosnih razloga zahtijevaju održavanje;”;

(e) dodaje se sljedeća točka 10.:

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

(3) članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

Procjena sigurnosti cesta na razini cijele mreže

1. Države članice moraju osigurati da se procjena sigurnosti cesta na razini cijele mreže provede na cijeloj cestovnoj mreži koja je u upotrebi i koja je obuhvaćena ovom Direktivom.

1.a Procjenom sigurnosti cesta na razini cijele mreže evaluira se rizik od nesreća i jakosti udara na temelju barem sljedećeg:

- vizualnog pregleda projektnih značajki ceste, bilo na samoj lokaciji bilo elektroničkim sredstvima (ugrađena sigurnost) i

- 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;
- [...].

- 1.b Države članice moraju osigurati da se prva procjena provede najkasnije do 2025. Kasnije procjene sigurnosti cesta 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.
 2. Pri provođenju procjene sigurnosti cesta na razini cijele mreže države članice uzimaju u obzir okvirne elemente utvrđene u Prilogu III.
 3. Na temelju rezultata procjene iz stavka 1. i radi određivanja prioriteta u pogledu potreba za daljnjim djelovanjem, države članice razvrstavaju sve dionice cestovne mreže prema njihovoj razini sigurnosti.
 4. [...]
 5. [...]”
- (4) članak 6. mijenja se kako slijedi:

- (a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Članak 6.

Periodični inspekcijski pregledi sigurnosti na cestama”;

- (a) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

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

- (b) stavak 2. briše se, a stavak 3. zamjenjuje se sljedećim:

2. [...] .
3. Države članice osiguravaju sigurnost dionica cestovne mreže koje se nalaze u blizini cestovnih tunela obuhvaćenih Direktivom 2004/54/EZ provođenjem zajedničkih inspekcijskih pregleda sigurnosti na cestama u koje su uključeni nadležni subjekti uključeni u provedbu ove Direktive i Direktive 2004/54/EZ. Zajednički inspekcijski pregledi sigurnosti na cestama provode se barem svakih šest godina.”;
- (5) umeću se sljedeći članci 6.a, 6.b i 6.c:

„Članak 6.a

Daljnje postupanje u postupcima za ceste koje su upotrebi

1. Države članice osiguravaju da se na temelju nalaza procjena sigurnosti cesta na razini cijele mreže provedenih u skladu s člankom 5. provode ili ciljani inspekcijski pregledi sigurnosti na cestama ili izravne korektivne mjere.
 - 1.a Pri provođenju ciljanih inspekcijskih pregleda sigurnosti na cestama države članice uzimaju u obzir okvirne elemente utvrđene u Prilogu IIa.
 - 1.b Ciljane inspekcijske preglede sigurnosti na cestama provode timovi stručnjaka. Barem jedan član tima stručnjaka mora ispunjavati zahtjeve iz članka 9. stavka 4. točke (a).
2. Države članice osiguravaju da se na temelju nalaza ciljanih inspekcijskih pregleda sigurnosti na cestama donose obrazložene odluke u kojima se utvrđuje jesu li potrebne korektivne mjere. Konkretno, države članice utvrđuju dionice cesta na kojima su potrebna poboljšanja u području sigurnosti cestovne infrastrukture te određuju mjere kojima se treba dati prednost u poboljšanju sigurnosti tih dionica cesta.
3. Države članice osiguravaju da su korektivne mjere 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.
4. Radi praćenja provedbe utvrđenih korektivnih mjera, države članice pripremaju i redovito ažuriraju akcijski plan s utvrđenim prioritetima koji se temelji na procjeni rizika.

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.”;

Članak 6.c

Cestovne oznake i prometni znakovi

1. [...]

2. [...]

Komisija najkasnije do [*SL: dodati datum stupanja na snagu + tri godine*] podnosi Europskom parlamentu i Vijeću izvješće o cestovnim oznakama i prometnim znakovima te njihovoj vidljivosti i uočljivosti za ljude vozače i za vozila opremljena sustavima za pomoć vozaču pri vožnji ili vozila s višim stupnjem automatizacije. Izvješće se sastavlja u suradnji sa stručnjacima koje imenuju države članice. Izvješćem se osobito obuhvaćaju sljedeće procjene:

- interakcija između različitih tehnologija za pomoć vozaču pri vožnji i infrastrukture,
- učinak meteoroloških i atmosferskih pojava na cestovne oznake i prometne znakove na području Unije,
- uloga različitih međunarodnih tijela u razvijanju standarda i drugih zahtjeva i
- vrsta i učestalost aktivnosti održavanja potrebnih za različite tehnologije, uključujući procjenu troškova.

Države članice osiguravaju postojanje odgovarajućih znakova kako bi se sudionike u cestovnom prometu upozorilo na segmente cestovne infrastrukture na kojima se provode popravci i koji bi stoga mogli ugroziti sigurnost sudionika u cestovnom prometu. Ti znakovi uključuju i znakove koji su vidljivi i danju i noću i koji su postavljeni na sigurnoj udaljenosti te su u skladu s odredbama Bečke konvencije o prometnim znakovima i signalizaciji iz 1968.”

(5a) u članku 7. umeće se sljedeći stavak 1.a:

„1.a Komisija provedbenim aktima može utvrditi smjernice na temelju kojih se prijavljuje težina nesreće, uključujući broj poginulih i ozlijeđenih osoba. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 13. stavka 2.”;

(6) članak 10. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.

Razmjena najboljih praksa

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

(7) u članku 11. stavak 2. briše se;

„2. [...]”

(7) umeće se sljedeći članak 11.a:

„Članak 11.a

Izvješćivanje

1. Države članice do 31. listopada 2026., a zatim svakih pet godina, dostavljaju Komisiji izvješće o sigurnosnoj klasifikaciji dionica cesta procijenjenoj na temelju članka 5.”;

(8) članak 12. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 12.

Izmjene prilogâ

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

(9) umeće se sljedeći članak 12.a:

„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 [*SL: dodati datum stupanja na snagu*]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja tog 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. 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 zakonodavstva¹ 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.”;

(10) u članku 13. stavak 3. briše se:

„Članak 13.

Postupak odbora²

3. [...]

(11) prilozi se mijenjaju kako je utvrđeno u Prilogu ovoj Direktivi.

¹ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

² Predsjedništvo bi željelo skrenuti pozornost na članak 13. stavak 1.točku (c) Uredbe (EU) br. 182/2011 kojim je predviđeno sljedeće: „kod upućivanja u temeljnom aktu na članak 5. Odluke 1999/468/EZ primjenjuje se postupak ispitivanja iz članka 5. ove Uredbe i kada se smatra da je temeljnim aktom predviđeno da u slučaju nedostatka mišljenja Komisija ne smije donijeti nacrtom predviđeni provedbeni akt, kako je utvrđeno u članku 5. stavku 4. drugom podstavku, točki (b)”.

Članak 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do [OP: please insert the DATE calculated 24 months following the entry into force]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredbi.

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

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

Članak 3.

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

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament

Predsjednik

Za Vijeće

Predsjednik

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

- (1) u Prilogu I. naslov se zamjenjuje sljedećim:

**„PRILOG I.
OKVIRNI ELEMENTI PROCJENA UČINKA SIGURNOSTI NA CESTAMA”;**

- (2) Prilog II. mijenja se kako slijedi:

- (a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

**„PRILOG II.
OKVIRNI ELEMENTI KONTROLE SIGURNOSTI NA CESTAMA”;**

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

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

- i) i. sadržaji za pješake;
- ii) sadržaji za bicikliste;
- iii) sadržaji za motorna vozila na dva kotača.”;

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

„(h) sadržaji za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu:

- i) i. sadržaji za pješake;
- ii) sadržaji za bicikliste;
- iii) sadržaji za motorna vozila na dva kotača.”;

(3) umeće se sljedeći Prilog II.a:

„PRILOG II.a
OKVIRNI ELEMENTI CILJANIH INSPEKCIJSKIH PREGLEDA SIGURNOSTI NA
CESTAMA

Općenito

- procijeniti je li vrsta ceste prikladna za njezinu namjenu
- procijeniti/evaluirati ograničenje brzine te usklađenost brzine i cestovne infrastrukture s propisima
- procijeniti sigurnost za sve sudionike u cestovnom prometu, a posebno za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu
- procijeniti funkcionalnost sustavâ za upravljanje prometom i kontrolu prometa ili potrebu za njima

Projektiranje cesta

- procijeniti projektiranje ceste – *procijeniti je li cesta projektirana u skladu sa svojom funkcijom (s obzirom na npr. širinu ceste, broj traka, ograničenja brzine, mogućnost sukoba s pješacima ili biciklistima)*
- procijeniti razmještaj cesta i projektiranje raskrižja i petlji, uključujući pješačke i željezničko-cestovne prijelaze
- provjeriti funkcionalnost središnjih razdjelnih ograda ili potrebu za njima
- provjeriti lokaciju i projektiranje stanica javnog prijevoza
- provjeriti lokaciju i sigurnost parkiralištâ i odmorištâ

Područja uz ceste i vanjske opasnosti

- provjeriti područje uz cestu – provjeriti postoje li nepomične ili oštre prepreke uz cestu, vodotoci ili strme padine
- provjeriti postoji li potreba za zaštitom od urušavanja stijena, od odrona, lavina i klimatskih promjena, npr. s obzirom na velik protok vode

Cestovna oprema

- provjeriti cestovnu opremu – provjeriti opasnosti i učinkovitost sustavâ
- procijeniti vidljivost, čitljivost, položaj i funkcionalnost cestovnih oznaka, prometnih znakova i prometnih signala

Značajke površine cesta

- provjeriti kvalitetu pločnika
- provjeriti nedostatke u pogledu trenja
- provjeriti učinkovitost drenaže vode na cesti i izvan nje”;

(4) Prilog III. zamjenjuje se sljedećim:

„PRILOG III.

OKVIRNI ELEMENTI PROCJENA SIGURNOSTI CESTA NA RAZINI CIJELE MREŽE

Osnovni podaci: količina prometa, po mogućnosti razvrstana prema skupinama sudionika u cestovnom prometu

(a) „proaktivna procjena” – projektiranja ceste i sigurnosnih značajki na temelju poznatih elemenata rizika:

- projektiranje kojime se sprječavaju čelni sudari

Jesu li brze ceste fizički razdvojene u sredini? (da/ne)

- projektiranje kojime se sprječavaju nesreće s jednim vozilom

Jesu li područja uz cestu projektirana tako da se ograniči broj poginulih i ozbiljno ozlijeđenih osoba (što obuhvaća nepostojanje nepomičnih prepreka (koje ne apsorbiraju energiju), strmih padina i duboke vode) i imaju li ceste zaštitne ograde gdje je to potrebno? (da/ne)

- projektiranje za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu

Postoje li odvojene staze uz cestu i preko ceste za pješake i bicikliste (AKO ti sudionici u cestovnom prometu imaju pravo upotrebljavati tu cestu)? Jesu li pješaci i biciklisti odvojeni od motornih vozila u slučajevima u kojima količina tih skupina sudionika u prometu nije neznatna? (da/ne)

Je li prilagodba brzine zajamčena u slučajevima u kojima se cestom kreću različite skupine sudionika u cestovnom prometu (i motorna vozila i pješaci i biciklisti)? (da/ne)

- projektiranje kojime se sprječavaju bočni sudari

Je li vidljivost u prijelazima dobra? (da/ne)

Jesu li prijelazi projektirani tako da se izbjegnu bočni sudari (pod kutovima od 90 stupnjeva)? (da/ne)

(b) „reaktivna procjena” na temelju podataka o nesrećama i analiza nesreća:

- broj poginulih osoba i mjesta na kojima je došlo do nesreća prema skupini sudionika u cestovnom prometu (uključujući crne točke)
- broj teško ozlijeđenih osoba i mjesta na kojima je došlo do nesreća prema skupini sudionika u cestovnom prometu
- omjer broja poginulih i teško ozlijeđenih osoba (brojnik) i milijuna kilometara koje su vozila ostvarila (nazivnik).

(5) Prilog IV. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 1. zamjenjuje se sljedećim:

1. „što točniju lokaciju nesreće, uključujući koordinate globalnih navigacijskih satelitskih sustava (GNSS);”

(b) točka 5. zamjenjuje se sljedećim:

5. „težina nesreće”.
