

Brusel 18. května 2018  
(OR. en)

9040/18

---

---

**Interinstitucionální spis:  
2018/0129 (COD)**

---

---

**TRANS 208  
IA 136**

## **NÁVRH**

---

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	17. května 2018
Příjemce:	Jepppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2018) 274 final
Předmět:	Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury

---

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2018) 274 final.

---

Příloha: COM(2018) 274 final



V Bruselu dne 17.5.2018  
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**

**kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury**

{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

#### • Odůvodnění a cíle návrhu

Bezpečnost silničního provozu v EU se v posledních několika desetiletích díky opatřením na úrovni EU a na vnitrostátní, regionální a místní úrovni značně zlepšila. V letech 2001 až 2010 klesl počet smrtelných silničních nehod v EU o 43 % a o dalších 19 % v letech 2010 až 2016. V roce 2016 přišlo na silnicích v EU o život 25 620 osob, což bylo o 510 méně než v roce 2015 a téměř o 5 900 osob méně než v roce 2010.

Ačkoli některé členské státy každý rok i nadále dosahují významného pokroku, úmrtnost na silnicích v rámci celé EU v posledních letech stagnuje. Zúčastněné strany v oblasti bezpečnosti silničního provozu zareagovaly na zpomalení obnovou závazkem v této věci, který vyjádřili ministři dopravy EU ve Valletském prohlášení z března 2017<sup>1</sup> o bezpečnosti silničního provozu.

Komise, posílena tímto politickým impulsem, navrhuje současně s touto iniciativou též rámec pro bezpečnost silničního provozu pro období let 2020–2030, který je lépe uzpůsoben známým výzvám a změnám v mobilitě plynoucím ze společenských trendů (např. více cyklistů a chodců, stárnoucí společnost) a z technologického rozvoje. Navrhovaný rámec se řídí přístupem bezpečného systému. Tento přístup vychází ze zásady, že lidé mohou a budou dělat chyby a že je společným úkolem aktérů na všech úrovních zajistit, aby dopravní nehody nevedly k vážným nebo smrtelným zraněním. Podle přístupu bezpečného systému je nutno zlepšovat bezpečnost všech součástí systému — silnic a okolí silnic, rychlostí, vozidel a využívání silnic tak, aby pokud selže jedna součást, ostatní součásti účastníky provozu nadále chránily.

Silniční infrastruktura bude i nadále důležitou součástí tohoto nového přístupu. Dobře projektované a řádně udržované silnice mohou snížit pravděpodobnost dopravních nehod, kdežto „odpouštějící silnice“ (silnice utvářené inteligentním způsobem tak, aby chyby při řízení neměly okamžité vážné následky) mohou snížit závažnost nehod, k nimž dochází.

V roce 2008 byla přijata směrnice o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury<sup>2</sup> (dále jen „směrnice RISM“), aby se zajistilo, že budou hlediska bezpečnosti silničního provozu v popředí zájmu ve všech fázích plánování, projektování a provozování silniční infrastruktury. Existují však velké rozdíly ve způsobu, jakým byla tato směrnice prováděna členskými státy, kdy řada zemí dosahujících mimořádných výsledků překračuje požadavky směrnice a jiné země zaostávají.

Obecným cílem navrhované iniciativy je snížit počet smrtelných a vážných silničních nehod na silničních sítích v EU zlepšením úrovně bezpečnosti silniční infrastruktury. Ke konkrétním cílům patří:

- zlepšení následných opatření u zjištění v oblasti postupů řízení bezpečnosti silniční infrastruktury,

<sup>1</sup> <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/cs/pdf>.

<sup>2</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, Úř. věst. L 319, 29.11.2008, s. 59.

- podpora harmonizace a sdílení poznatků o těchto postupech a požadavcích mezi členskými státy,
- ochrana zranitelných účastníků silničního provozu,
- zlepšování nasazování nových technologií a
- úsilí o dosažení soustavné vysoké úrovně bezpečnosti silničního provozu ve všech členských státech za účinného využívání omezených finančních prostředků.

Cílem revidované směrnice je dosáhnout těchto cílů zavedením následujících hlavních změn:

- vyžadováním transparentnosti a následnosti postupů řízení bezpečnosti silniční infrastruktury,
- zavedením posouzení silniční sítě jako celku, systematického a aktivního postupu mapování rizik s cílem posoudit „integrovanou“, tedy vlastní bezpečnost silnic v rámci EU,
- rozšířením oblasti působnosti směrnice mimo transevropskou dopravní síť (TEN-T), aby zahrnovala dálnice a hlavní silnice mimo síť a také silnice mimo městské oblasti, které jsou zcela nebo zčásti budovány s využitím finančních prostředků EU,
- stanovením obecných výkonnostních požadavků na dopravní značení a dopravní značky, aby se usnadnilo zavádění spolupracujících, propojených a automatizovaných systémů mobility, a
- uložením povinnosti systematicky brát v úvahu zranitelné účastníky silničního provozu při všech postupech řízení bezpečnosti silničního provozu.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Cílem iniciativy je vyřešit nedostatky směrnice 2008/96/ES.

Iniciativa úzce souvisí s návrhem na přezkum nařízení o obecné bezpečnosti<sup>3</sup> a nařízení o ochraně chodců<sup>4</sup>. Cílem návrhu je zlepšit pravidla pro bezpečnost vozidel pomocí dodatečných bezpečnostních prvků, včetně aktivních bezpečnostních systémů určených k prevenci nehod, a prvků zaměřených na ochranu zranitelných účastníků silničního provozu. K propojení těchto dvou iniciativ dochází tam, kde se technologie vozidel spoléhá na infrastrukturu (např. viditelné dopravní značení na podporu systémů pomáhajících udržet vozidlo v jízdním pruhu).

Pokud jde o technologický rozvoj, je návrh rovněž úzce spojen s iniciativami, které jsou součástí strategie Komise týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů (C-ITS)<sup>5</sup>.

Všechny tyto iniciativy je nutno považovat za součást rozsáhlého souboru opatření zabývajících se bezpečností silničního provozu z hlediska bezpečného systému.

<sup>3</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti, Úř. věst. L 200, 31.7.2009.

<sup>4</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 ze dne 14. ledna 2009 o schvalování typu motorových vozidel s ohledem na ochranu chodců a ostatních nechráněných účastníků silničního provozu, Úř. věst. L 35, 4.2.2009.

<sup>5</sup> Sdělení Komise – „Evropská strategie týkající se spolupracujících inteligentních dopravních systémů, milník na cestě ke spolupracující, propojené a automatizované mobilitě“ (COM/2016/0766 final).

V rámci účelnosti a zjednodušení právních předpisů byl posuzován vztah mezi směrnicí RISM a směrnicí 2004/54/ES o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě (dále jen „směrnice o tunelech“).

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Návrh je součástí úsilí Junckerovy Komise o vytvoření Evropy, která chrání, posiluje a brání. Je součástí snah Komise o přiblížování Evropanů EU tím, že považuje jejich ochranu za svoji prioritu. Přispívá rovněž k provádění evropského pilíře sociálních práv, který stanoví, že „každý má právo na přístup ke kvalitním základním službám, včetně dopravy“.

Je v souladu s cíli stanovenými v bílé knize o dopravě z roku 2011<sup>6</sup> a ve směrech politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020<sup>7</sup> a tvoří součást nového politického rámce EU pro bezpečnost silničního provozu pro období let 2020–2030. Je v souladu se snahami Komise usnadnit zavádění řešení v oblasti spojené, spolupracující a automatizované mobility, zejména [sdělení o spolupracující, propojené a automatizované mobility], a je součástí třetího balíčku pro mobilitu představeného v rámci návrhů energetické unie.

## 2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právní základ**

Evropská unie má sdílenou pravomoc v oblasti bezpečnosti dopravy stanovenou v článku 4 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU). Návrh vychází z čl. 91 odst. 1 písm. c) SFEU, který tvoří základ pro přijímání opatření zaměřených na zlepšení bezpečnosti dopravy, včetně bezpečnosti silničního provozu. Protože je tato kompetence sdílená, uplatňuje se hledisko subsidiarity.

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Negativní externality silničních nehod, jako jsou smrtelné nehody a zácpy, jsou přeshraničními problémy, které nelze vyřešit pouze vnitrostátním nebo místním opatřením. Aby se dosáhla a udržela vysoká úroveň bezpečnosti silničního provozu v celé EU, vyžaduje síť hlavních silnic cílené použití harmonizovaných postupů řízení bezpečnosti silničního provozu na základě vhodného a přiměřeného regulačního rámce. Nezbytné úrovně bezpečné mobility pro klíčové složky silniční sítě EU by se nedosáhlo bez zásahu na úrovni EU, protože dobrovolné opatření nepodporují všechny členské státy.

Hodnocení ex post a konzultace prováděné v rámci posouzení dopadů<sup>8</sup> potvrdily, že stávající směrnice přinesla výsledky a je členskými státy a zúčastněnými stranami široce přijímána. Aktualizace rámce tak, aby zahrnoval nový vývoj, a zvyšování jeho účinnosti a účelnosti je proto logickou odpovědí na výše uvedené úvahy.

Pokud jde o rozšíření oblasti působnosti mimo síť TEN-T, je jasné, že silnice TEN-T závisejí na spojovacích silnicích, které spojují důležitá centra hospodářské činnosti se sítí TEN-T. Řada silnic, které nejsou součástí sítě TEN-T, je důležitých pro celkové fungování silniční dopravy v rámci EU a uskutečňují značné objemy vnitrostátní a mezinárodní dopravy. Úrovně

<sup>6</sup> Bílá kniha „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“ (KOM(2011) 144 v konečném znění).

<sup>7</sup> Sdělení Komise „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ (KOM(2010) 389 v konečném znění).

<sup>8</sup> SWD(2018)175.

bezpečnosti silničního provozu na těchto silnicích mohou být výrazně nižší než na samotných silnicích TEN-T, jejichž podíl na smrtelných nehodách v EU činí pouze 8 %.

Hodnocení ex post ukázalo, že členské státy, které už nějaký čas uplatňují postupy RISM u svých vnitrostátních silnic, dosahují mnohem lepší bezpečnosti silničního provozu než členské státy, které tak nečiní. Vzhledem k vysoké hustotě provozu má síť hlavních silnic EU vysoký podíl smrtelných nehod v porovnání s podílem těchto silnic na celkové silniční síti (15 % silniční síť mimo městské oblasti z hlediska kilometrů silnic představuje 39 % všech smrtelných silničních nehod v EU). Koordinovaná opatření na úrovni EU u sítě hlavních silnic (včetně části nenáležející k TEN-T) proto pomohou při dosažení střednědobého cíle EU snížit počet smrtelných silničních nehod do roku 2030 na polovinu a dlouhodobého cíle snížit do roku 2050 počet smrtelných nehod v silniční dopravě na nulu.

Bez zásahu EU by současné rozdíly ve vnitrostátních přístupech přetrvávaly – řada členských států, zvláště ty s vyšším počtem úmrtí, by bez závazných pravidel EU zásady směrnice neuplatňovala systematicky. Taková situace by vedla k přetrvávající špatné bezpečnosti silničního provozu v těchto členských státech, což by negativně ovlivnilo bezpečnost silničního provozu v EU jako celku.

Hlavní přínosy opatření EU spočívají ve vzájemném sblížení bezpečnosti infrastruktury napříč EU směrem k vyšším úrovním, což je cílem této iniciativy. Cestování po EU by mělo být bezpečnější, přičemž země, které nemají stejné výsledky jako ostatní, budou moci využívat zkušenosti vyspělejších zemí. To by naopak mělo zlepšit fungování vnitřního trhu, zajistit hladší a soudržnější cestování v případě osobní a nákladní dopravy a podpořit cíl EU, kterým je hospodářská, sociální a územní soudržnost.

Bez zásahu EU by neexistoval srovnávací celoevropský přehled stavu bezpečnosti silničního provozu v sítích hlavních silnic členských států a také žádné srovnatelné způsoby, jak upřednostnit financování z prostředků EU.

- **Proporcionalita**

Možnosti politiky posuzované v posouzení dopadů představují různou míru proporcionality při dosahování cílů politiky. Ačkoli všechny možnosti politiky sestávají z osvědčených opatření s cílem účinně řešit problém smrtelných a vážných silničních nehod, možnost politiky s nejdelším dosahem byla nejméně přiměřená. Rozšíření směrnice na síť hlavních silnic členských států je přiměřené, protože se vztahuje na relativně umírněných 15 % silniční sítě z hlediska délky. Ta však představuje přibližně 39 % smrtelných silničních nehod v EU.

Náklady pro členské státy jsou omezené ve srovnání s přínosy, kdy je upřednostňovaná možnost politiky třikrát méně nákladná a pružnější než posuzovaná možnost s nejdelším dosahem.

- **Volba nástroje**

Protože právní akt, jenž má být novelizován, je směrnice, měl by mít pozměňovací akt stejnou formu.

### 3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ EX-POST, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

#### • **Hodnocení ex post / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Komise zveřejnila zjištění hodnocení ex post stávající směrnice z roku 2015<sup>9</sup>. Lze je shrnout takto:

- směrnice dala podnět k jinému způsobu uvažování o řízení bezpečnosti silničního provozu a řešení této problematiky,
- podnítila všeobecné používání postupů řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, které jsou nyní zavedeny ve všech členských státech a vycházejí z minimálního souboru povinných pravidel EU pro řízení silnic TEN-T,
- poskytla „společný jazyk“ pro provádění opatření zaměřených na bezpečnost silniční infrastruktury a
- na vnitrostátní úrovni vybídla k normativnímu a operačnímu procesu, který by bez zásahu EU takovým širokým způsobem neproběhl.

Na druhou stranu se nezdá, že by směrnice poskytla pobídku pro rozšíření výměny osvědčených postupů napříč členskými státy. Oblast působnosti směrnice je dále omezena na silnice TEN-T, což jsou většinou dálnice a jejich podíl na smrtelných silničních nehodách v EU činí pouze asi 8 %. Většina členských států však dobrovolně uplatňuje jeden nebo více postupů řízení bezpečnosti silničního provozu ze směrnice na části svých silničních sítí mimo síť TEN-T.

Hodnocení neposkytlo žádný důkaz, že by integrace směrnice se směrnicí o tunelech dále zlepšila bezpečnost silničních tunelů v síti TEN-T.

#### • **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Při přípravě posouzení dopadů pro tento návrh Komise provedla řadu konzultací se zúčastněnými stranami. Některé z nich byly součástí studie posouzení dopadů prováděné externím dodavatelem (COWI). Proběhly následující konzultace:

- konference zúčastněných stran pořádaná Komisí v březnu 2017 v maltské Vallettě,
- schůzky s klíčovými zúčastněnými stranami,
- cílený průzkum zúčastněných stran (prováděný COWI),
- individuální pohovory s vybranými zúčastněnými stranami (prováděné COWI),
- otevřená veřejná konzultace provedená ve dnech 14. června a 10. září 2017 a
- schůze výboru pro bezpečnost silničních tunelů a výboru pro řízení bezpečnosti silniční infrastruktury.

Velká většina respondentů měla za to, že platný právní rámec EU pro řízení bezpečnosti infrastruktury i pro bezpečnost tunelů řeší problém silniční bezpečnosti do velké míry nebo v poměrně dobré míře. Jako problémy v platném rámci však zmínili zejména následující otázky: nedostatečná harmonizace, nedostatečné sdílení informací a omezená oblast působnosti.

<sup>9</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmt.pdf>.

Zúčastněné strany na konferenci zúčastněných stran na Maltě v březnu 2017 doporučily, aby Komise přezkoumala směrnici RISM a kromě přezkumu programových cílů (pro TEN-T) a finančních nástrojů se více zaměřila na měřené výstupy a méně na vstupy.

Celkově panovala téměř jednomyslná shoda, že je potřeba zlepšit údržbu a opravy stávajících silnic, zdokonalit bezpečnostní vlastnosti stávajících silnic a zlepšit ochranu zranitelných účastníků silničního provozu. Názory se více lišily, pokud jde o to, zda je potřeba zlepšit kvalitu vybavení silnic (jako jsou svodidla) a viditelnost dopravního značení a dopravních značek. Jasná většina respondentů však považovala zlepšení za nezbytná. Panovala široká shoda, že by měly existovat společné výkonnostní požadavky EU na viditelnost dopravního značení a dopravních značek.

Otevřená veřejná konzultace rovněž ukázala širokou shodu, že by se napříč EU měly k měření bezpečnosti silniční infrastruktury používat srovnatelné metodiky.

V otázce připravenosti k nasazení spolupracujících, propojené a automatizované mobility se názory lišily v tom, zda se fyzická infrastruktura musí upravit tak, aby vyhovovala potřebám vozidel s vysokým stupněm automatizace, nebo zda je tato vozidla potřeba vyvíjet tak, aby se přizpůsobila stávající infrastruktuře. Komise dospěla k závěru, že k tomu, aby se umožnilo hladké spuštění vyšších úrovní automatizace a zajistilo bezpečné fungování automatických vozidel ve smíšeném provozu, bude zapotřebí jistý stupeň harmonizace fyzické infrastruktury. Nedávná zpráva od pracovní skupiny pro silniční automatizaci TM 2.0<sup>10</sup> (tvořené ze zástupců orgánů veřejné moci, poskytovatelů služeb, dodavatelů, výrobců a výzkumných pracovníků) tento závěr podporuje.

Připomínky týkající se potřeb zranitelných účastníků silničního provozu poukázaly na obtížnost předepisování individuálních opatření pro některé typy zranitelných účastníků silničního provozu. Po zvážení měla Komise za to, že je lepší nepředepisovat specifická opatření, ale raději vyžadovat obecný požadavek, aby se v postupech řízení bezpečnosti silničního provozu zohlednily potřeby všech skupin zranitelných účastníků silničního provozu, a hledat nejvhodnější řešení upravené podle místních okolností.

Názory na možné rozšíření oblasti působnosti právních předpisů mimo síť TEN-T se lišily. Soukromé společnosti a nevládní organizace byly nejvíce nakloněny myšlence, že by oblast působnosti právních předpisů měla zahrnovat všechny silnice nebo všechny hlavní a vnitrostátní silnice, zatímco orgány veřejné moci měly spíše za to, že by oblast působnosti měla zahrnovat síť TEN-T. Řada respondentů v cíleném průzkumu zúčastněných stran zmínila „neochotu členských států přijmout rozšíření na silnice mimo TEN-T“ z důvodu subsidiarity. Jeden členský stát uvedl, že s výjimkou otázky subsidiarity je lepší nerozšiřovat oblast působnosti směrnic (mimo TEN-T), aby se zachovala možnost upravit přístupy a ustanovení podle specifik sítí a jejich správců. Respondenti však také uznávali velký potenciál pro snížení úmrtí vzhledem k tomu, že k většině smrtelných nehod dochází mimo síť TEN-T.

Evropská rada pro bezpečnost dopravy namítla, že by se oblast působnosti právních předpisů měla rozšířit, aby zahrnovala všechny dálnice, všechny silnice (spolu)financované EU a všechny hlavní venkovské a hlavní městské silnice. To je vyžadováno vzhledem k novému cíli zaměřit se na snížení vážných i smrtelných zranění (protože k velkému dílu zranění

---

<sup>10</sup> <http://tm20.org/final-report-on-road-automation-now-available/>



dochází v městských oblastech) a protože by účastníci silničního provozu měli mít právo na stejné úrovni bezpečnosti na všech silnicích.

Po zvážení dospěla Komise k závěru, že je omezené rozšíření působnosti na silnice mimo TEN-T tak, aby zahrnovalo hlavní silnice, což řeší mnohem větší počet smrtelných zranění bez uložení nepřiměřené zátěže a nákladů členským státům, odůvodněné a přiměřené.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Komise si vyžádala externí odbornou konzultaci na základě smlouvy na podpůrnou studii u konsorcia vedeného společností Ecorys a tvořeného odborníky z COWI a SWOV, která byla zahájena v září 2016. Zjištění zprávy o posouzení dopadů vycházejí ze závěrečné zprávy na základě této smlouvy.

Dále byla uzavřena smlouva s externím odborníkem (profesorem Georgem Yannisem z Národní technické univerzity v Aténách) s cílem zajistit doplňkovou analýzu, vědecký posudek a dodatečné ověření.

Nevyčerpávající seznam externích studií použitých jako zdroj při přípravě zprávy o posouzení dopadů je uveden v přílohách k této zprávě. Obecně jsou použité zdroje početné, převážně vyčerpávající a reprezentují různé skupiny zúčastněných stran.

- **Posouzení dopadů**

Tato iniciativa je podpořena posouzením dopadů, které od Výboru pro kontrolu regulace obdrželo kladné stanovisko s výhradami. Výbor vydal doporučení a vyžádal si lepší odůvodnění a objasnění, zejména pokud jde o:

- očekávaný příspěvek iniciativy v rámci komplexního přístupu bezpečného systému k bezpečnosti silničního provozu a také k jeho vztahu a komplementárnosti k paralelní obecné iniciativě pro bezpečnost vozidel a bezpečnost chodců,
- proporcionalitu upřednostňované možnosti politiky, zejména pokud jde o finanční omezení, a
- potřebu některých závěrů z hodnocení stávající směrnice i směrnice o tunelech a jak řešit otázky vymáhání.

Připomínky byly zohledněny v revidovaném posouzení dopadů. Poskytují další vysvětlení, která jsou uvedena v příloze I zprávy o posouzení dopadů. Kromě jiných úprav byly provedeny následující změny s cílem řešit výše uvedené otázky:

- Byla doplněna vysvětlení přístupu bezpečného systému, přínosu jednotlivých iniciativ, vztahu s paralelní iniciativou pro obecnou bezpečnost vozidel a iniciativou pro bezpečnost chodců a jejich příslušných přínosů k obecnému cíli.
- Za jednu z příčin problémů byl považován nedostatek finančních prostředků a došlo k rozšíření specifického cíle, aby se zohlednila finanční omezení. Byly zahrnuty náklady na dodržování předpisů pro každý členský stát pro rok 2030.
- Byly doplněny další podrobnosti o zjištěných hodnocení ex post. Také byl vysvětlen navrhovaný přístup s cílem zajistit shodu se stávajícími právními předpisy.

Možná politická opatření byla zkombinována do šesti možností politiky s různými úrovněmi ambicí. Možnosti politik, které omezují politický zásah do TEN-T (možnosti politik 1–3), a možnosti politik, které rozšiřují oblast působnosti mimo TEN-T (možnosti politik A–C)

byly posuzovány samostatně. Vzhledem ke komplementární povaze opatření pro řízení bezpečnosti silniční infrastruktury jsou možnosti 1 až 3 alternativami, ale postupně na sebe navazují. Obdobně jsou alternativami možnosti politik (dále jen „MP“), které rozšiřují politické zásahy mimo TEN-T, ale navazují na sebe.

MP1 zahrnuje minimální změnu za minimální cenu zohledňující budoucí technologické změny a navrhuje omezené legislativní změny, jejichž provádění je relativně snadné a rychlé. Zahrnuje nelegislativní, „měkká“ opatření, jako je podpora výměny poznatků a výměny osvědčených postupů na podporu účinnosti postupů řízení již zahrnutých ve stávající směrnici. Tato možnost politiky rovněž zavádí legislativní opatření s cílem zlepšit transparentnost postupů řízení bezpečnosti silniční infrastruktury a jasný požadavek zaměřit se na bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu v postupech RISM. A konečně vytváří lepší provázanost směrnice RISM a směrnice o tunelech tím, že reviduje směrnici RISM a konkrétně se zaměřuje na přechodové oblasti mezi otevřenými silnicemi a tunely a na společné inspekce těchto oblastí za účasti bezpečnostního personálu pro silnice i tunely.

MP2 pokračuje v tom, že zahrnuje prvky z přístupu bezpečného systému. Zavádí nový postup, posouzení silniční sítě jako celku, s cílem pravidelně posuzovat a porovnávat integrovanou bezpečnost silniční sítě, aby se aktivně odhalovaly úseky silnic, kde jsou zapotřebí další inspekce a zásahy. Rovněž zavádí obecné výkonnostní požadavky na některé složky silniční infrastruktury, aby se usnadnilo zavádění spolupracující, propojené a automatizované mobility. Jejím cílem je rovněž řešit nedostatek konzistentních a srovnatelných údajů o úrovni bezpečnosti silniční sítě v EU. Hlavní zásadou pro MP2 je to, že právní předpisy EU by vyžadovaly od členských států, aby prováděly a řádně kontrolovaly postupy RISM s cílem identifikovat širokou škálu potenciálních rizik silniční infrastruktury. Členské státy by si však zachovaly pružnost při stanovování požadované úrovně bezpečnosti silniční infrastruktury. Výběr vhodných technických řešení by rovněž zůstal členským státům, přičemž právní předpisy EU by pouze stanovovaly obecné výkonnostní požadavky, aby se podpořilo hladké zavádění spolupracující, propojené a automatizované mobility (např. čitelnost dopravních značek a dopravního značení).

MP3 stanovuje minimální bezpečnostní úroveň, které se musí dosáhnout na silnicích TEN-T, a definuje minimální výkonnostní požadavky na vybavení silnic. To představuje přístup založený na výsledcích, který lze využít k dosažení jednotné úrovně minimální bezpečnosti napříč celou sítí TEN-T. Minimální úroveň bezpečnosti, které se má dosáhnout, by byla stanovena na úrovni EU. Členské státy by si však zachovaly pružnost při výběru protiopatření v oblasti bezpečnosti silniční infrastruktury.

Na rozdíl od MP1–3 zahrnují MP A, B i C jisté rozšíření postupů směrnice RISM mimo TEN-T. Rozšíření jsou omezena na hlavní nebo vnitrostátní silnice, které jsou obvykle představovány sítěmi hlavních silnic členských států.

MP A zahrnuje jedno jediné legislativní opatření, které stanoví, že by jakýkoli silniční projekt ve vnitrostátní silniční síti financovaný zcela nebo zčásti z finančních prostředků EU musel podléhat postupům předepsaným ve směrnici RISM.

Cílem MP B je zajistit, aby již zavedené postupy RISM byly uplatňovány v širší silniční síti, konkrétně aby zahrnovaly dálnice a frekventované silnice sítí hlavních silnic členských států. Tato možnost politiky představuje středně ambiciózní povinné rozšíření oblasti působnosti postupů aktuální směrnice RISM. Měla by dopad pouze na členské státy, které dosud dobrovolně nerozšířily uplatňování těchto postupů.

Cílem MP C je uplatňovat filozofii aktivního řízení bezpečnosti silničního provozu v celé síti také na síti hlavních silnic členských států. Tato možnost politiky představuje ambicióznější rozšíření uplatňování revidovaných postupů RISM na větší síť silnic (včetně dálnic a hlavních silnic) mimo TEN-T.

Posouzení dopadů identifikovalo jako upřednostňovanou možnost kombinaci možnosti politiky 2 a možnosti politiky C.

Tato kombinace by mohla zachránit více než 3 200 životů a zabránit více než 20 700 vážným zraněním v letech 2020–2030 vzhledem k výchozímu scénáři (14 650 zachráněných životů a zabránění 97 502 vážných zranění v letech 2020–2050). V samotném roce 2030 by opatření týkající se silniční infrastruktury vedla k záchraně 562 životů a zabránila by 3 675 vážným zraněním.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

V souladu s programem Komise pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT) byla posuzována možnost administrativního zjednodušení zejména sloučením směrnice RISM se směrnicí o tunelech. Posouzení dopadů a konzultace se zúčastněnými stranami nezjistily žádné přínosy pro bezpečnost silničního provozu, kterých by se dosáhlo sloučením směrnic. Protože se nezjistilo žádné snížení administrativní zátěže, nebylo toto sloučení považováno za přínosné ani žádoucí.

Návrh zavádí nový aktivní postup RISM na základě rizik, posouzení silniční sítě jako celku, bez zvýšení celkového počtu postupů. Toho se dosáhne integrací užitečných prvků z předchozího reaktivního postupu (zejména identifikace oblastí s častým výskytem nehod) do postupů pro silnice v provozu.

- **Základní práva**

Návrh dodržuje základní práva a zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie.

#### **4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY**

Návrh nemá žádné rozpočtové důsledky pro EU, ačkoli by se posouzení silniční sítě jako celku mohlo použít jako kritérium pro cílení výdajů EU.

#### **5. DALŠÍ PRVKY**

- **Plány provádění a způsob monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Posouzení dopadů určilo řadu možných ukazatelů pokroku, které by se mohly použít pro sledování pokroku. Návrh se vyhýbá nadměrné administrativní zátěži členských států tím, že omezuje povinnosti předkládat zprávy na klíčový výstupní ukazatel – bezpečnostní třídy silnic, na které se vztahují postupy.

Aby se posoudil dopad právních předpisů, bylo by rovněž nezbytné provést důkladné hodnocení, jakmile budou zavedeny změny. Vhodný časový rámec pro takové hodnocení bude zaveden poté, co začne nový rámec platit v celém svém rozsahu.

- **Informativní dokumenty (u směrnic)**

Vzhledem k oblasti působnosti návrhu, tedy že návrh pouze novelizuje směrnici 2008/96/ES, kterou členské státy plně provedly, se nezdá být oprávněné či přiměřené požadovat další informativní dokumenty.

- **Podrobné vysvětlení konkrétních ustanovení návrhu**

Ustanovení čl. 1 odst. 1 se mění, aby obsahovalo odkazy na jeden nový a jeden přejmenovaný postup řízení bezpečnosti silniční infrastruktury („posouzení silniční sítě jako celku“ a „inspekce bezpečnosti silničního provozu“).

Ustanovení čl. 1 odst. 2 se mění, aby odráželo rozšířenou oblast působnosti směrnice, přičemž do oblasti působnosti přidává dálnice a hlavní silnice mimo síť TEN-T s cílem rozšířit povinné uplatňování postupů směrnice tak, aby se konkrétně zabývaly frekventovanými silnicemi, které spojují velká města a regiony.

Ustanovení čl. 1 odst. 3 se mění tak, aby bylo uplatňování směrnice povinné pro každý projekt v oblasti infrastruktury mimo městské oblasti, který je dokončen s využitím finančních prostředků EU, s cílem zajistit, že finanční prostředky EU nebudou používány k výstavbě potenciálně nebezpečných silnic.

Ustanovení čl. 2 odst. 1 se mění tak, aby uvádělo aktualizovanou definici „transevropské silniční sítě“ v souladu s definicí uvedenou v nařízení (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

V článku 2 jsou vloženy nové body 2a a 2b, které uvádějí definice „dálnice“ a „hlavní silnice“, jež jsou nutné vzhledem rozšířené oblasti působnosti právního předpisu.

V článku 2 je vložen nový bod 2c, který uvádí definici „posouzení silniční sítě jako celku“, nového aktivního postupu řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na základě rizik (nahrazujícího aktuální postup „klasifikace a řízení bezpečnosti silniční sítě v provozu“ v článku 5, který je ve své podstatě reaktivní).

Ustanovení čl. 2 odst. 5 se zrušuje, protože metoda „klasifikace úseků s častým výskytem nehod“ je začleněna do nového postupu „posouzení silniční sítě jako celku“ a do inspekce bezpečnosti silničního provozu.

Ustanovení čl. 2 odst. 7 se mění, aby uvádělo aktualizovanou definici „inspekce bezpečnosti silničního provozu“ a objasňovalo cílenou povahu tohoto postupu a odlišilo jej od nového postupu „posouzení silniční sítě jako celku“.

V článku 2 je vložen nový bod 10, který uvádí definici „zranitelných účastníků silničního provozu“, kteří jsou v početní převaze při smrtelných a vážných silničních nehodách, a proto vyžadují zvláštní pozornost při uplatňování postupů směrnice.

Článek 5 je upraven a nahrazuje aktuální, reaktivní postup „klasifikace a řízení bezpečnosti silniční sítě v provozu“ novým aktivním postupem „posouzení silniční sítě jako celku“ založeným na rizicích. Posouzení silniční sítě jako celku je aktivní posouzení všech silnic v oblasti působnosti směrnice založené na rizicích s cílem hodnotit a porovnat integrovanou, tedy vlastní bezpečnost stávající silniční infrastruktury, aby se identifikovaly prioritní oblasti pro další inspekce a zásahy a posílila se infrastrukturní složka přístupu bezpečného systému. Tento nový postup bere v úvahu historické údaje o nehodách a existenci již identifikovaných

úseků s častým výskytem nehod. Rovněž systematicky a aktivně posuzuje rizika představovaná silniční infrastrukturou, jako jsou její geometrické vlastnosti, přítomnost přechodů a přejezdů, existence překážek v okolí silnice a dostupnost vhodných systémů silničních zábran. To poskytne silnou pobídku k navázání na zjištění a k cílení investic do oblastí s nejvyšším rizikem.

Ustanovení čl. 6 odst. 1 se mění, aby se propojila identifikace úseků silnic pro inspekce bezpečnosti silničního provozu se zjištěními z posouzení silniční sítě jako celku prováděného podle článku 5.

Je revidováno ustanovení čl. 6 odst. 3, které vyžaduje společné inspekce bezpečnosti silničního provozu u přechodových úseků mezi silnicemi zahrnutými do této směrnice a silničními tunely, na něž se vztahuje směrnice 2004/54/ES. Toto ustanovení má zajistit lepší spolupráci mezi příslušnými subjekty odpovědnými za bezpečnost silničního provozu a bezpečnost tunelů, protože tyto přechodové oblasti jsou obecně identifikovány jako oblasti silničních tunelů nejvíce ohrožené silničními nehodami.

Je vložen nový článek 6a, které zavádí vhodná návazná opatření pro všechny postupy řízení bezpečnosti silniční infrastruktury ve směrnici RISM. Nedostatečná návazná opatření patří k hlavním slabým stránkám identifikovaným ve směrnici RISM a v posouzení dopadů. Toto ustanovení bude zejména vyžadovat, aby každé rozhodnutí o tom, zda je provádění návazných opatření k doporučení z inspekce bezpečnosti silničního provozu odůvodněné a řádně podložené.

Je vložen nový článek 6b, kterým se poskytuje ochrana pro zranitelné účastníky silničního provozu. Nutnost lépe chránit zranitelné účastníky silničního provozu byla zdůrazněna při přípravě posouzení dopadů, zejména příslušnými zúčastněnými stranami. Tento článek vyžaduje, aby každý postup RISM posoudil situaci zranitelných účastníků silničního provozu samostatně.

Je vložen nový článek 6c, které vyžaduje, aby se dopravní značení a dopravní značky používaly a udržovaly takovým způsobem, který zajistí jejich spolehlivé rozpoznání. Jedná se o opatření, jehož cílem je zajistit soudržnější cestování pro účastníky silničního provozu, pomoci zavádět propojené a autonomní systémy mobility a zajistit, že budou zohledněny požadavky stárnoucí populace tím, že dopravní značky a dopravní značení budou snadno rozpoznatelné.

Je vložen nový článek 11a, který stanoví požadavky na členské státy při předkládání zpráv o uplatňování a výsledcích postupů řízení bezpečnosti silniční infrastruktury. Zejména vyžaduje, aby členské státy klasifikovaly své silniční sítě podle úrovně rizika identifikovaného při posouzeních silniční sítě jako celku. Požadavky na předkládání zpráv ve stávající směrnici chybí, takže jsou celoevropské sledování pokroku, referenční srovnávání a návazná opatření velmi obtížná. Požadavky na předkládání zpráv jsou nezbytné k tomu, aby bylo možné měřit integrovanou bezpečnost silniční sítě a informovat o ní účastníky silničního provozu a aby došlo ke zrychlení trendu sbližování silniční bezpečnosti napříč EU.

Do přílohy II jsou vloženy nové požadavky s cílem zajistit, že při provádění auditů bezpečnosti silničního provozu budou brány v úvahu potřeby zranitelných účastníků silničního provozu.

Je vložena nová příloha IIa, která uvádí prvky inspekcí bezpečnosti silničního provozu, protože by se měly zaměřovat především na zlepšení bezpečnosti stávajících silnic.

Příloha III se nahrazuje novou přílohou uvádějící prvky nového postupu „posouzení silniční sítě jako celku“. K nim patří obecné informace o posuzovaných silnicích, údaje o nehodách a objemech dopravy, provozní vlastnosti, konkrétní informace o dopravním uspořádání a bezpečnostních vlastnostech a obecných rizicích, aby se zajistilo řádné posouzení integrované bezpečnosti silnic.

Příloha IV se mění tak, aby objasňovala popis přesného místa nehod včetně souřadnic GNSS.

## Návrh

**SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,****kteřou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 písm. c) této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>11</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>12</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Strategickým cílem Unie je snížit počet smrtelných nehod na silnicích do roku 2020 na polovinu ve srovnání s rokem 2010 a do roku 2050 se přiblížit k nulovému počtu úmrtí („vize nula“)<sup>13</sup>. Postup směrem k dosažení těchto cílů však v posledních letech stagnuje.
- (2) Podle přístupu bezpečného systému se smrtelným a vážným zraněním při silničních nehodách dá do velké míry zabránit. Mělo by být společným úkolem na všech úrovních, aby dopravní nehody nevedly k vážným nebo smrtelným zraněním. Pravděpodobnost dopravních nehod by měly snížit zejména dobře navržené a správně udržované silnice, zatímco „odpouštějící silnice“ (silnice utvářené inteligentním způsobem tak, aby chyby při řízení neměly okamžité vážné následky) by měly snížit závažnost nehod.
- (3) Silnice transevropské sítě definované v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013<sup>14</sup> mají klíčový význam v podpoře evropské integrace. Proto by na těchto silnicích měla být zaručena vysoká úroveň bezpečnosti.
- (4) Postupy řízení bezpečnosti silniční infrastruktury zavedené v rámci transevropské sítě pomohly v Unii snížit smrtelná a vážná zranění. Z hodnocení účinků směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES<sup>15</sup> jasně vyplývá, že členské státy, které

<sup>11</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>12</sup> Úř. věst. C , , s. .

<sup>13</sup> Sdělení Komise „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ (KOM(2010) 389 v konečném znění).

<sup>14</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1).

<sup>15</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury (Úř. věst. L 319, 29.11.2008, s. 59).

dobrovolně uplatňují zásady řízení bezpečnosti silniční infrastruktury („RISM“) na své vnitrostátní silnice mimo síť TEN-T, dosáhly mnohem lepší bezpečnosti silničního provozu než členské státy, které tak nečiní.

- (5) K velkému podílu silničních nehod dochází na malé části silnic s velkou intenzitou provozu a vysokou rychlostí a kde se široké spektrum dopravy pohybuje různou rychlostí. Proto by omezené rozšíření oblasti působnosti směrnice 2008/96/ES na dálnice a hlavní silnice mimo síť TEN-T mělo významně přispět ke zlepšení bezpečnosti silniční infrastruktury v celé Unii.
- (6) Povinné uplatňování postupů směrnice 2008/96/ES na každý projekt v oblasti silniční infrastruktury mimo městské oblasti, který je dokončen s využitím finančních prostředků Unie, by dále mělo zajistit, že se finanční prostředky EU nebudou používat k výstavbě nebezpečných silnic.
- (7) Posouzení silniční sítě jako celku na základě rizik se ukázalo jako účinný a účelný nástroj k identifikaci úseků sítě, na které by se měly zaměřit podrobnější bezpečnostní inspekce, a k upřednostňování investic podle jejich potenciálu přinést zlepšení bezpečnosti v síti. Proto by se měla celá silniční síť, na kterou se vztahuje tato směrnice, systematicky posuzovat, aby se zvýšila bezpečnost silničního provozu v celé Unii.
- (8) Integrace nejlépe fungujících prvků z předchozího „postupu klasifikace a řízení bezpečnosti silniční sítě v provozu“ do nového postupu posouzení silniční sítě jako celku by měla umožnit lepší identifikaci úseků silnic, kde jsou největší příležitosti ke zlepšení bezpečnosti a kde by měly cílené zásahy vést k největším zlepšením.
- (9) Systematická návaznost na zjištění postupů RISM je klíčová pro to, aby se dosáhlo zlepšení bezpečnosti silniční infrastruktury nezbytného pro splnění cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu v Unii. Z toho důvodu by měly akční plány odstupňované podle priority zajistit, že budou nezbytné zásahy prováděny co nejdříve.
- (10) Úroveň bezpečnosti na stávajících silnicích by se měla zlepšit soustředěním investic do silničních úseků s nejčastějším výskytem nehod a s nejvyšším potenciálem pro snížení počtu nehod.
- (11) Úseky silniční sítě přiléhající k silničním tunelům transevropské silniční sítě, na které se vztahuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES<sup>16</sup>, představují obzvláště vysoké riziko nehod. Proto by u těchto úseků silnic měly být za účasti příslušných orgánů v oblasti silnic i tunelů zavedeny společné inspekce bezpečnosti silničního provozu, aby se zlepšila bezpečnost silniční sítě jako celku.
- (12) V roce 2016 připadalo na zranitelné účastníky silničního provozu 46 % smrtelných silničních nehod v Unii. Zohledněním zájmů těchto účastníků ve všech postupech RISM by se tudíž jejich bezpečnost na silnicích měla zlepšit.
- (13) Navrhování a údržba dopravního značení a dopravních značek jsou důležitým prvkem při zajišťování bezpečnosti silniční infrastruktury, zvláště ve světle vývoje vozidel vybavených asistenčními systémy řidiče nebo vyššími úrovněmi automatizace. Zejména je nutné zajistit, aby dopravní značení a dopravní značky byly těmito vozidly snadno a spolehlivě rozpoznány.
- (14) Aby se dosáhlo transparentnosti a zlepšila se odpovědnost, měla by se předkládat hlášení o klíčových ukazatelích výkonnosti.

---

<sup>16</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/54/ES ze dne 29. dubna 2004 o minimálních bezpečnostních požadavcích na tunely transevropské silniční sítě (Úř. věst. L 167, 30.4.2004, s. 39).



- (15) Zveřejňování výsledků posouzení silniční sítě jako celku by mělo umožnit porovnávání úrovně integrované bezpečnosti infrastruktury napříč Uníí.
- (16) Jelikož cíle této směrnice, kterým je zavedení postupů pro zajištění konzistentní vysoké úrovně bezpečnosti silničního provozu v transevropské silniční síti a síti dálnic a hlavních silnic v celé Unii, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, ale lze jej dosáhnout spíše na úrovni Unie, neboť je zlepšení nutné v celé Unii, aby se zajistilo přibližování bezpečnosti infrastruktury napříč EU směrem k vyšším úrovním, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle. V důsledku opatření na úrovni Unie by se měla zvýšit bezpečnost cestování Uníí, což by zase mělo zlepšit fungování vnitřního trhu a podpořit cíl hospodářské, sociální a územní soudržnosti.
- (17) Aby se zajistilo, že obsah postupů RISM bude i nadále odrážet nejlepší dostupné technické znalosti, měla by být pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie přenesena na Komisi za účelem přizpůsobení příloh směrnice technickému pokroku. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů<sup>17</sup>. Pro zajištění rovné účasti na přípravě aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států, přičemž jejich odborníci mají automaticky přístup na jednání skupin odborníků Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.
- (18) Jsou nutná specifická opatření pro neustálé zlepšování postupů v oblasti řízení bezpečnosti a pro usnadnění rozpoznávání dopravního značení a dopravních značek vozidly vybavenými asistenčními systémy řidiče nebo vyššími úrovněmi automatizace. Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení příslušných ustanovení této směrnice by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011<sup>18</sup>.
- (19) Směrnice 2008/96/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,  
PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

### *Článek 1*

Směrnice 2008/96/ES se mění takto:

- (1) v článku 1 se odstavce 1 až 3 nahrazují tímto:

„1. Tato směrnice požaduje zavedení a provedení postupů v oblasti hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu, auditů bezpečnosti silničního provozu, inspekcí bezpečnosti silničního provozu a posouzení silniční sítě jako celku, které provádějí členské státy.

<sup>17</sup> Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1.

<sup>18</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

2. Tato směrnice se vztahuje na silnice, které jsou součástí transevropské silniční sítě, na dálnice a na hlavní silnice, bez ohledu na to, zda se nacházejí ve fázi projektování, výstavby či provozu.

3. Tato směrnice se rovněž vztahuje na silnice a na projekty silniční infrastruktury, které nejsou zahrnuty v odstavci 2, které se nacházejí mimo městské oblasti a jsou zcela nebo zčásti dokončeny s využitím finančních prostředků Unie.“;

(2) článek 2 se mění takto:

(a) bod 1 se nahrazuje tímto:

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

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

„2a. „dálnicí“ silnice speciálně projektovaná a vybudovaná pro provoz motorových vozidel, která neslouží k obsluze sousedních nemovitostí a která splňuje následující kritéria:

a) má, s výjimkou jednotlivých míst nebo na omezenou dobu, směrově oddělené jízdní pásy, které jsou od sebe odděleny buď dělicím pruhem, jenž není určen pro dopravu, nebo výjimečně jiným způsobem;

b) úrovně se nekříží s žádnou pozemní komunikací, železnicí ani tramvajovou tratí, cyklistickou stezkou ani stezkou pro pěší;

c) je konkrétně označena jako dálnice;

2b. „hlavní silnicí“ silnice, která není dálnicí, ale spojuje velká města nebo regiony, nebo obojí, a je definována jako hlavní silnice v EuroRegionalMap vytvářené národními mapovacími a katastrálními službami v Evropě;

2c. „posouzením silniční sítě jako celku“ posouzení bezpečnosti silniční sítě v oblasti působnosti této směrnice s cílem stanovit referenční hodnoty pro riziko nehod a závažnosti dopadů;“

(c) bod 5 se zrušuje;

(d) body 6 a 7 se nahrazují tímto:

„6. „klasifikací bezpečnosti“ klasifikace částí stávající silniční sítě v kategoriích podle jejich objektivně měřené integrované bezpečnosti;

7. „inspekci bezpečnosti silničního provozu“ cílená inspekce na místě u stávající silnice nebo úseku silnice s cílem identifikovat nebezpečné podmínky, závady a nedostatky, které zvyšují riziko nehod a zranění;“

(e) doplňuje se nový bod 10, který zní:

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

(3) článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

**Posouzení silniční sítě jako celku**

1. Členské státy zajistí, aby se posouzení silniční sítě jako celku provádělo u celé silniční sítě v provozu, na kterou se vztahuje tato směrnice. Posouzení silniční sítě jako celku zahrnují vizuální inspekci, analýzu objemu provozu a historických údajů o nehodách a posouzení rizika nehod a závažnosti dopadů. Členské státy zajistí, aby první posouzení bylo provedeno nejpozději v roce 2025. Následná posouzení silniční sítě jako celku musí být dostatečně častá, aby se zajistila odpovídající úroveň bezpečnosti, ale v každém případě musí být prováděna nejméně jednou za pět let.

2. Při provádění posouzení silniční sítě jako celku zahrnou členské státy prvky uvedené v příloze III.

3. Na základě výsledků posouzení uvedeného v odstavci 1 členské státy klasifikují všechny úseky silniční sítě nejméně do tří kategorií podle jejich integrované bezpečnosti.

4. Členské státy zajistí, aby posouzení silniční sítě jako celku prováděl příslušný subjekt.

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

(4) článek 6 se mění takto:

(a) název se nahrazuje tímto:

„Článek 6

**Inspekce bezpečnosti silničního provozu“;**

(b) odstavec 1 se nahrazuje tímto:

„1. Členské státy zajistí, aby u silniční sítě byly prováděny inspekce bezpečnosti silničního provozu s cílem určit prvky související s bezpečností silničního provozu a předejít nehodám. Výběr úseků silnic, na které se bude tato inspekce vztahovat, je založen na výsledcích posouzení prováděného podle článku 5, přičemž prioritní jsou úseky s vysokým rizikem.“;

(c) odstavce 2 a 3 se nahrazují tímto:

„2. Při provádění inspekci bezpečnosti silničního provozu zahrnou členské státy prvky stanovené v příloze IIa.

3. Členské státy zajistí bezpečnost úseků silniční sítě přiléhajících k silničním tunelům, na které se vztahuje směrnice 2004/54/ES, pomocí společných inspekci bezpečnosti silničního provozu za účasti příslušných subjektů zapojených do provádění této směrnice a směrnice 2004/54/ES. Společné inspekce bezpečnosti silničního provozu se provádějí nejméně jednou za tři roky.“;

(5) vkládají se nové články 6a, 6b a 6c, které znějí:

„Článek 6a

**Návaznost postupů pro silnice v provozu**

1. Členské státy zajistí, aby v návaznosti na zjištění, ke kterým se dospělo při posouzení silniční sítě jako celku podle článku 5, byly provedeny cílené inspekce bezpečnosti silničního provozu nebo byla přijata přímá opatření k nápravě.

2. Členské státy zajistí, aby v návaznosti na zjištění inspekci bezpečnosti silničního provozu prováděných podle článku 6 byla přijata odůvodněná rozhodnutí s cílem určit, zda je nezbytné opatření k nápravě. Členské státy zejména identifikují úseky silnic, kde jsou nezbytná další

zlepšení bezpečnosti silniční infrastruktury, a definují podle priorit odstupňovaná opatření pro zlepšení bezpečnosti těchto úseků silnic.

3. Členské státy zajistí, aby se opatření k nápravě zaměřila na úseky silnic, které představují nízkou úroveň bezpečnosti a které představují příležitost provést opatření s vysokým poměrem přínosů a nákladů.

4. Členské státy vypracují a pravidelně aktualizují podle priorit odstupňovaný akční plán na základě rizik, s cílem sledovat provádění identifikovaného opatření k nápravě. Při přípravě tohoto akčního plánu upřednostní členské státy úseky silnic s vysokým potenciálem pro zlepšení bezpečnosti silničního provozu, přičemž zohlední zásahy s vysokými poměry přínosů a nákladů.

Článek 6b

### **Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu**

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

Článek 6c

### **Dopravní značení a dopravní značky**

1. Členské státy zajistí, aby dopravní značení a dopravní značky byly náležitě navrhovány a udržovány tak, aby byly pro řidiče i vozidla vybavená asistenčními systémy řidiče nebo vyššími úrovněmi automatizace snadno a spolehlivě rozpoznatelné.

2. Komise vypracuje obecné výkonnostní požadavky s cílem usnadnit rozpoznávání dopravního značení a dopravních značek. Za tímto účelem přijme Komise prováděcí akt v souladu s postupem uvedeným v čl. 13 odst. 2.“;

(6) článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

### **Výměna osvědčených postupů**

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

(7) v článku 11 se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Komisi je nápomocen výbor uvedený v článku 13. Pokud je nezbytné přijmout konkrétní opatření, přijímají se taková opatření v souladu s poradním postupem podle čl. 13 odst. 2.“;

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

„Článek 11a

### **Předkládání zpráv**

1. Členské státy předloží do 31. října [OP: vložte prosím ROK: 24 měsíců po vstupu v platnost] a poté každé tři roky Komisi zprávu o procentním podílu silniční sítě posuzovaném při posouzení silniční sítě jako celku v předchozích třech letech a o klasifikaci bezpečnosti úseků silnic posuzovaných podle kategorie účastníků silničního provozu.“;

(9) článek 12 se nahrazuje tímto:

„Článek 12

### **Přízpůsobení technickému pokroku**

Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci podle článku 12a, kterými se přílohy této směrnice přizpůsobí technickému pokroku.“;

(10) vkládá se nový článek 12a, který zní:

„Článek 12a

### **Akty v přenesené pravomoci**

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 12 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od [datum vstupu této směrnice v platnost].

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 12 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě o zdokonalení tvorby právních předpisů ze dne 13. dubna 2016.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 12 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.“;

(11) článek 13 se nahrazuje tímto:

„Článek 13

### **Postup projednávání ve výboru**

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.“;

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

### *Článek 2*

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do [OP: vložte prosím DATUM: 18 měsíců po vstupu v platnost]. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

### *Článek 3*

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

### *Článek 4*

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament  
předseda / předsedkyně*

*Za Radu  
předseda / předsedkyně*