



EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 17.5.2018.
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive 2008/96/EZ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture

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

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Sigurnost na cestama u EU-u znatno se poboljšala tijekom nekoliko posljednjih desetljeća zahvaljujući djelovanju na razini EU-a te na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini. U razdoblju od 2001. do 2010. broj smrtnih slučajeva na cestama u EU-u smanjio se za 43 % i za još 19 % u razdoblju od 2010. do 2016. Na cestama EU-a živote je 2016. izgubilo 25 620 osoba, što je 510 osoba manje u odnosu na 2015. i gotovo 5 900 osoba manje u odnosu na 2010.

Iako neke države članice i dalje svake godine ostvaruju znatan napredak, na razini EU-a stope smrtno stradalih na cestama posljednjih godina stagniraju. Dionici uključeni u sigurnost prometa na cestama reagirali su na to usporavanje ponovnim zalaganjem za ostvarenje tog cilja, kako su to izrazili ministri prometa iz EU-a u Izjavi iz Vallette o sigurnosti na cestama iz ožujka 2017.¹

Na temelju tog političkog poticaja Komisija, istodobno s ovom inicijativom, predlaže i okvir za sigurnost na cestama za razdoblje 2020.–2030. koji je bolje prilagođen poznatim izazovima i promjenama u mobilnosti koji proizlaze iz društvenih trendova (npr. povećanje broja biciklista i pješaka, starenje stanovništva) i tehnološkog razvoja. U predloženom okviru slijedi se pristup sigurnog sustava. Taj pristup temelji se na načelu da ljudi mogu činiti pogreške i nastaviti ih činiti te da je zajednička odgovornost aktera na svim razinama da osiguraju da prometne nesreće ne dovode do teških ili smrtonosnih ozljeda. Prema pristupu sigurnog sustava, mora se poboljšati sigurnost svih dijelova sustava – cesta i pojasa uz ceste, brzina, vozila i cestovnog prometa – tako da ako jedan dio zakaže, drugi dijelovi i dalje pružaju zaštitu osobama uključenima u nesreću.

Cestovna infrastruktura i dalje će u velikoj mjeri biti dijelom tog novog pristupa. Dobro projektiranim i ispravno održavanim cestama može se smanjiti vjerojatnost pojave prometnih nesreća, dok se cestama „koje opraštaju” (ceste koje su inteligentno konstruirane kako bi se osiguralo da pogreške u vožnji ne dovode izravno do teških posljedica) može smanjiti težina nesreća do kojih ipak dođe.

Direktiva o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture² (dalje u tekstu: „Direktiva RISM”) donesena je 2008. kako bi se osiguralo da pitanja sigurnosti na cestama budu na prvom mjestu u svim fazama planiranja, projektiranja i rada cestovne infrastrukture. Međutim, postoje velike razlike u načinu na koji su države članice provele tu Direktivu, pri čemu su mnoge visokouspješne zemlje premašile zahtjeve iz Direktive dok ostale zemlje zaostaju za njima.

Opći je cilj predložene inicijative smanjiti broj poginulih i teško ozlijeđenih osoba na cestovnim mrežama u EU-u poboljšanjem rezultata u području sigurnosti cestovne infrastrukture. Posebni ciljevi uključuju:

- poboljšanje daljnjeg postupanja na temelju nalaza o postupcima upravljanja sigurnošću cestovne infrastrukture,

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

² Direktiva 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture, SL L 319, 29.11.2008., str. 59.–67.

- poticanje usklađivanja i razmjene znanja među državama članicama povezanih s tim postupcima i zahtjevima,
- zaštitu nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu,
- poboljšanje uvođenja novih tehnologija, i
- rad usmjeren na postizanje stalno visoke razine sigurnosti na cestama u svim državama članicama učinkovitom upotrebom ograničenih financijskih sredstava.

Revidiranom Direktivom ti se ciljevi nastoje ostvariti uvođenjem sljedećih glavnih promjena:

- propisivanjem transparentnosti i daljnjeg postupanja na temelju rezultata postupaka upravljanja sigurnošću cestovne infrastrukture,
- uvođenjem procjene cesta na razini cijele mreže, postupka sustavnog i proaktivnog mapiranja rizika radi procjene „ugrađene”, ili inherentne, sigurnosti na cestama u cijelom EU-u,
- proširivanjem područja primjene Direktive izvan područja transeuropske prometne mreže (TEN-T) kako bi se obuhvatile autoceste i primarne ceste izvan te mreže te sve ceste izvan gradskih područja koje su u cijelosti ili djelomično izgrađene sredstvima EU-a,
- utvrđivanjem općih zahtjeva u pogledu karakteristika cestovnih oznaka i prometnih znakova kako bi se olakšalo uvođenje kooperativnih, povezanih i automatiziranih sustava za mobilnost i
- uvođenjem obveze da se nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu sustavno uzimaju u obzir u svim postupcima upravljanja sigurnošću cesta.

• **Dosljednost s postojećim odredbama politike u određenom području**

Inicijativom se nastoje otkloniti nedostaci iz Direktive 2008/96/EZ.

Inicijativa je usko povezana s prijedlogom revizije Uredbe o općoj sigurnosti³ i Uredbe o sigurnosti pješaka⁴. Prijedlogom se nastoje poboljšati pravila o sigurnosti vozila uvođenjem dodatnih sigurnosnih značajki, uključujući sustave aktivne sigurnosti namijenjene sprečavanju nesreća, i značajki za zaštitu nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu. Te dvije inicijative međusobno su povezane u području u kojem se tehnologija u vozilima oslanja na infrastrukturu (npr. vidljive cestovne oznake kojima se pomaže pri zadržavanju u prometnoj traci).

U području tehnološkog razvoja, prijedlog je usko povezan i s inicijativama koje su dio Komisijine Strategije za kooperativne inteligentne prometne sustave (C-ITS)⁵.

Sve te inicijative trebalo bi smatrati dijelom šireg skupa mjera kojima se poboljšava sigurnost na cestama iz perspektive pristupa sigurnog sustava.

³ Uredba (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. srpnja 2009. o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila, SL L 200, 31.7.2009.

⁴ Uredba (EZ) br. 78/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. siječnja 2009. o homologaciji motornih vozila s obzirom na zaštitu pješaka i ostalih nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu, SL L 35, 4.2.2009.

⁵ Komunikacija Komisije „Europska strategija za kooperativne inteligentne prometne sustave, važan korak prema kooperativnoj, povezanoj i automatiziranoj mobilnosti” (COM/2016/0766 final).

Odnos između Direktive RISM i Direktive 2004/54/EZ o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži („Direktiva o tunnelima”) procijenjen je kao dio primjerenosti propisa i pojednostavnjivanja.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Prijedlog se temelji na naglasku Junckerove Komisije na Europu koja štiti, osnažuje i brani. Dio je nastojanja Komisije da približi EU Europljanima utvrđujući njihovu zaštitu kao svoj prioritet. Pridonosi i provedbi Europskog stupa socijalnih prava u kojem se navodi da „svi imaju pravo pristupa kvalitetnim osnovnim uslugama, uključujući prijevoz”.

U skladu je s ciljevima utvrđenima u Bijeloj knjizi o prometu iz 2011.⁶ i u Smjernicama politike za sigurnost na cestama za razdoblje 2011.–2020.⁷ te je dio novog okvira EU-a za sigurnost na cestama u razdoblju 2020.–2030. U skladu je s nastojanjima Komisije da olakša uvođenje povezanih, kooperativnih i automatiziranih rješenja za mobilnost, a osobito s [Komunikacijom o kooperativnoj, povezanoj i automatiziranoj mobilnosti (CCAM)], te je dio trećeg paketa za mobilnost koji je predstavljen u okviru prijedloga o energetskej uniji.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

EU ima podijeljenu nadležnost u području sigurnosti u prometu kako je utvrđeno u članku 4 Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU). Prijedlog se temelji na članku 91. stavku 1. točki (c) UFEU-a, koji čini pravnu osnovu za donošenje mjera za poboljšanje sigurnosti u prometu, uključujući sigurnost na cestama. Budući da je nadležnost podijeljena, potrebno je razmotriti pitanja supsidijarnosti.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Negativni vanjski učinci prometnih nesreća, uključujući smrtno slučajeve i zagušenja na cestama, prekogranični su problemi koji se ne mogu riješiti djelovanjem na isključivo nacionalnoj ili lokalnoj razini. Kako bi se postigla i održala visoka razina sigurnosti na cestama u cijelom EU-u, na glavnoj je cestovnoj mreži potrebna ciljana primjena usklađenih postupaka za upravljanje sigurnošću na cestama koji se temelje na primjerenom i proporcionalnom regulatornom okviru. Potrebna razina sigurne mobilnosti na glavnim sastavnicama cestovne mreže u EU-u ne bi se postigla bez intervencije na razini EU-a jer dobrovoljno djelovanje ne podržavaju sve države članice.

U *ex post* evaluaciji i savjetovanjima koja su provedena u okviru procjene učinka⁸ potvrđeno je da su postojećom Direktivom ostvareni rezultati te da je ona široko prihvaćena među državama članicama i dionicima. Stoga je ažuriranje okvira radi uključivanja novih razvoja događanja te povećanja njegove učinkovitosti i djelotvornosti logičan odgovor na prethodno navedena pitanja.

Kad je riječ o proširivanju područja primjene izvan područja mreže TEN-T, jasno je da ceste mreže TEN-T ovise o spojnim cestama koje povezuju važna središta gospodarske aktivnosti s mrežom TEN-T. Mnoge ceste koje nisu dio mreže TEN-T važne su za cjelokupno

⁶ Bijela knjiga „Plan puta prema jedinstvenom europskom prometnom području – Ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima” (COM(2011) 144 final)

⁷ Komunikacija Komisije „Ususret europskom području sigurnosti na cestama: smjernice politike sigurnosti na cestama za razdoblje 2011.–2020.” (COM(2010) 389 final)

⁸ SWD(2018)175.

funkcioniranje cestovnog prometa unutar EU-a i na njima se odvija znatna količina nacionalnog i međunarodnog prometa. Razine sigurnosti na tim cestama mogu biti znatno niže od razine sigurnosti na samim cestama mreže TEN-T, na koje se odnosi samo 8 % slučajeva poginulih na cestama u EU-u.

U *ex post* evaluaciji pokazalo se da države članice koje neko vrijeme primjenjuju postupke za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture na svojim nacionalnim cestama postižu mnogo bolje rezultate u području sigurnosti na cestama u odnosu na države članice koje ih ne primjenjuju. Zbog velike količine prometa, na primarnu cestovnu mrežu u EU-u odnosi se visok postotak smrtnih slučajeva u usporedbi s udjelom tih cesta u ukupnoj cestovnoj mreži (15 % cestovne mreže izvan gradskih područja u smislu cestovnih kilometara čini otprilike 39 % svih smrtnih slučajeva na cestama u EU-u). Stoga će se usklađenim djelovanjem EU-a u području primarne cestovne mreže (uključujući dio izvan mreže TEN-T) pomoći u ostvarenju srednjoročnog cilja EU-a da se broj smrtno stradalih smanji za polovinu do 2030. i dugoročnog cilja približavanja stopi od nula smrtnih slučajeva u cestovnom prometu do 2050.

Bez intervencije EU-a ostale bi postojeće razlike u nacionalnim pristupima – mnoge države članice, osobito one s višim stopama smrtno stradalih, ne bi sustavno primjenjivale načela iz Direktive kad ne bi postojala obvezujuća pravila EU-a. Takvo stanje dovelo bi do toga da bi te države članice nastavile ostvarivati loše rezultate u području sigurnosti na cestama, što bi negativno utjecalo i na rezultate u području sigurnosti na cestama na razini cijelog EU-a.

Glavne koristi od djelovanja na razini EU-a nalaze se u konvergenciji prema višim standardima u području sigurnosti infrastrukture u cijelom EU-u koje se nastoji ostvariti ovom inicijativom. Putovanje u cijelom EU-u trebalo bi postati sigurnije, pri čemu će zemlje s lošijim rezultatima moći ostvariti koristi od iskustava naprednijih zemalja. Time bi se, pak, trebalo poboljšati funkcioniranje unutarnjeg tržišta pružanjem ugodnijeg i skladnijeg iskustva u putovanju putnika i prijevozu tereta te poduprijeti cilj EU-a o postizanju gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije.

Bez intervencije EU-a, na razini EU-a ne bi postojao nikakav usporedivi pregled stanja sigurnosti na cestama na primarnim cestovnim mrežama država članica te isto tako ne bi bilo nikakvih usporedivih načina za utvrđivanje prioriteta u financiranju sredstvima EU-a.

- **Proporcionalnost**

Opcije politike procijenjene u okviru procjene učinka predstavljaju različite stupnjeve proporcionalnosti u ostvarivanju ciljeva politike. Iako se sve opcije politike sastoje od dokazanih mjera za djelotvorno rješavanje problema smrtnih slučajeva i teških ozljeda na cestama, najdalekosežnija opcija politike bila je najmanje proporcionalna. Proširivanje područja primjene Direktive na primarne cestovne mreže država članica proporcionalno je jer se njime obuhvaća relativno skroman udio od 15 % cestovne mreže po duljini. Međutim, na taj dio cestovne mreže odnosi se približno 39 % smrtnih slučajeva na cestama u EU-u.

Troškovi za države članice ograničeni su u usporedbi s koristima, pri čemu je najpoželjnija opcija politike tri puta jeftinija i fleksibilnija u odnosu na najdalekosežniju opciju koja je procijenjena.

- **Odabir instrumenta**

Budući da je pravni akt koji se mijenja direktiva, akt kojim se ona mijenja trebao bi zadržati isti oblik.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

- ***Ex post* evaluacija/provjera primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Komisija je 2015. objavila nalaze *ex post* evaluacije postojeće Direktive⁹. Oni se mogu sažeti kako slijedi:

- Direktiva je potaknula drugačiji način razmišljanja o upravljanju sigurnošću na cestama i postupanju u vezi s njime,
- potaknula je opću primjenu postupaka za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture, koji su sada uspostavljeni u svim državama članicama i temelje se na minimalnom skupu obvezujućih pravila EU-a za upravljanje cestama u mreži TEN-T,
- u njoj se osigurava „zajednički jezik” za provođenje mjera u području sigurnosti cestovne infrastrukture i
- njome su na nacionalnoj razini pokrenuti normativni i operativni procesi čiji razmjeri ne bi bili toliko široki da nije bilo intervencije EU-a.

S druge strane, čini se da Direktivom nije pružen poticaj za proširenje razmjene dobrih praksa među državama članicama. Nadalje, područje primjene Direktive ograničeno je na ceste u mreži TEN-T, koje su uglavnom autoceste i na koje se približno odnosi svega 8 % ukupnih smrtnih slučajeva na cestama u EU-u. Međutim, većina država članica na dijelovima svojih cestovnih mreža izvan mreže TEN-T dobrovoljno primjenjuje jedan postupak za upravljanje sigurnošću na cestama iz Direktive ili njih više.

U evaluaciji nisu pruženi nikakvi dokazi o tome da bi se spajanjem te Direktive s Direktivom o tunelima dodatno poboljšala sigurnost u cestovnim tunelima na mreži TEN-T.

- **Savjetovanja s dionicima**

Tijekom pripreme procjene učinka za ovaj Prijedlog Komisija je provela niz aktivnosti savjetovanja s dionicima. Neke od njih provedene su u okviru studije procjene učinka koju je proveo vanjski ugovorni suradnik (COWI). Provedene su sljedeće aktivnosti savjetovanja:

- konferencija dionika koju je Komisija organizirala u ožujku 2017. u Valletti na Malti,
- sastanci s ključnim dionicima,
- ciljane ankete među dionicima (koju je proveo COWI),
- pojedinačni razgovori s odabranim dionicima (koje je proveo COWI),
- otvoreno javno savjetovanje koje je provedeno u razdoblju od 14. lipnja do 10. rujna 2017. i
- sastanci Odbora za sigurnost cestovnih tunela i Odbora za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture.

Velika većina ispitanika smatrala je da se postojećim zakonodavnim okvirom EU-a i za upravljanje sigurnošću infrastrukture i za sigurnost tunela u velikoj mjeri ili u prilično velikoj

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

mjeri rješava problem sigurnosti na cestama. Međutim, kao probleme u postojećem okviru posebno su uputili na sljedeće: nedovoljnu usklađenost, nedovoljnu razmjenu informacija i ograničeno područje primjene.

Dionici su na konferenciji dionika na Malti u ožujku 2017. preporučili da Komisija, osim revizije programskih ciljeva (za mrežu TEN-T) i financijskih instrumenata, provede i reviziju Direktive RISM kako bi ona bila više usmjerena na izmjerene učinke, a manje na ulazne čimbenike.

Općenito, sudionici su bili gotovo jednoglasni u stavu da su potrebna poboljšanja u održavanju i popravljanju postojećih cesta, unapređivanju sigurnosnih značajki postojećih cesta i poboljšanju zaštite nezaštićenih sudionika u prometu. Mišljenja su bila više podijeljena oko toga jesu li potrebna poboljšanja u kvaliteti prometne opreme (primjerice, sigurnosni branici) i vidljivosti cestovnih oznaka i prometnih znakova. Međutim, jasna većina ispitanika i dalje je smatrala da su poboljšanja potrebna. Postojala je široka suglasnost o tome da bi trebali postojati zajednički zahtjevi u pogledu karakteristika na razini EU-a za vidljivost cestovnih oznaka i prometnih znakova.

U otvorenom javnom savjetovanju isto se tako pokazalo da postoji široka suglasnost o tome da bi se u cijelom EU-u trebale primjenjivati usporedive metodologije za mjerenje sigurnosti cestovne infrastrukture.

Kad je riječ o spremnosti na uvođenje kooperativne, povezane i autonomne mobilnosti, mišljenja su bila podijeljena o tome treba li fizičku infrastrukturu prilagoditi kako bi ona odgovarala potrebama vozila s visokim stupnjem automatizacije ili bi trebalo razvijati vozila tako da se ona mogu prilagoditi postojećoj infrastrukturi. Komisija je zaključila da će biti potrebna određena razina usklađivanja u području fizičke infrastrukture kako bi se omogućilo neometano uvođenje viših razina automatizacije i kako bi se osiguralo da automatizirana vozila sigurno prometuju u mješovitom prometu. U nedavnom izvješću Radne skupine za automatizaciju cestovnog prometa u okviru platforme TM 2.0¹⁰ (koja se sastoji od predstavnika javnih tijela, pružatelja usluga, dobavljača, proizvođača i istraživača) podržava se taj zaključak.

U primjedbama o potrebama nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu istaknute su poteškoće oko propisivanja pojedinačnih mjera za određene vrste nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu. Kad se sve uzme u obzir, Komisija je smatrala da je poželjnije ne propisivati konkretne mjere i umjesto toga propisati opći zahtjev da se u postupcima za upravljanje sigurnošću na cestama uzmu u obzir potrebe svih skupina nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu te da se pronađe najprimjerenije rješenje prilagođeno lokalnim okolnostima.

Mišljenja su bila podijeljena o pitanju proširenja područja primjene zakonodavstva izvan mreže TEN-T. Privatna poduzeća i nevladine organizacije najčešće su smatrali da bi se područjem primjene zakonodavstva trebalo obuhvatiti sve ceste ili sve glavne i nacionalne ceste, dok su javna tijela uglavnom smatrala da bi se područjem primjene trebala obuhvatiti mreža TEN-T. Niz ispitanika u ciljanoj anketi među dionicima naveo je „nevoljkost država članica da prihvate proširenje na ceste izvan mreže TEN-T” na temelju supsidijarnosti. Jedna je država članica napomenula da je, osim pitanja supsidijarnosti, poželjno da se područje primjene direktiva ne proširi (izvan mreže TEN-T) kako bi se zadržala mogućnost prilagodbe

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

pristupā i odredbi specifičnostima mreža i subjekata koji njima upravljaju. Međutim, ispitanici su priznali i veliki potencijal za smanjenje smrtnih slučajeva na cestama, s obzirom na to da se većina smrtonosnih nesreća događa izvan mreže TEN-T.

Europsko vijeće za sigurnost prometa tvrdilo je da bi područje primjene zakonodavstva trebalo proširiti kako bi se njime obuhvatile sve autoceste, sve ceste koje (su)financira EU te sve glavne ruralne i glavne urbane ceste. To se zahtijeva s obzirom na novi cilj koji je usmjeren na smanjenje teških ozljeda i smrtnih slučajeva (jer do većeg broja ozljeda dolazi na gradskim područjima) te zbog toga što bi sudionici u cestovnom prometu trebali imati pravo na jednake razine sigurnosti na svim cestama.

Kad se sve uzme u obzir, Komisija je zaključila da je ograničeno proširenje izvan mreže TEN-T kako bi se obuhvatile primarne ceste, kojim se rješava mnogo veći broj smrtnih slučajeva bez nametanja nesrazmjernog radnog opterećenja i troškova državama članicama, opravdano i proporcionalno.

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Komisija je zatražila mišljenje vanjskih stručnjaka putem ugovora o izradi popratne studije s konzorcijem koji je vodila kuća Ecorys i koji se sastojao od stručnjaka iz kuće COWI i instituta SWOV, koji je sklopljen u rujnu 2016. Nalazi izvješća o procjeni učinka temelje se na završnom izvješću iz tog ugovora.

Osim toga, angažiran je vanjski stručnjak (profesor George Yannis s Nacionalnog tehničkog sveučilišta u Ateni) kako bi pružio komplementarnu analizu, znanstvenu reviziju i dodatnu provjeru valjanosti.

Nepotpuni popis vanjskih studija koje su korištene kao doprinos u izradi izvješća o procjeni učinka nalazi se u prilogima tom izvješću. Općenito, korišten je veliki broj izvora koji su vrlo iscrpni i reprezentativni s obzirom na različite skupine dionika.

- **Procjena učinka**

Inicijativa je popraćena procjenom učinka koja je od Odbora za regulatorni nadzor dobila pozitivno mišljenje sa zadržkama. Odbor je iznio preporuke u kojima je posebno zatražio bolje obrazloženje i pojašnjenje o:

- očekivanom doprinosu inicijative unutar sveobuhvatnog pristupa sigurnosti na cestama u okviru pristupa sigurnog sustava te o njezinu odnosu i komplementarnosti s paralelnom inicijativom o općoj sigurnosti vozila i sigurnosti pješaka,
- proporcionalnosti najpoželjnije opcije politike, osobito u pogledu financijskih ograničenja i
- potrebi za određenim zaključcima iz evaluacija postojeće Direktive i Direktive o tunelima te o načinu rješavanja pitanja povezanih s provedbom.

Te primjedbe uzete su u obzir u revidiranoj procjeni učinka. U njima se pružaju dodatna objašnjenja, kako je navedeno u Prilogu I. izvješću o procjeni učinka. Među ostalim prilagodbama napravljene su sljedeće izmjene kako bi se riješila prethodno navedena pitanja:

- dodana su objašnjenja o pristupu sigurnog sustava, doprinosi pojedinačnih inicijativa, odnos s paralelnom inicijativom o općoj sigurnosti vozila i sigurnosti pješaka te njihovi odgovarajući doprinosi općem cilju,

- smatralo se da je nedostatak financiranja uzrok problema i proširen je posebni cilj kako bi se uzela u obzir financijska ograničenja. Uključeni su troškovi usklađivanja za svaku državu članicu za 2030.,
- dodane su dodatne pojedinosti o nalazima *ex post* evaluacije. Objašnjen je i predloženi pristup za osiguravanje usklađenosti s postojećim zakonodavstvom.

Moguće mjere politike spojene su u šest opcija politike s različitim razinama ambicioznosti. Zasebno su procijenjene opcije politike u kojima se intervencija politike ograničava na mrežu TEN-T (opcije politike 1 – 3) i opcije politike u kojima se područje primjene proširuje izvan mreže TEN-T (opcije politike A–C). Zbog komplementarne prirode mjera za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture, opcije od 1 do 3 čine alternative, ali se progresivno nastavljaju jedna na drugu. Slično tomu, alternative su i opcije politike u kojima se intervencije politike proširuju izvan mreže TEN-T, ali se nastavljaju jedna na drugu.

U okviru opcije politike 1 obuhvaćaju se minimalne promjene uz minimalni trošak, pri čemu se uzimaju u obzir predstojeće tehnološke promjene i predlažu ograničene zakonodavne izmjene koje se mogu provesti relativno jednostavno i brzo. Ona uključuje nezakonodavne, „meke” mjere kao što su promicanje razmjene znanja i razmjene najboljih praksa radi podupiranja djelotvornosti postupaka za upravljanje koji su već uključeni u postojeću Direktivu. Tom opcijom politike uvode se i zakonodavne mjere za poboljšanje transparentnosti postupaka za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture i jasan zahtjev o usmjeravanju na procjenu sigurnosti nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu u postupcima za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture. Konačno, njome se poboljšava povezanost između Direktive RISM i Direktive o tunelima provođenjem revizije Direktive RISM, pri čemu se poseban naglasak stavlja na prijelazna područja između otvorenih cesta i tunela te na zajedničke inspekcijske preglede tih područja u koje je uključeno i osoblje za sigurnost na cestama i osoblje za sigurnost u tunelima.

Opcijom politike 2 ide se korak dalje uvođenjem elemenata iz pristupa sigurnog sustava. Njome se uvodi novi postupak, procjena cesta na razini cijele mreže, kako bi se redovito procjenjivala i uspoređivala ugrađena sigurnost cestovne mreže radi proaktivnog utvrđivanja dionica ceste na kojima su potrebni dodatni inspekcijski pregledi i intervencije. Njome se uvode i opći zahtjevi za uspješnost za određene sastavnice cestovne infrastrukture kako bi se olakšalo uvođenje kooperativne, povezane i automatizirane mobilnosti. Njome se nastoji i riješiti problem nepostojanja usklađenih i usporedivih podataka o razini sigurnosti cestovne mreže EU-a. Glavno je načelo na kojemu se temelji opcija 2 to da bi se zakonodavstvom EU-a zahtijevalo da države članice provode postupke za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture, i da na temelju njih ispravno postupaju, kako bi se utvrdio širok raspon potencijalnih rizika povezanih s cestovnom infrastrukturom. Međutim, države članice zadržale bi fleksibilnost u određivanju potrebne razine sigurnosti cestovne infrastrukture. Odabir prikladnih tehničkih rješenja isto bi tako ostao u nadležnosti država članica, pri čemu bi se zakonodavstvom EU-a utvrđivali samo opći zahtjevi u pogledu karakteristika, u cilju potpore neometanom uvođenju kooperativne, povezane i automatizirane mobilnosti (npr. čitljivost prometnih znakova i cestovnih oznaka).

Opcijom politike 3 određuje se minimalna razina sigurnosti koja se treba postići na cestama u mreži TEN-T i utvrđuju se dodatni minimalni zahtjevi u pogledu karakteristika prometne opreme. To predstavlja pristup usmjeren na rezultate koji se može primijeniti radi postizanja ujednačene razine minimalne sigurnosti u cijeloj mreži TEN-T. Minimalna razina sigurnosti koju treba postići utvrđivala bi se na razini EU-a. Države članice zadržale bi fleksibilnost u odabiru protumjera za sigurnost cestovne infrastrukture.

Za razliku od opcija politike 1 – 3, opcije politike A, B i C sve uključuju određeno proširenje postupaka iz Direktive RISM izvan mreže TEN-T. Ta proširenja ograničena su na glavne ili nacionalne ceste koje obično predstavljaju primarnu cestovnu mrežu država članica.

Opcija politike A uključuje samo jednu zakonodavnu mjeru kojom se propisuje da bi svaki cestovni projekt u nacionalnoj cestovnoj mreži koji se u potpunosti ili djelomično financira sredstvima EU-a trebao podlijegati postupcima propisanim u Direktivi RISM.

Opcijom politike B nastoji se osigurati da se već uspostavljeni postupci za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture primjenjuju na široj cestovnoj mreži, posebno uključujući autoceste i prometne ceste u primarnim cestovnim mrežama država članica. Ta opcija politike umjereno je ambiciozno obvezno proširenje područja primjene postupaka iz postojeće Direktive RISM. Ona bi imala učinak samo na države članice koje još nisu dobrovoljno proširile primjenu tih postupaka.

Opcijom politike C nastoji se filozofiju proaktivnog upravljanja sigurnošću na cestama na razini cijele mreže primijeniti i na primarne cestovne mreže država članica. Ta opcija politike ambicioznije je proširenje primjene revidiranih postupaka za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture na veću mrežu cesta (uključujući autoceste i primarne ceste) izvan mreže TEN-T.

U procjeni učinka kao najpoželjnija opcija utvrđena je kombinacija opcije politike 2 i opcije politike C.

Tom kombinacijom moglo bi se spasiti više od 3 200 života i izbjeći više od 20 700 teških ozljeda u razdoblju 2020.–2030. u odnosu na osnovnu vrijednost (14 650 spašenih života i 97 502 izbjegnute teške ozljede u razdoblju 2020.–2050.). Mjere u pogledu cestovne infrastrukture samo bi 2030. dovele do 562 spašena života i 3 675 izbjegnutih teških ozljeda.

- **Primjerenost propisa i pojednostavnjivanje**

U skladu s Komisijinim Programom za primjerenost i učinkovitost propisa (REFIT), procijenjena je mogućnost administrativnog pojednostavnjivanja, posebno spajanjem Direktive RISM s Direktivom o tunelima. U okviru procjene učinka i savjetovanja s dionicima nisu utvrđene nikakve koristi u pogledu sigurnosti na cestama koje bi se postigle spajanjem tih direktiva. Budući da nije utvrđeno nikakvo smanjenje administrativnog opterećenja, takvo spajanje nije se smatralo korisnim ili poželjnim.

Prijedlogom se uvodi novi proaktivni postupak za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture koji se temelji na procjeni rizika, procjena cesta na razini cijele mreže, bez povećanja ukupnog broja postupaka. To se postiže integriranjem korisnih elemenata iz prethodnog reaktivnog postupka (osobito utvrđivanje područja s velikim brojem nesreća) u postupke za ceste koje su u upotrebi.

- **Temeljna prava**

Ovim Prijedlogom poštuju se temeljna prava i načela posebno priznata Poveljom Europske unije o temeljnim pravima.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Prijedlog ne utječe na proračun EU-a iako bi se procjena cesta na razini cijele mreže mogla primjenjivati kao kriterij za ciljanje potrošnje EU-a.

5. OSTALI DIJELOVI

• Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja

U izvješću o procjeni učinka utvrđuje se niz mogućih pokazatelja napretka koji bi se mogli uzeti u obzir u svrhe praćenja napretka. Prijedlogom se izbjegava stvaranje nepotrebnog administrativnog opterećenja država članica tako što se obveze izvješćivanja ograničavaju na ključni pokazatelj učinka – sigurnosni rejting cesta na koje se odnose predmetni postupci.

Kako bi se procijenio učinak zakonodavstva, bilo bi potrebno provesti i temeljitu evaluaciju nakon što se postupno uvedu sve izmjene. Primjereni rok za tu evaluaciju utvrdit će se nakon što novi okvir postane u cijelosti primjenjiv.

• Dokumenti s obrazloženjima (za direktive)

Uzimajući u obzir područje primjene prijedloga, činjenicu da se njime mijenja samo Direktiva 2008/96/EZ, koju su sve države članice u potpunosti prenijele, ne smatra se opravdanim ni proporcionalnim zahtijevati dodatne dokumente s obrazloženjima.

• Detaljno obrazloženje posebnih odredbi prijedloga

Članak 1. stavak 1. mijenja se kako bi se uključila upućivanja na jedan novi i jedan preimenovani postupak za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture („procjena cesta na razini cijele mreže” odnosno „inspekcijski pregled sigurnosti na cestama”).

Članak 1. stavak 2. mijenja se kako bi odražavao povećano područje primjene Direktive, pri čemu se u područje primjene dodaju autoceste i primarne ceste izvan mreže TEN-T radi proširenja obvezne primjene postupaka iz Direktive kako bi se oni posebno usmjerili na prometne ceste koje povezuju velike gradove i regije.

Članak 1. stavak 3. mijenja se kako bi se primjena Direktive učinila obveznom za svaki projekt cestovne infrastrukture izvan gradskih područja koji je dovršen upotrebom sredstava EU-a kako bi se osiguralo da se sredstva EU-a ne upotrebljavaju za izgradnju potencijalno nesigurnih cesta.

Članak 2. stavak 1. mijenja se kako bi se pružila ažurirana definicija „transeuropske cestovne mreže” u skladu s definicijom iz Uredbe (EU) br. 1315/2013 o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže.

Članak 2. stavak 2.a i članak 2. stavak 2.b umeću se kako bi se pružile definicije „autoceste” i „primarne ceste”, koje su potrebne zbog povećanog područja primjene zakonodavstva.

Članak 2. stavak 2.c umeće se kako bi se pružila definicija „procjene cesta na razini cijele mreže”, novog proaktivnog postupka upravljanja sigurnošću cestovne infrastrukture koji se temelji na procjeni rizika (kojim se zamjenjuje postojeći postupak „sigurnosnog rangiranja i upravljanja cestovnom mrežom koja je u upotrebi” u članku 5., koji je po prirodi reaktivan).

Članak 2. stavak 5. briše se jer je metoda „rangiranja dionica s velikim brojem nesreća” ugrađena u novi postupak „procjene cesta na razini cijele mreže” i u inspekcijske preglede sigurnosti na cestama.

Članak 2. stavak 7. mijenja se kako bi se pružila ažurirana definicija „inspekcijskog pregleda sigurnosti na cestama” kako bi se pojasnila ciljana priroda tog postupka i kako bi ga se razlikovalo od novog postupka „procjene cesta na razini cijele mreže”.

Članak 2. stavak 10. umeće se kako bi se pružila definicija „nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu”, koji su prezastupljeni u smrtnim slučajevima i teškim ozljedama na cestama te je stoga za njih potreban poseban naglasak u primjeni postupaka iz Direktive.

Članak 5. revidira se kako bi postojeći, reaktivni postupak „sigurnosnog rangiranja i upravljanja cestovnom mrežom koja je u upotrebi” zamijenio novim proaktivnim postupkom „procjene cesta na razini cijele mreže” koji se temelji na procjeni rizika. Procjena cesta na razini cijele mreže proaktivna je procjena koja se temelji na procjeni rizika i primjenjuje se na sve ceste u okviru područja primjene Direktive kako bi se evaluirala i usporedila ugrađena ili inherentna sigurnost postojeće cestovne infrastrukture radi utvrđivanja prioriternih područja za daljnje inspekcijske preglede i intervencije te jačanja infrastrukturne sastavnice pristupa sigurnog sustava. Tim novim postupkom uzimaju se u obzir povijesni podaci o nesrećama i postojanje već utvrđenih dionica s velikim brojem nesreća. Njime se ujedno sustavno i proaktivno procjenjuju rizici koji proizlaze iz cestovne infrastrukture, kao što su njezine geometrijske značajke, postojanje raskrižja i prijelaza u istoj razini, postojanje prepreka na pojasu uz cestu i dostupnost odgovarajućih zaštitnih cestovnih sustava. Time će se pružiti snažan poticaj za daljnje postupanje na temelju nalaza i za usmjeravanje ulaganja u područja s najvećim rizikom.

Članak 6. stavak 1. mijenja se kako bi se utvrđivanje dionica ceste na kojima se provode inspekcijski pregledi sigurnosti na cestama povezano s rezultatima procjene cesta na razini cijele mreže koji su provedeni u skladu s člankom 5.

Članak 6. stavak 3. mijenja se kako bi se zahtijevali zajednički inspekcijski pregledi sigurnosti na cestama na prijelaznim područjima između cesta obuhvaćenih ovom Direktivom i cestovnih tunela obuhvaćenih Direktivom 2004/54/EZ. Ta odredba osmišljena je kako bi se osigurala bolja suradnja među nadležnim tijelima odgovornima za sigurnost na cestama i sigurnost u tunelima jer su ta prijelazna područja općenito utvrđena kao područja cestovnih tunela koja su najviše izložena nesrećama.

Članak 6.a umeće se kako bi se uvelo odgovarajuće daljnje postupanje na temelju rezultata svih postupaka za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture iz Direktive RISM. Nedovoljno daljnje postupanje jedna je od glavnih slabosti koja je utvrđena u evaluaciji Direktive RISM i u procjeni učinka. Tom odredbom posebno će se zahtijevati da svaka odluka o tome treba li postupiti na temelju preporuke dobivene u okviru inspekcijskog pregleda sigurnosti na cestama bude opravdana i propisno obrazložena.

Članak 6.b umeće se kako bi se pružila zaštita nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu. Potreba za boljom zaštitom nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu istaknuta je tijekom pripreme procjene učinka, a posebno su je naglasili relevantni dionici. Ovim člankom zahtijeva se da se položaj nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu zasebno procijeni u okviru svakog postupka za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture.

Članak 6.c umeće se kako bi se zahtijevalo da se cestovne oznake i prometni znakovi primjenjuju i održavaju na način kojim se osigurava njihovo pouzdano prepoznavanje. Ova je mjera osmišljena kako bi se osiguralo skladno iskustvo putovanja sudionicima u cestovnom prometu, kako bi se pomoglo u uvođenju povezanih i autonomnih sustava za mobilnost te kako bi se osiguralo da se potrebe stanovništva koje stari uzmu u obzir olakšavanjem prepoznavanja prometnih znakova i cestovnih oznaka.

Članak 11.a umeće se kako bi se za države članice propisali zahtjevi u pogledu izvješćivanja o primjeni i rezultatima postupaka za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture. Njime se posebno zahtijeva da države članice svoje cestovne mreže rangiraju prema razini rizika koji je utvrđen u okviru procjena cesta na razini cijele mreže. Zahtjevi u pogledu izvješćivanja ne postoje u postojećoj Direktivi, čime je na razini cijelog EU-a uvelike otežano praćenje napretka, utvrđivanje referentnih vrijednosti i daljnje postupanje. Zahtjevi u pogledu izvješćivanja od ključne su važnosti za osiguravanje da se ugrađena sigurnost cestovne mreže može izmjeriti i priopćiti sudionicima u cestovnom prometu te da se u cijelom EU-u ubrza trend konvergencije u uspješnosti u području sigurnosti na cestama.

U Prilog II. umeću se novi zahtjevi kako bi se osiguralo da se potrebe nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu uzimaju u obzir pri primjeni kontrola sigurnosti na cestama.

Umeće se novi Prilog II.a kako bi se naveli elementi inspekcijskih pregleda sigurnosti na cestama jer bi glavni naglasak trebao biti na poboljšanju sigurnosti postojećih cesta.

Prilog III. zamjenjuje se novim prilogom u kojemu se navode elementi novog postupka „procjene cesta na razini cijele mreže”. Oni uključuju opće informacije o procijenjenim cestama, podatke o nesrećama i količini prometa, operativne značajke, posebna razmatranja o razmještaju cesta i sigurnosnim značajkama te uobičajenim rizicima kako bi se osiguralo da se ugrađena sigurnost cesta može ispravno procijeniti.

Prilog IV. mijenja se kako bi se pojasnilo da opis precizne lokacije nesreća uključuje GNSS koordinate.

Prijedlog

DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA**o izmjeni Direktive 2008/96/EZ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture**

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91. stavak 1. točku (c),

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹¹,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija¹²,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

- (1) Strateški je cilj Unije da do 2020. broj smrtnih slučajeva na cestama smanji za polovinu u odnosu na broj iz 2010. te da se približi broju od nula smrtnih slučajeva do 2050. („Vizija nula”)¹³. Međutim, posljednjih se godina napredak prema ostvarenju tih ciljeva zaustavio.
- (2) Prema pristupu sigurnog sustava, smrtni slučajevi i teške ozljede u prometnim nesrećama u velikoj se mjeri mogu spriječiti. Osiguravanje da prometne nesreće ne dovode do teških ili smrtonosnih ozljeda trebalo bi biti zajednička odgovornost na svim razinama. Konkretno, dobro projektiranim i ispravno održavanim cestama trebala bi se smanjiti vjerojatnost pojave prometnih nesreća, dok bi se cestama „koje opraštaju” (ceste koje su inteligentno konstruirane kako bi se osiguralo da pogreške u vožnji ne dovode izravno do teških posljedica) trebala smanjiti težina nesreća.
- (3) Ceste iz transeuropske mreže utvrđene Uredbom (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁴ od ključne su važnosti u podupiranju europske integracije. Stoga bi se na tim cestama trebala jamčiti visoka razina sigurnosti.
- (4) Postupci za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture koji su provedeni u transeuropskoj mreži pomogli su u smanjivanju smrtnih slučajeva i teških ozljeda u Uniji. Iz evaluacije učinaka Direktive 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁵ jasno je da su države članice koje dobrovoljno primjenjuju načela upravljanja

¹¹ SL C, , str. .

¹² SL C, , str. .

¹³ Komunikacija Komisije „Ususret europskom području sigurnosti na cestama: smjernice politike sigurnosti na cestama za razdoblje 2011.–2020.” (COM(2010) 389 final)

¹⁴ Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže i stavljanju izvan snage Odluke br. 661/2010/EU (SL L 348, 20.12.2013, str. 1.).

¹⁵ Direktiva 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 19. studenoga 2008. o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture (SL L 319, 29.11.2008., str. 59.).

sigurnošću cestovne infrastrukture („RISM”) na svojim nacionalnim cestama izvan mreže TEN-T postigle znatno bolje rezultate u području sigurnosti na cestama u odnosu na države članice koje ih ne primjenjuju.

- (5) Velik broj prometnih nesreća događa se na malom dijelu cesta na kojima su količine i brzine prometa velike te na kojima postoji širok raspon prometa koji se odvija pri različitim brzinama. Stoga bi se ograničenim proširenjem područja primjene Direktive 2008/96/EZ na autoceste i primarne ceste izvan mreže TEN-T trebalo znatno pridonijeti poboljšanju sigurnosti cestovne infrastrukture u cijeloj Uniji.
- (6) Nadalje, obveznom primjenom postupaka iz Direktive 2008/96/EZ na svaki projekt cestovne infrastrukture izvan gradskih područja koji je dovršen upotrebom sredstava EU-a trebalo bi se osigurati da se sredstva Unije ne upotrebljavaju za izgradnju nesigurnih cesta.
- (7) Procjena cesta na razini cijele mreže koja se temelji na procjeni rizika pojavila se kao učinkovit i djelotvoran alat za utvrđivanje dionica mreže na koje bi trebalo usmjeriti detaljnije inspekcijske preglede sigurnosti na cestama te za određivanje prioriteta pri ulaganju prema njegovu potencijalu da se njime ostvare poboljšanja u području sigurnosti na razini cijele mreže. Cijelu cestovnu mrežu obuhvaćenu ovom Direktivom stoga bi trebalo sustavno procjenjivati kako bi se povećala sigurnost na cestama u cijeloj Uniji.
- (8) Integriranjem elemenata s najboljim rezultatima iz prethodnog postupka „sigurnosnog rangiranja i upravljanja cestovnom mrežom koja je u upotrebi” u novi postupak procjene cesta na razini cijele mreže trebalo bi se omogućiti bolje utvrđivanje dionica cesta na kojima postoje najveće mogućnosti za poboljšanje sigurnosti i na kojima bi se ciljanim intervencijama trebala ostvariti najveća poboljšanja.
- (9) Sustavno daljnje postupanje na temelju nalaza iz postupaka za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture od presudne je važnosti za postizanje poboljšanja u području sigurnosti cestovne infrastrukture koja su neophodna za ostvarivanje ciljeva Unije u pogledu sigurnosti na cestama. U tu bi se svrhu akcijskim planovima s utvrđenim prioritetima trebalo osigurati da se potrebne intervencije provedu u najkraćem mogućem roku.
- (10) Rezultati u području sigurnosti postojećih cesta trebali bi se poboljšati usmjeravanjem ulaganja na dionice cesta s najvećim brojem nesreća i s najvećim potencijalom za smanjenje broja nesreća.
- (11) Dionice cestovne mreže koje se nalaze u blizini cestovnih tunela transeuropske cestovne mreže obuhvaćene Direktivom (EU) 2004/54/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁶ imaju osobito visok rizik od nesreća. Stoga bi se trebali uvesti zajednički inspekcijski pregledi sigurnosti na tim dionicama cesta u koje su uključeni predstavnici nadležnih tijela za ceste i nadležnih tijela za tunele kako bi se poboljšala sigurnost cestovne mreže u cjelini.
- (12) Nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu 2016. su činili 46 % smrtnih slučajeva na cestama u Uniji. Osiguravanjem da se interesi tih sudionika uzmu u obzir u svim postupcima za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture trebala bi se stoga poboljšati njihova sigurnost na cestama.

¹⁶ Direktiva Vijeća 2004/54/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o minimalnim sigurnosnim zahtjevima za tunele u transeuropskoj cestovnoj mreži (SL L 167, 30.4.2004., str. 39.).

- (13) Oblikovanje i održavanje cestovnih oznaka i prometnih znakova važan je element u osiguravanju sigurnosti cestovne infrastrukture, osobito s obzirom na razvoj vozila opremljenih sustavima za pomoć vozaču pri vožnji ili vozila s višim stupnjem automatizacije. Konkretno, potrebno je osigurati da takva vozila mogu jednostavno i pouzdano prepoznati cestovne oznake i prometne znakove.
- (14) Kako bi se postigla transparentnost i poboljšala odgovornost, trebalo bi izvješćivati o ključnim pokazateljima uspješnosti.
- (15) Objavljivanjem rezultata procjena cesta na razini cijele mreže trebalo bi se omogućiti da se razina ugrađene sigurnosti infrastrukture uspoređuje u cijeloj Uniji.
- (16) Budući da cilj ove Direktive, to jest uspostavljanje postupaka za osiguravanje stalno visoke razine sigurnosti na cestama u cijeloj transeuropskoj mreži te mreži autocesta i primarnih cesta u cijeloj Uniji, ne mogu u dovoljnoj mjeri ostvariti države članice, već se taj cilj umjesto toga, s obzirom na to da su potrebna poboljšanja na cijelom području Unije kako bi se osigurala konvergencija prema višim standardima sigurnosti cestovne infrastrukture, može bolje ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere, u skladu s načelom supsidijarnosti kako je utvrđeno člankom 5. Ugovora o Europskoj uniji. U skladu s načelom proporcionalnosti, kako je utvrđeno u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja. Kao posljedica djelovanja na razini Unije, putovanje na cijelom području Unije trebalo bi postati sigurnije čime bi se, pak, trebalo poboljšati funkcioniranje unutarnjeg tržišta te bi se trebao poduprijeti cilj gospodarske, socijalne i teritorijalne kohezije.
- (17) Kako bi se osiguralo da sadržaj postupaka za upravljanje sigurnošću prometne infrastrukture nastavi odražavati najbolje dostupno tehničko znanje, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u svrhu prilagodbe prilogā Direktivi tehničkom napretku. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, i da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.¹⁷ Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.
- (18) Posebne su mjere potrebne za stalno poboljšavanje praksa upravljanja sigurnošću i za olakšavanje prepoznavanja cestovnih oznaka i prometnih znakova vozilima opremljenima sustavima za pomoć vozaču pri vožnji ili vozilima s višim stupnjem automatizacije. Radi osiguranja jedinstvenih uvjeta za provedbu relevantnih odredbi ove Direktive, provedbene ovlasti trebalo bi dodijeliti Komisiji. Te bi ovlasti trebalo izvršavati u skladu s Uredbom (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća¹⁸.
- (19) Direktivu 2008/96/EZ stoga je potrebno na odgovarajući način izmijeniti,

¹⁷ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

¹⁸ Uredba (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.).

Članak 1.

Direktiva 2008/96/EZ mijenja se kako slijedi:

(1) u članku 1. stavci od 1. do 3. zamjenjuju se sljedećim:

„1. Ovom se Direktivom od država članica zahtijeva uspostava i provedba postupaka povezanih s procjenama učinka na sigurnost na cestama, kontrolama sigurnosti na cestama, inspekcijskim pregledima sigurnosti na cestama i procjenama cesta na razini cijele mreže.

2. Ova se Direktiva primjenjuje na ceste koje su dio transeuropske mreže, na autoceste i na primarne ceste, neovisno o tome jesu li one u fazi projektiranja, u izgradnji ili u upotrebi.

3. Ova se Direktiva primjenjuje i na ceste i projekte cestovne infrastrukture koji nisu obuhvaćeni stavkom 2. i koji se nalaze izvan gradskih područja te se u potpunosti ili djelomično dovršavaju upotrebom sredstava Unije.”;

(2) članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. ‚transeuropska cestovna mreža’ znači cestovna mreža utvrđena u Uredbi (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže (SL L 348, 20.12.2013., str. 1.);”;

(b) umeću se sljedeće točke od 2.a do 2.c:

„2.a ‚autocesta’ znači cesta posebno projektirana i izgrađena za promet motornih vozila koja nema neposredan pristup susjednim zemljištima te koja ispunjava sljedeće kriterije:

(a) ima, osim na posebnim mjestima ili privremeno, odvojene kolničke trake za promet u dva smjera međusobno odijeljene trakom koji nije namijenjen za promet ili, izuzetno, na neki drugi način;

(b) ne križa se na istoj razini ni s jednom cestom, željezničkom ili tramvajskom prugom, biciklističkom stazom ili pješačkom stazom;

(c) posebno je označena kao autocesta;

2.b ‚primarna cesta’ znači cesta koja nije autocesta, ali povezuje velike gradove ili regije, ili oboje, i utvrđena je kao primarna cesta na karti EuroRegionalMap koju izrađuju europske nacionalne agencije za izradu karata te katastarske agencije;

2.c ‚procjena cesta na razini cijele mreže’ znači procjena sigurnosti cestovne mreže iz područja primjene ove Direktive kako bi se utvrdile referentne vrijednosti za rizik od nesreća i jakosti udara;”;

(c) točka 5. briše se;

(d) točke 6. i 7. zamjenjuju se sljedećim:

„6. ‚sigurnosni rejting’ znači razvrstavanje dijelova postojeće cestovne mreže u kategorije prema njihovoj objektivno izmjerenoj ugrađenoj sigurnosti;

7. ‚inspekcijski pregled sigurnosti na cestama’ znači ciljana terenska inspekcija postojeće ceste ili dionice ceste radi utvrđivanja opasnih uvjeta, pogrešaka ili nedostataka koji povećavaju rizik od nesreća i ozljeda;”;

(e) dodaje se sljedeća točka 10.:

„10. ‚nezaštićeni sudionik u cestovnom prometu’ znači nemotorizirani sudionici u cestovnom prometu, uključujući, osobito, bicikliste i pješake, ali i vozače motornih vozila na dva kotača.”;

(3) članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

Procjena cesta na razini cijele mreže

1. Države članice moraju osigurati da se procjena cesta na razini cijele mreže provede na cijeloj cestovnoj mreži koja je u upotrebi i koja je obuhvaćena ovom Direktivom. Procjene cesta na razini cijele mreže sastoje se od vizualnog pregleda, analize količine prometa i povijesnih podataka o nesrećama te procjena rizika od nesreća i jakosti udara. Države članice moraju osigurati da se prva procjena provede najkasnije do 2025. Kasnije procjene cesta na razini cijele mreže moraju biti dovoljno česte kako bi se osigurale primjerene razine sigurnosti, no u svakom se slučaju provode barem svakih pet godina.

2. Pri provođenju procjene cesta na razini cijele mreže države članice uključuju elemente utvrđene u Prilogu III.

3. Ne temelju rezultata procjene iz stavka 1. države članice razvrstavaju sve dionice cestovne mreže u najmanje tri kategorije prema njihovoj ugrađenoj sigurnosti.

4. Države članice osiguravaju da procjene cesta na razini cijele mreže provodi nadležni subjekt.

5. Države članice osiguravaju postojanje odgovarajućih znakova kako bi se sudionike u cestovnom prometu upozorilo na segmente cestovne infrastrukture na kojima se provode popravci i koji bi stoga mogli ugroziti sigurnost sudionika u cestovnom prometu. Ti znakovi uključuju i znakove koji su vidljivi i danju i noću i koji su postavljeni na sigurnoj udaljenosti te su u skladu s odredbama Bečke konvencije o prometnim znakovima i signalizaciji iz 1968.”;

(4) članak 6. mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Članak 6.

Inspekcijski pregledi sigurnosti na cestama”;

(b) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice osiguravaju da se na cestovnoj mreži provode inspekcijski pregledi sigurnosti na cestama kako bi se utvrdile značajke povezane sa sigurnošću na cestama i spriječile nesreće. Odabir dionica cesta koje podliježu tom inspekcijskom pregledu temelji se na rezultatima procjene provedene u skladu s člankom 5., pri čemu se prednost daje dionicama s visokim rizikom.”;

(c) stavci 2. i 3. zamjenjuju se sljedećim:

„2. Pri provođenju inspekcijskih pregleda sigurnosti na cestama države članice uključuju elemente utvrđene u Prilogu II.a.

3. Države članice osiguravaju sigurnost dionica cestovne mreže koje se nalaze u blizini cestovnih tunela obuhvaćenih Direktivom 2004/54/EZ provođenjem zajedničkih inspekcijskih pregleda sigurnosti na cestama u koje su uključeni nadležni subjekti uključeni u provedbu ove Direktive i Direktive 2004/54/EZ. Zajednički inspekcijski pregledi sigurnosti na cestama provode se barem svake tri godine.”;

(5) umeću se sljedeći članci 6.a, 6.b i 6.c:

„Članak 6.a

Daljnje postupanje u postupcima za ceste koje su upotrebi

1. Države članice osiguravaju da se u pogledu nalaza procjena cesta na razini cijele mreže provedenih u skladu s člankom 5. provode daljnja postupanja primjenom ciljanih inspekcijskih pregleda sigurnosti na cestama ili primjenom izravnih korektivnih mjera.

2. Države članice osiguravaju da se u pogledu nalaza inspekcijskih pregleda sigurnosti na cestama provedenih u skladu s člankom 6. provode daljnja postupanja donošenjem obrazloženih odluka u kojima se utvrđuje jesu li potrebne korektivne mjere. Konkretno, države članice utvrđuju dionice cesta na kojima su potrebna dodatna poboljšanja u području sigurnosti cestovne infrastrukture te određuju mjere kojima se treba dati prednost u poboljšanju sigurnosti tih dionica cesta.

3. Države članice osiguravaju da su korektivne mjere usmjerene na dionice cesta s niskim razinama sigurnosti i na kojima postoji mogućnost provedbe mjera s visokim omjerima koristi i troškova.

4. Radi praćenja provedbe utvrđenih korektivnih mjera, države članice pripremaju i redovito ažuriraju akcijski plan s utvrđenim prioritetima koji se temelji na procjeni rizika. U pripremi tog akcijskog plana, države članice daju prednost dionicama cesta s visokim potencijalom za poboljšanja u području sigurnosti na cestama uzimajući u obzir intervencije s visokim omjerima koristi i troškova.

Članak 6.b

Zaštita nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu

Države članice osiguravaju da se potrebe nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu uzimaju u obzir pri provedbi postupaka utvrđenih u člancima od 3. do 6.

Članak 6.c

Cestovne oznake i prometni znakovi

1. Države članice osiguravaju da su cestovne oznake i prometni znakovi propisno oblikovani i održavani na takav način da ih jednostavno i pouzdano mogu prepoznati i ljudi vozači i vozila opremljena sustavima za pomoć vozaču pri vožnji ili vozila s višim stupnjem automatizacije.

2. Kako bi se olakšalo prepoznavanje cestovnih oznaka i prometnih znakova, Komisija razvija opće zahtjeve u pogledu njihovih karakteristika. U tu svrhu Komisija donosi provedbeni akt u skladu s postupkom iz članka 13. stavka 2.”;

(6) članak 10. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.

Razmjena najboljih praksa

Kako bi se poboljšala sigurnost na cestama u Uniji, Komisija uspostavlja sustav za razmjenu najboljih praksa među državama članicama, kojim se obuhvaćaju, među ostalim, postojeći projekti sigurnosti cestovne infrastrukture i dokazana tehnologija za sigurnost na cestama.”;

(7) u članku 11. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:

„2. Komisiji pomaže Odbor iz članka 13. Ako je potrebno donošenje posebnih mjera, te se mjere donose u skladu sa savjetodavnim postupkom iz članka 13. stavka 2.”;

(8) umeće se sljedeći članak 11.a:

„Članak 11.a

Izvješćivanje

1. Države članice Komisiji do 31. listopada [OP: *please insert the YEAR calculated 24 months following the entry into force*] i svake tri godine nakon toga dostavljaju izvješće o postotku cestovne mreže koja je u prethodne tri godine procijenjena u okviru procjene cesta na razini cijele mreže te o sigurnosnom rejtingu procijenjenih dionica cesta po kategoriji sudionika u cestovnom prometu.”;

(9) članak 12. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 12.

Prilagodba tehničkom napretku

Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 12.a kojima se prilozi ovoj Direktivi prilagođavaju tehničkom napretku.”;

(10) umeće se sljedeći članak 12.a:

„Članak 12.a

Delegirani akti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 12. dodjeljuje se Komisiji na neodređeno vrijeme počevši od [*date of entry into force of this Directive*].

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 12. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave predmetne odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u predmetnoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 12. stupa na snagu samo ako Europski parlament ili Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produljuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.”;

(11) članak 13. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 13.

Postupak odbora

1. Komisiji pomaže odbor. Navedeni je odbor odbor u smislu Uredbe (EU) br. 182/2011.

2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 4. Uredbe (EU) br. 182/2011.”;

(12) prilozi se mijenjaju kako je utvrđeno u Prilogu ovoj Direktivi.

Članak 2.

1. Države članice donose zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do [OP: *please insert the DATE calculated 18 months following the entry into force*]. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredbi.

Kada države članice donose te odredbe, one sadržavaju upućivanje na ovu Direktivu ili se na nju upućuje prilikom njihove službene objave. Države članice određuju načine tog upućivanja.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredbi nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik