

Bruselj, 27. november 2018
(OR. en)

14109/1/18
REV 1

Medinstitucionalna zadeva:
2018/0129(COD)

TRANS 530

POROČILO

Pošiljatelj:	generalni sekretariat Sveta
Prejemnik:	Svet
Št. predh. dok.:	ST 14109/18
Št. dok. Kom.:	ST 9040/18 + ADD 1
Zadeva:	Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture – splošni pristop

I. UVOD

1. Komisija je 17. maja 2018 Evropskemu parlamentu in Svetu poslala navedeni predlog, ki je del t. i. tretjega svežnja o mobilnosti.
 - Glavni cilj predloga je zmanjšati število smrtnih žrtev in hudih poškodb v cestnem prometu.
 - Komisija meni, da veljavna direktiva ni v celoti dosegla cilja, tj. prepoloviti število smrtnih žrtev v cestnem prometu do leta 2020, in da je treba okrepiti ukrepanje.
 - Komisija ugotavlja, da poteka del potovanj v omrežju TEN-T po cestah z nizko stopnjo varnosti. Ugotavlja tudi, da imajo ceste zunaj omrežja TEN-T nizko stopnjo vgrajene varnosti in da obstajajo velike razlike med stopnjo varnosti cest v različnih delih Evropske unije.

- Komisija prav tako predlaga, da bi spodbujali usklajevanje in izmenjavo znanja med državami članicami, zaščitili ranljive uporabnike cest ter izboljšali uvajanje novih tehnologij in nadaljnje ukrepanje na podlagi ugotovitev, pridobljenih pri postopkih za izboljšanje varnosti cestne infrastrukture.
 - Predlog je bil predložen kot direktiva o spremembi.
2. Odbor Evropskega parlamenta za promet in turizem (TRAN) je 19. julija 2018 za poročevalko imenoval Danielo Aiuto (EFDD, IT). Odbor za industrijo, raziskave in energetiko (ITRE) je sklenil, da ne bo dal mnenja. Odbor naj bi o tej zadevi glasoval 3. decembra 2018.
 3. Evropski ekonomsko-socialni odbor je mnenje o predlogu sprejel 17. oktobra 2018. Evropski odbor regij še ni sprejel mnenja.
 4. Švedski parlament (Riksdag) je sprejel obrazloženo mnenje o uporabi načela subsidiarnosti. Češka poslanska zbornica in senat sta sprejela resoluciji o uporabi načel subsidiarnosti in sorazmernosti.

II. DELO V TELESIH SVETA

5. Delovna skupina za kopenski promet je predlog začela obravnavati 12. junija 2018 s splošno predstavitevijo Komisije. Oceno učinka je preučila 5. julija 2018.
6. V času avstrijskega predsedovanja je delovna skupina o predlogu razpravljala na sejah 11. in 12. julija, 20. in 24. septembra, 11. oktobra ter 12. novembra. Med ključnimi izzivi sta bila razširitev področja uporabe in prenova sedanjega sistema inšpekcijskih pregledov. Predsedstvo je pripravilo kompromisni predlog, ki usklajuje stari sistem inšpekcijskih pregledov in novi proaktivni pristop, ki ga je uvedla Komisija.

7. Zaradi uvedbe novih prilog je bilo treba besedilo precej preoblikovati, da bi potrdili, da so mišljene kot usmeritve za države članice in da ne nalagajo togih pravnih zahtev. Predsedstvo se je zgledovalo po predlogih držav članic in je dve prilogi v celoti preoblikovalo, tako da sta enostavnejši in neposrednejši. Delovna skupina je bila v obeh primerih v glavnem zadovoljna s kompromisnimi rešitvami.
8. Veljavna Direktiva 2008/96/ES¹ je bila zaradi uskladitve določb o postopku v odboru v zakonodaji Unije² tudi zajeta v uredbi omnibus, o kateri je bil 20. marca 2018 dosežen delni splošni pristop³. Predsedstvo je ta predlog uskladilo z delnim splošnim pristopom in preneslo spremembe, ki so bile že dogovorjene. Predlagalo je tudi manjše spremembe besedila, ki je bilo že dogovorjeno, saj ni odražalo drugih operativnih sprememb direktive o spremembi.

III. GLAVNO ODPRTO VPRAŠANJE

9. Delovna skupina je temeljito obravnavala večino vprašanj. Komisija se ne strinja v celoti z besedilom v obstoječi obliki. Predsedstvo kljub temu meni, da je sedanje kompromisno besedilo uravnotežena in usklajena rešitev za zadevna vprašanja.

IV. ZAKLJUČEK

10. Odbor stalnih predstavnikov je potrdil priloženo kompromisno besedilo, ki ga je pripravilo predsedstvo. Nato bo besedilo predloženo Svetu PTE (promet), da bi ta na seji 3. decembra 2018 dosegel splošni pristop.

¹ Direktiva 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (UL L 319, 29.11.2008, str. 59–67).

² Predlog UREDBE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o prilagoditvi številnih zakonodajnih aktov, v katerih je določena uporaba regulativnega postopka s pregledom, členoma 290 in 291 Pogodbe o delovanju Evropske unije (COM/2016/0799 final – 2016/0400 (COD)).

³ Glej dok. ST 6933/18.

Predlog

**DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA
o spremembi Direktive 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1)(c) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij²,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Strateški cilj Unije je, da se do leta 2020 razpolovi število smrtnih žrtev v cestnem prometu v primerjavi z letom 2010 in da se do leta 2050 približamo odpravi smrtnih žrtev („vizija nič“)³. Vendar se je napredek pri doseganju teh ciljev v zadnjih letih zaustavil. Svet je junija 2017 potrdil nov vmesni cilj, v skladu s katerim naj bi do leta 2030 razpolovili število hudih poškodb v primerjavi z letom 2020⁴.

¹ UL C , , str. .

² UL C , , str. .

³ Sporočilo Komisije „Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020“ (COM(2010) 389 final).

⁴ Sklepi Sveta o varnosti v cestnem prometu – potrditev izjave iz Vallette iz marca 2017 (Valletta, 28. in 29. marec 2017) (ST 9994/17).

- (2) V skladu s pristopom Varni sistem je mogoče smrti in hude telesne poškodbe zaradi prometnih nesreč v veliki meri preprečiti. Skupna odgovornost na vseh ravneh bi morala biti zagotavljanje, da prometne nesreče ne privedejo do hudih ali usodnih poškodb. Z dobro zasnovo in ustreznim vzdrževanjem cest bi se morala omejiti verjetnost prometnih nesreč, s „prizanesljivimi“ cestami (inteligentno načrtovanje cest, s katerim se zagotovi, da napake pri vožnji nimajo takojšnjih resnih posledic) pa zmanjšati resnost nastalih nesreč.
- (3) Ceste vseevropskega prometnega omrežja, kot je opredeljeno v Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta¹, so ključnega pomena za spodbujanje evropskega povezovanja. Zato se mora na teh cestah zagotoviti visoka stopnja varnosti.
- (4) Postopki za izboljšanje varnosti cestne infrastrukture, izvedeni na vseevropskem prometnem omrežju, so pripomogli k zmanjšanju smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb v Uniji. Iz ocene učinkov Direktive 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta² je razvidno, da so države članice, ki so na svojih državnih cestah in zunaj omrežja TEN-T prostovoljno uvedle načela za izboljšanje varnosti cestne infrastrukture („RISM“), dosegle boljšo stopnjo varnosti v cestnem prometu od držav, ki tega niso storile.
- (5) Velik delež prometnih nesreč se zgodi na zelo omejenem deležu cest, ki so zelo prometne, kjer so visoke hitrosti in po katerih širok nabor vozil potuje z različnimi hitrostmi. Zato bi morala omejena razširitev področja uporabe Direktive 2008/96/ES na avtoceste in druge primarne ceste zunaj omrežja TEN-T znatno prispevati k izboljšanju varnosti cestne infrastrukture po vsej Uniji.

¹ Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).

² Direktiva 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (UL L 319, 29.11.2008, str. 59).

- (5a) Da bi takšna razširitev področja uporabe imela predvideni učinek, je logično, da druge primarne ceste zajemajo vsaj ceste, ki povezujejo večja mesta ali regije in v nacionalni klasifikaciji cest spadajo v najvišjo kategorijo cest pod kategorijo „avtocesta“.
- (6) Nadalje bi obveznost uporabe postopkov iz Direktive 2008/96/ES za vse projekte gradnje cestne infrastrukture zunaj mestnih območij, ki so izvedeni s pomočjo sredstev EU, zagotovila, da se sredstva EU ne porabljajo za gradnjo nevarnih cest.
- (6a) Direktiva 2008/96/ES zajema izključno cestno infrastrukturo. Navedena direktiva zato ne vpliva na zakon o cestnem prometu, vključno s pristojnostjo držav članic, da v zvezi z določbami zakona o cestnem prometu odločajo na podlagi lastne pristojnosti. Upoštevati bi bilo treba konvenciji o cestnem prometu iz leta 1949 („Ženevska konvencija o cestnem prometu“) in iz leta 1968 („Dunajska konvencija o cestnem prometu“) ter konvencijo o prometnih znakih in prometni signalizaciji iz leta 1968.
- (7) Ocenjevanje varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje na podlagi ocene tveganj se je izkazalo za učinkovito in uspešno orodje za prepoznavanje odsekov omrežja, za katere so potrebni podrobnejši inšpekcijski pregledi varnosti cest in prednostne naložbe v skladu z njihovim potencialom za izboljšanje varnosti celotnega omrežja. Za izboljšanje varnosti v cestnem prometu v celotni Uniji bi bilo treba sistematično oceniti celotno cestno omrežje, ki ga zajema ta direktiva.
- (8) Vključitev najboljših elementov prejšnjega „postopka razvrščanja in upravljanja cestnega omrežja, ki je v uporabi, glede na varnost“ v nov postopek ocenjevanja varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje bi morala omogočiti boljše prepoznavanje cestnih odsekov z največjim potencialom za izboljšanje varnosti, na katerih bi ciljno usmerjeni posegi privedli do največjega napredka.
- (8a) Da bi izboljšali kakovost, objektivnost in učinkovitost postopkov za izboljšanje varnosti v cestnem prometu, je koristno državam članicam dovoliti, da za pregledovanje cestnih odsekov, evidentiranje varnostnih razmer v cestnem prometu in zbiranje drugih podatkov v zvezi z varnostjo cestnega omrežja po potrebi uporabijo tehnologije, ki se nenehno razvijajo.

- (9) Sistematično spremljanje rezultatov postopkov RISM je ključno, da se doseže večja varnost cestne infrastrukture, ki je potrebna za izpolnjevanje ciljev EU na področju varnosti v cestnem prometu. Zato bi se moralo s prednostnimi akcijskimi načrti zagotoviti, da se potrebni posegi izvedejo čim prej. Zlasti bi bilo treba nadalje ukrepati na podlagi ugotovitev postopka ocenjevanja varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje, in sicer s ciljno usmerjenimi inšpekcijskimi pregledi varnosti cest ali, če je to možno in stroškovno učinkovito, z neposrednimi popravnimi ukrepi za odpravo ali zmanjšanje tveganj za varnost v cestnem prometu, ne da bi pri tem povzročili nepotrebno upravno breme.
- (10) Varnost obstoječih cest je treba izboljšati z usmerjanjem naložb v cestne odseke, na katerih se zgodi največ prometnih nesreč in na katerih obstaja največja možnost zmanjšanja števila nesreč.
- (10a) Takšne naložbe se lahko v skladu z veljavnimi pogoji podprejo s financiranjem in finančnimi spodbudami na ravni EU, tako da se dopolnijo ustrezne nacionalne naložbe in spodbude.
- (11) Posebej visoko tveganje za nesreče kažejo odseki cestnega omrežja, ki mejijo na cestne predore vseevropskega prometnega omrežja iz Direktive 2004/54/ES Evropskega parlamenta in Sveta¹. Za večjo varnost cestnega omrežja kot celote bi se morali uvesti skupni inšpekcijski pregledi varnosti teh cestnih odsekov, v katerih bi sodelovali predstavniki pristojnih organov za ceste in predore.
- (12) Ranljivi uporabniki cest so leta 2016 predstavljali 46 % vseh smrtnih žrtev v cestnem prometu v Uniji. Z zagotavljanjem, da se v vseh postopkih RISM upoštevajo interesi teh uporabnikov, bi se tako morala izboljšati njihova varnost na cesti.
- (13) [...].
- (14) [...].

¹ Direktiva 2004/54/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju (UL L 167, 30.4.2004, str. 39).

- (15) Objava rezultatov ocenjevanja varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje bi omogočila, da se primerja stopnja infrastrukturne varnosti po vsej Uniji.
- (16) Ker države članice ne morejo zadovoljivo doseči cilja te direktive, namreč vzpostavitev postopkov za zagotovitev trajno visoke ravni varnosti v cestnem prometu v celotnem vseevropskem cestnem omrežju ter omrežju avtocest in primarnih cest po vsej EU, in ker je v Uniji zaradi potrebne izboljšave, s katero bi se približali višjim standardom varnosti cestne infrastrukture, cilj mogoče bolje doseči na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o delovanju Evropske unije. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja. Posledica ukrepanja na ravni Unije bi bilo varnejše potovanje po Uniji, kar bi vplivalo na boljše delovanje notranjega trga in podprlo prizadevanja za gospodarsko, družbeno in teritorialno kohezijo.
- (17) Zaradi zagotavljanja, da bo vsebina postopkov RISM tudi nadalje odražala najsodobnejše tehnično znanje, bi se morala pooblastila za sprejemanje aktov v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije prenesti na Komisijo, da Priloge k Direktivi prilagodi tehničnemu napredku. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, tudi na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016¹. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.

¹ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

(18) Potrebni so posebni ukrepi za trajno izboljševanje postopkov za izboljšanje varnosti. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje ustreznih določb te direktive bi bilo treba Komisiji podeliti izvedbena pooblastila. Navedena pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta¹.

(19) Direktivo 2008/96/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 2008/96/ES se spremeni:

(1) v členu 1 se odstavki 1 do 3 nadomestijo z naslednjim in doda se odstavek 2a:

1. „Ta direktiva od držav članic zahteva, da vzpostavijo in izvajajo postopke v zvezi z oceno učinkov na varnost v cestnem prometu, preverjanjem varnosti v cestnem prometu, inšpekcijskimi pregledi varnosti cest in ocenjevanjem varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje.
 2. Ta direktiva se uporablja za ceste, ki so del vseevropskega cestnega omrežja, avtoceste in druge primarne ceste, ne glede na to, ali so v fazi projektiranja, gradnje ali v uporabi.
- 2a. Vsaka država članica ob upoštevanju svoje obstoječe klasifikacije cest določi primarne ceste na svojem ozemlju. O teh primarnih cestah na svojem ozemlju uradno obvesti Komisijo najpozneje 24 mesecev po začetku veljavnosti te direktive. Države članice uradno sporočijo vse poznejše spremembe.

¹ Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

3. Ta direktiva se uporablja tudi za ceste in projekte gradnje cestne infrastrukture, ki niso zajeti v odstavku 2, so zunaj mestnih območij, nimajo neposrednega dostopa do sosednjih zemljišč in so izvedeni s pomočjo sredstev Unije, z izjemo cest, ki niso odprte za splošni promet motornih vozil (npr. kolesarske poti), ali cest, ki niso zasnovane za splošni promet (npr. dovozne ceste do industrijskih, kmetijskih ali gozdarskih obratov)“;

(2) člen 2 se spremeni:

(a) točka 1 se nadomesti z naslednjim:

4. „vseevropsko cestno omrežje“ pomeni cestno omrežje, opredeljeno v Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).“;

(b) vstavita se naslednji točki 2a in 2b:

„2a. „avtocesta“ pomeni cesto, ki je posebej zasnovana in zgrajena za promet motornih vozil in nima neposrednega dostopa do sosednjih zemljišč ter izpolnjuje naslednja merila:

(a) ima, razen na posameznih odsekih ali začasno, dva vozna pasova za obe smeri prometa, ločena bodisi z vmesnim ločilnim pasom, ki ni namenjen prometu, bodisi izjemoma na drugačen način;

(b) v isti višini ne prečka ceste, železniške ali tramvajske proge, kolesarske steze ali pešpoti;

(c) je posebej označena kot avtocesta;

2b. „primarna cesta“ pomeni cesto, ki povezuje večja mesta ali regije in jo kot tako določijo države članice;

2c. [...];”

(c) točki 5 in 6 se črtata;

(d) točka 7 se nadomesti z naslednjim in doda se točka 7a:

„6. [...];

7. „ciljno usmerjen inšpekcijski pregled varnosti cest“ pomeni ciljno usmerjeno preiskavo za prepoznavanje nevarnih okoliščin, napak in težav, zaradi katerih je tveganje za nesreče in poškodbe večje, ki temelji na obisku obstoječe ceste ali cestnega odseka na kraju samem;

7a. „redni inšpekcijski pregled varnosti cest“ pomeni rutinsko redno preverjanje lastnosti in napak, ki zahtevajo vzdrževanje zaradi varnosti;“

(e) doda se naslednja točka 10:

„10. „ranljiv uporabnik cest“ pomeni nemotorizirane uporabnike cest, kar zlasti vključuje kolesarje in pešce, ter uporabnike dvokolesnih motornih vozil.“;

(3) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

Ocenjevanje varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje

1. Države članice zagotovijo, da se ocenjevanje varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje izvede na celotnem delujočem cestnem omrežju, ki ga zajema ta direktiva.

1a. Pri ocenjevanju varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje se stopnja tveganja za nesreče in trke oceni najmanj na podlagi:

- vizualnega pregleda lastnosti zasnove ceste (vgrajena varnost) bodisi na kraju samem ali z elektronskimi sredstvi in

- analize odsekov cestnega omrežja, ki so v uporabi več kot tri leta in na katerih se je glede na pretok prometa zgodilo veliko hudih prometnih nesreč;
 - [...].
- 1b. Države članice zagotovijo, da se prvo ocenjevanje izvede najpozneje do leta 2025. Nadaljnja ocenjevanja varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje so dovolj pogosta, da se zagotovijo primerne stopnje varnosti, v vsakem primeru pa se opravijo vsaj vsakih pet let.
2. Države članice pri izvajanju ocenjevanja varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje lahko upoštevajo okvirne elemente iz Priloge III.
3. Države članice na podlagi rezultatov ocenjevanja iz odstavka 1 in zaradi prednostne razvrstitve potreb za nadaljnje ukrepanje vse odseke cestnega omrežja razvrstijo glede na njihovo stopnjo varnosti.
4. [...]“;
5. [...]“;
- (4) člen 6 se spremeni:
- (a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

Redni inšpekcijski pregledi varnosti cest“;

- (a) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:
1. „Države članice zagotovijo, da se dovolj pogosto izvajajo redni inšpekcijski pregledi varnosti cest in tako zagotovijo primerne stopnje varnosti zadevne cestne infrastrukture.“;
- (b) odstavek[...] 2 se črta, odstavek 3 pa nadomesti z naslednjim:

2. [...]“;
 3. „Države članice zagotovijo varnost odsekov cestnega omrežja, ki mejijo na cestne predore iz Direktive 2004/54/ES, z uvedbo skupnih inšpekcijskih pregledov varnosti cest, v katerih sodelujejo pristojni subjekti, vključeni v izvajanje te direktive in Direktive 2004/54/ES. Skupni inšpekcijski pregledi varnosti cest se izvedejo vsaj vsakih šest let.“;
- (5) vstavijo se naslednji členi 6a, 6b in 6c:

„Člen 6a

Nadaljnji postopki za ceste v uporabi

1. Države članice zagotovijo, da se na podlagi rezultatov ocenjevanja varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje, ki se izvede v skladu s členom 5, uvedejo bodisi nadaljnji ciljno usmerjeni inšpekcijski pregledi varnosti cest ali neposredni popravni ukrepi.
 - 1a. Države članice pri izvajanju ciljno usmerjenih inšpekcijskih pregledov varnosti cest lahko upoštevajo okvirne elemente iz Priloge IIa.
 - 1b. Ciljno usmerjene inšpekcijske preglede varnosti cest opravljajo skupine strokovnjakov. Najmanj en član skupine strokovnjakov mora izpolnjevati zahteve iz člena 9(4)(a).
2. Države članice zagotovijo, da so rezultati ciljno usmerjenih inšpekcijskih pregledov varnosti cest osnova za utemeljene odločitve o o tem, ali so potrebni popravni ukrepi. Države članice zlasti prepoznajo cestne odseke, na katerih so potrebne izboljšave varnosti cestne infrastrukture, in določijo prednostne ukrepe za izboljšanje varnosti navedenih cestnih odsekov.
3. Države članice zagotovijo, da so popravni ukrepi usmerjeni v cestne odseke z nizkimi stopnjami varnosti, ki ponujajo možnost za izvedbo ukrepov z visokim potencialom za dvig stopnje varnosti in prihranke pri stroških nesreč.
4. Države članice pripravijo in redno posodablajo akcijski načrt, osnovan na oceni tveganj, da se spremlja izvajanje potrebnih popravnih ukrepov.

Člen 6b

Zaščita ranljivih uporabnikov cest

Države članice zagotovijo, da se pri izvedbi postopkov iz členov 3 do 6 upoštevajo potrebe ranljivih uporabnikov cest.

Člen 6c

Cestne označbe in prometni znaki

1. [...];
2. [...];

Komisija najpozneje do [UL: vstaviti datum začetka veljavnosti + tri leta] predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo o cestnih označbah in prometnih znakih ter njihovi vidljivosti in prepoznavnosti s strani voznikov in vozil, opremljenih s sistemi za pomoč voznikom ali z višjo stopnjo avtonomnosti. Poročilo pripravi v sodelovanju s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice. V njem oceni zlasti naslednje:

- interakcijo med različnimi tehnologijami za pomoč voznikom in infrastrukturo;
- vpliv vremenskih in atmosferskih pojavov na cestne označbe in prometne znake na ozemlju Unije;
- vlogo različnih mednarodnih organov pri oblikovanju standardov in drugih zahtev ter
- vrsto in pogostost potrebnih vzdrževalnih del za različne tehnologije, vključno z oceno stroškov.

Države članice zagotovijo, da se namestijo ustrezni znaki, ki uporabnike cest opozarjajo na odseke cestne infrastrukture, ki se popravljajo in ki lahko ogrozijo njihovo varnost. Ti znaki vključujejo tudi znake, ki so vidni podnevi in ponoči in postavljeni na varni razdalji ter v skladu z določbami Dunajske konvencije o prometnih znakih in prometni signalizaciji iz leta 1968.“;

(5a) v členu 7 se vstavi naslednji odstavek 1a:

„1a. Komisija lahko z izvedbenimi akti določi smernice, v skladu s katerimi je treba poročati o resnosti nesreč, vključno s številom smrtnih žrtev in poškodovanih. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 13(2).“;

(6) člen 10 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 10

Izmenjava najboljših praks

Zaradi izboljšanja varnosti cest v Uniji Komisija vzpostavi sistem za izmenjavo najboljših praks med državami članicami, ki med drugim vključuje projekte za izboljšanje varnosti obstoječe cestne infrastrukture in preizkušeno tehnologijo varnosti v cestnem prometu.“;

(7) v členu 11 se črta odstavek 2;

„2. [...]“;

(8) vstavi se naslednji člen 11a:

„Člen 11a

Poročanje

1. Države članice Komisiji do 31. oktobra 2026 in nato vsakih pet let poročajo o varnostni razvrstitvi cestnih odsekov, ocenjenih v skladu s členom 5.“;

(9) člen 12 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 12

Sprememba prilog

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12a v zvezi s spremembo prilog, da se prilagodijo tehničnemu napredku.“;

(10) vstavi se naslednji člen 12a:

„Člen 12a

Izvajanje prenosa pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji iz tega člena.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 12 se prenese na Komisijo za obdobje petih let od [UL: vstaviti datum začetka veljavnosti]. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred iztekom petletnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred iztekom vsakega obdobja.

3. Prenos pooblastila iz člena 12 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje¹.
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 12, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet v dveh mesecih od uradnega obvestila, ki sta ga prejela v zvezi s tem aktom, ne nasprotujeta ali če pred iztekom tega roka oba obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.“;

(11) v členu 13 se črta odstavek 3;

„Člen 13

Postopek v odboru

3. [...]“;

(12) priloge se spremenijo, kot je določeno v Prilogi k tej direktivi.

¹ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

Člen 2

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo do najpozneje [UP: vstavite DATUM 24 mesecev po začetku veljavnosti]. Komisiji nemudoma sporočijo besedila navedenih predpisov.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

Za Evropski parlament *Za Svet*

Predsednik *Predsednik*

Priloge k Direktivi 2008/96/ES se spremenijo:

- (1) v Prilogi I se naslov nadomesti z naslednjim:

**„PRILOGA I
OKVIRNI ELEMENTI OCENE UČINKA NA VARNOST V CESTNEM PROMETU“;**

- (2) priloga II se spremeni:

- (a) naslov se nadomesti z naslednjim:

**„PRILOGA II
OKVIRNI ELEMENTI PREVERJANJ VARNOSTI V CESTNEM PROMETU“;**

- (b) v oddelku 1 se doda naslednja točka (n):

„(n) določbe o ranljivih uporabnikih cest:

- i) določbe o pešcih,
- ii) določbe o kolesarjih,
- iii) določbe o dvokolesnih motornih vozilih.“;

- (c) v oddelku 2 se točka (h) nadomesti z naslednjim:

„(h) določbe o ranljivih uporabnikih cest:

- i) določbe o pešcih,
- ii) določbe o kolesarjih,
- iii) določbe o dvokolesnih motornih vozilih;“

(3) vstavi se naslednja Priloga IIa:

„PRILOGA IIa
OKVIRNI ELEMENTI CILJNO USMERJENIH INŠPEKCIJSKIH PREGLEDOV
VARNOSTI CEST

Splošno

- Oceniti, ali vrsta ceste ustreza namenu
- Oceniti/presoditi omejitev hitrosti, spoštovanje hitrosti in predpisov
- Oceniti varnost vseh uporabnikov ceste, zlasti ranljivih uporabnikov ceste
- Oceniti funkcionalnost sistemov za upravljanje in nadzor prometa ali potrebo po teh sistemih

Zasnova ceste

- Oceniti zasnovo ceste – *oceniti, ali je cesta zasnovana v skladu z njeno funkcijo (ob upoštevanju npr. širine ceste, števila prometnih pasov, omejitev hitrosti, morebitnih konfliktov s pešci in kolesarji)*
- Oceniti cestno ureditev ter zasnovo križišč in priključkov, vključno s prehodi za pešce in cestnimi/železniškimi prehodi
- Preveriti funkcionalnost razmejitvenih ograj ali potrebo po njihovi namestitvi
- Preveriti lokacijo in ureditev postajališč javnih prevoznih sredstev
- Preveriti lokacijo ter varnost parkirišč in počivališč

Obcestno območje in zunanje nevarnosti

- Preveriti obcestno območje – iskati nepremične ali ostre ovire ob cesti, vodotoke oziroma strme bregove ali pobočja
- Preveriti, ali je potrebna zaščita pred padajočim kamenjem, zemeljskimi usadi, plazovi ali podnebnimi spremembami, npr. visokimi vodotoki

Cestna oprema

- Preveriti opremo ob cesti – iskati znake nevarnosti in oceniti učinkovitost sistemov
- Oceniti vidljivost, čitljivost, namestitev in funkcijo cestnih označb, prometnih znakov in signalizacije

Lastnosti vrhnje plasti cestišča

- Preveriti kakovost cestišča
- Preveriti nepravilnosti pri trenju
- Preveriti učinkovitost odvodnjavanja na cesti in izven ceste“;

(4) priloga III se nadomesti z naslednjim:

**„PRILOGA III
OKVIRNI ELEMENTI OCENJEVANJA VARNOSTI V CESTNEM PROMETU ZA
CELOTNO OMREŽJE**

Osnovni podatki: Obseg prometa, po možnosti razčlenjen glede različne skupine uporabnikov cest

(a) „Proaktivna ocena“ – zasnova cest in varnostni elementi na podlagi znanih elementov tveganja:

- Zasnova za preprečevanje čelnih trčenj.

Ali so ceste z visokimi hitrostmi fizično ločene na sredini? (da/ne)

- Zasnova za preprečevanje nesreč z enim vozilom.

Ali so obcestna območja zasnovana tako, da se omeji število smrtnih žrtev in hudih poškodb (kar pomeni odsotnost nepremičnih ovir (ki ne absorbirajo energije), strmih pobočij in globoke vode), in ali so ob cesti nameščene zaščitne ograje, kjer je to potrebno? (da/ne)

- Zasnova za ranljive uporabnike cest.

Ali obstajajo ločene poti za pešce in kolesarje ob cesti in za prečkanje ceste (ČE imajo ti uporabniki cest pravico do uporabe ceste)? Ali so pešci in kolesarji ločeni od motornih vozil, kadar število teh udeležencev v prometu ni zanemarljivo? (da/ne)

Ali je hitrost prilagojena v primerih, ko cesto uporabljajo različne skupine uporabnikov cest (motorna vozila ter pešci in kolesarji)? (da/ne)

- Zasnova za preprečevanje bočnih trčenj.

Ali imajo prehodi dobro vidljivost? (da/ne)

Ali so prehodi zasnovani tako, da se preprečujejo bočna trčenja (pod kotom 90°)? (da/ne)

(b) „Reaktivna ocena“ na podlagi analize/podatkov v zvezi z nesrečami:

- število smrtnih žrtev in kraji nesreč s smrtnim izidom glede na kategorije uporabnikov cest (vključno s črnimi točkami)
- število hudih telesnih poškodb in kraji nesreč s hudimi telesnimi poškodbami glede na kategorije uporabnikov cest
- razmerje med številom umrlih in številom hudo poškodovanih oseb (števec) ter milijonom prevoženih kilometrov (imenovalec);“

(5) priloga IV se spremeni:

(a) točka 1 se nadomesti z naslednjim:

1. „čim bolj natančno navedbo kraja nesreče, vključno s koordinatami GNSS;“

(b) točka 5 se nadomesti z naslednjim:

- 5 „resnost nesreče“.
