

Bruselj, 18. maj 2018
(OR. en)

9040/18

**Medinstitucionalna zadeva:
2018/0129 (COD)**

**TRANS 208
IA 136**

PREDLOG

Pošiljatelj:	za generalnega sekretarja Evropske komisije: direktor Jordi AYET PUIGARNAU
Datum prejema:	17. maj 2018
Prejemnik:	generalni sekretar Sveta Evropske unije Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN
Št. dok. Kom.:	COM(2018) 274 final
Zadeva:	Predlog DIREKTIVE EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA o spremembi Direktive 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture

V prilogi vam pošiljamo dokument COM(2018) 274 final.

Priloga: COM(2018) 274 final



Bruselj, 17.5.2018
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture

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

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Varnost v cestnem prometu se je v EU v zadnjih nekaj desetletjih zelo izboljšala zaradi ukrepov, izvedenih na ravni EU ter na nacionalni, regionalni in lokalni ravni. V letih od 2001 do 2010 je število smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU padlo za 43 %, v letih od 2010 do 2016 pa še za nadaljnjih 19 %. Leta 2016 je na cestah EU izgubilo življenje 25 620 oseb, kar je 510 manj kot leta 2015 in skoraj 5 900 manj kot leta 2010.

Kljub temu, da nekatere države članice vsako leto opažajo znaten napredek, pa na ravni EU stopnja umrljivosti na cestah v zadnjih letih stagnira. Zainteresirane strani na področju varnosti v cestnem prometu so se na upočasnitev odzvali z obnovljeno zavezo k doseganju ciljev s področja prometne varnosti, ki so jih marca 2017¹ ministri EU za promet zapisali v izjavo iz Vallette.

Ob podpori te politične spodbude tudi Komisija sočasno s to pobudo predlaga okvir varnosti v cestnem prometu za obdobje 2020–2030, ki je bolj prilagojen prepoznanim izzivom in spremembam na področju mobilnosti, h katerim vodijo družbeni trendi (npr. več kolesarjev in pešcev, starajoča se družba) in tehnološki razvoj. Predlagani okvir temelji na pristopu „Varni sistem“ („Safe System“). Ta pristop je osnovan na načelu, da ljudje delamo napake in jih bomo delali tudi v prihodnje, zato je skupna odgovornost akterjev na vseh ravneh zagotoviti, da prometne nesreče ne povzročijo hudih ali usodnih poškodb. Po pristopu Varni sistem se mora varnost izboljšati na ravni vseh elementov sistema – cest in obcestnega območja, hitrosti ter uporabe vozil in cest, in sicer na način, da so ob odpovedi enega od teh elementov še vedno prisotni drugi elementi, ki zavarujejo udeležene.

Velik del novega pristopa se bo nanašal na cestno infrastrukturo. Dobra zasnova in ustrezno vzdrževanje cest lahko omejita verjetnost prometnih nesreč, medtem ko lahko „prizanesljive“ ceste (inteligentno načrtovanje cest, s katerim se zagotovi, da napake pri vožnji nimajo takojšnjih resnih posledic) zmanjšajo resnost nesreč, ki se zgodijo.

Direktiva o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture² (v nadaljnjem besedilu: direktiva RISM) je bila leta 2008 sprejeta z namenom, da je v vseh fazah načrtovanja, zasnove in obratovanja cestne infrastrukture v ospredju razmislek o varnosti v cestnem prometu. Vendar pa obstajajo velike razlike v načinih, na katere so države članice navedeno direktivo prenesle, saj je veliko uspešnih držav uveljavilo še strožje ukrepe od zahtevanih, medtem ko druge države pri tem zaostajajo.

Splošen cilj predlagane pobude je zmanjšati število smrtnih žrtev in hudih poškodb v cestnih omrežjih EU z okrepitevijo varnosti cestne infrastrukture. Posebni cilji so:

- izboljšati spremljanje ugotovitev na podlagi postopkov za izboljšanje varnosti cestne infrastrukture;
- spodbuditi usklajevanje in izmenjavo znanja med državami članicami o teh postopkih in zahtevah;

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

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. 59–67.

- zaščititi ranljive uporabnike cest;
- pospešiti uvajanje novih tehnologij in
- si prizadevati za trajno visoko stopnjo varnosti v cestnem prometu v vseh državah članicah z učinkovito porabo omejenih finančnih sredstev.

Spremenjena direktiva želi te cilje doseči z uvedbo naslednjih glavnih sprememb:

- odreditvijo transparentnosti in spremljanja postopkov za izboljšanje varnosti infrastrukture;
 - uvedbo ocenjevanja cest celotnega omrežja, postopka sistematičnega in proaktivnega evidentiranja tveganj, da se oceni „vgrajena“ ali inherentna varnost cest po EU;
 - razširitvijo obsega uporabe direktive zunaj vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T), ki bo zajel avtoceste in primarne ceste zunaj omrežja ter vse ceste zunaj urbanih območij, ki so v celoti ali delno zgrajene s sredstvi EU;
 - vzpostavitev splošnih zahtev za učinkovitost cestnih označb in prometnih znakov, s katerimi bo olajšano izvajanje kooperativnih, povezanih in avtomatiziranih sistemov mobilnosti in
 - uvedbo obveznosti, da se ranljivi uporabniki cest sistematično upoštevajo v vseh postopkih za izboljšanje varnosti v cestnem prometu.
- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Pobuda obravnava pomanjkljivosti Direktive 2008/96/ES.

Pobuda je tesno povezana s predlogom za revizijo uredbe o splošni varnosti³ in uredbe o varnosti pešcev⁴. Namen pobude je izboljšati pravila o varnosti vozil z uvedbo dodatnih varnostnih funkcij, ki vključujejo aktivne varnostne sisteme, zasnovane za preprečevanje nesreč, in funkcije za zaščito ranljivih uporabnikov cest. Pobudi povežeta področja, na katerih se tehnologija vozil opira na infrastrukturo (npr. vidne cestne označbe v podporo asistenci za ohranjanje voznega pasu).

Z vidika tehnološkega razvoja je predlog tesno povezan tudi s pobudami, ki so del Komisijine strategije za kooperativne inteligentne prometne sisteme (C-ITS)⁵.

Vse te pobude bi se morale obravnavati kot del širokega svežnja ukrepov, ki naslavlajo varnost v cestnem prometu z vidika pristopa Varni sistem.

Povezanost direktive RISM in Direktive 2004/54/ES o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju (v nadaljnjem besedilu: direktiva o predorih) je bilo ovrednoteno kot del ustreznosti in poenostavitve ureditve.

³ Uredba (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila, UL L 200, 31.7.2009.

⁴ Uredba (ES) št. 78/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. januarja 2009 o homologaciji motornih vozil glede zaščite pešcev in drugih izpostavljenih udeležencev v cestnem prometu; UL L 35, 4.2.2009.

⁵ Sporočilo Komisije z naslovom „Evropska strategija za kooperativne inteligentne prometne sisteme – mejnik na poti h kooperativni, povezani in avtomatizirani mobilnosti“ (COM(2016) 766 final).

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Predlog temelji na usmerjenosti Junckerjeve Komisije k Evropi, ki varuje, opolnomoča in ščiti. Je del prizadevanj Komisije, da bi Evropsko unijo približala Evropejcem s tem, da si za prednost postavlja njihovo zaščito. Prispeva tudi k izvajanju evropskega stebra socialnih pravic, ki določa, da ima „vsakdo [...] pravico dostopa do kakovostnih osnovnih storitev, vključno s prevozom“.

Pobuda je skladna s cilji, določenimi v beli knjigi o prometu iz leta 2011⁶ in v usmeritvah politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020⁷, in tvori del novega okvira EU za politiko varnosti v cestnem prometu v obdobju 2020–2030. Skladna je s prizadevanji Komisije za enostavnejše izvajanje kooperativnih, povezanih in avtomatiziranih rešitev mobilnosti, zlasti s [sporočilom CCAM], in je del tretjega svežnja ukrepov na področju mobilnosti, ki je bil predstavljen kot eden od predlogov energetske unije.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Evropska unija si na področju prometne varnosti deli pristojnost, kot je določeno v členu 4 Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU). Predlog temelji na členu 91(1)(c) PDEU, ki tvori osnovo za sprejemanje ukrepov za izboljšanje varnosti pometa, vključno z varnostjo v cestnem prometu. Ker se pristojnost deli, se uporabi načelo subsidiarnosti.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Negativni zunanji učinki prometnih nesreč, vključno s smrtnimi žrtvami v cestnem prometu in zastoji, so čezmejne težave, ki jih ni mogoče rešiti zgolj z nacionalnimi ali lokalnimi ukrepi. Za doseg in vzdrževanje visoke stopnje varnosti v cestnem prometu po vsej EU je v glavnem cestnem omrežju potrebna ciljno usmerjena uporaba usklajenih postopkov za izboljšanje varnosti v cestnem prometu, ki temelji na ustreznem in sorazmernem regulativnem okviru. Potrebne ravni varne mobilnosti pri ključnih elementih cestnega omrežja EU ne bi bilo mogoče doseči brez posredovanja na ravni EU, saj prostovoljno ukrepanje ni podprto v vseh državah članicah.

Naknadne ocene in posvetovanja, ki so bila izvedena v sklopu ocene učinka⁸, so potrdila, da je sedanja direktiva prinesla rezultate ter uživa široko podporo držav članic in zainteresiranih strani. Posodobitev okvira z vključitvijo novih dosežkov ter povečanjem njegove učinkovitosti in uspešnosti je tako logičen odziv na zgoraj omenjene premisleke.

Z vidika širitve obsega zunaj omrežja TEN-T je jasno, da so ceste v omrežju TEN-T odvisne od povezovalnih cest, ki pomembna središča gospodarskih dejavnosti povezujejo z omrežjem TEN-T. Veliko cest, ki niso del omrežja TEN-T, je ključnega pomena za splošno delovanje cestnega prometa znotraj EU ter omogoča precejšen delež državnega in mednarodnega prometa. Stopnje varnosti na teh cestah so lahko znatno nižje od varnosti na cestah omrežja TEN-T, ki predstavljajo le 8 % smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU.

⁶ Bela knjiga „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“ (COM(2011) 144 final).

⁷ Sporočilo Komisije „Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020 (COM(2010) 389 final).

⁸ SWD(2018) 175.

Naknadna ocena je pokazala, da tiste države članice, ki na svojih državnih cestah že nekaj časa izvajajo postopke po direktivi RISM, dosegajo precej boljšo stopnjo varnosti v cestnem prometu od držav članic, ki tega ne izvajajo. Zaradi visokega obsega prometa je v primarnem cestnem omrežju EU opažen visok odstotek smrtnih žrtev, če ga primerjamo z deležem, ki ga te ceste predstavljajo v celotnem cestnem omrežju (15 % cestnega omrežja zunaj mestnih območij v smislu kilometrine predstavlja približno 39 % vseh smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU). Usklajeno ukrepanje EU v zvezi s primarnim cestnim omrežjem (vključno z delom omrežja zunaj TEN-T) bo zato pripomoglo k doseganju tako srednjeročnega cilja EU, da se do leta 2030 razpolovi število smrtnih žrtev, kot tudi dolgoročnega cilja odprave smrtnih žrtev v cestnem prometu do leta 2050.

Brez posredovanja EU bi se ohranile obstoječe razlike med nacionalnimi pristopi – mnoge države članice, zlasti tiste z višjo stopnjo umrljivosti na cestah, brez zavezujočih pravil EU ne bi sistematično uporabljale načel Direktive. Takšne okoliščine bi v teh državah članicah ohranjale nizko stopnjo varnosti v cestnem prometu, kar bi negativno vplivalo tudi na varnost v cestnem prometu v EU kot celoti.

Glavne prednosti ukrepanja EU so v približevanju višjim standardom infrastrukturne varnosti po celotni EU, kar je tudi cilj pobude. Potovanje po EU bo postalo varnejše, poleg tega pa bodo lahko države s slabšo stopnjo varnosti uporabile izkušnje naprednejših držav. To bi moralo izboljšati tudi delovanje notranjega trga, omogočiti prijetnejšo izkušnjo potovanja v potniškem in tovornem prometu ter podpreti prizadevanja EU za gospodarsko, družbeno in teritorialno kohezijo.

Brez posredovanja EU ne bi bil mogoč vseevropski primerljiv pregled stanja varnosti v cestnem prometu na primarnih cestnih omrežjih držav članic in ravno tako ne bi bila na voljo primerljiva sredstva za dajanje prednosti financiranju iz EU.

- **Sorazmernost**

Možnosti politike, ovrednotene v oceni učinka, imajo različne stopnje sorazmernosti za doseganje ciljev politike. Vse možnosti politike sicer vsebujejo preizkušene ukrepe za učinkovito obvladovanje težave smrtnih žrtev in hudih telesnih poškodb v cestnem prometu, vendar pa je najbolj daljnosežna možnost politike obenem tudi najmanj sorazmerna. Širitev obsega uporabe direktive na primarna cestna omrežja držav članic je sorazmeren ukrep, saj zajema relativno skromen, 15-odstotni delež dolžine cestnega omrežja. Vendar pa ta delež predstavlja približno 39 % smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU.

Stroški držav članic so nižji od koristi, pri čemer je prednostna možnost politike trikrat cenejša in bolj prilagodljiva od najbolj daljnosežne ocenjene možnosti.

- **Izbira instrumenta**

Pravni akt, ki se spreminja, je direktiva, zato bi moral imeti akt o spremembi načeloma enako obliko.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

• Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje

Komisija je rezultate naknadnih ocen sedanje direktive objavila leta 2015⁹. Strnejo se lahko v naslednjih točkah:

- direktiva je sprožila drugačen način razmišljanja o varnosti v cestnem prometu in njenega upravljanja;
- spodbudila je splošno uporabo postopkov za izboljšanje varnosti cestne infrastrukture, ki so zdaj uveljavljeni v vseh državah članicah in temeljijo na minimalnem naboru obveznih pravil EU za upravljanje cest v omrežju TEN-T;
- ponuja „skupen jezik“ za uvedbo ukrepov za varnost cestne infrastrukture in
- na nacionalni ravni je sprožila normativen in operativen postopek, ki v tako širokem obsegu ne bi bil mogoč brez posredovanja EU.

Po drugi strani se zdi, da direktiva ni prinesla spodbude za širitev izmenjave dobrih praks med državami članicami. Nadalje je obseg direktive omejen na ceste omrežja TEN-T, ki so večinoma avtoceste in predstavljajo samo okoli 8 % vseh smrtnih žrtev v cestnem prometu v EU. Vseeno pa večina držav članic enega ali več postopkov za izboljšanje varnosti cest iz direktive prostovoljno uporablja za dele svojih cestnih omrežij zunaj omrežja TEN-T.

Ocena ni prinesla dokazov o tem, da bi povezava direktive z direktivo o predorih dodatno izboljšala varnost cestnih predorov v omrežju TEN-T.

• Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi

Komisija je pri pripravi ocene učinka za ta predlog izvedla vrsto dejavnosti za posvetovanje z zainteresiranimi stranmi. Nekateri od teh so bili del študije ocene učinka, ki jo je izvedel zunanji izvajalec (COWI). Izvedene so bile naslednje dejavnosti posvetovanja:

- konferenca zainteresiranih strani, ki jo je Komisija organizirala marca 2017 v Valetti na Malti,
- srečanja z zainteresiranimi stranmi,
- ciljno usmerjena anketa med zainteresiranimi stranmi (v izvedbi podjetja COWI),
- individualni intervjuji z izbranimi zainteresiranimi stranmi (v izvedbi podjetja COWI),
- odprto javno posvetovanje, ki je potekalo med 14. junijem in 10. septembrom 2017 in
- srečanja med Odborom za varnost v cestnih predorih in Odborom za upravljanje varnosti cestne infrastrukture.

Velika večina udeležencev je bila mnenja, da trenutni zakonodajni okvir EU za izboljšanje varnosti infrastrukture in za varnost v predorih v veliki ali pa dokaj veliki meri obravnava težavo varnosti v cestnem prometu. Vseeno so v zvezi s trenutnim okvirom opozorili na

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

naslednje pomanjkljivosti: pomanjkanje usklajenosti, pomanjkanje izmenjave informacij in omejen obseg.

Zainteresirane strani so na konferenci na Malti marca 2017 priporočili, naj Komisija revidira direktivo RISM in se pri tem poleg tega, da pregleda programske cilje (za TEN-T) in finančne instrumente, usmeri bolj v izmerjene izločke in manj v vloške.

V splošnem je prevladalo skorajšnje soglasje, da so potrebne izboljšave na področju vzdrževanja in popravil obstoječih cest, nadgradnje varnostnih elementov obstoječih cest in povečanja zaščite ranljivih uporabnikov cest. V zvezi s tem, ali so potrebne izboljšave kakovosti cestne opreme (kot so varnostne pregrade) ter vidljivosti cestnih označb in prometnih znakov, so bila mnenja deljena. Večina udeleženi v razpravi je bila mnenja, da so izboljšave potrebne. Prisotno je bilo splošno soglasje, da bi morale obstajati skupne zahteve EU glede učinkovitosti za vidljivost cestnih označb in prometnih znakov.

Tudi na odprtem javnem posvetovanju je bilo prisotno splošno soglasje, da bi se morale po celotni EU uporabljati primerljive metodologije za merjenje varnosti cestne infrastrukture.

V zvezi s pripravljenostjo na uvedbo kooperativne, povezane in avtonomne mobilnosti so se mnenja razlikovala pri vprašanju, ali je treba prilagoditi fizično infrastrukturo, da bo ustrezala potrebam vozil z visoko stopnjo avtonomnosti ali pa je treba vozila zasnovati na način, da se lahko prilagodijo obstoječi infrastrukturi. Komisija je sklenila, da bo potrebna določena mera prilagoditve fizične infrastrukture, kar bo omogočilo nemoteno uvedbo višjih stopenj avtomatizacije in zagotovilo, da bodo avtonomna vozila varno delovala v mešanem prometu. Ta sklep podpira tudi nedavna študija projektne skupine za avtomatizacijo cestnega prometa TM 2.0¹⁰ (ki jo sestavljajo predstavniki javnih organov, ponudnikov storitev, dobaviteljev, proizvajalcev in raziskovalcev).

Izpostavljeno je bilo, da je za določene tipe ranljivih uporabnikov cest težko predpisati individualne ukrepe. Komisija je bila mnenja, da bi bilo bolje, da se ne predpišejo posebni ukrepi, temveč se določi splošna zahteva, ki bo pri postopkih za izboljšanje varnosti v cestnem prometu upoštevala potrebe vseh skupin ranljivih uporabnikov cest, in najde najprimernejša rešitev glede na lokalne okoliščine.

V zvezi z morebitno razširitvijo področja uporabe zakonodaje zunaj omrežja TEN-T so se mnenja razlikovala. Zasebna podjetja in nevladne organizacije so bile nagnjene k temu, da bi morale področje uporabe zakonodaje zajemati vse ceste ali vse glavne in državne ceste, medtem ko so se javni organi nagibali k temu, da bi morale področje uporabe zajemati omrežje TEN-T. Več udeleženi v ciljni anketi zainteresiranih strani je omenilo „nepripravljenost držav članic, da bi sprejele razširitev na ceste zunaj omrežja TEN-T“ zaradi načela subsidiarnosti. Ena od držav članic je pripomnila, da bi bilo ne glede na vprašanje subsidiarnosti bolje, da se področje uporabe direktive ne razširi (zunaj TEN-T), da se ohrani možnost prilagoditve pristopov in predpisov značilnostim omrežij in njihovih upraviteljev. Vendar so udeleženi prepoznali tudi velik potencial za zmanjšanje števila smrtnih žrtev v cestnem prometu, saj se največ nesreč s smrtnim izidom zgodi zunaj omrežja TEN-T.

Evropski svet za varnost v prometu je trdil, da bi bilo treba področje uporabe zakonodaje razširiti, da zajame vse avtoceste, vse ceste, (so)financirane iz sredstev EU, ter vse glavne podeželske in glavne mestne ceste. To je potrebno z vidika novega cilja, ki je usmerjen v zmanjšanje števila hudih telesnih poškodb in smrti (ker se večji delež poškodb zgodi v

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

mestnih območij), in ker imajo uporabniki cest pravico do enake stopnje varnosti na vseh cestah.

Komisija je sklenila, da je omejena razširitev zunaj omrežja TEN-T, ki zajame primarne ceste, s čimer se naslovi veliko večje število smrtnih žrtev brez nalaganja nesorazmernih delovnih obremenitev in stroškov državam članicam, upravičena in sorazmerna.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Komisija je poiskala pomoč zunanjih strokovnjakov s pogodbo za izvedbo podporne študije s konzorcijem, ki ga je vodilo podjetje Ecorys in so ga sestavljali strokovnjaki iz podjetja COWI in inštituta SWOV, uvedene septembra 2016. Ugotovitve poročila o oceni učinka so osnovane na končnem poročilu na podlagi te pogodbe.

Poleg tega je bila sklenjena pogodba z zunanjim strokovnjakom (profesorjem Georgeom Yannisom z državne tehnične univerze v Atenah) za pripravo dopolnilne analize in znanstvenega pregleda ter za dodatno preverjanje ustreznosti.

Neizčrpen seznam zunanjih študij, ki so se uporabila kot gradiva za osnovanje poročila o oceni učinka, je v prilogah k poročilu. Na splošno so uporabljeni viri številni, izčrpani in reprezentativni za različne skupine zainteresiranih strani.

- **Ocena učinka**

Pobuda je bila podprta z oceno učinka, za katero je Odbor za regulativni nadzor izdal pozitivno mnenje s pridržki. Odbor je dal priporočila ter pozval k boljši utemeljitvi in pojasnitvi, zlasti glede:

- pričakovanega prispevka pobude v okviru celovitega pristopa k varnosti v cestnem prometu z vidika pristopa Varni sistem ter njenega razmerja in povezljivosti z vzporedno pobudo za splošno varnost vozil in varnost pešcev,
- sorazmernosti prednostne možnosti politike, predvsem glede finančnih omejitev in
- potrebe po zaključkih na podlagi ocen sedanje direktive inr direktive o predorih ter tega, kako nasloviti težave z izvajanjem.

Opombe so bile upoštevane v revidirani različici ocene učinka. Vsebujejo nadaljnja pojasnila, kot je navedeno v Prilogi I k poročilu o oceni učinka. Za obravnavo zgoraj navedenih vprašanj so bile med drugim izvedene naslednje prilagoditve:

- dodana so bila pojasnila o pristopu Varni sistem, prispevku posameznih pobud, razmerju z vzporedno pobudo za splošno varnost vozil in varnost pešcev ter njihovih posameznih prispevkov k splošnemu cilju,
- pomanjkanje finančnih sredstev je bilo označeno kot težava, zato je bil poseben cilj razširjen tako, da upošteva finančne omejitve. Vključeni so bili stroški usklajevanja za posamezne države članice za 2030,
- dodane so bile dodatne podrobnosti o ugotovitvah naknadne ocene. Pojasnjen je bil tudi predlagan pristop za zagotavljanje skladnosti z veljavno zakonodajo.

Možni ukrepi politike so bili združeni v šest možnosti politike z različnimi prizadevanji. Možnosti politike, ki ukrepe politike omejujejo na omrežje TEN-T (možnosti politike 1–3), in tiste, ki področje uporabe razširjajo zunaj omrežja TEN-T (možnosti politike A–C), so bile ocenjene ločeno. Zaradi dopolnilne narave ukrepov za izboljšanje varnosti cestne

infrastrukture so možnosti od 1 do 3 alternative, vendar se postopno dopolnjujejo. Podobno so alternative tudi možnosti politike, ki razširjajo ukrepe politike zunaj omrežja TEN-T, a se tudi te dopolnjujejo.

Možnost politike 1 zajema minimalno spremembo za minimalno ceno ob upoštevanju prihodnjih tehnoloških sprememb in predlaga omejene zakonodajne spremembe, katerih uvedba je relativno enostavna in hitra. Vključuje nezakonodajne „mehke“ ukrepe, kot je spodbujanje izmenjave znanj in najboljših praks za učinkovite postopke upravljanja, ki so že vključeni v sedanjo direktivo. Ta možnost politike uvaja tudi zakonodajne ukrepe za večjo transparentnost postopkov za izboljšanje varnosti cestne infrastrukture in jasno zahtevo po usmeritvi v ocenjevanje varnosti ranljivih uporabnikov cest v postopkih RISM. Nazadnje vzpostavlja boljšo povezavo med direktivo RISM in direktivo o predorih z revizijo direktive RISM, ki posebej poudarja prehodna območja med odprtimi cestami in predori ter skupne inšpekcijske preglede teh območij, v katere je vključeno varnostno osebje za ceste in za predore.

Možnost politike 2 gre korak dlje, saj vključuje elemente iz pristopa Varni sistem. Predstavlja nov postopek, ocenjevanje cest celotnega omrežja, s katerim se redno vrednoti in primerja vgrajena varnost cestnega omrežja, da se vnaprej prepoznajo cestni odseki, na katerih so potrebni nadaljnji inšpekcijski pregledi in posegi. Poleg tega vzpostavlja splošne zahteve o učinkovitosti določenih komponent cestne infrastrukture, s katerimi bo olajšano izvajanje kooperativne, povezane in avtomatizirane mobilnosti. Naslavlja tudi pomanjkanje konsistentnih in primerljivih podatkov o ravni varnosti v cestnem omrežju EU. Vodilno načelo možnosti politike 2 je, da bi zakonodaja EU od držav članic zahtevala izvedbo in ustrezno spremljanje postopkov RISM z namenom, da se prepozna širok spekter potencialnih tveganj, povezanih s cestno infrastrukturo. Države članice bi še vedno ohranile prilagodljivost pri določanju potrebne ravni varnosti cestne infrastrukture. Tudi izbira ustreznih tehničnih rešitev bi ostala odločitev držav članic, zakonodaja EU bi določala le splošne zahteve o učinkovitosti v podporo nemotenemu izvajanju CCAM (npr. čitljivost prometnih znakov in cestnih označb).

Možnost politike 3 določa minimalno stopnjo varnosti, ki mora biti dosežena na cestah v omrežju TEN-T, in uvaja minimalne zahteve glede učinkovitosti cestne opreme. Slednje predstavlja k rezultatom usmerjen pristop, ki se lahko uporabi za doseg enotne ravni minimalne varnosti po celotnem omrežju TEN-T. Minimalna raven varnosti, ki jo je treba doseči, bi bila tako določena na ravni EU. Države članice bi ohranile možnost izbire protiukrepov za varnost cestne infrastrukture.

V nasprotju z možnostmi politike od 1 do 3 možnosti politike A, B in C vse vključujejo določeno razširitev postopkov iz direktive RISM zunaj omrežja TEN-T. Širitve so omejene na glavne ali državne ceste, ki so običajno vključene v primarna cestna omrežja držav članic.

Možnost politike A vključuje en sam zakonodajni ukrep, ki določa, da bi morali za vsak cestni projekt v državnem cestnem omrežju, ki je v celoti ali delno financiran iz sredstev EU, veljati postopki, predpisani z direktivo RISM.

Možnost politike B želi zagotoviti, da se že vzpostavljeni postopki RISM uporabijo za širše cestno omrežje ter vključujejo avtoceste in najbolj prometne ceste v primarnih cestnih omrežjih držav članic. Ta možnost politike predstavlja dokaj ambiciozno obvezno razširitev področja uporabe postopkov trenutne direktive RISM. Vplivala bi samo na države članice, ki še niso prostovoljno razširile področja uporabe teh postopkov.

Možnost politike C želi filozofijo proaktivnega upravljanja varnosti cest celotnega omrežja uveljaviti tudi v primarnih cestnih omrežjih držav članic. Ta možnost politike predvideva drznejšo razširitev področja uporabe revidiranih postopkov RISM na večje cestno omrežje (vključno z avtocestami in primarnimi cestami), zunaj omrežja TEN-T.

Ocena učinka je kot najboljšo možnost prepoznala kombinacijo možnosti politike 2 in možnosti politike C.

Ta kombinacija bi lahko v obdobju 2020–2030 rešila več kot 3 200 življenj in preprečila več kot 20 700 hudih telesnih poškodb v primerjavi z izhodiščnim stanjem (14 650 rešenih življenj in 97 502 preprečenih hudih telesnih poškodb v obdobju 2020–2050). Samo v letu 2030 bi z ukrepi cestne infrastrukture rešili 562 življenj in preprečili 3 675 hudih telesnih poškodb.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

V skladu s Komisijinim programom ustreznosti in uspešnosti predpisov (REFIT) je bila ocenjena možnost upravne poenostavitve, zlasti z združitvijo direktive RISM z direktivo o predorih. Pri oceni učinka in posvetovanjih zainteresiranih strani ni bilo ugotovljeno, da bi združitev direktiv prinesla koristi za varnost na cestah. Ker poleg tega tudi ni bilo zaznati zmanjšanja upravnega bremena, se takšna združitev ne šteje za koristno ali zaželeno.

Predlog uvaja nov proaktiven postopek RISM, ki temelji na oceni tveganj, in ocenjevanje cest celotnega omrežja brez povečanja skupnega števila postopkov. To bo doseženo z vključitvijo uporabnih elementov iz prejšnjega reaktivnega postopka (zlasti prepoznavanje območij z visoko pogostostjo nesreč) v postopke za ceste, ki so v uporabi.

- **Temeljne pravice**

Predlog spoštuje temeljne pravice in upošteva načela, ki jih priznava zlasti Listina o temeljnih pravicah Evropske unije.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Predlog nima proračunskih posledic za EU, čeprav bi se lahko ocenjevanje cest celotnega omrežja uporabilo kot merilo za ciljno usmerjanje porabe EU.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Na podlagi ocene učinka je bilo ugotovljenih več možnih kazalnikov napredka, ki bi se lahko uporabili za spremljanje napredka. Predlog ne želi naložiti nepotrebnih upravnih bremen državam članicam z omejevanjem obveznosti poročanja na ključni kazalnik izločkov – stopnjo varnosti cest, vključenih v postopke.

Zaradi ocene učinka zakonodaje bi bilo treba izvesti tudi temeljito oceno po uvedbi vseh sprememb. Primeren časovni okvir za takšno ocenjevanje se bo določil, ko novi okvir v celoti preide v uporabo.

- **Obrazložitevni dokumenti (za direktive)**

Glede na področje uporabe predloga, tj. dejstvo, da spreminja le Direktivo 2008/96/ES, ki so jo vse države članice prenesle v celoti, se zahtevanje obrazložitevni dokumentov ne zdi upravičeno ali sorazmerno.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Člen 1(1) je spremenjen tako, da vključuje sklicevanja na en nov in en preimenovan postopek za izboljšanje varnosti cestne infrastrukture („ocenjevanje cest celotnega omrežja“ in „inšpekcijski pregled varnosti cest“).

Člen 1(2) je spremenjen tako, da odraža razširjeno področje uporabe direktive ter vključuje avtoceste in primarne ceste zunaj omrežja TEN-T, s čimer se razširja obveznost uporabe postopkov iz direktive, kar meri zlasti na prometne ceste, ki povezujejo glavna mesta in regije.

Člen 1(3) je spremenjen tako, da uvaja obveznost uporabe direktive za vse projekte gradnje cestne infrastrukture zunaj mestnih območij, ki so izvedeni s pomočjo sredstev EU, s čimer se zagotavlja, da se sredstva EU ne porabljajo za gradnjo potencialno nevarnih cest.

Člen 2(1) je spremenjen tako, da vsebuje posodobljeno opredelitev „vseevropskega prometnega omrežja“ v skladu z opredelitvijo iz Uredbe (EU) št. 1315/2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.

Vstavita se člen 2(2a) in člen 2(2b), ki vsebujeta opredelitvi „avtoceste“ in „primarne ceste“, ki sta potrebni zaradi razširjenega področja uporabe zakonodaje.

Vstavi se člen 2(2c), ki vsebuje opredelitev „ocenjevanja cest celotnega omrežja“, tj. novega proaktivnega postopka za izboljšanje varnosti cestne infrastrukture, osnovanega na oceni tveganj (ki nadomešča trenutni postopek „razvrščanja in upravljanja cestnega omrežja, ki je v uporabi, glede na varnost“ iz člena 5, ki je po naravi reaktiven).

Člen 2(5) se črta, ker je metoda „razvrščanja cestnih odsekov glede na število nesreč“ vključena v novo „ocenjevanje cest celotnega omrežja“ in v inšpekcijske preglede varnosti cest.

Člen 2(7) se spremeni tako, da vsebuje posodobljeno opredelitev za „inšpekcijski pregled varnosti cest“, ki pojasnjuje ciljno usmeritev tega postopka in ga ločuje od postopka „ocenjevanja cest celotnega omrežja“.

Vstavi se člen 2(10), ki vsebuje opredelitev „ranljivih uporabnikov cest“, ki so prepogosto smrtne žrtve v cestnem prometu oz. utrpijo hude telesne poškodbe, in so zato potrebni posebne pozornosti pri uporabi postopkov direktive.

Člen 5 se spremeni tako, da se trenutni postopek „razvrščanja in upravljanja cestnega omrežja, ki je v uporabi, glede na varnost“, ki je po naravi reaktiven, nadomesti z novim proaktivnim postopkom „ocenjevanja cest celotnega omrežja“, ki temelji na tveganjih. Ocenjevanje cest celotnega omrežja je proaktiven postopek ocenjevanja tveganj na vseh cestah s področja uporabe direktive, s katerim se oceni in primerja vgrajena ali inherentna varnost obstoječe cestne infrastrukture, da se prepoznajo prednostna območja, ki so potrebna nadaljnjih inšpekcijskih pregledov in posegov, in okrepi infrastrukturna komponenta pristopa Varni sistem. Ta nov postopek upošteva zgodovinske podatke o nesrečah in evidenco že

prepoznanih odsekov z visoko pogostostjo nesreč. Poleg tega sistematično in proaktivno ocenjuje tveganja, ki izhajajo iz cestne infrastrukture, npr. iz njenih geometrijskih značilnosti, prisotnosti priključkov in nivojskih prehodov, ovir ob cesti in razpoložljivosti ustreznih varovalnih ograj. To bo zagotovilo močno spodbudo za nadaljnje spremljanje ugotovitev in ciljno usmerjanje naložb v območja z največ tveganji.

Člen 6(1) se spremeni tako, da prepoznavanje cestnih odsekov, potrebnih inšpekcijskih pregledov varnosti cest, povezuje z ugotovitvami iz ocenjevanja cest celotnega omrežja, izvedenega v skladu s členom 5.

Člen 6(3) se spremeni tako, da zahteva skupne inšpekcijske preglede varnosti prehodnih območij med cestami iz te direktiva in cestnimi predori iz Direktive 2004/54/ES. Namen te določbe je zagotoviti boljše sodelovanje med pristojnimi subjekti, odgovornimi za varnost v cestnem prometu in varnost v predorih, ker je na teh prehodnih območjih v splošnem najvišje število nesreč v cestnih predorih.

Vstavi se člen 6a, ki uvaja ustrezno spremljanje vseh postopkov za izboljšanje varnosti cestne infrastrukture iz direktive RISM. Pomanjkanje nadaljnega spremljanja je ena od glavnih pomanjkljivosti, ki je bila prepoznana pri oceni direktive RISM in oceni učinka. Ta določba zahteva, da je vsaka odločitev o tem, ali se na osnovi priporočila inšpekcijskega pregleda varnosti cest nadalje ukrepa, upravičena in ustrezno utemeljena.

Vstavi se člen 6b, ki predpisuje zaščito za ranljive uporabnike cest. Potrebo po boljši zaščiti ranljivih uporabnikov cest so zlasti relevantne zainteresirane strani izpostavile pri pripravi ocene učinka. Ta člen zahteva, da vsak postopek RISM ločeno oceni varnost ranljivih uporabnikov cest.

Vstavi se člen 6c, ki predpisuje, da je treba cestne označbe in prometne znake namestiti in vzdrževati tako, da je zagotovljena njihova čitljivost. Ta ukrep želi uporabnikom cest zagotoviti boljšo izkušnjo potovanja, podpreti delovanje povezanih in avtonomnih sistemov mobilnosti in zagotoviti, da so cestne označbe in prometni znaki dobro prepoznavni, s čimer so naslovljene potrebe starajočega se prebivalstva.

Vstavi se člen 11a, ki predpisuje obveznost poročanja držav članic o uporabi in rezultatih postopkov za izboljšanje varnosti cestne infrastrukture. Ta člen zahteva, da države članice kategorizirajo svoja cestna omrežja glede na stopnjo tveganja, prepoznano pri ocenjevanju cest celotnega omrežja. Obveznost poročanja ni vključena v sedanjo direktivo, zaradi česar so zelo oteženi spremljanje napredka po vsej EU, primerjalne analize in naknadno ukrepanje. Obveznosti poročanja so ključne za zagotovitev, da se vgrajena varnost cestnega omrežja meri in sporoča uporabnikom cest in da se pospeši trend približevanja določeni stopnji varnosti v cestnem prometu po vsej EU.

V Prilogo II so vključene nove zahteve, ki zagotavljajo, da se pri preverjanjih varnosti v cestnem prometu upoštevajo potrebe ranljivih uporabnikov cest.

Vstavi se nova Priloga IIa, v kateri so navedeni elementi inšpekcijskih pregledov varnosti cest, saj bi moral biti glavni poudarek na izboljšanju varnosti obstoječih cest.

Priloga III se nadomesti z novo Prilogo, v kateri so navedeni elementi novega postopka „ocenjevanja cest celotnega omrežja“. Ti vključujejo splošne informacije o ocenjenih cestah, podatke o nesrečah in obsegu prometa, operativne značilnosti, posebnosti cestne ureditve,

varnostne elemente in najpogostejša tveganja, na podlagi katerih se zagotovi ustrezno ocenjevanje vgrajene varnosti cest.

Priloga IV se spremeni tako, da pojasni, da opis natančne lokacije nesreč vsebuje tudi koordinate GNSS.

Predlog

DIREKTIVA 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 odbora¹¹,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij¹²,

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“)¹³. Vendar se je napredek pri doseganju teh ciljev v zadnjih letih zaustavil.
- (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 zasnovano 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 Sveta¹⁴, 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 Sveta¹⁵ je razvidno, da so države članice, ki so na svojih državnih cestah in zunaj

¹¹ UL C , , str. .

¹² UL C , , str. .

¹³ Sporočilo Komisije „Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020“ (COM(2010) 389 final).

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

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 primarne ceste zunaj omrežja TEN-T znatno prispevati k izboljšanju varnosti cestne infrastrukture po vsej Uniji.
- (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.
- (7) Ocenjevanje cest celotnega omrežja 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 cest celotnega omrežja bi morala omogočiti boljše prepoznavanje cestnih odsekov z največjim potencialom za izboljšanje varnosti, na katerih bi ciljno usmerjeni posegi privedli do največjega napredka.
- (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.
- (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.
- (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 Sveta¹⁶. 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) Zasnova in vzdrževanje cestnih označb in prometnih znakov je pomemben element pri zagotavljanju varnosti cestne infrastrukture, zlasti zaradi razvoja vozil, opremljenih s sistemi za pomoč voznikom ali z višjo stopnjo avtonomnosti. Predvsem je pomembno zagotoviti, da lahko ta vozila enostavno in zanesljivo prepoznajo cestne označbe in prometne znake.
- (14) Zaradi doseganja transparentnosti in izboljšanja odgovornosti se mora poročati o ključnih kazalnikih uspešnosti.

¹⁶ 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 cest celotnega omrežja bi omogočila, da se primerja stopnja vgrajene infrastrukturne varnosti po vsej Uniji.
- (16) Ker države članice ne morejo zadovoljivo doseči cilja te direktive, namreč vzpostavitve 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 2016¹⁷. 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.
- (18) Potrebni so posebni ukrepi za trajno izboljševanje postopkov za izboljšanje varnosti ter lažje prepoznavanje cestnih označb in prometnih znakov za vozila, opremljena s sistemi za pomoč voznikom ali z višjo stopnjo avtonomnosti. 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 Sveta¹⁸.
- (19) Direktivo 2008/96/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –
- STA SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Direktiva 2008/96/ES se spremeni:

- (1) v členu 1 se odstavki 1 do 3 nadomestijo z naslednjim:

„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 cest celotnega omrežja.

2. Ta direktiva se uporablja za ceste, ki so del vseevropskega cestnega omrežja, za avtoceste in primarne ceste, ne glede na to, ali so v fazi projektiranja, gradnje ali v uporabi.

¹⁷ UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

¹⁸ 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 in so v celoti ali delno izvedeni s podporo sredstev Unije.“;

(2) člen 2 se spremeni:

(a) točka 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. „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) vstavijo se naslednje točke 2a do 2c:

„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 ni avtocesta, vendar povezuje večja mesta ali regije ali oboje, in je opredeljena kot primarna cesta v zbirki podatkov EuroRegionalMap, ki so jo sestavile nacionalne geodetske in katastrske agencije Evrope;

2c. „ocenjevanje cest celotnega omrežja“ pomeni oceno varnosti cestnega omrežja s področja uporabe te direktive za določanje stopnje tveganja za nesreče in trke;“;

(c) točka 5 se črta;

(d) točki 6 in 7 se nadomestita z naslednjim:

„6. „ocena varnosti“ pomeni razvrstitev delov obstoječega cestnega omrežja v kategorije glede na njihovo objektivno izmerjeno vgrajeno varnost;

7. „inšpekcijski pregled varnosti cest“ pomeni ciljni inšpekcijski pregled obstoječe ceste ali cestnega odseka na kraju samem za prepoznavanje nevarnih okoliščin, okvar in pomanjkljivosti, ki povečajo tveganje za nesreče in poškodbe;“;

(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 cest celotnega omrežja

1. Države članice zagotovijo, da se ocenjevanje cest celotnega omrežja izvede na celotnem delujočem cestnem omrežju, ki ga zajema ta direktiva. Ocenjevanje cest celotnega omrežja vključuje vizualni inšpekcijski pregled, analizo obsega prometa, zgodovinske podatke o nesrečah ter oceno stopnje tveganja za nesreče in trke. Države članice zagotovijo, da se prvo ocenjevanje izvede najpozneje do leta 2025. Nadaljnja ocenjevanja cest celotnega omrežja so dovolj pogosta, da se zagotovijo primerne stopnje varnosti, v vsakem primeru pa se opravijo vsaj vsakih pet let.

2. V izvedbo ocenjevanja cest celotnega omrežja države članice vključijo elemente iz Priloge III.

3. Države članice na podlagi rezultatov ocenjevanja iz odstavka 1 vse odseke cestnega omrežja razvrstijo v najmanj tri kategorije glede na njihovo vgrajeno varnost.

4. Države članice zagotovijo, da postopek ocenjevanja cest celotnega omrežja izvaja pristojni subjekt.

5. 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.“;

(4) člen 6 se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

Inšpekcijski pregledi varnosti cest“;

(b) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice zagotovijo, da se na cestnem omrežju izvajajo inšpekcijski pregledi varnosti cest, da se prepoznajo elementi, povezani z varnostjo cest, in preprečijo nesreče. Izbira cestnih odsekov, na katerih se opravijo ti pregledi, temelji na rezultatih ocenjevanja, izvedenega v skladu s členom 5, pri čemer imajo prednost odseki z visoko stopnjo tveganja.“;

(c) odstavka 2 in 3 se nadomestita z naslednjim:

„2. V izvajanje inšpekcijskih pregledov varnosti cest države članice vključijo elemente iz Priloge IIa.

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 vsake tri leta.“;

(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 cest celotnega omrežja, ki se izvede v skladu s členom 5, uvedejo nadaljnji ciljno usmerjeni inšpekcijski pregledi varnosti cest ali neposredni popravni ukrepi.

2. Države članice zagotovijo, da so rezultati inšpekcijskih pregledov varnosti cest, izvedenih v skladu s členom 6, osnova za utemeljene odločitve o morebitnih potrebnih popravni ukrepih. Države članice zlasti prepoznajo cestne odseke, na katerih so potrebne nadaljnjeboljšave 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 ugodnimi razmerji med koristmi in stroški.

4. Države članice pripravijo in redno posodablajo akcijski načrt, osnovan na oceni tveganj, da se spremlja izvajanje potrebnih popravilnih ukrepov. Pri pripravi akcijskega načrta države članice dajo prednost cestnim odsekom, ki imajo velik potencial za izboljšanje varnosti v cestnem prometu, ob upoštevanju posegov z ugodnimi razmerji med koristmi in stroški.

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. Države članice zagotovijo, da so cestne označbe in prometni znaki ustrezno zasnovani in vzdrževani tako, da jih vozniki in vozila, opremljena s sistemi za pomoč voznikom ali z višjo stopnjo avtonomnosti, preprosto in zanesljivo prepoznajo.

2. Komisija razvije splošne zahteve glede učinkovitosti, s katerimi se olajša prepoznavanje cestnih označb in prometnih znakov. V ta namen Komisija sprejme izvedbeni akt v skladu s postopkom 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 odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Komisiji pomaga Odbor iz člena 13. Če je treba sprejeti posebne ukrepe, se ti sprejmejo v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 13(2).“;

(8) vstavi se naslednji člen 11a:

„Člen 11a

Poročanje

1. Države članice Komisiji do 31. oktobra [UP: prosimo, navedite LETO 24 mesecev po začetku veljavnosti] in nato vsake tri leta poročajo o odstotku cestnega omrežja, ki je bil v predhodnih treh letih vključen v ocenjevanje cest celotnega omrežja, in o oceni varnosti na cestnih odsekih, ocenjenih po kategorijah uporabnikov cest.“;

(9) člen 12 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 12

Prilagoditev tehničnemu napredku

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12a, da se priloge k tej direktivi prilagodijo tehničnemu napredku.“;

(10) vstavi se naslednji člen 12a:

„Člen 12a

Delegirani akti

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 na Komisijo prenese za nedoločen čas od [datum začetka veljavnosti te direktive].
3. Prenos pooblastila iz člena 12 lahko kadar koli prekličeta Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne veljati 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 o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016.
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) člen 13 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 13

Postopek v odboru

1. Komisiji pomaga odbor. Navedeni odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011.
 2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabi člen 4 Uredbe (EU) št. 182/2011.“;
- (12) priloge se spremenijo, kot je določeno v Prilogi k tej direktivi.

Člen 2

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo do najpozneje [UP: prosimo, navedite DATUM 18 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

Direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju,

*Za Evropski parlament
Predsednik*

*Za Svet
Predsednik*