

V Bruseli 11. apríla 2019
(OR. en)

8059/19

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

**CODEC 835
TRANS 241
PE 149**

INFORMAČNÁ POZNÁMKA

Od: Generálny sekretariát Rady
Komu: Výbor stálych predstaviteľov/Rada
Predmet: Návrh SMERNICE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorou sa
mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry
– výsledok prvého čítania v Európskom parlamente
(Brusel, 3. až 4. apríla 2019)

I. ÚVOD

Spravodajkyňa Daniela AIUTOVÁ (EFDD, IT) predložila v mene Výboru pre dopravu a cestovný ruch správu so 65 pozmeňujúcimi návrhmi (pozměňujúce návrhy č. 1 – 65) k návrhu smernice.

V súlade s ustanoveniami článku 294 ZFEÚ a so spoločným vyhlásením o praktických opatreniach pre spolurozhodovací postup¹ sa medzi Radou, Európskym parlamentom a Komisiou uskutočnilo niekoľko neformálnych kontaktov s cieľom dosiahnuť dohodu o tomto návrhu v prvom čítaní, a vyhnúť sa tak druhému čítaniu a zmierovaciemu postupu.

¹ Ú. v. EÚ C 145, 30.6.2007, s. 5.

V tejto súvislosti sa predložil jeden kompromisný pozmeňujúci návrh (pozmeňujúci návrh č. 66). O tomto pozmeňujúcom návrhu sa počas uvedených neformálnych kontaktov dosiahla dohoda. Neboli predložené žiadne iné pozmeňujúce návrhy.

II. HLASOVANIE

Plénum hlasovaním 4. apríla 2019 prijalo tento kompromisný pozmeňujúci návrh (pozmeňujúci návrh č. 66) k návrhu smernice.

Takto zmenený návrh Komisie a legislatívne uznesenie predstavujú pozíciu Európskeho parlamentu v prvom čítaní². Táto pozícia odráža predchádzajúcu dohodu inštitúcií. Rada by preto mala byť schopná pozíciu Európskeho parlamentu prijať po tom, ako právnici lingvisti preskúmajú jej znenie.

Akt by sa potom prijal v znení zodpovedajúcom pozícii Parlamentu.

² Znenie prijatého pozmeňujúceho návrhu a legislatívneho uznesenia Európskeho parlamentu je uvedené v prílohe. Pozmeňujúce návrhy sa predkladajú vo forme konsolidovaného znenia, v ktorom sú zmeny oproti návrhu Komisie vyznačené tučnou kurzívou. Znak „■“ označuje vypustený text.

Riadenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry *I**

Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu zo 4. apríla 2019 o návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady, ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (COM(2018)0274 – C8-0196/2018 – 2018/0129(COD))

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2018)0274),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 91 ods. 1 písm. c) Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C8-0196/2018),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na odôvodnené stanovisko predložené na základe Protokolu č. 2 o uplatňovaní zásad subsidiarity a proporcionality švédskym Parlamentom, ktorý tvrdí, že návrh legislatívneho aktu nie je v súlade so zásadou subsidiarity,
 - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru zo 17. októbra 2018³,
 - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov zo 6. februára 2019⁴,
 - so zreteľom na predbežnú dohodu schválenú gestorským výborom podľa článku 69f ods. 4 rokovacieho poriadku, a na záväzok zástupcu Rady, vyjadrený v liste z 27. februára 2019, schváliť pozíciu Európskeho parlamentu v súlade s článkom 294 ods. 4 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na článok 59 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A8-0008/2019),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
 2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak nahrádza, podstatne mení alebo má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh;
 3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

³ Ú. v. EÚ C 62, 15.2.2019, s. 261.

⁴ Zatiaľ neuvverejnené v úradnom vestníku.

P8_TC1-COD(2018)0129

Pozícia Európskeho parlamentu prijatá v prvom čítaní 4. apríla 2019 na účely prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/..., ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry*

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru⁵,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov⁶,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom⁷,

* TEXT EŠTE NEBOL PREDMETOM PRÁVNICKO-LINGVISTICKEJ FINALIZÁCIE.

⁵ Ú. v. EÚ C 62, 15.2.2019, s. 261.

⁶ Ú. v. EÚ C ...

⁷ Pozícia Európskeho parlamentu zo 4. apríla 2019.

keďže:

- (1) Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov z 20. júla 2010 s názvom Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020 stanovilo strategický cieľ Únie znížiť počet smrteľných nehôd do roku 2020 o polovicu v porovnaní s rokom 2010 a priblížiť sa k nulovej úmrtnosti do roku 2050. V posledných rokoch však pokrok pri plnení tohto cieľa stagnuje. ***Rada vo svojich záveroch z 8. júna 2017 o bezpečnosti cestnej premávky, ktorými sa schvaľuje vyhlásenie z Valletty z marca 2017, schválila nový priebežný cieľ znížiť počet vážnych zranení do roku 2030 na polovicu v porovnaní s rokom 2020. Na splnenie oboch týchto cieľov preto treba vyvinúť väčšie úsilie.***
- (2) Podľa prístupu bezpečného systému je možné do značnej miery zabrániť úmrtiam a ťažkým zraneniam pri dopravných nehodách. Malo by byť spoločnou zodpovednosťou na všetkých úrovniach, aby sa zabezpečilo, že dopravné nehody nepovedú k ťažkým alebo smrteľným zraneniam. Najmä dobre navrhnuté a riadne udržiavané cesty ***so zreteľnými dopravnými značkami a dopravnými zariadeniami*** by mali znížiť pravdepodobnosť dopravných nehôd, zatiaľ čo cesty zmierňujúce chyby vodičov (cesty navrhnuté inteligentným spôsobom, aby sa zabezpečilo, že chyby pri vedení vozidla nebudú mať okamžité vážne ***alebo smrteľné*** následky) by mali znížiť závažnosť dopravných nehôd ***na cestách. Komisia by mala na základe skúseností všetkých členských štátov vypracovať usmernenia pre zabezpečenie a udržiavanie ciest zmierňujúcich chyby vodičov.***

- (3) Cesty transeurópskej dopravnej siete (siet' TEN-T) vymedzené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013⁸ majú kľúčový význam pri podpore európskej integrácie. Preto by sa na týchto cestách mala zaručiť vysoká úroveň bezpečnosti.
- (4) Postupy riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry vykonávané na sieti TEN-T pomohli znížiť počet smrteľných nehôd a ťažkých zranení v Únii. Z hodnotenia účinkov smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES⁹ vyplýva, že členské štáty, ktoré na dobrovoľnej báze uplatňovali zásady riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry (RISM) na svojich vnútroštátnych cestách mimo siete TEN-T, dosiahli omnoho lepšiu bezpečnosť cestnej premávky ako členské štáty, ktoré to nerobili. ***Je preto žiaduce, aby sa tieto zásady riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry uplatňovali aj na iných úsekoch európskej cestnej siete.***

⁸ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).

⁹ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 319, 29.11.2008, s. 59).

- (5) *Je dôležité, aby sa z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky táto smernica vzťahovala aj na cestné úseky postavené na mostoch a cestné úseky prechádzajúce cez tunely, ktoré sú súčasťou siete v rozsahu pôsobnosti tejto smernice, s výnimkou tunelov, na ktoré sa vzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/54/ES¹⁰.*
- (6) *Z dôvodov bezpečnosti cestnej premávky je dôležité, aby sa táto smernica vzťahovala aj na vjazdy na parkoviská priľahlé k sieti v rozsahu pôsobnosti tejto smernice a výjazdy z nich, najmä na diaľniciach a cestách prvej triedy.*
- (7) *Sezónne podmienky sa medzi jednotlivými členskými štátmi a regiónmi výrazne líšia. Je preto dôležité, aby sa tieto podmienky náležite zohľadnili vo vnútroštátnych ustanoveniach, ktorými sa transponuje táto smernica.*

¹⁰ *Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/54/ES z 29. apríla 2004 o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na tunely v transeurópskej cestnej sieti (Ú. v. EÚ L 167, 30.4.2004, s. 39).*

- (8) K veľkej časti dopravných nehôd dochádza na malom počte ciest, na ktorých sa dosahujú vysoká intenzita cestnej premávky a vysoké rýchlosti a kde sa široká škála účastníkov dopravy pohybuje rôznymi rýchlosťami. Z toho dôvodu by obmedzené rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice 2008/96/ES na diaľnice a *iné* hlavné cesty mimo siete TEN-T malo výrazne prispieť k zlepšeniu bezpečnosti cestnej infraštruktúry v celej Únii.
- (9) *S cieľom zabezpečiť, aby takéto rozšírenie rozsahu pôsobnosti malo zamýšľaný účinok, je logické, aby iné hlavné cesty zahŕňali všetky cesty, ktoré v rámci národnej klasifikácie ciest patria do najvyššej kategórie ciest pod kategóriou diaľnica. Z rovnakého dôvodu by sa členské štáty mali nabádať k tomu, aby zabezpečili, aby sa táto smernica vzťahovala aspoň na všetky cesty, na ktoré sa pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice vzťahovala smernica 2008/96/ES, a to aj na dobrovoľnom základe.*

- (10) Povinným uplatňovaním postupov stanovených v smernici 2008/96/ES na všetky projekty cestnej infraštruktúry mimo mestských oblastí, ktoré sú vybudované s využitím finančných prostriedkov Únie, by sa malo zabezpečiť, aby sa finančné prostriedky Únie nepoužili na budovanie potenciálne nebezpečných ciest.
- (11) *Smernica 2008/96/ES sa vzťahuje výlučne na cestnú infraštruktúru. Táto smernica preto nemá vplyv na právne predpisy, ktoré sa týkajú cestnej premávky, ani na vlastné právomoci členských štátov rozhodovať o právnych predpisoch, ktoré sa týkajú cestnej premávky. Mal by sa rešpektovať Ženevský dohovor Organizácie Spojených národov o cestnej premávke z 19. septembra 1949 a Viedenský dohovor o cestnej premávke z 8. novembra 1968, ako aj Viedenský dohovor o cestných značkách a signáloch z 8. novembra 1968.*
- (12) Posudzovanie **bezpečnosti** ciest v rámci celej siete založené na riziku sa ukázalo ako účinný a efektívny nástroj na identifikáciu úsekov siete, ktoré by mali podliehať podrobnejším kontrolám bezpečnosti ciest, a na uprednostňovanie investícií podľa ich potenciálu priniesť zlepšenia bezpečnosti siete. Celá cestná sieť, na ktorú sa vzťahuje táto smernica, by sa preto mala systematicky posudzovať, **a to aj s použitím údajov získaných elektronickými a digitálnymi prostriedkami**, s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky v celej Únii.

- (13) Začlenenie prvkov s najlepšimi výsledkami z predchádzajúcej „klasifikácie a riadenia bezpečnosti cestnej siete v prevádzke“ do nového postupu posudzovania **bezpečnosti** ciest v rámci celej siete by malo umožniť lepšiu identifikáciu úsekov ciest, na ktorých sú možnosti zlepšenia bezpečnosti najväčšie a na ktorých by cieleňé zásahy mali priniest najväčšie zlepšenia.
- (14) *S cieľom zlepšiť kvalitu, objektivnosť a účinnosť postupov riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry je vhodné umožniť členským štátom využiť vo vhodnom prípade stále sa vyvíjajúce technológie na kontrolu úsekov ciest, dokumentáciu bezpečnostných podmienok ciest a zber iných údajov súvisiacich s bezpečnosťou cestnej siete.*

- (15) Systematické sledovanie zistení z postupov riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry je dôležitým prvkom na to, aby sa dosiahlo zvýšenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry potrebné na splnenie cieľov Únie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Na tento účel by sa prostredníctvom prioritných akčných plánov malo zabezpečiť, aby sa potrebné zásahy vykonali čo najskôr. ***Predovšetkým by sa malo nadviazať na zistenia posúdenia bezpečnosti ciest v rámci celej siete, a to buď cielenými kontrolami bezpečnosti ciest, alebo ak je to možné a nákladovo efektívne, priamymi nápravnými opatreniami zameranými na odstránenie alebo zníženie bezpečnostných rizík cestnej premávky bez vytvorenia neprimeraného administratívneho zaťaženia.***
- (16) Bezpečnosť existujúcich ciest by sa mala zlepšiť, a to sústredením investícií na cestné úseky s najvyššou nehodovosťou a najvyšším potenciálom znižovania nehodovosti.
- (17) ***Na podporu takýchto investícií možno v súlade s platnými podmienkami využiť financovanie a finančné stimuly na úrovni Únie, čím sa doplnia príslušné vnútroštátne investície a stimuly.***

- (18) Úseky cestnej siete, ktoré susedia s cestnými tunelmi transeurópskej cestnej siete, na ktoré sa vzťahuje smernica 2004/54/ES, majú mimoriadne vysoké riziko nehôd. Preto by sa v záujme zlepšenia bezpečnosti cestnej siete, **na ktorú sa vzťahuje táto smernica**, mali na týchto úsekoch ciest zaviesť spoločné kontroly bezpečnosti cestnej premávky, do ktorých budú zapojení zástupcovia príslušných orgánov cestnej aj tunelovej infraštruktúry.
- (19) Zraniteľní účastníci cestnej premávky v Únii v roku 2017 predstavovali 47 % smrteľných nehôd. Zabezpečením toho, aby sa záujmy zraniteľných účastníkov cestnej premávky zohľadňovali vo všetkých postupoch riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry, **a vypracovaním požiadaviek na kvalitu infraštruktúry pre týchto účastníkov cestnej premávky** by sa teda mala zlepšiť ich bezpečnosť na cestách.
- (20) **S cieľom umožniť členským štátom posilniť postupy zamerané na zabezpečenie prevádzkového používania dopravných značiek a dopravných zariadení by sa mali stanoviť spoločné špecifikácie, aby sa posilnila skutočná čitateľnosť a rozlíšiteľnosť dopravných značiek a dopravných zariadení pre vodičov a pre automatizované asistenčné systémy riadenia.**

- (21) *Zlepšenie bezpečnosti je prioritou aj pre železničné prejazdy (t. j. signalizácia, zlepšenie infraštruktúry). Podľa správy Železničnej agentúry Európskej únie o bezpečnosti a interoperabilite železníc v EÚ za rok 2018 došlo v roku 2016 k 433 vážnym nehodám na 108 000 priecestiach v Únii, čo malo za následok 255 úmrtí a 217 vážne zranených osôb. Preto by sa mali identifikovať priecestia, ktoré predstavujú vysoké bezpečnostné riziko, s cieľom investovať do ich zlepšenia.*
- (22) *Pre vodičov aj pre prepojené a automatizované vozidlá je kľúčové zabezpečiť dopravné značky a dopravné zariadenia vysokej kvality. Spoločné špecifikácie pre dopravné značky a dopravné zariadenia by mali byť základom, z ktorého bude vychádzať zavádzanie pokročilých prepojených a automatizovaných systémov mobility. Vhodný by bol spoločný európsky prístup v súlade s Viedenským dohovorom o dopravných značkách a signáloch z roku 1968.*

- (23) *Členské štáty by v záujme posilnenia výsledkov očakávaných pri uplatňovaní tejto smernice a zabezpečenia primeranej úrovne bezpečnosti v núdzových situáciách mohli v prípade potreby a najmä na cezhraničných cestných úsekoch uľahčiť spoluprácu medzi civilnou ochranou, pohotovostnými zložkami a dopravnou políciou. Ak je pri týchto činnostiach potrebná spolupráca medzi členskými štátmi, rámec na tento účel mechanizmus poskytuje Únie v oblasti civilnej ochrany podľa rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady 1313/2013/EÚ¹¹.*
- (24) *Bez toho, aby boli dotknuté právne predpisy o verejnom obstarávaní, najmä smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ¹², by technické špecifikácie týkajúce sa bezpečnosti mali byť v prípade, že sa verejné obstarávanie vykonáva v sektore cestnej infraštruktúry, verejne prístupné.*
- (25) *V záujme dosiahnutia transparentnosti a zlepšenia zodpovednosti by sa mal oznamovať bezpečnostný rating ciest, aby boli účastníci cestnej premávky informovaní o stave infraštruktúry a aby sa zvýšila ich celková informovanosť.*
- (26) *Mala by sa podporovať výmena skúseností v súvislosti s metodikami bezpečného systému medzi odborníkmi a výmena informácií medzi audítormi bezpečnosti ciest.*

¹¹ *Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1313/2013/EÚ zo 17. decembra 2013 o mechanizme Únie v oblasti civilnej ochrany (Ú. v. EÚ L 347, 20.12.2013, s. 924).*

¹² *Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES (Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243).*

- (27) Zverejnenie výsledkov posudzovania *bezpečnosti* ciest v rámci celej siete by malo umožniť porovnanie úrovne bezpečnosti cestnej infraštruktúry v celej Únii.
- (28) Keďže cieľ tejto smernice, konkrétne zavedenie postupov na zaistenie trvale vysokej úrovne bezpečnosti ciest v TEN-T sieti a sieti diaľnic a hlavných ciest v Únii, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale vzhľadom na potrebu zlepšenia v celej Únii s cieľom zabezpečiť konvergenciu smerom k vyššiemu štandardu bezpečnosti cestnej infraštruktúry ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa. Výsledkom opatrení na úrovni Únie by malo byť bezpečnejšie cestovanie po celej Únii, čo by zase malo zlepšiť fungovanie vnútorného trhu a podporiť cieľ v oblasti hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti.

- (29) S cieľom zabezpečiť, aby obsah postupov riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry naďalej odzrkadľoval najlepšie dostupné technické poznatky, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o prispôsobenie príloh k tejto smernici technickému pokroku. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva¹³. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

¹³ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (30) Osobitné opatrenia sú potrebné na neustále zlepšovanie postupov riadenia bezpečnosti ciest a na uľahčenie rozpoznávania dopravných značiek a dopravných zariadení vozidlami, ktoré sú vybavené asistenčnými systémami riadenia alebo vyššou úrovňou automatizácie. S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania príslušných ustanovení tejto smernice by sa mali na Komisiu preniesť vykonávacie právomoci. Uvedené právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011¹⁴.
- (31) Smernica 2008/96/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

¹⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

Článok 1
Zmeny smernice 2008/96/ES

Smernica 2008/96/ES sa mení takto:

(1) článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Touto smernicou sa od členských štátov vyžaduje zavedenie a vykonávanie postupov týkajúcich sa posudzovania vplyvu bezpečnosti ciest, auditov bezpečnosti ciest, kontrol bezpečnosti ciest a posúdení bezpečnosti ciest v rámci celej siete.
2. Táto smernica sa uplatňuje na cesty, ktoré sú súčasťou transeurópskej cestnej siete, na diaľnice a na *iné* hlavné cesty, či už sú v etape projektovania, výstavby, alebo prevádzky.

3. Táto smernica sa vzťahuje aj na cesty a projekty cestnej infraštruktúry nepodliehajúce odseku 2, ktoré sa nachádzajú mimo mestských oblastí, **neslúžia na obsluhu s nimi susediacich nehnuteľností** a sú dokončené s použitím finančných prostriedkov Únie, **s výnimkou ciest, ktoré nie sú určené na bežnú premávku motorových vozidiel (napr. cyklistické cesty), alebo ciest, ktoré nie sú určené pre bežnú premávku (napr. prístupové cesty k priemyselným, poľnohospodárskym alebo lesným objektom).**
4. **Členské štáty môžu z riadne opodstatnených dôvodov spojených s intenzitou cestnej premávky a so štatistikou nehôd vyňať z rozsahu pôsobnosti tejto smernice hlavné cesty s nízkym rizikom pre bezpečnosť.**

Členské štáty môžu zahrnúť do rozsahu pôsobnosti tejto smernice cesty, ktoré nie sú uvedené v odseku 2 a v odseku 3.

Každý členský štát najneskôr do ... [24 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice] Komisii oznámi zoznam diaľnic a hlavných ciest na svojom území a následne akékoľvek zmeny tohto zoznamu. Okrem toho každý členský štát oznámi Komisii, ktoré cesty sú v súlade s týmto odsekom vyňaté z rozsahu pôsobnosti tejto smernice alebo sú zahrnuté do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, a potom akékoľvek ich následné zmeny.

Komisia uverejní zoznam ciest oznámených v súlade s týmto článkom.

5. Táto smernica sa neuplatňuje na cestné tunely, na ktoré sa vzťahuje smernica 2004/54/ES.“;

(2) článok 2 sa mení takto:

a) bod 1 sa nahrádza takto:

„1. „traseurópska dopravná sieť“ je cestná sieť vymedzená v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013*;

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1).“;

b) vkladajú sa tieto body:

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

- a) má, s výnimkou osobitných miest alebo dočasných opatrení, samostatné jazdné pruhy pre premávku v oboch smeroch vzájomne oddelené buď deliacim pásom, ktorý nie je určený pre dopravu, alebo výnimočne inými spôsobmi;
- b) úrovňovo nekrižuje žiadnu cestu, železničnú trať alebo trať električky, cestu pre cyklistov alebo chodcov;
- c) je špeciálne označená ako diaľnica;

- 2b. „hlavná cesta“ je cesta *mimo mestských oblastí, která spája velké města alebo regióny, prípadne oboje, a ktorá patrí do najvyššej kategórie ciest pod kategóriou „diaľnica“ v rámci národnej klasifikácie ciest, ktorá je v platnosti ... [dátum uverejnenia tejto smernice v úradnom vestníku];*“
- c) bod 5 sa vypúšťa;
- d) body 6 a 7 sa nahrádzajú takto:
- „6. „bezpečnostný rating“ je klasifikácia úsekov existujúcej cestnej siete do kategórií podľa ich objektívne meranej integrovanej bezpečnosti;

7. „**cielená** kontrola bezpečnosti cesty“ je ciele­né **zist'ovanie** zamerané na identifikáciu nebezpečného stavu, **nedostatkov a problémov**, ktoré zvyšujú riziko nehôd a zranení, **založené na obhliadke existujúcej cesty alebo úseku cesty**;“;

e) **vkladá sa tento bod:**

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

f) **dopĺňa sa tento bod:**

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

(3) v článku 4 sa dopĺňa sa tento odsek:

„5a. Komisia poskytne usmernenia pre projektovanie ciest zmiernujúcich chyby vodičov a ciest, ktoré sú v súlade s očakávaním vodičov a na ktorých sú prirodzene nútení prispôbiť svoje správanie (self-explaining and self-enforcing roads), v pôvodnom audite fázy projektovania, ako aj o požiadavkách kvality týkajúcich sa zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Tieto usmernenia sa vypracujú v úzkej spolupráci s expertmi z členských štátov.“;

(4) článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Posúdenie **bezpečnosti** ciest v rámci celej siete

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa posudzovanie bezpečnosti ciest v rámci celej siete vykonávalo v celej cestnej sieti v prevádzke, na ktorú sa vzťahuje táto smernica. ■

2. *Posúdením bezpečnosti ciest v rámci celej siete sa zhodnotí riziko závažnosti nehôd a následkov na základe:*
- a) *predovšetkým, vizuálnej obhliadky konštrukčných vlastností cesty (integrovaná bezpečnosť), a to buď na mieste alebo elektronicky, a*
 - b) *analýzy úsekov cestnej siete, ktoré sú v prevádzke dlhšie ako tri roky a na ktorých došlo k veľkému počtu vážnych nehôd v pomere k premávke.*
3. *Členské štáty zabezpečia, aby sa prvé posúdenie bezpečnosti ciest v rámci celej siete vykonalo najneskôr do roku 2024. Nasledujúce posudzovanie bezpečnosti ciest v rámci celej siete musí byť dostatočne časté na zaistenie primeranej úrovne bezpečnosti, v každom prípade sa však vykoná najmenej každých päť rokov.*

4. Pri vykonávaní posúdenia **bezpečnosti** ciest v rámci celej siete členské štáty **môžu zohľadniť orientačné** prvky stanovené v prílohe III.
5. **Komisia poskytne usmernenia týkajúce sa metodiky vykonávania systematického posudzovania bezpečnosti ciest v rámci celej siete a bezpečnostného ratingu.**
6. Členské štáty na základe výsledkov posúdenia uvedeného v odseku 1 **a na účely stanovenia priorit, pokiaľ ide o ďalšie potrebné opatrenia**, klasifikujú všetky úseky cestnej siete najmenej v troch kategóriách podľa ich **úrovne** bezpečnosti.“;



(5) článok 6 sa mení takto:

a) názov sa nahrádza takto:

„Článok 6

Periodické kontroly bezpečnosti **ciest**“;

b) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty zabezpečia, aby sa *periodické* kontroly bezpečnosti ciest vykonávali *dostatočne často na zabezpečenie primeranej úrovne bezpečnosti dotknutej cestnej infraštruktúry*.“;

c) odsek 2 sa *vypúšťa*;

d) *odsek* 3 sa nahrádza takto:

„3. Členské štáty zaisťujú bezpečnosť úsekov cestnej siete, ktoré susedia s cestnými tunelmi, na ktoré sa vzťahuje smernica 2004/54/ES, prostredníctvom spoločných kontrol bezpečnosti cestnej premávky zahŕňajúcich príslušné subjekty zapojené do vykonávania tejto smernice a smernice 2004/54/ES. Spoločné kontroly bezpečnosti ciest sa vykonávajú *dostatočne často na to, aby sa zaisťovala primeraná úroveň bezpečnosti, v každom prípade však* aspoň každých *šest* rokov.“

(6) vkladajú sa tieto články:

„Článok 6a

Následné opatrenia k postupom pre cesty v prevádzke

1. Členské štáty zabezpečia, aby po zisteniach vyplývajúcich z posúdení **bezpečnosti** ciest v rámci celej siete vykonaných podľa článku 5 nasledovali cieleňé kontroly bezpečnosti ciest alebo priame nápravné opatrenia.
2. *Pri vykonávaní cieleňej kontroly bezpečnosti ciest členské štáty môžu zohľadniť orientačné prvky stanovené v prílohe IIa.*
3. *Cieleňé kontroly bezpečnosti ciest vykonávajú tímy expertov. Najmenej jeden člen tímu expertov splňa požiadavky stanovené v článku 9 ods. 4 písm. a).*

4. Členské štáty zabezpečia, aby po zisteniach vyplývajúcich z **cielenej** kontroly bezpečnosti ciest ■ nasledovali odôvodnené rozhodnutia určujúce, či je potrebné nápravné opatrenie. Členské štáty predovšetkým určia cestné úseky, na ktorých sú potrebné ■ zlepšenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry, a stanovujú opatrenia, ktoré sa majú uprednostniť v záujme zlepšenia bezpečnosti týchto úsekov ciest.
5. Členské štáty zabezpečia, aby nápravné opatrenia boli zamerané **predovšetkým** na úseky ciest s nízkymi úrovňami bezpečnosti, ktoré predstavujú príležitosť na vykonanie opatrení s vysokým **potenciálom na zlepšovanie bezpečnosti a znižovanie nákladov vzniknutých v dôsledku nehôd**.
6. Členské štáty pripravujú a pravidelne aktualizujú prioritný akčný plán založený na riziku s cieľom sledovať vykonávanie určených nápravných opatrení. ■

Článok 6b

Ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky

Členské štáty zabezpečia, aby sa pri vykonávaní postupov stanovených v článkoch 3 až 6 zohľadňovali potreby zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

Článok 6c

Dopravné zariadenia a dopravné značky

1. Členské štáty ***venujú v rámci svojich existujúcich a budúcich postupov týkajúcich sa dopravných zariadení a dopravných značiek osobitnú pozornosť ich čitateľnosti a rozoznateľnosti pre vodičov a pre asistenčné systémy riadenia. Ak boli stanovené spoločné špecifikácie v súlade s odsekom 3, takéto postupy ich musia zohľadňovať.***

2. *Skupina expertov zriadená Komisiou posúdi najneskôr do júna 2021 príležitosť stanoviť spoločné špecifikácie vrátane rôznych prvkov zameraných na zabezpečenie prevádzkového používania ich dopravných značiek a dopravných zariadení s cieľom podporiť skutočnú čitateľnosť a rozoznatelnosť dopravných značiek a dopravných zariadení pre vodičov a automatizované asistenčné systémy riadenia. Skupinu tvoria experti určení členskými štátmi. Súčasťou posúdenia je konzultácia s Európskou hospodárskou komisiou Organizácie Spojených národov.*

Pri posudzovaní sa zohľadňujú najmä tieto prvky:

- a) *interakcia medzi rôznymi asistenčnými technológiami riadenia a infraštruktúrou;*

- b) účinok počasia a atmosférických javov a účinok premávky na dopravné značky a dopravné zariadenia umiestnené na území Únie;*
 - c) typ a frekvencia údržby potrebnej pri jednotlivých technológiách vrátane odhadu nákladov.*
- 3. S prihliadnutím na posúdenie uvedené v odseku 2 môže Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoviť spoločné špecifikácie týkajúce sa postupov členských štátov uvedených v odseku 1 zameraných na zabezpečenie prevádzkového používania ich dopravných značiek a dopravných zariadení, pokiaľ ide o skutočnú čitateľnosť a rozoznateľnosť dopravných značiek a dopravných zariadení pre vodičov a pre automatizované asistenčné systémy riadenia.*

Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13 ods. 2.

Vykonávacími aktmi nie sú dotknuté právomoci Európskeho výboru pre normalizáciu týkajúce sa noriem pre dopravné značky a dopravné zariadenia.

Článok 6d

Informácie a transparentnosť

Komisia uverejní v rámci rozsahu pôsobnosti tejto smernice európsku mapu cestnej siete, ktorá bude dostupná online a budú na nej vyznačené jednotlivé kategórie podľa článku 5 ods. 6.

Článok 6e

Dobrovoľné podávanie správ

Členské štáty sa usilujú zaviesť vnútroštátny systém na účely dobrovoľného podávania správ, ktorý bude prístupný online pre všetkých účastníkov cestnej premávky, aby sa ul'ahčilo zhromažďovanie údajov o udalostiach nahlásených účastníkmi cestnej premávky a vozidlami a akýchkoľvek iných informácií týkajúcich sa bezpečnosti, ktoré považuje nahlásujúci subjekt za skutočné alebo potenciálne ohrozenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry.“;

(7) v článku 7 sa vkladá tento odsek:

„1a. Komisia môže prijať vykonávacie akty s cieľom poskytnúť usmernenia, na základe ktorých sa majú podávať správy o závažnosti nehody vrátane počtu úmrtí a zranených osôb. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13 ods. 2.“;

(8) v článku 9 sa vkladá tento odsek:

„1a. V prípade audítorov bezpečnosti ciest, ktorí sa zúčastňujú na odbornej príprave od ... [5 rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice], členské štáty zabezpečia, aby učebné osnovy ich odbornej prípravy obsahovali aspekty týkajúce sa zraniteľných účastníkov cestnej premávky a infraštruktúry pre takýchto účastníkov cestnej premávky.“;

(9) článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Výmena najlepších postupov

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

(10) v článku 11 sa **vypúšťa** odsek 2 ■ ;

(11) vkladá sa tento článok:

„Článok 11a

Podávanie správ

1. Členské štáty predložia Komisii do 31. októbra **2025 správu o klasifikácii celej siete podľa bezpečnosti na základe posúdenia podľa článku 5. Ak je to možné, správa vychádza zo spoločnej metodiky. Správa v prípade potreby obsahuje aj zoznam ustanovení vnútroštátnych aktualizovaných usmernení, najmä vrátane zlepšení v oblasti technického pokroku a ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Od 31. októbra 2025 sa takéto správy poskytujú každých päť rokov.**

2. *Na základe analýzy národných správ uvedených v odseku 1 Komisia najprv do 31. októbra 2027 a potom každých päť rokov vypracuje a predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o vykonávaní tejto smernice, najmä v súvislosti s prvkami uvedenými v odseku 1, a o možných ďalších opatreniach vrátane revízie tejto smernice a prípadného prispôsobenia technickému pokroku.“;*

(12) článok 12 sa nahrádza takto:

„Článok 12

Zmena príloh

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

(13) vkladá sa tento článok:

„Článok 12a

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 12 sa Komisii udeľuje na ***obdobie piatich rokov od ... [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice]. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.***

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 12 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva*.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 12 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

* Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.“;

(14) článok 13 sa nahrádza takto:

„Článok 13

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011*.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

* Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).“;

(15) prílohy sa menia tak, ako sa uvádza v prílohe k tejto smernici.

Článok 2
Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do ... [24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice]. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

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

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

Článok 3
Nadobudnutie účinnosti

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

Článok 4
Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V ...

Za Európsky parlament

predseda

Za Radu

predseda

PRÍLOHA

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

(1) Príloha I sa mení takto:

a) názov sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA I

ORIENTAČNÉ PRVKY POSUDZOVANIA VPLYVU BEZPEČNOSTI CIEST“;

b) *v oddiele 2 sa písmeno e) nahrádza takto:*

„e) cestná premávka (napr. intenzita cestnej premávky, kategorizácia cestnej premávky podľa druhov) vrátane odhadovaných tokov chodcov a cyklistov odvodených od atribútov využívania príľahlých pozemkov;“

(2) príloha II sa mení takto:

a) názov sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA II

ORIENTAČNÉ PRVKY AUDITOV BEZPEČNOSTI CIEST“;

b) v oddiele 1 sa dopĺňa toto písmeno:

„n) opatrenia pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky:

i) opatrenia pre chodcov;

ii) opatrenia pre cyklistov *vrátane existencie alternatívnych trás alebo oddelenia od vysokorýchlostnej automobilovej dopravy;*

iii) opatrenia pre dvojkolesové motorové vozidlá;

iv) *hustota a umiestnenie priechodov pre chodcov a cyklistov,*

v) *opatrenia pre chodcov a cyklistov na príslušných cestách v danej oblasti;*

vi) *oddelenie chodcov a cyklistov od vysokorýchlostnej automobilovej dopravy alebo existencia priamych alternatívnych trás na cestách nižšej triedy;“;*

c) v oddiele 2 sa písmeno h) nahrádza takto:

„h) opatrenia pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky:

i) opatrenia pre chodcov;

ii) opatrenia pre cyklistov;

iii) opatrenia pre dvojkoľesové motorové vozidlá.“;

(3) vkladá sa táto príloha:

„PRÍLOHA IIa

ORIENTAČNÉ PRVKY CIELENÝCH KONTROL BEZPEČNOSTI CIEST

1. Vedenie trasy a priečny rez:

a) viditeľnosť a dohľadnosť;

b) obmedzenie rýchlosti a zónovanie rýchlosti;

- c) vedenie trasy v súlade s očakávaniami vodičov (t. j. „čitateľnosť“ vedenia trasy *účastníkmi cestnej premávky*);
- d) prístup k príľahlým pozemkom a zástavbe;
- e) prístup pohotovostných a servisných vozidiel;
- f) riešenia na mostoch a priepustoch;
- g) okraje cesty (postranné pásy, zráz vozovky, násypy a výrezy).

2. Križovatky a mimoúrovňové križovatky:

- a) vhodnosť typu križovatky/mimoúrovňovej križovatky;
- b) geometria križovatky/mimoúrovňovej križovatky;

- c) viditeľnosť a čitateľnosť (vnímanie) križovatiek;
 - d) viditeľnosť na križovatke;
 - e) rozvrhnutie pripájacích pruhov na križovatkách;
 - f) riadenie premávky na križovatke (napr. použitie značenia na zastavenie, dopravná signalizácia atď.);
 - g) prítomnosť priechodov pre chodcov **a cyklistov**.
3. Opatrenia pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky:
- a) opatrenia pre chodcov;
 - b) opatrenia pre cyklistov;
 - c) opatrenia pre dvojkolesové motorové vozidlá;
 - d) verejná doprava a infraštruktúra;
 - e) železničné priecestia (*s uvedením typu priecestia a s informáciou o prítomnosti či neprítomnosti obsluhy a o ručnom či automatickom ovládaní*).

4. Osvetlenie, dopravné značky a zariadenia:

- a) jednoznačné dopravné značky, ktoré nebránia vo viditeľnosti;
- b) čitateľnosť dopravných značiek (umiestnenie, veľkosť, farba);
- c) ukazovatele smeru;
- d) jednoznačné dopravné zariadenia a smerové stĺpiky;
- e) čitateľnosť dopravných zariadení (umiestnenie, rozmery a retroreflexivita v suchých a mokrých podmienkach);
- f) primeraný kontrast dopravných zariadení;
- g) osvetlenie ciest a križovatiek;
- h) primerané prícestné zariadenia.

5. Dopravná signalizácia:
 - a) prevádzka;
 - b) viditeľnosť.

6. Objekty, voľné plochy a záchytné bezpečnostné systémy:
 - a) prostredie na okrajoch vozovky vrátane vegetácie;
 - b) nebezpečné prvky na okraji vozovky a vzdialenosť od okraja vozovky **alebo cyklistického chodníka**;
 - c) používateľsky ústretové prispôsobenie záchytných bezpečnostných systémov (stredové deliace pásy a zvodidlá určené na predchádzanie ohrozeniu zraniteľných účastníkov cestnej premávky);

- d) osadenie zvodidiel;
- e) primerané záchytné bezpečnostné systémy na mostoch a priepustoch;
- f) oplotenie (na cestách s obmedzeným prístupom).

7. Povrch vozovky:

- a) poruchy povrchu vozovky;
- b) odpor povrchu proti šmyku;
- c) uvoľnený materiál/štrk/kamene;
- d) tvorenie mlák, odvádzanie vody.

8. Mosty a tunely:

- a) *prítomnosť a počet mostov;*
- b) *prítomnosť a počet tunelov;*
- c) *vizuálne prvky predstavujúce riziká pre bezpečnosť infraštruktúry.*

9. Ďalšie sporné body:

- a) opatrenia pre bezpečných parkovísk a odpočívadiel;
- b) opatrenia pre ťažké vozidlá;
- c) oslnenie svetlometmi;

- d) práce na ceste;
- e) nebezpečné činnosti na kraji vozovky;
- f) vhodné informácie na zariadení IDS (napr. dopravné značky s premenlivými upozoreniami, VMS);
- g) divá zver a zvieratá;
- h) upozornenia na školskú zónu (ak sú potrebné).“;

(4) príloha III sa nahrádza takto:

„PRÍLOHA III

ORIENTAČNÉ PRVKY POSUDZOVANIA BEZPEČNOSTI CIEST V RÁMCI CELEJ SIETE

1. Všeobecné informácie:

- a) typ cesty v závislosti od typu a veľkosti regiónov/miest, ktoré spája;
- b) dĺžka úseku cesty;

- c) typ oblasti (vidiecka, mestská);
- d) využitie územia (vzdelávacie, komerčné, priemyselné a výrobné, obytné, farmárske/poľnohospodárske, nerozvinuté oblasti);
- e) hustota prístupových miest k pozemkom;
- f) prítomnosť obslužnej cesty (napr. pre obchody);
- g) prítomnosť prác na ceste;
- h) prítomnosť parkoviska.

2. Intenzita cestnej premávky:

- a) intenzita cestnej premávky;
- b) pozorovaná intenzita premávky motocyklov;
- c) pozorovaná intenzita premávky chodcov na oboch stranách, s uvedením, či sa pohybovali pozdĺž cesty alebo cestu prechádzali;
- d) pozorovaná intenzita premávky bicyklov na oboch stranách, **s uvedením, či sa pohybovali pozdĺž cesty alebo cez cestu prechádzali**;
- e) pozorovaná intenzita premávky ťažkých vozidiel;
- f) odhadované toky chodcov odvodené od atribútov využívania príľahlých pozemkov;
- g) odhadované toky bicyklov odvodené od atribútov využívania príľahlých pozemkov.

3. Údaje o nehodách:
- a) počet, miesto *a príčina* úmrtí podľa skupín účastníkov cestnej premávky;
 - b) počet a miesto ťažkých zranení podľa skupín účastníkov cestnej premávky.
4. Charakteristika prevádzky:
- a) obmedzenie rýchlosti (všeobecné, pre motocykle, pre nákladné automobily);
 - b) rýchlosť vozidla (percentil 85);
 - c) riadenie rýchlosti a/alebo upokojovanie dopravy;
 - d) prítomnosť zariadení IDS: upozornenia na zástup automobilov, dopravné značky s premenlivými upozorneniami, VMS;
 - e) upozornenie na školskú zónu;
 - f) prítomnosť dozoru na priechode ku škole v predpísaných časoch.

5. Geometrické charakteristiky:

- a) charakteristiky priečného rezu (počet, typ a šírka jazdných pruhov, rozvrhnutie a materiál stredového deliaceho pásu a krajníc, cyklistické dráhy, chodníky atď.) vrátane ich variability;
- b) horizontálne zakrivenie;
- c) sklon a vertikálne vedenie trasy;
- d) viditeľnosť a dohľadnosť.

6. Objekty, voľné plochy a záchytné bezpečnostné systémy:

- a) prostredie na okrajoch vozovky a voľné plochy;
- b) pevné prekážky na okrajoch vozovky (napr. osvetľovacie stĺpy, stromy atď.);

- c) vzdialenosť prekážok od okraja vozovky;
- d) hustota prekážok;
- e) akustické čiary s vibračným efektom;
- f) záchytné bezpečnostné systémy.

7. Mosty a tunely:

- a) prítomnosť a počet mostov vrátane príslušných informácií o nich;*
- b) prítomnosť a počet tunelov vrátane príslušných informácií o nich;*
- c) vizuálne prvky predstavujúce riziká pre bezpečnosť infraštruktúry.*

8. Križovatky:

- a) typ križovatky a počet ramien (s osobitným dôrazom najmä na typ regulácie a prítomnosť chránených zákrut);
- b) prítomnosť kanálov;
- c) kvalita križovatky;
- d) intenzita premávky na križovatke;
- e) prítomnosť železničných priecestí (*s osobitným uvedením typu priecestia a s informáciou o prítomnosti či neprítomnosti obsluhy a o ručnom či automatickom ovládaní*).

9. Údržba:
- a) poruchy povrchu vozovky;
 - b) odpor povrchu proti šmyku;
 - c) stav postranných pásov (vrátane vegetácie);
 - d) stav dopravných značiek, dopravných zariadení a smerových stĺpikov;
 - e) stav záchytných bezpečnostných systémov.
10. Zariadenia pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky:
- a) priechody pre chodcov **a cyklistov** (úrovňový priechod, vyvýšený priechod);
 - b) priechody pre cyklistov (úrovňový priechod, vyvýšený priechod);**
 - c) zábradlie oddeľujúce chodcov;

- d) prítomnosť chodníka alebo oddeleného prvku;
- e) cyklistická infraštruktúra a jej *typ (cyklistické cesty, jazdné pruhy pre cyklistov a iné)*;
- f) kvalita priechodu pre chodcov v súvislosti so zreteľnosťou a s vybavením dopravnými značkami;
- g) priechody pre chodcov *a cyklistov* na príjazdnom ramene vedľajšej cesty pripájajúcej sa k sieti.
- h) *existencia alternatívnych trás pre chodcov a cyklistov, pokiaľ neexistujú samostatné trasy.***

11. *Prednázovové/ponázovové systémy pre prípad zranenia v dopravnej nehode a prvky na zmiernenie závažnosti:*

- a) *sieťové operačné centrá a ďalšie hliadkovacie zariadenia;***
- b) *mechanizmy na informovanie účastníkov cestnej premávky o jazdných podmienkach s cieľom zabrániť nehodám alebo incidentom;***

- c) *systemy automatickej detekcie incidentov AID: snímače a kamery;*
- d) *systemy riadenia incidentov;*
- e) *systemy na komunikáciu s orgánmi núdzovej pomoci.“;*

(5) Príloha IV sa *mení* takto:

a) *bod 1 sa nahrádza takto:*

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

b) *bod 5 sa nahrádza takto:*

„5. *závažnosť nehody.*“.