



V Bruseli 17. 5. 2018
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry

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

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Bezpečnosť cestnej premávky v EÚ sa v posledných desaťročiach výrazne zlepšila vďaka opatreniam na úrovni EÚ, na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni. V rokoch 2001 až 2010 klesol počet úmrtí na cestách v EÚ o 43 % a v rokoch 2010 až 2016 o ďalších 19 %. V roku 2016 prišlo o život na cestách v EÚ 25 620 ľudí, čo je o 510 ľudí menej ako v roku 2015 a o takmer 5 900 ľudí menej ako v roku 2010.

Hoci niektoré členské štáty každoročne naďalej dosahujú značný pokrok, miera úmrtnosti na cestách v celej EÚ v posledných rokoch stagnuje. Zainteresované strany v oblasti bezpečnosti cestnej premávky reagujú na spomalenie s obnovenou angažovanosťou v riešení tejto otázky, ako sa vyjadrili ministri dopravy EÚ vo vyhlásení z Valletty o bezpečnosti cestnej premávky z marca 2017¹.

Komisia s podporou tohto politického impulzu navrhuje súčasne s touto iniciatívou aj rámec bezpečnosti cestnej premávky na roky 2020 – 2030, ktorý je lepšie prispôsobený známym výzvam a zmenám v mobilite vyplývajúcim zo spoločenských trendov (napr. viac cyklistov a chodcov, starnúca spoločnosť) a z technologického vývoja. Navrhovaný rámec sa riadi prístupom bezpečného systému („Safe System“). Tento prístup je založený na zásade, že ľudia môžu a budú naďalej robiť chyby a že ide o spoločnú zodpovednosť aktérov na všetkých úrovniach, aby zabezpečili, že nehody na cestách nepovedú k ťažkým alebo smrteľným zraneniam. Podľa prístupu bezpečného systému sa musí zlepšiť bezpečnosť všetkých častí systému – ciest a krajín, rýchlostí, vozidiel a používania ciest takým spôsobom, že ak jedna časť zlyhá, ostatné časti budú naďalej chrániť všetkých účastníkov.

Cestná infraštruktúra bude aj naďalej vo veľkej miere súčasťou nového prístupu. Dobre navrhnuté a riadne udržiavané cesty môžu znížiť pravdepodobnosť dopravných nehôd, zatiaľ čo „zhovievavé“ cesty (cesty navrhnuté inteligentným spôsobom, aby sa zabezpečilo, že chyby pri vedení vozidla nemajú okamžité vážne dôsledky) môžu znížiť závažnosť nehôd, ktoré sa stanú.

Smernica o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry² bola prijatá v roku 2008 s cieľom zabezpečiť, aby hľadiská bezpečnosti cestnej premávky boli v popredí pozornosti všetkých fáz plánovania, navrhovania a prevádzky cestnej infraštruktúry. V spôsobe, akým členské štáty vykonávajú túto smernicu, sú však veľké rozdiely, pričom mnohé vysoko výkonné krajiny prekračujú požiadavky smernice a iné krajiny zaostávajú.

Všeobecným cieľom navrhovanej iniciatívy je zníženie počtu smrteľných nehôd a ťažkých zranení na cestných sieťach EÚ prostredníctvom zlepšenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Konkrétne ciele zahŕňajú:

- zlepšenie následných opatrení týkajúcich sa zistení súvisiacich s postupmi riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry;

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

² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry, Ú. v. EÚ L 319, 29.11.2008, s. 59 – 67.

- podporu harmonizácie a výmeny poznatkov v oblasti postupov a požiadaviek medzi členskými štátmi;
- ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky;
- zlepšenie zavádzania nových technológií; a
- prácu na trvalo vysokej úrovni bezpečnosti cestnej premávky v členských štátoch pri efektívnom využívaní obmedzených finančných zdrojov.

Cieľom revidovanej smernice je dosiahnuť tieto ciele zavedením týchto hlavných zmien:

- zavedenie transparentnosti a následných opatrení v oblasti postupov riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry;
- zavedenie posudzovania ciest v rámci celej siete ako systematického a proaktívneho postupu mapovania rizík s cieľom posúdiť „vstavanú“, resp. inherentnú, bezpečnosť ciest v celej EÚ;
- rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice nad rámec transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), aby sa vzťahovala na diaľnice a hlavné cesty mimo siete, ako aj na všetky cesty mimo mestských oblastí, ktoré sú vybudované s úplným alebo čiastočným využitím fondov EÚ;
- stanovenie všeobecných výkonnostných požiadaviek, pokiaľ ide o cestné značenia a dopravné značky, s cieľom uľahčiť zavedenie kooperatívnych, prepojených a automatizovaných systémov mobility a
- stanovenie povinnosti systematicky zohľadňovať zraniteľných účastníkov cestnej premávky vo všetkých postupoch riadenia bezpečnosti cestnej premávky.

• **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Cieľom tejto iniciatívy je riešiť nedostatky smernice 2008/96/ES.

Táto iniciatíva úzko súvisí s návrhom na revíziu nariadenia o všeobecnej bezpečnosti³ a nariadenia o bezpečnosti chodcov⁴. Cieľom návrhu je zlepšiť pravidlá týkajúce sa bezpečnosti vozidiel prostredníctvom dodatočných bezpečnostných prvkov vrátane aktívnych bezpečnostných systémov určených na predchádzanie nehodám, ako aj prvkov na ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Tieto dve iniciatívy sú navzájom prepojené tam, kde sa technológia vozidiel opiera o infraštruktúru (napr. viditeľné cestné značenia na pomoc asistenčnému systému pre udržiavanie vozidla v jazdnom pruhu).

Pokiaľ ide o technologický vývoj, tento návrh úzko súvisí aj s iniciatívami, ktoré sú súčasťou stratégie Komisie pre kooperatívne inteligentné dopravné systémy (C-ITS)⁵.

Všetky tieto iniciatívy by sa mali považovať za súčasť širokej škály opatrení zameraných na bezpečnosť cestnej premávky z hľadiska bezpečného systému.

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá, Ú. v. EÚ L 200, 31.7.2009.

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 78/2009 zo 14. januára 2009 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel s ohľadom na ochranu chodcov a iných zraniteľných účastníkov cestnej premávky, Ú. v. EÚ L 35, 4.2.2009.

⁵ Oznámenie Komisie „Európska stratégia pre kooperatívne inteligentné dopravné systémy – míľnik na ceste ku kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobilite“ [COM/2016/0766 final].

Vzťah medzi smernicou o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry a smernicou 2004/54/ES o minimálnych bezpečnostných požiadavkách na tunely v transeurópskej cestnej sieti (ďalej len „smernica o tuneloch“) bol posúdený ako súčasť regulačnej vhodnosti a zjednodušenia.

- **Súlady s ostatnými politikami Únie**

Návrh je zakotvený v zameraní Junckerovej komisie na Európu, ktorá chráni, posilňuje a obraňuje. Je súčasťou úsilia Komisie priblížiť Európanov k EÚ tým, že ako prioritu stanoví ich ochranu. Prispieva sa ním aj k realizácii Európskeho piliera sociálnych práv, v ktorom sa stanovuje, že „každý má právo na prístup ku kvalitným základným službám vrátane dopravy“.

Je v súlade s cieľmi stanovenými v bielej knihe o doprave z roku 2011⁶ a v politických usmerneniach pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020⁷, a je súčasťou nového politického rámca EÚ pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2020 – 2030. Je v súlade s úsilím Komisie uľahčiť zavádzanie prepojených, kooperatívnych a automatizovaných riešení mobility, najmä [oznámenie o CCAM], a je súčasťou tretieho balíka opatrení v oblasti mobility predloženého ako súčasť návrhov v rámci energetickej únie.

2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

EÚ má spoločnú právomoc v oblasti dopravnej bezpečnosti, ako sa vymedzuje v článku 4 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“). Návrh je založený na článku 91 ods. 1 písm. c) ZFEÚ, v ktorom sa poskytuje základ na prijímanie opatrení na zlepšenie dopravnej bezpečnosti, ako aj bezpečnosti cestnej premávky. Keďže právomoci sú spoločné, uplatňujú sa zásady subsidiarity.

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Negatívnymi externalitami dopravných nehôd vrátane smrteľných nehôd a preťaženia dopravy sú cezhraničné problémy, ktoré nemožno vyriešiť opatreniami len na vnútroštátnej alebo miestnej úrovni. S cieľom dosiahnuť a udržiavať vysokú úroveň bezpečnosti cestnej premávky v celej EÚ sa v rámci hlavnej cestnej siete vyžaduje cielené využívanie harmonizovaných postupov riadenia bezpečnosti cestnej premávky na základe vhodného a primeraného regulačného rámca. Potrebnú úroveň bezpečnej mobility, pokiaľ ide o kľúčové zložky cestnej siete EÚ, by nebolo možné dosiahnuť bez zásahu na úrovni EÚ, keďže dobrovoľné opatrenia nie sú podporované všetkými členskými štátmi.

V hodnotení *ex post*, ako aj v rámci konzultácií vykonaných v rámci posúdenia vplyvu⁸ sa potvrdilo, že súčasná smernica priniesla výsledky a je všeobecne uznávaná medzi členskými štátmi a zainteresovanými stranami. Aktualizácia rámca s cieľom zahrnúť nový vývoj, ako aj zvýšiť jeho efektívnosť a účinnosť je preto logickou reakciou na uvedené skutočnosti.

Pokiaľ ide o rozširovanie rozsahu pôsobnosti mimo siete TEN-T, je jasné, že cesty siete TEN-T sú závislé od prípojných ciest, ktoré spájajú dôležité strediská hospodárskej činnosti so sieťou TEN-T. Mnoho ciest, ktoré nie sú súčasťou siete TEN-T, je dôležitých pre celkové

⁶ Biela kniha „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“ [KOM(2011) 144 v konečnom znení].

⁷ Oznámenie Komisie „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020 [KOM(2010) 389 v konečnom znení].

⁸ SWD(2018)175.

fungovanie cestnej dopravy v rámci EÚ a slúži na prepravu výrazného objemu v rámci vnútroštátnej a medzinárodnej dopravy. Úroveň bezpečnosti cestnej premávky na týchto cestách môže byť značne nižšia ako na samotných cestách siete TEN-T, ktoré predstavujú iba 8 % úmrtí v EÚ.

V hodnotení *ex post* sa ukázalo, že tie členské štáty, ktoré už nejaký čas uplatňujú postupy riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry na svoje vnútroštátne cesty, dosahujú oveľa lepšiu bezpečnosť cestnej premávky ako členské štáty, ktoré tak nerobia. V dôsledku vysokého objemu dopravy predstavuje hlavná cestná sieť EÚ vysoký percentuálny podiel úmrtí v porovnaní s podielom týchto ciest v celej cestnej sieti (15 % cestnej siete mimo mestských oblastí z hľadiska cestných kilometrov tvorí približne 39 % všetkých smrteľných nehôd na cestách v EÚ). Koordinované opatrenia EÚ týkajúce sa hlavnej cestnej siete (vrátane častí mimo siete TEN-T) preto pomôžu dosiahnuť strednodobý cieľ EÚ znížiť počet úmrtí o polovicu do roku 2030, ako aj dlhodobý cieľ priblížiť sa k nulovej úmrtnosti v cestnej doprave do roku 2050.

Bez zásahu EÚ by súčasné rozdiely vo vnútroštátnych prístupoch naďalej pretrvávali – mnohé členské štáty, najmä tie s vyššou mierou úmrtnosti, by systematicky neuplatňovali zásady smernice bez záväzných pravidiel EÚ. Takáto situácia by viedla k pretrvávajúcej nedostatočnej bezpečnosti cestnej premávky v týchto členských štátoch, čo by súčasne negatívne ovplyvnilo aj bezpečnosť cestnej premávky v EÚ ako celku.

Hlavné výhody opatrení na úrovni EÚ spočívajú v konvergencii smerom k vyšším normám bezpečnosti cestnej infraštruktúry v celej EÚ, čo je cieľom tejto iniciatívy. Cestovanie po EÚ by malo byť bezpečnejšie, pričom krajiny s horšími výsledkami budú môcť využívať skúsenosti rozvinutejších krajín. To by zase malo zlepšiť fungovanie vnútorného trhu pri poskytovaní plynulejšieho a jednotnejšieho cestovania v prípade osobnej dopravy a nákladnej dopravy, a podporiť cieľ EÚ v oblasti hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti.

Bez zásahu EÚ by neexistoval porovnateľný prehľad v rámci EÚ o stave bezpečnosti cestnej premávky v hlavných cestných sieťach členských štátov a ani žiadny porovnateľný prostriedok na stanovenie priorít, pokiaľ ide o financovanie z prostriedkov EÚ.

- **Proporcionalita**

Možnosti politiky posudzované v posúdení vplyvu predstavujú rôzne stupne proporcionality pri dosahovaní cieľov politiky. Zatiaľ čo všetky možnosti politiky pozostávajú z osvedčených opatrení na účinné riešenie problému smrteľných nehôd a ťažkých zranení, najďalekosiahlejšia možnosť politiky bola najmenej primeraná. Rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice na hlavné cestné siete členských štátov je primerané, keďže sa vzťahuje na pomerne nízky 15 % podiel cestnej siete z hľadiska dĺžky. To však predstavuje približne 39 % smrteľných nehôd v EÚ.

Náklady členských štátov sú malé v porovnaní s prínosmi, pričom uprednostňovaná možnosť politiky je trikrát menej nákladná a flexibilnejšia než najďalekosiahlejšia posudzovaná možnosť.

- **Výber nástroja**

Keďže právnym aktom, ktorý sa má zmeniť, je smernica, pozmeňujúci akt by mal mať rovnakú formu.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ *EX POST*, KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

• Hodnotenia *ex post*/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov

Komisia zverejnila zistenia hodnotenia *ex post* platnej smernice v roku 2015⁹. Možno ich zhrnúť takto:

- smernica priniesla iný spôsob uvažovania o postupoch riadenia bezpečnosti cestnej premávky a ich riešenia,
- podporilo sa ňou všeobecné používanie postupov riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry, ktoré sú teraz zavedené vo všetkých členských štátoch a zakladajú sa na minimálnom súbore povinných pravidiel EÚ na riadenie ciest siete TEN-T,
- stanovuje sa v nej „spoločný jazyk“ na vykonávanie opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej infraštruktúry, a
- na vnútroštátnej úrovni bola podnetom pre normatívne a operačné procesy, ktoré by sa bez zásahu EÚ neuskutočnili takým rozšíreným spôsobom.

Na druhej strane sa zdá, že smernica nepriniesla motiváciu na rozšírenie výmeny osvedčených postupov medzi členskými štátmi. Okrem toho je rozsah pôsobnosti smernice obmedzený na cesty siete TEN-T, čo sú prevažne diaľnice a predstavujú len približne 8 % všetkých smrteľných dopravných nehôd v EÚ. Väčšina členských štátov však na dobrovoľnej báze uplatňuje jeden alebo viaceré postupy riadenia bezpečnosti cestnej premávky stanovené v smernici na časti svojich cestných sietí mimo siete TEN-T.

V hodnotení sa neposkytol žiadny dôkaz o tom, že zlúčenie smernice so smernicou o tuneloch by ďalej zlepšilo bezpečnosť cestných tunelov v sieti TEN-T.

• Konzultácie so zainteresovanými stranami

Komisia pri príprave posúdenia vplyvu tohto návrhu uskutočnila niekoľko konzultácií so zainteresovanými stranami. Niektoré z nich boli súčasťou štúdie na posúdenie vplyvu, ktorú vykonal externý dodávateľ (COWI). Uskutočnili sa tieto konzultácie:

- konferencia zainteresovaných strán, ktorú v marci 2017 zorganizovala Komisia vo Vallette na Malte,
- stretnutia s kľúčovými zainteresovanými stranami,
- cielený prieskum zainteresovaných strán (vykonaný spoločnosťou COWI),
- individuálne stretnutia s vybranými zainteresovanými stranami (vykonané spoločnosťou COWI),
- otvorená verejná konzultácia, ktorá prebiehala od 14. júna do 10. septembra 2017 a
- stretnutia Výboru pre bezpečnosť cestných tunelov a Výboru pre riadenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry.

Prevažná väčšina respondentov sa domnievala, že súčasný legislatívny rámec EÚ pre riadenie bezpečnosti cestnej infraštruktúry a pre bezpečnosť tunelov vo veľkej miere alebo v pomerne veľkej miere rieši problém bezpečnosti cestnej premávky. Poukázali však najmä na tieto

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

problémy súčasného rámca: nedostatok harmonizácie, nedostatočná výmena informácií a obmedzený rozsah pôsobnosti.

Zainteresované strany na konferencii zainteresovaných strán na Malte v marci 2017 odporučili Komisii, aby okrem preskúmania cieľov programu (pre sieť TEN-T) a finančných nástrojov preskúmala aj smernicu o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry s cieľom zamerať sa viac na merané výstupy a menej na vstupy.

Všeobecne sa skoro jednohlasne dospelo k záveru, že je potrebné zlepšiť údržbu a opravu existujúcich ciest, zmodernizovať bezpečnostné prvky existujúcich ciest a zlepšiť ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Názory sa viac rozchádzali v otázke, či sú potrebné zlepšenia kvality vybavenia ciest (napr. bezpečnostné zábrany) a viditeľnosti cestného značenia a dopravných značiek. Jasná väčšina respondentov však považovala zlepšenia za nevyhnutné. Došlo k všeobecnej zhode v tom, že by sa mali zaviesť spoločné výkonnostné požiadavky EÚ na viditeľnosť cestného značenia a dopravných značiek.

V rámci otvorených verejných konzultácií sa dospelo aj k všeobecnej zhode v tom, že v celej EÚ by sa mali používať porovnateľné metodiky na meranie bezpečnosti cestnej infraštruktúry.

Pokiaľ ide o pripravenosť na zavedenie kooperatívnej, prepojenej a autonómnej mobility, názory sa rozchádzali v tom, či je potrebné prispôbiť fyzickú infraštruktúru potrebám vozidiel s vysokým stupňom automatizácie alebo či je potrebné vyvíjať vozidlá tak, aby sa vedeli prispôbiť existujúcej infraštruktúre. Komisia dospela k záveru, že bude potrebná určitá miera harmonizácie fyzickej infraštruktúry, aby sa umožnilo plynulé zavedenie vyšších úrovní automatizácie a aby sa zabezpečilo, že automatizované vozidlá budú v zmiešanej doprave fungovať bezpečne. V nedávnej správe pracovnej skupiny TM 2.0 pre automatizáciu ciest¹⁰ (pozostávajúcej zo zástupcov verejných orgánov, poskytovateľov služieb, dodávateľov, výrobcov a výskumných pracovníkov) sa podporuje tento záver.

V pripomienkach týkajúcich sa potrieb zraniteľných účastníkov cestnej premávky sa zdôraznili ťažkosti pri stanovovaní jednotlivých opatrení pre určité typy zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Komisia po dôkladnej úvahe dospela k záveru, že je lepšie nestanovovať konkrétne opatrenia, ale skôr zaviesť všeobecnú požiadavku na zohľadnenie potrieb všetkých skupín zraniteľných účastníkov cestnej premávky v postupoch riadenia bezpečnosti cestnej premávky a na nájdenie najvhodnejšieho riešenia prispôbeného miestnym podmienkam.

Názory sa rozchádzali, pokiaľ ide o možné rozšírenie rozsahu pôsobnosti právnych predpisov aj mimo siete TEN-T. Súkromné spoločnosti a mimovládne organizácie sa s najväčšou pravdepodobnosťou domnievali, že rozsah pôsobnosti právnych predpisov by sa mal týkať všetkých ciest alebo všetkých hlavných a vnútroštátnych ciest, zatiaľ čo verejné orgány mali tendenciu domnievať sa, že rozsah pôsobnosti by sa mal týkať siete TEN-T. Niekoľko respondentov, ktorí sa zapojili do cieleného prieskumu zainteresovaných strán, uviedlo „neochotu členských štátov prijať rozšírenie na cesty mimo siete TEN-T“ z dôvodov subsidiarity. Jeden členský štát uviedol, že okrem otázky subsidiarity je lepšie nerozširovať rozsah pôsobnosti smernice (mimo siete TEN-T), aby sa zachovala možnosť prispôbiť prístupy a ustanovenia osobitostiam sietí a ich správcov. Respondenti však uznali aj veľký

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

potenciál na zníženie počtu úmrtí vzhľadom na to, že najviac smrteľných nehôd sa deje mimo siete TEN-T.

Európska rada pre bezpečnosť dopravy tvrdila, že rozsah pôsobnosti právnych predpisov by sa mal rozšíriť na všetky diaľnice, všetky (spolu)financované cesty EÚ a všetky hlavné vidiecke a hlavné mestské cesty. Je to potrebné vzhľadom na nový cieľ zameraný na zníženie počtu ťažkých zranení, ako aj úmrtí (pretože väčšia časť zranení sa stáva v mestských oblastiach), a preto, že používatelia ciest by mali mať nárok na rovnakú úroveň bezpečnosti na všetkých cestách.

Komisia po dôkladnej úvahe dospela k záveru, že obmedzené rozšírenie mimo siete TEN-T na hlavné cesty, ktorým sa rieši omnoho väčší počet úmrtí bez toho, aby sa na členské štáty uvalilo neprimerané pracovné zaťaženie a náklady, je odôvodnené a primerané.

• **Získavanie a využívanie expertízy**

Komisia si vyžiadala externú expertízu prostredníctvom zmluvy o podpornej štúdii s konzorciom vedeným spoločnosťou Ecorys a pozostávajúcou z odborníkov zo spoločnosti COWI a SWOV, ktorá bola spustená v septembri 2016. Zistenia správy o posúdení vplyvu vychádzajú zo záverečnej správy z tejto zmluvy.

Okrem toho sa uzatvorila zmluva s externým odborníkom (profesor George Yannis z Národnej technickej univerzity v Aténach), ktorý mal poskytnúť doplnkovú analýzu, vedecké preskúmanie a dodatočnú validáciu.

V prílohách k správe sa uvádza neúplný zoznam externých štúdií, ktoré sa použili ako vstupný materiál na vypracovanie správy o posúdení vplyvu. Celkovo sa použilo mnoho zdrojov, ktoré boli do veľkej miery vyčerpávajúce a zastupovali rôzne skupiny zainteresovaných strán.

• **Posúdenie vplyvu**

Iniciatíva sa opiera o posúdenie vplyvu, ku ktorému výbor pre kontrolu regulácie zaujal pozitívne stanovisko s výhradami. Výbor vydal odporúčania, v ktorých sa požaduje lepšie odôvodnenie a objasnenie najmä:

- očakávaného prínosu iniciatívy v rámci komplexného prístupu bezpečného systému k bezpečnosti cestnej premávky, ako aj jej vzťahu a komplementarity s analogickou iniciatívou v oblasti všeobecnej bezpečnosti vozidiel a bezpečnosti chodcov,
- proporcionality uprednostňovanej možnosti politiky, najmä pokiaľ ide o finančné obmedzenia a
- potreby niektorých záverov z hodnotení existujúcej smernice, ako aj smernice o tuneloch a o tom, ako riešiť otázky presadzovania.

Pripomienky sa zohľadnili v revidovanom posúdení vplyvu. Obsahujú ďalšie vysvetlenia, ako je uvedené v prílohe I k správe o posúdení vplyvu. Na riešenie uvedených problémov sa okrem iných úprav prijali tieto zmeny:

- Boli pridané vysvetlenia prístupu bezpečného systému, prínosu jednotlivých iniciatív, vzťahu s analogickou iniciatívou v oblasti všeobecnej bezpečnosti vozidiel a bezpečnosti chodcov a ich príslušných prínosov pre všeobecný cieľ.

- Nedostatok financovania sa považoval za príčinu problémov a osobitný cieľ sa rozšíril tak, aby zohľadňoval finančné obmedzenia. Pre každý členský štát sa uviedli náklady na dodržiavanie predpisov do roku 2030.
- Pridali sa ďalšie podrobnosti o zisteniach hodnotenia *ex post*. Okrem toho sa vysvetlil navrhovaný prístup na zabezpečenie súladu s existujúcimi právnymi predpismi.

Možné politické opatrenia sa skombinovali do šiestich možností politiky s rôznymi úrovňami ambícií. Možnosti politiky, ktorými sa obmedzujú politické zásahy do siete TEN-T (možnosti politiky 1 – 3) a tie, v rámci ktorých sa rozširuje rozsah pôsobnosti mimo siete TEN-T (možnosti politiky A – C), sa posudzovali samostatne. Vzhľadom na komplementárny charakter opatrení v oblasti riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry sú možnosti 1 až 3 alternatívami, ale postupným spôsobom sa navzájom dopĺňajú. Podobne sú alternatívami aj možnosti politiky, ktoré rozširujú politické zásahy mimo siete TEN-T, ale navzájom sa dopĺňajú.

Možnosť politiky 1 predstavuje minimálnu zmenu pri minimálnych nákladoch, pričom sa v nej zohľadňujú pripravované technologické zmeny a navrhujú obmedzené legislatívne zmeny, ktoré sú pomerne ľahko a rýchlo vykonateľné. Zahŕňa nelegislatívne mierne opatrenia, ako je podpora výmeny poznatkov a osvedčených postupov s cieľom podporiť účinnosť riadiacich postupov už zahrnutých v existujúcej smernici. V tejto možnosti politiky sa okrem toho zavádzajú legislatívne opatrenia na zlepšenie transparentnosti postupov riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry a jasná požiadavka na zameranie sa na posúdenie bezpečnosti zraniteľných účastníkov cestnej premávky v postupoch riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Napokon vytvára zlepšené prepojenie medzi smernicou o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry a smernicou o tuneloch prostredníctvom revízie smernice o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry s osobitným zameraním na prechodné oblasti medzi otvorenými cestami a tunelmi a na spoločné kontroly týchto oblastí zahŕňajúce ako cestný, tak aj tunelový bezpečnostný personál.

Možnosť politiky 2 je širšia v tom zmysle, že zahŕňa prvky z prístupu bezpečného systému. Zavádza sa v nej nový postup, posudzovanie ciest v rámci celej siete, na pravidelné posudzovanie a porovnávanie zabudovanej bezpečnosti cestnej siete s cieľom proaktívne identifikovať cestné úseky, na ktorých je potrebná ďalšia kontrola a zásah. Okrem toho sa v nej zavádzajú všeobecné výkonnostné požiadavky na určité prvky cestnej infraštruktúry s cieľom uľahčiť zavedenie kooperatívnej, prepojenej a automatizovanej mobility. Jej cieľom je okrem toho riešiť nedostatok konzistentných a porovnateľných údajov o úrovni bezpečnosti cestnej siete EÚ. Hlavnou zásadou možnosti politiky 2 je, že v rámci právnych predpisov EÚ by sa od členských štátov vyžadovalo, aby vykonávali a náležite sledovali postupy riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry v záujme identifikácie širokej škály možných rizík cestnej infraštruktúry. Členské štáty by si však zachovali flexibilitu pri stanovovaní požadovanej úrovne bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Aj výber vhodných technických riešení by bol na členských štátoch, pričom právne predpisy EÚ by stanovovali všeobecné výkonnostné požiadavky na podporu plynulého zavádzania CCAM (napr. čitateľnosť dopravných značiek a cestného značenia).

V rámci možnosti politiky 3 sa stanovuje minimálna úroveň bezpečnosti, ktorá sa má dosiahnuť na cestách siete TEN-T a stanovujú sa minimálne výkonnostné požiadavky na vybavenie ciest. To predstavuje prístup založený na výsledkoch, ktorý možno použiť na dosiahnutie jednotnej úrovne minimálnej bezpečnosti v rámci celej siete TEN-T. Minimálna

úroveň bezpečnosti, ktorá sa má dosiahnuť, by sa stanovila na úrovni EÚ. Členské štáty by si zachovali flexibilitu pri výbere protipatrení v oblasti bezpečnosti cestnej infraštruktúry.

Na rozdiel od možností politiky 1 – 3, možnosti politiky A, B a C zahŕňajú určité rozšírenie postupov podľa smernice o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry mimo siete TEN-T. Tieto rozšírenia sú obmedzené na hlavné alebo vnútroštátne cesty, ktoré sú typicky zastúpené hlavnými cestnými sieťami členských štátov.

Možnosť politiky A zahŕňa jedno legislatívne opatrenie, ktorým sa stanovuje, že každý cestný projekt v rámci siete vnútroštátnych ciest, ktorý je úplne alebo čiastočne financovaný z fondov EÚ, by mal podliehať postupom stanoveným v smernici o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry.

Cieľom možnosti politiky B je zabezpečiť, aby sa už zavedené postupy riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry uplatňovali na širšej cestnej sieti, zahŕňajúc najmä diaľnice a rušné cesty hlavných cestných sietí členských štátov. Táto možnosť politiky predstavuje mierne ambiciózne povinné rozšírenie rozsahu pôsobnosti postupov súčasnej smernice o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Mala by vplyv len na členské štáty, ktoré ešte nerozšírili uplatňovanie týchto postupov na dobrovoľnej báze.

Cieľom možnosti politiky C je uplatňovať filozofiu proaktívneho riadenia bezpečnosti cestnej premávky v celej sieti aj na hlavné cestné siete členských štátov. Táto možnosť politiky predstavuje ambicióznejšie rozšírenie uplatňovania revidovaných postupov riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry na väčšiu sieť ciest (vrátane diaľnic a hlavných ciest) mimo siete TEN-T.

V posúdení vplyvu sa za uprednostňovanú možnosť určila kombinácia možnosti politiky 2 a možnosti politiky C.

Táto kombinácia by mohla zachrániť viac ako 3 200 životov a predísť viac ako 20 700 ťažkým zraneniam v rokoch 2020 – 2030 v porovnaní so základným scenárom (14 650 zachránených životov a 97 502 predídenných ťažkých zranení v rokoch 2020 – 2050). Len pre rok 2030 by opatrenia v oblasti cestnej infraštruktúry viedli k 562 zachráneným životom a 3 675 predídenným ťažkým zraneniam.

• **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

V rámci programu regulačnej vhodnosti a efektívnosti Komisie (REFIT) sa posudzovala možnosť administratívneho zjednodušenia, najmä prostredníctvom zlúčenia smernice o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry so smernicou o tuneloch. Posúdenie vplyvu ani konzultácie so zainteresovanými stranami nepoukázali na žiadne prínosy v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, ktoré by sa mali dosiahnuť zlúčením smerníc. Keďže žiadne zníženie administratívnej záťaže sa neidentifikovalo, takéto zlúčenie sa nepovažovalo za prospešné alebo žiaduce.

V návrhu sa zavádza nový proaktívny postup riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry založený na rizikách, ktorým je posudzovanie ciest v rámci celej siete, a to bez toho, aby sa zvýšil celkový počet postupov. To sa dosiahne začlenením užitočných prvkov z predchádzajúceho postupu reagujúceho na podnety (najmä identifikácia oblastí s vysokou nehodovosťou) do postupov pre cesty, ktoré sú v prevádzke.

- **Základné práva**

V návrhu sa dodržiavajú základné práva a zásady uznané najmä v Charte základných práv Európskej únie.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Návrh nemá žiadny vplyv na rozpočet EÚ, hoci posudzovanie ciest v rámci celej siete by sa mohlo použiť ako kritérium na zacielenie výdavkov EÚ.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Pri posúdení vplyvu bola určená škála možných ukazovateľov pokroku, ktoré by sa mohli použiť pri monitorovaní pokroku. Týmto návrhom sa predíde neprimeranému administratívne zaťaženiu členských štátov tým, že sa obmedzia povinnosti podávania správ na kľúčový ukazovateľ výstupu – bezpečnostný rating ciest, na ktoré sa vzťahujú postupy.

S cieľom posúdiť vplyv právnych predpisov by bolo potrebné uskutočniť aj dôkladné hodnotenie po vykonaní všetkých zmien. Vhodný časový rámec na takéto hodnotenie sa stanoví po úplnom nadobudnutí platnosti nového rámca.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Vzhľadom na rozsah pôsobnosti návrhu a skutočnosť, že sa ním len mení smernica 2008/96/ES, ktorú všetky členské štáty transponovali v plnom rozsahu, sa nezdá odôvodnené ani primerané požadovať ďalšie vysvetľujúce dokumenty.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Článok 1 ods. 1 sa mení tak, aby obsahoval odkazy na jeden nový a jeden premenovaný postup riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry („posudzovanie ciest v rámci celej siete“ a „kontrola bezpečnosti cestnej premávky“).

Článok 1 ods. 2 sa mení tak, aby odzrkadľoval rozšírený rozsah pôsobnosti smernice, pričom do rozsahu pôsobnosti sa pridávajú diaľnice a hlavné cesty mimo siete TEN-T s cieľom rozšíriť povinné uplatňovanie postupov smernice v záujme konkrétneho zamerania sa na rušné cesty, ktoré spájajú veľké mestá a regióny.

Článok 1 ods. 3 sa mení tak, aby sa uplatňovanie smernice stalo povinným pre všetky projekty cestnej infraštruktúry mimo mestských oblastí, ktoré sú vybudované s využitím finančných prostriedkov EÚ, aby sa zabezpečilo, že finančné prostriedky EÚ sa nepoužijú na budovanie potenciálne nebezpečných ciest.

Článok 2 ods. 1 sa mení tak, aby sa v ňom uvádzala aktualizovaná definícia „transeurópskej cestnej siete“ v súlade s definíciou stanovenou v nariadení (EÚ) č. 1315/2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete.

Článok 2 ods. 2a a článok 2 ods. 2b sa vkladajú s cieľom uviesť definície „diaľnice“ a „hlavnej cesty“, ktoré sú potrebné vzhľadom na rozšírený rozsah pôsobnosti právnych predpisov.

Článok 2 ods. 2c sa vkladá s cieľom uviesť definíciu „posudzovania ciest v rámci celej siete“, čo je nový proaktívny postup riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry založený na rizikách (ktorým sa nahrádza súčasný postup „klasifikácie a riadenia bezpečnosti cestnej siete v prevádzke“ uvedený v článku 5, ktorý má charakter postupu reagujúceho len na podnety).

Článok 2 ods. 5 sa vypúšťa, pretože metóda „klasifikácie cestných úsekov s vysokou nehodovosťou“ je začlenená do nového postupu „posudzovania ciest v rámci celej siete“ a do kontrol bezpečnosti cestnej premávky.

Článok 2 ods. 7 sa mení tak, aby sa v ňom uvádzala aktualizovaná definícia „kontroly bezpečnosti cestnej premávky“ s cieľom objasniť cielený charakter tohto postupu a odlíšiť ho od nového postupu „posudzovania ciest v rámci celej siete“.

Článok 2 ods. 10 sa vkladá s cieľom uviesť definíciu „zraniteľných účastníkov cestnej premávky“, ktorí sú nadmerne zastúpení v smrteľných nehodách a ťažkých zraneniach, a preto si vyžadujú osobitné zameranie pri uplatňovaní postupov smernice.

Článok 5 sa reviduje s cieľom nahradiť súčasný postup „klasifikácie a riadenia bezpečnosti cestnej siete v prevádzke“ reagujúci len na podnety, novým proaktívnym postupom „posudzovania ciest v rámci celej siete“, ktorý je založený na riziku. Posudzovanie ciest v rámci celej siete je na riziku založené proaktívne posudzovanie všetkých ciest v rámci rozsahu pôsobnosti smernice s cieľom hodnotiť a porovnať vstavanú alebo inherentnú bezpečnosť existujúcej cestnej infraštruktúry v záujme určenia prioritných oblastí pre ďalšie kontroly a zásahy, ako aj posilnenia zložky infraštruktúry prístupu bezpečného systému. V rámci tohto nového postupu sa zohľadňujú historické údaje o nehodách a existencia už identifikovaných cestných úsekov s vysokou nehodovosťou. Okrem toho sa v rámci neho systematicky a proaktívne posudzujú riziká spojené s cestnou infraštruktúrou, ako sú jej geometrické charakteristiky, prítomnosť križovatiek a úrovňových priecestí, existencia prekážok na kraji vozovky a dostupnosť vhodných systémov na zadržiavanie automobilov. To poskytne silnú motiváciu na sledovanie zistení a na zameranie sa na investície do vysoko rizikových oblastí.

Článok 6 ods. 1 sa mení tak, aby prepájal identifikáciu cestných úsekov na kontroly bezpečnosti cestnej premávky so zisteniami z posudzovania ciest v rámci celej siete vykonaného podľa článku 5.

Článok 6 ods. 3 sa reviduje tak, aby sa v ňom vyžadovali spoločné kontroly bezpečnosti cestnej premávky v prechodných oblastiach medzi cestami v rámci tejto smernice a cestnými tunelmi v rámci smernice 2004/54/ES. Cieľom tohto ustanovenia je zabezpečiť lepšiu spoluprácu medzi príslušnými subjektmi zodpovednými za bezpečnosť cestnej premávky a bezpečnosť tunelov, pretože tieto prechodné oblasti sú vo všeobecnosti označené ako oblasti cestných tunelov s najväčšou pravdepodobnosťou nehôd.

Článok 6a sa vkladá s cieľom zaviesť primerané následné opatrenia, pokiaľ ide o všetky postupy riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry v smernici o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Nedostatok následných opatrení je jednou z hlavných slabých stránok zistených pri hodnotení smernice o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry a v posúdení vplyvu. Týmto ustanovením sa predovšetkým vyžaduje, aby každé rozhodnutie o tom, či dodržiavať odporúčanie vyplývajúce z kontroly bezpečnosti cestnej premávky, bolo odôvodnené a náležite doložené.

Článok 6b sa vkladá s cieľom zabezpečiť ochranu zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Potreba lepšej ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky sa zdôraznila pri príprave posúdenia vplyvu, a to najmä zo strany príslušných zainteresovaných strán. V tomto článku sa vyžaduje, aby sa v rámci každého postupu riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry osobitne posúdila situácia zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

Článok 6c sa vkladá s cieľom vyžadovať, aby sa cestné značenia a dopravné značky používali a udržiavali spôsobom, ktorý zabezpečí ich spoľahlivé rozpoznanie. Toto opatrenie je určené na zabezpečenie jednotného cestovania účastníkov cestnej premávky, na pomoc pri zavádzaní prepojených a autonómnych systémov mobility a na zabezpečenie zohľadnenia požiadaviek starnúcej populácie tým, že cestné značenia a dopravné značky sa ľahko rozoznávajú.

Článok 11 sa vkladá s cieľom stanoviť požiadavky pre členské štáty na podávanie správ o uplatňovaní a výsledkoch postupov riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry. Vyžaduje sa v ňom najmä, aby členské štáty klasifikovali svoje cestné siete podľa úrovne rizík identifikovaných v rámci posudzovania ciest v celej sieti. V súčasnej smernici chýbajú požiadavky na podávanie správ, čo veľmi sťažuje monitorovanie pokroku, referenčné porovnávanie a ďalšie sledovanie v celej EÚ. Požiadavky na podávanie správ sú nevyhnutné na zabezpečenie toho, aby sa vstavaná bezpečnosť cestnej siete mohla merať a oznamovať účastníkom cestnej premávky, a aby sa urýchlil trend konvergenzie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v celej EÚ.

V prílohe II sa vkladajú nové požiadavky s cieľom zabezpečiť, aby sa pri uplatňovaní auditov bezpečnosti cestnej premávky zohľadňovali potreby zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

Do zoznamu kontrol bezpečnosti cestnej premávky sa vkladá nová príloha IIa, pretože hlavným cieľom by malo byť zlepšenie bezpečnosti existujúcich ciest.

Príloha III sa nahrádza novou prílohou, v ktorej sa uvádzajú prvky nového postupu, teda „posudzovania ciest v rámci celej siete“. Patria sem všeobecné informácie o posúdených cestách, údaje o nehodách a objemoch dopravy, prevádzkové vlastnosti, osobitné úvahy o rozvrhnutí ciest a bezpečnostných prvkoch a spoločné riziká, aby sa zabezpečilo, že vstavanú bezpečnosť ciest možno riadne posúdiť.

Príloha IV sa mení tak, aby sa v nej objasňovalo, že opis presnej polohy nehôd zahŕňa súradnice GNSS.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**ktorou sa mení smernica 2008/96/ES o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

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

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po predložení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov¹²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

1. Strategickým cieľom Únie je znížiť počet smrteľných nehôd o polovicu do roku 2020 v porovnaní s rokom 2010 a priblížiť sa k nulovej úmrtnosti do roku 2050 („vízia nulovej nehodovosti“)¹³. V posledných rokoch sa však pokrok pri dosahovaní týchto cieľov zastavil.
2. Podľa prístupu bezpečného systému je možné do značnej miery zabrániť úmrtiam a ťažkým zraneniam pri dopravných nehodách. Malo by byť spoločnou zodpovednosťou na všetkých úrovniach, aby sa zabezpečilo, že dopravné nehody nepovedú k ťažkým alebo smrteľným zraneniam. Najmä dobre navrhnuté a riadne udržiavané cesty by mali znížiť pravdepodobnosť dopravných nehôd, zatiaľ čo „zhovievavé“ cesty (cesty navrhnuté inteligentným spôsobom, aby sa zabezpečilo, že chyby pri vedení vozidla nemajú okamžité vážne dôsledky) by mali znížiť závažnosť nehôd.
3. Cesty transeurópskej siete vymedzené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013¹⁴ majú kľúčový význam pri podpore európskej integrácie. Preto by sa na týchto cestách mala zaručiť vysoká úroveň bezpečnosti.
4. Postupy riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry vykonávané na transeurópskej sieti pomohli znížiť počet smrteľných nehôd a ťažkých zranení v Únii. Z hodnotenia účinkov smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES¹⁵ vyplýva, že členské

¹¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

¹² Ú. v. EÚ C , , s. .

¹³ Oznámenie Komisie „Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti cestnej premávky: politické usmernenia pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2011 – 2020 [KOM(2010) 389 v konečnom znení].

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

štáty, ktoré na dobrovoľnej báze uplatňovali zásady riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry na svojich vnútroštátnych cestách mimo siete TEN-T, dosiahli omnoho lepšiu bezpečnosť cestnej premávky ako členské štáty, ktoré tak nerobili.

5. K veľkej časti dopravných nehôd dochádza na malom počte ciest, kde sú vysoké objemy dopravy a rýchlosti a kde sa široká škála dopravy pohybuje rôznymi rýchlosťami. Z toho dôvodu by obmedzené rozšírenie rozsahu pôsobnosti smernice 2008/96/ES na diaľnice a hlavné cesty mimo siete TEN-T malo výrazne prispieť k zlepšeniu bezpečnosti cestnej infraštruktúry v celej Únii.
6. Okrem toho povinným uplatňovaním postupov smernice 2008/96/ES na všetky projekty cestnej infraštruktúry mimo mestských oblastí, ktoré sú vybudované s využitím finančných prostriedkov EÚ, by sa malo zabezpečiť, že sa finančné prostriedky EÚ nepoužili na budovanie potenciálne nebezpečných ciest.
7. Posudzovanie 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 cestnej premávky a na uprednostňovanie investícií podľa jeho potenciálu na zabezpečenie celosieťových bezpečnostných zlepšení. Celá cestná sieť, na ktorú sa vzťahuje táto smernica, by sa preto mala systematicky posudzovať s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky v celej Únii.
8. Začlenenie prvkov s najlepšimi výsledkami z predchádzajúcej „klasifikácie a riadenia bezpečnosti cestnej siete v prevádzke“ do nového postupu posudzovania ciest v rámci celej siete by malo umožniť lepšiu identifikáciu úsekov ciest, na ktorých sú možnosti zlepšenia bezpečnosti najväčšie a na ktorých by ciele zásahy mali priniesť najväčšie zlepšenia.
9. Systematické sledovanie zistení z postupov riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry je zásadné na dosiahnutie zvyšovania bezpečnosti cestnej infraštruktúry potrebného na splnenie cieľov Únie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Na tento účel by sa prostredníctvom prioritných akčných plánov malo zabezpečiť, že sa potrebné zásahy vykonajú čo najskôr.
10. Bezpečnosť existujúcich ciest by sa mala zlepšiť, a to sústredením investícií na cestné úseky s najvyššou nehodovosťou a najvyšším potenciálom znižovania nehodovosti.
11. Úseky cestnej siete, ktoré susedia s cestnými tunelmi transeurópskej cestnej siete, na ktoré sa vzťahuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/54/ES¹⁶, majú mimoriadne vysoké riziko nehôd. Preto by sa v záujme zlepšenia bezpečnosti cestnej siete ako celku mali zaviesť spoločné kontroly bezpečnosti cestnej premávky na týchto úsekoch ciest, do ktorých budú zapojení zástupcovia príslušných orgánov cestnej aj tunelovej infraštruktúry.
12. Zraniteľní účastníci cestnej premávky v Únii v roku 2016 predstavovali 46 % smrteľných nehôd. Zabezpečením toho, aby sa záujmy týchto používateľov zohľadňovali vo všetkých postupoch riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry, by sa teda mala zlepšiť ich bezpečnosť na cestách.
13. Pri zaistovaní bezpečnosti cestnej infraštruktúry je veľmi dôležitým prvkom úprava a údržba cestných značení a dopravných značiek, najmä vzhľadom na vývoj vozidiel vybavených systémami pomoci pre vodiča alebo vyššou úrovňou automatizácie.

¹⁶ 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).

Predovšetkým je potrebné zabezpečiť, aby takéto vozidlá mohli ľahko a spoľahlivo rozpoznať cestné značenia a značky.

14. V záujme dosiahnutia transparentnosti a zlepšenia zodpovednosti by sa mali uviesť kľúčové ukazovatele výkonnosti.
15. Zverejnenie výsledkov posudzovania ciest v celej sieti by malo umožniť porovnanie úrovne vstavanej bezpečnosti infraštruktúry v celej Únii.
16. Keďže cieľ tejto smernice, konkrétne zavedenie postupov na zaistenie trvale vysokej úrovne bezpečnosti ciest v transeurópskej sieti a sieti diaľnic a hlavných ciest v Únii, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, ale vzhľadom na potrebu zlepšenia v celej Únii s cieľom zabezpečiť konvergenciu smerom k vyšším normám bezpečnosti cestnej infraštruktúry ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku, táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa. Výsledkom opatrení na úrovni Únie by malo byť bezpečnejšie cestovanie po celej Únii, čo by zase malo zlepšiť fungovanie vnútorného trhu a podporiť cieľ v oblasti hospodárskej, sociálnej a územnej súdržnosti.
17. S cieľom zabezpečiť, aby obsah postupov riadenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry naďalej odzrkadľoval najlepšie dostupné technické poznatky, by sa mala Komisii udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie s cieľom prispôsobiť prílohy k smernici technickému pokroku. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni expertov a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016¹⁷. Predovšetkým v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematicky prístup na zasadnutia expertných skupín Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.
18. Osobitné opatrenia sú potrebné na neustále zlepšovanie postupov riadenia bezpečnosti a na uľahčenie rozpoznávania cestných značení a dopravných značiek vozidlami, ktoré sú vybavené systémami pomoci pre vodiča 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. 182/2011¹⁸.
19. Smernica 2008/96/ES by sa preto mala zodpovedajúcim spôsobom zmeniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 2008/96/ES sa mení takto:

- (1) v článku 1 sa odseky 1 až 3 nahrádzajú takto:

¹⁷ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

¹⁸ 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).

„1. Touto smernicou sa od členských štátov vyžaduje zavedenie a vykonávanie postupov týkajúcich sa posudzovania vplyvu bezpečnosti ciest, auditov bezpečnosti cestnej premávky, kontrol bezpečnosti cestnej premávky a posúdení ciest v celej sieti.

2. Táto smernica sa uplatňuje na cesty, ktoré sú súčasťou transeurópskej siete, na diaľnice a na hlavné cesty, či už sú v etape projektovania, výstavby, alebo prevádzky.

3. Táto smernica sa uplatňuje aj na cesty a projekty cestnej infraštruktúry, na ktoré sa nevzťahuje odsek 2, ktoré sa nachádzajú mimo mestských oblastí a ktoré sú vybudované s úplným alebo čiastočným využitím finančných prostriedkov EÚ.“;

(2) článok 2 sa mení takto:

a) bod 1 sa nahrádza takto:

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

b) vkladajú sa tieto body 2a až 2c:

„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 dočasne, 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, ktorá nie je diaľnicou, ale spája veľké mestá alebo regióny, prípadne oboje, a je definovaná ako hlavná cesta v tzv. EuroRegionalMap (regionálna mapa Európy), ktorú vytvorili národné zememeračské a katastrálne úrady Európy;

2c. „posudzovanie ciest v rámci celej siete“ je posudzovanie bezpečnosti cestnej siete v rámci rozsahu pôsobnosti tejto smernice s cieľom porovnať závažnosť rizika nehôd a následkov“;

c) bod 5 sa vypúšťa;

d) body 6 a 7 sa nahrádzajú takto:

„6. „bezpečnostný rating“ je klasifikácia častí existujúcej cestnej siete v kategóriách podľa ich objektívne meranej vstavanej bezpečnosti;

7. „kontrola bezpečnosti cestnej premávky“ je cielená kontrola na mieste existujúcej cesty alebo úseku cesty na identifikáciu nebezpečných podmienok, chýb a nedostatkov, ktoré zvyšujú riziko nehôd a zranení“;

e) dopĺňa sa tento bod 10:

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

(3) článok 5 sa nahrádza takto:

„Článok 5

Posudzovanie ciest v rámci celej siete

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa posudzovanie ciest v rámci celej siete vykonávalo v celej cestnej sieti v prevádzke, na ktorú sa vzťahuje táto smernica. Posudzovanie ciest v rámci celej siete pozostáva z vizuálnej prehliadky, analýzy objemov dopravy a historických údajov o nehodách a z posúdenia závažnosti rizika nehôd a následkov. Členské štáty zabezpečia, aby sa prvé posúdenie vykonalo najneskôr do roku 2025. Nasledujúce posudzovanie ciest v rámci celej siete bude dostatočne časté na zaistenie primeranej úrovne bezpečnosti, v každom prípade sa však vykoná najmenej každých päť rokov.

2. Pri vykonávaní posúdenia ciest v rámci celej siete členské štáty uvedú prvky stanovené v prílohe III.

3. Na základe výsledkov posúdenia uvedeného v odseku 1 členské štáty klasifikujú všetky úseky cestnej siete v najmenej troch kategóriách podľa ich vstavanej bezpečnosti.

4. Členské štáty zabezpečia, aby posudzovanie ciest v rámci celej siete vykonával príslušný subjekt.

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

(4) článok 6 sa mení takto:

a) názov sa nahrádza takto:

„Článok 6

Kontroly bezpečnosti cestnej premávky“;

b) odsek 1 sa nahrádza takto:

„1. Členské štáty zabezpečia, aby sa na cestnej sieti vykonávali kontroly bezpečnosti cestnej premávky s cieľom určiť prvky týkajúce sa bezpečnosti ciest a zabrániť nehodám. Výber úsekov ciest, ktoré majú podliehať tejto kontrole, sa zakladá na výsledkoch posúdenia uskutočneného podľa článku 5, pričom sa uprednostnia vysokorizikové úseky.“;

c) odseky 2 a 3 sa nahrádzajú takto:

„2. Členské štáty pri vykonávaní kontrol bezpečnosti cestnej premávky uvedú prvky stanovené v prílohe IIa.

3. Členské štáty zaistia bezpečnosť úsekov cestnej siete, ktoré susedia s cestnými tunelmi, na ktoré sa vzťahuje smernica 2004/54/ES, prostredníctvom spoločných kontrol bezpečnosti cestnej premávky zahŕňajúcich príslušné subjekty zapojené do vykonávania tejto smernice a smernice 2004/54/ES. Spoločné kontroly bezpečnosti cestnej premávky sa vykonávajú aspoň každé tri roky.“;

(5) vkladajú sa tieto články 6a, 6b a 6c:

„Článok 6a

Následné opatrenia k postupom pre cesty v prevádzke

1. Členské štáty zabezpečia, aby po zisteniach vyplývajúcich z posúdení ciest v rámci celej siete vykonaných podľa článku 5 nasledovali cieľené kontroly bezpečnosti cestnej premávky alebo priame nápravné opatrenia.

2. Členské štáty zabezpečia, aby po zisteniach vyplývajúcich z kontrol bezpečnosti cestnej premávky vykonaných podľa článku 6 nasledovali odôvodnené rozhodnutia určujúce, či je potrebné nápravné opatrenie. Členské štáty predovšetkým určia cestné úseky, na ktorých sú potrebné ďalšie zlepšenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry, a stanovia opatrenia, ktoré sa majú uprednostniť v záujme zlepšenia bezpečnosti týchto úsekov ciest.

3. Členské štáty zabezpečia, aby nápravné opatrenia boli zamerané na úseky ciest s nízkymi úrovňami bezpečnosti, ktoré predstavujú príležitosť na vykonanie opatrení s vysokým pomerom medzi nákladmi a prínosom.

4. Členské štáty pripravia a pravidelne aktualizujú prioritný akčný plán založený na riziku s cieľom sledovať vykonávanie určených nápravných opatrení. Členské štáty pri príprave akčného plánu uprednostnia cestné úseky s vysokým potenciálom na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky, pričom zohľadnia zásahy s vysokým pomerom medzi nákladmi a prínosom.

Článok 6b

Ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky

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

Článok 6c

Cestné značenia a dopravné značky

1. Členské štáty zabezpečia, aby cestné značenia a dopravné značky boli riadne navrhnuté a udržiavané takým spôsobom, aby ich mohli ľahko a spoľahlivo rozpoznať ako ľudskí vodiči, tak aj vozidlá vybavené systémami pomoci pre vodiča alebo vyššou úrovňou automatizácie.

2. Komisia vypracuje všeobecné výkonnostné požiadavky na uľahčenie rozpoznávania cestných značení a dopravných značiek. Komisia na tento účel prijme vykonávací akt v súlade s postupom uvedeným v článku 13 ods. 2.“;

(6) Článok 10 sa nahrádza takto:

„Článok 10

Výmena najlepších postupov

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

(7) v článku 11 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Komisii pomáha výbor uvedený v článku 13. V prípade, že sa musia prijať osobitné opatrenia, prijímajú sa v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 13 ods. 2.“

(8) vkladá sa tento článok 11a:

„Článok 11a

Podávanie správ

1. Členské štáty predložia Komisii správu do 31. októbra [OP: vložte ROK vypočítaný 24 mesiacov po nadobudnutí účinnosti], a potom každé tri roky, v súvislosti s percentuálnym podielom cestnej siete posudzovanej v posúdení ciest v rámci celej siete v predchádzajúcich

troch rokoch, a s bezpečnostným ratingom cestných úsekov posudzovaných podľa kategórie účastníkov cestnej premávky.“;

(9) článok 12 sa nahrádza takto:

„Článok 12

Prispôsobenie sa technickému pokroku

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 12a prijímať delegované akty v záujme jej prispôsobenia príloh k tejto smernici technickému pokroku.“;

(10) vkladá sa tento článok 12a:

„Článok 12a

Delegované akty

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 dobu neurčitú od [dátum nadobudnutia účinnosti tejto smernice].

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 12 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Pred prijatím delegovaného aktu Komisia konzultuje s expertmi určenými každým členským štátom v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

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

(11) článok 13 sa nahrádza takto:

„Článok 13

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.“;

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

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do [OP: vložte DÁTUM 18 mesiacov po nadobudnutí účinnosti]. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

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

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

Článok 3

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

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*