



V Bruseli 27. novembra 2018
(OR. en)

14109/1/18
REV 1

Medziinštitucionálny spis:
2018/0129(COD)

TRANS 530

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	ST 14109/18
Č. dok. Kom.:	ST 9040/18 + ADD 1
Predmet:	Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry – všeobecné smerovanie

I. ÚVOD

1. Komisia 17. mája 2018 predložila uvedený návrh Európskemu parlamentu a Rade ako súčasť takzvaného *tretieho balíka opatrení v oblasti mobility*.
 - Hlavným cieľom návrhu je znížiť počet smrteľných nehôd a ťažkých zranení v cestnej doprave.
 - Komisia sa nazdáva, že platná smernica neplní svoj cieľ znížiť počet smrteľných nehôd do roku 2020 o polovicu a že sú potrebné posilnené opatrenia.
 - Komisia konštatuje, že podiel cestovania na sieti TEN-T sa uskutočňuje na cestách s nízkou bezpečnosťou premávky. Komisia tiež poznamenáva, že cesty mimo siete TEN-T majú nízku vstavanú bezpečnosť a že v jednotlivých častiach Európskej únie sú veľké rozdiely v bezpečnosti cestnej infraštruktúry.

- Komisia ďalej navrhuje zlepšiť harmonizáciu a výmenu poznatkov medzi členskými štátmi, chrániť zraniteľných účastníkov cestnej premávky, zlepšiť zavádzanie nových technológií a tiež zlepšiť následné opatrenia v závislosti od zistení súvisiacich s postupmi riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry.
 - Návrh bol predložený ako zmena smernice.
2. Výbor Európskeho parlamentu pre dopravu a cestovný ruch (TRAN) vymenoval 19. júla 2018 za spravodajkyňu pani Danielu Aiutovú (EFDD, IT). Výbor pre priemysel, výskum a energetiku (ITRE) sa rozhodol, že stanovisko nezaujme. Hlasovanie výboru je naplánované na 3. decembra 2018.
 3. Európsky hospodársky a sociálny výbor zaujal stanovisko k návrhu 17. októbra 2018. Európsky výbor regiónov stanovisko zatiaľ nezaujal.
 4. Švédsky parlament (Riksdag) zaujal odôvodnené stanovisko k uplatňovaniu zásady subsidiarity. Česká Poslanecká snemovňa a Senát prijali uznesenia k uplatňovaniu zásad subsidiarity a proporcionality.

II. PRÁCA V RÁMCI ORGÁNOV RADY

5. Pracovná skupina pre pozemnú dopravu začala pracovať na preskúmaní návrhu 12. júna 2018 všeobecnou prezentáciou návrhu zo strany Komisie. Posúdenie vplyvu sa preskúmalo 5. júla 2018.
6. Pracovná skupina rokovala o návrhu počas rakúskeho predsedníctva na zasadnutiach 11. júla, 12. júla, 20. septembra, 24. septembra, 11. októbra a 12. novembra. Jednou z kľúčových výziev spisu je rozšírenie rozsahu pôsobnosti a prepracovanie súčasného systému kontrol. Predsedníctvo vypracovalo kompromis medzi starým systémom kontrol a novým proaktívnym prístupom, ktorý zaviedla Komisia.

7. Doplnenie nových príloh si vyžiadalo značné preformulovanie znenia, aby sa potvrdil ich usmerňujúci charakter voči členským štátom bez zavedenia prísnej právnej požiadavky. Predsedníctvo sa inšpirovalo návrhmi členských štátov a úplne preformulovalo dve prílohy, čím poskytlo jednoduchšie a priamejšie riešenie. Pracovná skupina považovala oba kompromisy za všeobecne vyhovujúce.
8. Na súčasnú smernicu 2008/96/ES¹ sa vzťahovalo aj súhrnné nariadenie zamerané na zosúladenie ustanovení o komitológii v právnych predpisoch Únie², v súvislosti s ktorým sa 20. marca 2018 dosiahlo čiastočné všeobecné smerovanie³. Predsedníctvo zosúladiť tento návrh s uvedeným čiastočným všeobecným smerovaním a prevzalo z neho zmeny, na ktorých sa už dohodlo. Zároveň navrhlo menšie úpravy dohodnutého znenia v prípadoch, keď neodrážali iné operatívne zmeny zavedené v tomto návrhu smernice.

III. HLAVNÁ NEVYRIEŠENÁ OTÁZKA

9. Pracovná skupina riešila do značnej miery všetky otázky. Komisia má isté výhrady voči zneniu uvedenému v tomto dokumente. Predsedníctvo sa však domnieva, že súčasné kompromisné znenie predstavuje vyvážené, ale aj koherentné riešenie sporných otázok.

IV. ZÁVERY

10. Výbor stálych predstaviteľov schválil kompromisné znenie, ktoré predsedníctvo predkladá v prílohe k tomuto dokumentu. Znenie sa následne 3. decembra 2018 predloží Rade TTE, aby dosiahla dohodu o všeobecnom smerovaní.

¹ 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 – 67).

² Návrh nariadenia EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa viacero právnych aktov stanovujúcich použitie regulačného postupu s kontrolou prispôsobuje článkom 290 a 291 Zmluvy o fungovaní Európskej únie [COM(2016) 0799 final – 2016/0400 (COD)].

³ Pozri dokument ST 6933/18.

Návrh

**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,
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 písm. c),

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 postupom,

keďže:

- (1) Strategickým cieľom Únie je znížiť počet smrteľných nehôd o polovicu do roku 2020 v porovnaní s rokom 2010 a priblížiť sa k nulovej úmrtnosti do roku 2050 („vizia nulovej nehodovosti“)³. V posledných rokoch sa však pokrok pri dosahovaní týchto cieľov zastavil. Rada v júni 2017⁴ schválila nový predbežný cieľ zníženia počtu vážnych zranení do roku 2030 na polovicu v porovnaní s rokom 2020.

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

³ Oznámenie Komisie s názvom Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020 [KOM(2010) 389 v konečnom znení].

⁴ Závery Rady o bezpečnosti cestnej premávky, ktorými sa schvaľuje vyhlásenie z Valletty z marca 2017 (Valletta, 28. – 29. marca 2017) (ST 9994/17).

- (2) Podľa prístupu bezpečného systému je možné do značnej miery zabrániť úmrtiam a ťažkým zraneniam pri dopravných nehodách. Malo by byť spoločnou zodpovednosťou na všetkých úrovniach, aby sa zabezpečilo, že dopravné nehody nepovedú k ťažkým alebo smrteľným zraneniam. Najmä dobre navrhnuté a riadne udržiavané cesty by mali znížiť pravdepodobnosť dopravných nehôd, zatiaľ čo „zhovievavé“ cesty (cesty navrhnuté inteligentným spôsobom, aby sa zabezpečilo, že chyby pri vedení vozidla nemajú okamžité vážne dôsledky) by mali znížiť závažnosť nehôd.
- (3) Cesty transeurópskej siete vymedzené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013¹ majú kľúčový význam pri podpore európskej integrácie. Preto by sa na týchto cestách mala zaručiť vysoká úroveň bezpečnosti.
- (4) Postupy riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry vykonávané na transeurópskej sieti 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 riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry na svojich vnútroštátnych cestách mimo siete TEN-T, dosiahli omnoho lepšiu bezpečnosť cestnej premávky ako členské štáty, ktoré tak nerobili.
- (5) K veľkej časti dopravných nehôd dochádza na malom počte ciest, kde sú vysoké objemy dopravy a rýchlosti a kde sa široká škála 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.

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).

- (5a) S cieľom zabezpečiť, aby takéto rozšírenie rozsahu pôsobnosti malo zamýšľaný účinok, je logické, aby iné hlavné cesty zahŕňali aspoň tie cesty, ktoré spájajú veľké mestá alebo regióny a ktoré v rámci národnej klasifikácie ciest patria do najvyššej kategórie ciest pod kategóriou „diaľnica“.
- (6) Okrem toho povinným uplatňovaním postupov smernice 2008/96/ES na všetky projekty cestnej infraštruktúry mimo mestských oblastí, ktoré sú vybudované s využitím finančných prostriedkov EÚ, by sa malo zabezpečiť, že sa finančné prostriedky EÚ nepoužili na budovanie potenciálne nebezpečných ciest.
- (6a) Smernica 2008/96/ES sa vzťahuje výlučne na cestnú infraštruktúru. Táto smernica preto nemá vplyv na právne predpisy, ktoré sa týkajú cestnej premávky, a to ani na právomoci členských štátov rozhodovať, či majú právomoc vo vzťahu k právnym predpisom týkajúcim sa cestnej premávky. Dohovor o cestnej premávke z roku 1949 (nazývaný „Ženevský dohovor o cestnej premávke“) a z roku 1968 (nazývaný „Viedenský dohovor o cestnej premávke“), ako aj Dohovor o cestných značkách a signáloch z roku 1968 by sa mali uznávať.
- (7) 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 jeho potenciálu na zabezpečenie celosieťových bezpečnostných zlepšení. Celá cestná sieť, na ktorú sa vzťahuje táto smernica, by sa preto mala systematicky posudzovať s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky v celej Únii.
- (8) 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.
- (8a) S cieľom zlepšiť kvalitu, objektivnosť a účinnosť postupov riadenia bezpečnosti ciest 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.

- (9) Systematické sledovanie zistení z postupov riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry je zásadné na dosiahnutie zvyšovania bezpečnosti cestnej infraštruktúry potrebného na splnenie cieľov Únie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Na tento účel by sa prostredníctvom prioritných akčných plánov malo zabezpečiť, že sa potrebné zásahy vykonajú 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.
- (10) Bezpečnosť existujúcich ciest by sa mala zlepšiť, a to sústredením investícií na cestné úseky s najvyššou nehodovosťou a najvyšším potenciálom znižovania nehodovosti.
- (10a) Na podporu takýchto investícií možno v súlade s platnými podmienkami využiť financovanie a finančné stimuly na úrovni EÚ, čím sa doplnia príslušné vnútroštátne investície a stimuly.
- (11) Úseky cestnej siete, ktoré susedia s cestnými tunelmi transeurópskej cestnej siete, na ktoré sa vzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/54/ES¹, majú mimoriadne vysoké riziko nehôd. Preto by sa v záujme zlepšenia bezpečnosti cestnej siete ako celku mali zaviesť spoločné kontroly bezpečnosti cestnej premávky na týchto úsekoch ciest, do ktorých budú zapojení zástupcovia príslušných orgánov cestnej aj tunelovej infraštruktúry.
- (12) Zraniteľní účastníci cestnej premávky v Únii v roku 2016 predstavovali 46 % smrteľných nehôd. Zabezpečením toho, aby sa záujmy týchto používateľov zohľadňovali vo všetkých postupoch riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry, by sa teda mala zlepšiť ich bezpečnosť na cestách.
- (13) [...].
- (14) [...].

¹ 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).

- (15) Zverejnenie výsledkov posudzovania bezpečnosti ciest v rámci celej siete by malo umožniť porovnanie úrovne bezpečnosti infraštruktúry v celej Únii.
- (16) Keďže cieľ tejto smernice, konkrétne zavedenie postupov na zaistenie trvale vysokej úrovne bezpečnosti ciest v transeurópskej sieti a sieti diaľnic a hlavných ciest v Únii, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale vzhľadom na potrebu zlepšenia v celej Únii s cieľom zabezpečiť konvergenciu smerom k vyšším normám 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.
- (17) S cieľom zabezpečiť, aby obsah postupov riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry naďalej odzrkadľoval najlepšie dostupné technické poznatky, by sa mala Komisii udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie s cieľom prispôbiť prílohy k smernici technickému pokroku. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016¹. 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 expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

¹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (18) Osobitné opatrenia sú potrebné na neustále zlepšovanie postupov riadenia bezpečnosti. 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.
- (19) Smernica 2008/96/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 2008/96/ES sa mení takto:

- 1) V článku 1 sa dopĺňa odsek 2a a odseky 1 až 3 nahrádzajú takto:
 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 siete, na diaľnice a na iné hlavné cesty, či už sú v etape projektovania, výstavby, alebo prevádzky.
 - 2a. Každý členský štát určí hlavné cesty na svojom území, pričom zohľadní existujúcu klasifikáciu ciest. Každý členský štát oznámi hlavné cesty na svojom území Komisii najneskôr do 24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice. Členské štáty oznamujú aj všetky následné zmeny tohto zoznamu.

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).

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 dokončené s použitím finančných prostriedkov Únie, s výnimkou ciest, ktoré nie sú určené na bežnú premávku motorových vozidiel (napr. cyklistické cesty), alebo ciest, ktoré nie sú určené pre bežnú premávku (napr. prístupové cesty k priemyselným, poľnohospodárskym alebo lesným objektom)“;

2) Článok 2 sa mení takto:

a) bod 1 sa nahrádza takto:

4. „traseurópska dopravná sieť“ je cestná sieť vymedzená v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1);“;

b) vkladajú sa tieto body 2a a 2b:

„2a. „diaľnica“ je cesta osobitne projektovaná a budovaná pre dopravu motorovými vozidlami, ktorá neslúži na obsluhu s ňou susediacich nehnuteľností a ktorá spĺňa tieto kritériá:

a) má, s výnimkou osobitných miest alebo dočasných obmedzení, samostatné jazdné pruhy pre premávku v oboch smeroch vzájomne oddelené buď deliacim pásom, ktorý nie je určený pre dopravu, 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;

2b. „hlavná cesta“ je cesta určená členskými štátmi, ktorá spája veľké mestá alebo regióny;

2c. [...];“;

c) body 5 a 6 sa vypúšťajú;

d) dopĺňa sa bod 7a a bod 7 sa nahrádza takto:

„6. [...];

7. „cielená kontrola bezpečnosti cesty“ je cielená kontrola zameraná na identifikáciu nebezpečného stavu, závad a problémov, ktoré zvyšujú riziko nehôd a zranení, založená na obhliadke existujúcej cesty alebo úseku cesty;

7a. „periodická kontrola bezpečnosti cesty“ je obyčajná pravidelná kontrola vlastností a závad, ktoré si z bezpečnostných dôvodov vyžadujú údržbu;

e) dopĺňa sa tento bod 10:

„10. zraniteľný účastník cestnej premávky“ je nemotorizovaný účastník cestnej premávky, najmä cyklista a chodec, ako aj používateľ dvojkolesového motorového vozidla.“;

3) 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.

1a. Posúdením bezpečnosti ciest v rámci celej siete sa zhodnotí riziko závažnosti nehôd a následkov aspoň na základe:

- vizuálnej prehliadky konštrukčných vlastností cesty (vstavaná bezpečnosť), a to buď na mieste alebo elektronicky, a

- 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;
- [...].

- 1b. Členské štáty zabezpečia, aby sa prvé posúdenie vykonalo najneskôr do roku 2025. Nasledujúce posudzovanie bezpečnosti ciest v rámci celej siete bude dostatočne časté na zaistenie primeranej úrovne bezpečnosti, v každom prípade sa však vykoná najmenej každých päť rokov.
2. Pri vykonávaní posúdenia bezpečnosti ciest v rámci celej siete členské štáty môžu zohľadniť orientačné prvky stanovené v prílohe III.
3. 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 podľa ich úrovne bezpečnosti.
4. [...]
5. [...]“;
- 4) Článok 6 sa mení takto:
 - a) názov sa nahrádza takto:

„Článok 6

Periodické kontroly bezpečnosti ciest“;

- a) 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.“;
- b) odsek[...] 2 sa vypúšťa a odsek 3 sa nahrádza takto:

2. [...]
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 cestnej premávky sa vykonávajú aspoň každých šesť rokov.“;
- 5) Vkladajú sa tieto články 6a, 6b a 6c:

„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 cielené kontroly bezpečnosti ciest alebo priame nápravné opatrenia.
 - 1a. Pri vykonávaní cielenej kontroly bezpečnosti ciest členské štáty môžu zohľadniť orientačné prvky stanovené v prílohe IIa.
 - 1b. Cielené kontroly bezpečnosti ciest vykonávajú tímy expertov. Najmenej jeden člen tímu expertov spĺňa požiadavky stanovené v článku 9 ods. 4 písm. a).
2. Členské štáty zabezpečia, aby po zisteniach vyplývajúcich z cielenej 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 stanovujú opatrenia, ktoré sa majú uprednostniť v záujme zlepšenia bezpečnosti týchto úsekov ciest.
3. Členské štáty zabezpečia, aby nápravné opatrenia boli zamerané 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.
4. Členské štáty pripravujú 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 6 zohľadňovali potreby zraniteľných účastníkov cestnej premávky.“;

Článok 6c

Cestné značenia a dopravné značky

1. [...]

2. [...]

Komisia najneskôr do [Ú. v.: *doplňte dátum nadobudnutia účinnosti + tri roky*] predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o cestnom značení a dopravných značkách a ich viditeľnosti a rozoznateľnosti ľudskými vodičmi aj vozidlami, ktoré sú vybavené asistenčnými systémami riadenia alebo vyššou úrovňou automatizácie. Správa sa vypracuje v spolupráci s expertmi určenými členskými štátmi. Správa sa vzťahuje najmä na posúdenie:

- interakcie medzi rôznymi asistenčnými technológiami riadenia a infraštruktúrou;
- účinku počasia a atmosférických javov na cestné značenia a dopravné značky umiestnené na území Únie;
- úlohy rôznych medzinárodných orgánov pri vypracúvaní noriem a iných požiadaviek a
- typu a frekvencie údržby potrebnej pri jednotlivých technológiách vrátane odhadu nákladov.

Členské štáty zabezpečia, že sa umiestnia vhodné značky upozorňujúce účastníkov cestnej premávky na úseky cestnej infraštruktúry, na ktorých sa vykonávajú opravy a ktoré tak môžu ohroziť bezpečnosť účastníkov cestnej premávky. Tieto značky zahŕňajú aj značky, ktoré sú viditeľné počas dňa i v noci, ktoré sa nachádzajú v bezpečnej vzdialenosti a spĺňajú ustanovenia Viedenského dohovoru o cestných značkách a signáloch z roku 1968.“;

5a) V článku 7 sa vkladá tento odsek 1a:

„1a. Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov stanoviť usmernenia, na základe ktorých sa podávajú 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.“;

6) Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Výmena najlepších postupov

Aby sa zvýšila úroveň bezpečnosti ciest v Únii, Komisia zriadi systém výmeny najlepších postupov medzi členskými štátmi, ktorého súčasťou by okrem iného mali byť existujúce projekty bezpečnosti cestnej infraštruktúry a osvedčené technológie bezpečnosti ciest.“;

7) V článku 11 sa vypúšťa odsek 2:

„2. [...]“

- 8) Vkladá sa tento článok 11a:

„Článok 11a

Podávanie správ

1. Členské štáty predložia Komisii do 31. októbra 2026 a potom každých päť rokov správu o klasifikácii cestných úsekov podľa bezpečnosti na základe posúdenia podľa článku 5.“;
- 9) Článok 12 sa nahrádza takto:

„Článok 12

Zmeny príloh

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

- 10) Vkladá sa tento článok 12a:

„Článok 12a

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 12 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [Ú. v.: *doplňte dátum nadobudnutia účinnosti*]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobie, 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. Pred prijatím delegovaného aktu Komisia konzultuje s expertmi určenými každým členským štátom v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016¹.
5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po 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.“;
- 11) V článku 13 sa vypúšťa odsek 3:

„Článok 13

Postup výboru

3. [...]
- 12) Prílohy sa menia tak, ako sa uvádza v prílohe k tejto smernici.

¹ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do [OP: vložte DÁTUM 24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti]. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

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

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

Článok 3

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

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

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

- 1) V prílohe I sa názov nahrádza takto:

**„PRÍLOHA I
ORIENTAČNÉ PRVKY POSUDZOVANIA VPLYVU BEZPEČNOSTI CIEST“;**

- 2) Príloha II sa mení takto:

- a) názov sa nahrádza takto:

**„PRÍLOHA II
ORIENTAČNÉ PRVKY AUDITOV BEZPEČNOSTI CIEST“;**

- b) v oddiele 1 sa dopĺňa písmeno n):

„n) ustanovenia týkajúce sa zraniteľných účastníkov cestnej premávky:

- i) ustanovenia týkajúce sa chodcov;
- ii) ustanovenia týkajúce sa cyklistov;
- iii) ustanovenia týkajúce sa dvojkoľsových motorových vozidiel.“;

- c) v oddiele 2 sa bod h) nahrádza takto:

„h) ustanovenia týkajúce sa zraniteľných účastníkov cestnej premávky:

- i) ustanovenia týkajúce sa chodcov;
- ii) ustanovenia týkajúce sa cyklistov;
- iii) ustanovenia týkajúce sa dvojkoľsových motorových vozidiel.“;

3) Vkladá sa táto príloha IIa:

„PRÍLOHA IIa ORIENTAČNÉ PRVKY CIELENÝCH KONTROL BEZPEČNOSTI CIEST

Všeobecné informácie

- Posúďte, či typ cesty zodpovedá účelu
- Posúďte/zhodnotte najvyššiu povolenú rýchlosť, dodržiavanie rýchlosti a súlad s regulačnými požiadavkami
- Posúďte bezpečnosť pre všetkých účastníkov cestnej premávky, najmä pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky
- Posúďte funkčnosť alebo potrebu systémov riadenia a kontroly premávky

Konštrukcia cesty

- Posúďte konštrukciu cesty – *Posúďte, či je konštrukcia cesty v súlade s jej funkciou (zvážte napr. šírku cesty, počet jazdných pruhov, najvyššie povolené rýchlosti, možný stret s chodcami a cyklistami)*
- Posúďte rozvrhnutie cesty a riešenie križovatiek a mimoúrovňových križovatiek vrátane priechodov pre chodcov a železničných priecestí
- Skontrolujte funkciu alebo potrebu zábran v strednom deliacom páse
- Skontrolujte umiestnenie a konštrukciu zastávok verejnej dopravy
- Skontrolujte umiestnenie a bezpečnosť parkovísk a odpočívadiel

Okraj vozovky a externé nebezpečenstvo

- Skontrolujte okraje vozovky – zamerajte sa na pevné alebo ostré prekážky na okraji vozovky, vodné toky alebo strmé brehy alebo svahy
- Skontrolujte, či je potrebná ochrana pred pádom kamenia, zosuvmi pôdy, lavínami a iným nebezpečenstvom súvisiacim so zmenou klímy, napr. v súvislosti s vysokou hladinou vody

Príslušenstvo ciest

- Skontrolujte zariadenia na okraji vozoviek – zamerajte sa na nebezpečenstvo a účinnosť systémov
- Posúďte viditeľnosť, zrozumiteľnosť, umiestnenie a funkciu cestného značenia, dopravných značiek a cestnej signalizácie

Vlastnosti povrchu vozovky

- Skontrolujte kvalitu povrchovej vrstvy
- Skontrolujte nedostatky trenia
- Skontrolujte účinnosť drenáže na vozovke a mimo nej“;

4) Príloha III sa nahrádza takto:

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

Základné údaje: Objem premávky podľa možnosti rozdelený do jednotlivých skupín účastníkov cestnej premávky

a) „Proaktívne posúdenie“ – konštrukcia cesty a bezpečnostné prvky na základe známych rizikových faktorov:

- Spôsob konštrukcie na predchádzanie čelným zrážkam

Sú rýchlostné cesty v strede fyzicky oddelené? (áno/nie)

- Spôsob konštrukcie na predchádzanie nehodám jedného vozidla

Je okraj vozovky upravený tak, aby sa obmedzil počet úmrtí a vážnych zranení (zahŕňa to neprítomnosť pevných zábran (z materiálov neabsorbujúcich energiu), strmých svahov a hlbokaj vody) a majú cesty v prípade potreby zvodidlá? (áno/nie)

- Spôsob konštrukcie týkajúci sa zraniteľných účastníkov cestnej premávky

Prechádzajú popri ceste a cez ňu trasy pre chodcov a cyklistov (AK majú títo účastníci cestnej premávky právo využívať danú cestu)? Sú chodci a cyklisti oddelení od motorových vozidiel v prípade, že objem premávky týchto skupín nie je zanedbateľný? (áno/nie)

Je rýchlosť prispôsobená v prípadoch, keď cestu využívajú rôzne skupiny účastníkov cestnej premávky (motorové vozidlá aj chodci a cyklisti)? (áno/nie)

- Spôsob konštrukcie na predchádzanie bočným zrážkam

Sú priechody dobre viditeľné? (áno/nie)

Sú priechody riešené tak, aby sa predišlo bočným (kolmým) zrážkam? (áno/nie)

b) „Reaktívne posúdenie“ na základe údajov o nehodách/analýz nehôd:

- Počet úmrtí a ich miesto podľa skupiny účastníkov cestnej premávky (z toho miesta častých dopravných nehôd)
- Počet ťažkých zranení a ich miesto podľa skupiny účastníkov cestnej premávky
- Pomer počtu usmrtených a vážne zranených osôb (čitateľ) a počet vozokilometrov v miliónoch (menovateľ);

5) Príloha IV sa mení takto:

a) bod 1 sa nahrádza takto:

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

b) bod 5 sa nahrádza takto:

5 závažnosť nehody;“.
