

Bruxelles, 11. travnja 2019.
(OR. en)

8059/19

**Međuinstitucijski predmet:
2018/0129(COD)**

**CODEC 835
TRANS 241
PE 149**

INFORMATIVNA NAPOMENA

Od: Glavno tajništvo Vijeća
Za: Odbor stalnih predstavnika / Vijeće

Predmet: Prijedlog DIREKTIVE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni
Direktive 2008/96/EZ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture
– ishod prvog čitanja u Europskom parlamentu,
(Bruxelles, od 3. do 4. travnja 2019.)

I. UVOD

Izvjestiteljica Daniela AIUTO (EFDD, IT) predstavila je u ime Odbora za promet i turizam izvješće koje se sastoji od 65 amandmana (amandmani 1 – 65) na Prijedlog direktive.

U skladu s odredbama članka 294. UFEU-a i Zajedničkom izjavom o praktičnim načinima provedbe postupka suodlučivanja¹ uspostavljen je niz neformalnih kontakata između Vijeća, Europskog parlamenta i Komisije s ciljem postizanja dogovora o tom predmetu u prvom čitanju, čime bi se izbjegla potreba za drugim čitanjem i postupkom mirenja.

¹ SL C 145, 30.6.2007, str. 5.

U tom je kontekstu podnesen jedan kompromisni amandman (amandman 66). O tom amandmanu postignut je dogovor tijekom navedenih neformalnih kontakata. Nisu podneseni drugi amandmani.

II. GLASOVANJE

Tijekom glasovanja na plenarnoj sjednici 4. travnja 2019. usvojen je kompromisni amandman (amandman 66) na prijedlog Direktive.

Tako izmijenjeni Prijedlog Komisije i zakonodavna rezolucija predstavljaju stajalište Europskog parlamenta u prvom čitanju². Ono odražava prethodno postignuti dogovor među institucijama. Slijedom toga, nakon što pravnici lingvisti prouče tekst, Vijeće bi trebalo moći odobriti stajalište Europskog parlamenta.

Akt bi se tada donio u formulaciji koja odgovara stajalištu Parlamenta.

² Tekst usvojenih amandmana i zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta navedeni su u Prilogu. Amandmani su predstavljeni u obliku pročišćenog teksta u kojemu su izmjene Prijedloga Komisije istaknute podebljanim slovima i kurzivom. Simbolom „■” označen je izbrisani tekst.

Upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture *I**

Zakonodavna rezolucija Europskog parlamenta od 4. travnja 2019. o Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2008/96/EZ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture (COM(2018)0274 – C8-0196/2018 – 2018/0129(COD))

(Redovni zakonodavni postupak prvo čitanje)

Europski parlament,

- uzimajući u obzir Prijedlog Komisije upućen Europskom parlamentu i Vijeću (COM(2018)0274),
- uzimajući u obzir članak 294. stavak 2. i članak 91. stavak 1. točku (c) Ugovora o funkcioniranju Europske unije, u skladu s kojima je Komisija podnijela prijedlog Parlamentu (C8-0196/2018),
- uzimajući u obzir članak 294. stavak 3. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
- uzimajući u obzir obrazloženo mišljenje Švedskog parlamenta, podneseno okviru protokola br. 2 o primjeni načela supsidijarnosti i proporcionalnosti, u kojemu se izjavljuje da nacrt zakonodavnog akta nije u skladu s načelom supsidijarnosti,
- uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora od 17. listopada 2018.³,
- uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija od 6. veljače 2019.⁴,
- uzimajući u obzir privremeni sporazum koji je odobrio nadležni odbor u skladu s člankom 69.f stavkom 4. Poslovnika te činjenicu da se predstavnik Vijeća pismom od 27. veljače 2019. obvezao prihvatiti stajalište Europskog parlamenta u skladu s člankom 294. stavkom 4. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,
- uzimajući u obzir članak 59. Poslovnika,

³ SL C 62, 15.2.2019., str. 261.

⁴ Još nije objavljeno u Službenom listu.

- uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam (A8-0008/2019),
- 1. usvaja sljedeće stajalište u prvom čitanju;
- 2. poziva Komisiju da predmet ponovno uputi Parlamentu ako zamijeni, bitno izmijeni ili namjerava bitno izmijeniti svoj Prijedlog;
- 3. nalaže svojem predsjedniku da stajalište Parlamenta proslijedi Vijeću, Komisiji i nacionalnim parlamentima.

Stajalište Europskog parlamenta usvojeno u prvom čitanju 4. travnja 2019. radi donošenja Direktive (EU) 2019/... 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.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora⁵,

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija⁶,

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom⁷,

* TEKST JOŠ NIJE PROŠAO PRAVNO-JEZIČNU DORADU

⁵ SL C 62, 15.2.2019., str. 261.

⁶ SL C ...

⁷ Stajalište Europskog parlamenta od 4. travnja 2019.

budući da:

- (1) U komunikaciji Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija od 20. srpnja 2010. pod nazivom „Ususret europskom području sigurnosti na cestama: smjernice politike sigurnosti na cestama za razdoblje 2011.–2020.” navode se strateški ciljevi Unije da se do 2020. broj smrtnih slučajeva na cestama prepolovi u odnosu na broj iz 2010. te da se približi broju od nula smrtnih slučajeva do 2050. Međutim, posljednjih se godina napredak prema ostvarenju tih ciljeva zaustavio. ***Vijeće je u svojim zaključcima o sigurnosti na cestama od 8. lipnja 2017. poduprlo novi srednjoročni cilj da se do 2030. broj teških ozljeda prepolovi u odnosu na broj iz 2020., čime je poduprlo Izjavu iz Vallette iz ožujka 2017. Stoga je potrebno uložiti veće napore da bi se ostvarila oba cilja.***
- (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 ***jasno postavljenim cestovnim oznakama i prometnim znakovima te*** ispravno održanim 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 ***ili smrtonosnih*** posljedica) trebala smanjiti težina ***prometnih*** nesreća. ***Komisija bi trebala pružiti smjernice za omogućavanje i održavanje cesta „koje opraštaju” na temelju iskustva svih država članica.***

- (3) Ceste iz transeuropske prometne mreže TEN-T utvrđene Uredbom (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća⁸ 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 mreži TEN-T pomogli su u smanjivanju smrtnih slučajeva i teških ozljeda u Uniji. Iz evaluacije učinaka Direktive 2008/96/EZ Europskog parlamenta i Vijeća⁹ jasno je da su države članice koje dobrovoljno primjenjuju načela upravljanja 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 nisu primijenile. *Stoga je također poželjno da se ta načela „RISM” primjenjuju na druge dijelove europske cestovne mreže.*

⁸ 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.).

⁹ 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.).

- (5) *Važno je da su cestovne dionice izgrađene na mostovima i dionicama ceste koje prolaze kroz tunele, a koje su dio mreže unutar područja primjene ove Direktive, također obuhvaćene ovom Direktivom kada je riječ o sigurnosti na cestama, uz iznimku tunela koji su obuhvaćeni Direktivom 2004/54/EZ Europskog parlamenta i Vijeća¹⁰.*
- (6) *Za sigurnost na cestama važno je da su ulazi i izlazi na parkirališta u okviru mreže obuhvaćeni područjem primjene ove Direktive, posebno na autocestama i primarnim cestama, također obuhvaćeni ovom Direktivom.*
- (7) *U državama članicama i regijama znatno se razlikuju sezonski uvjeti. Stoga je važno da se ti uvjeti primjereno uzmu u obzir u nacionalnim odredbama kojima se prenosi ova Direktiva.*

¹⁰ *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.).*

- (8) 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 **druge** primarne ceste izvan mreže TEN-T trebalo znatno pridonijeti poboljšanju sigurnosti cestovne infrastrukture u cijeloj Uniji.
- (9) ***Kako bi se osiguralo da se tim proširenjem područja primjene postigne željeni učinak, logično je da primarne ceste koje nisu autoceste obuhvaćaju sve ceste koje pripadaju najvišoj kategoriji cesta ispod kategorije „autoceste” prema nacionalnoj klasifikaciji cesta. Iz istog bi razloga trebalo poticati države članice da osiguraju da u najmanju ruku sve ceste na koje se Direktiva 2008/96/EZ primjenjivala prije stupanja na snagu ove Direktive, uključujući na dobrovoljnoj osnovi, ostanu obuhvaćene ovom Direktivom.***

- (10) Obveznom primjenom postupaka iz Direktive 2008/96/EZ na svaki projekt cestovne infrastrukture izvan gradskih područja koji je dovršen upotrebom sredstava Unije trebalo bi se osigurati da se sredstva Unije ne upotrebljavaju za izgradnju nesigurnih cesta.
- (11) ***Direktivom 2008/96/EZ obuhvaćena je isključivo cestovna infrastruktura. Stoga ta Direktiva ne utječe na zakone o cestovnom prometu, pa tako ni na nadležnost država članica da donose odluke o svojim nadležnostima u pogledu zakona o cestovnom prometu. Potrebno je poštovati Ženevsku konvenciju o cestovnom prometu od 19. rujna 1949. i Bečku konvenciju o cestovnom prometu od 8. studenog 1968. te Bečku konvenciju o prometnim znakovima i signalizaciji od 8. studenog 1968.***
- (12) Procjena ***sigurnosti*** na cestama 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, ***među ostalim i s pomoću podataka prikupljenih elektroničkim i digitalnim putem***, kako bi se povećala sigurnost na cestama u cijeloj Uniji.

- (13) Integriranjem elemenata s najboljim rezultatima iz prethodnog postupka „sigurnosnog rangiranja i upravljanja cestovnom mrežom koja je u upotrebi” u novi postupak procjene **sigurnosti** na cestama 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.
- (14) *Kako bi se unaprijedila kvaliteta, objektivnost i učinkovitost postupaka za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture, korisno je dopustiti državama članicama da se, u slučajevima u kojima je to primjereno, koriste tehnologijama koje su u neprestanom razvoju za inspekcijske preglede dionica cesta, dokumentiranje sigurnosnih uvjeta na cestama i prikupljanje drugih podataka povezanih sa sigurnošću cestovne mreže.*

- (15) 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. ***Na temelju nalaza procjene sigurnosti na cestama na razini cijele mreže trebalo bi provesti ili ciljane inspekcijske preglede sigurnosti na cestama ili, ako je to moguće i troškovno učinkovito, izravne korektivne mjere usmjerene na uklanjanje ili smanjenje rizika za sigurnost na cestama bez stvaranja nepotrebnoga administrativnog opterećenja.***
- (16) 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.
- (17) ***Financijska sredstva i financijski poticaji na razini Unije mogu se, u skladu s primjenjivim uvjetima, upotrijebiti za podupiranje takvih ulaganja te tako dopuniti odgovarajuća nacionalna ulaganja i poticaje.***

- (18) Dionice cestovne mreže koje se nalaze u blizini cestovnih tunela transeuropske cestovne mreže obuhvaćene Direktivom (EU) 2004/54/EZ 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 **obuhvaćene ovom Direktivom**.
- (19) Nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu činili su 47 % smrtnih slučajeva na cestama u Uniji 2017. godine. Osiguravanjem da se interesi tih nezaštićenih sudionika uzmu u obzir u svim postupcima za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture **i razradom zahtjeva u pogledu kvalitete za infrastrukturu za takve sudionike u cestovnom prometu** trebala bi se stoga poboljšati njihova sigurnost na cestama.
- (20) **Kako bi se državama članicama omogućilo da poboljšaju svoje postupke kojima je cilj osigurati operativnu uporabu njihovih cestovnih oznaka i prometnih znakova, trebalo bi utvrditi zajedničke specifikacije za poticanje učinkovite čitljivosti i vidljivosti cestovnih oznaka i prometnih znakova za ljudske vozače i automatizirane sustave za pomoć vozaču.**

- (21) *Poboljšanje sigurnosti prioritet je i za željezničko-cestovne prijelaze (tj. signalizacija, poboljšanje infrastrukture). Prema Izvješću Agencije Europske unije za željeznice o sigurnosti i interoperabilnosti željeznica u EU-u 2018., na 108 000 željezničko-cestovnih prijelaza koji postoje u Uniji 2016. dogodile su se 433 teške prometne nesreće u kojima je poginulo 255 osoba, a 217 ih je teško ozlijeđeno. Zbog toga je potrebno utvrditi željezničko-cestovne prijelaze koji predstavljaju visok sigurnosni rizik s ciljem njihova poboljšanja.*
- (22) *Visokokvalitetne cestovne oznake i prometni znakovi ključni su za potporu vozačima te povezanim i automatiziranim vozilima. Zajedničke specifikacije za cestovne oznake i prometne znakove trebale bi biti temelj na putu prema uvođenju povezanih i automatiziranih sustava za mobilnost. Prednost bi trebalo dati zajedničkom europskom pristupu u skladu s Bečkom konvencijom o prometnim znakovima i signalizaciji iz 1968.*

- (23) *Kako bi se ojačali rezultati koji se očekuju od primjene ove Direktive i osigurala odgovarajuća razina sigurnosti u hitnim situacijama, države članice mogle bi olakšati suradnju među svojim službama za civilnu zaštitu, odgovor na hitne situacije i prometne policije, prema potrebi, a posebno na prekograničnim cestovnim dionicama. Ako države članice u tim aktivnostima trebaju surađivati, okvir za suradnju pruža im Mehanizam Unije za civilnu zaštitu, donesen na temelju Odluke br. 1313/2013/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹¹.*
- (24) *Ne dovodeći u pitanje zakonodavstvo o javnoj nabavi, a posebno Direktivu br. 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća¹², tehničke specifikacije koje se odnose na sigurnost trebale bi biti javno dostupne ako se javna nabava provodi u sektoru cestovne infrastrukture.*
- (25) *Kako bi se postigla transparentnost i poboljšala odgovornost, trebalo bi izvješćivati o rejtingu sigurnosti na cestama kako bi sudionici u cestovnom prometu bili obaviješteni o stanju infrastrukture te kako bi se podigla njihova razina osviještenosti.*
- (26) *Trebalo bi poticati razmjenu iskustava o metodologijama sigurnog sustava između stručnjaka i razmjenu informacija između kontrolora sigurnosti na cestama.*

¹¹ *Odluka br. 1313/2013/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 17. prosinca 2013. o Mehanizmu Unije za civilnu zaštitu (SL L 347, 20.12.2013., str. 924.).*

¹² *Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetske i prometne sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 243.).*

- (27) Objavlivanjem rezultata procjena *sigurnosti* na cestama na razini cijele mreže trebalo bi se omogućiti uspoređivanje razine sigurnosti infrastrukture u cijeloj Uniji.
- (28) Budući da cilj ove Direktive, to jest uspostavljanje postupaka za osiguravanje stalno visoke razine sigurnosti na cestama u cijeloj mreži TEN-T 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 utvrđenim u tom članku, ova Direktiva ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tih ciljeva. 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.

- (29) 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 pogledu prilagodbe priloga Direktivi tehničkom napretku. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016¹³. 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.

¹³ SL L 123, 12.5.2016., str. 1.

- (30) Posebne su mjere potrebne za stalno poboljšavanje praksa upravljanja sigurnošću na cestama 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 Vijeća¹⁴.
- (31) Direktivu 2008/96/EZ stoga je potrebno na odgovarajući način izmijeniti,

DONIJELI SU OVU DIREKTIVU:

¹⁴ 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.

Izmjene Direktive 2008/96/EZ

Direktiva 2008/96/EZ mijenja se kako slijedi:

(1) Članak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 1.

Predmet i područje primjene

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

3. Ova Direktiva primjenjuje se i na ceste i projekte cestovne infrastrukture koji nisu obuhvaćeni stavkom 2., a koji se nalaze izvan gradskih područja, ***koji nemaju neposredan pristup susjednim zemljištima*** i koji su dovršeni uporabom sredstava Unije, ***uz iznimku cesta koje nisu otvorene za opći promet motornih vozila, kao što su biciklističke staze, ili cesta koje nisu namijenjene za opći promet, primjerice, pristupne ceste koje vode do industrijskih, poljoprivrednih ili šumskih lokacija.***
4. ***Države članice mogu iz područja primjene ove Direktive izuzeti primarne ceste koje imaju nizak rizik za sigurnost na temelju opravdanih razloga povezanih s gustoćom prometa i statistikom nesreća.***

Države članice mogu u područje primjene ove Direktive uključiti i ceste koje nisu navedene u stavcima 2. i 3.

Svaka država članica dostavlja Komisiji do ... [24 mjeseci nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni] popis autocesta i primarnih cesta na svojem državnom području te je obavještava o svim naknadnim promjenama s tim u vezi. Osim toga, svaka država članica obavještava Komisiju o cestama koje su izuzete u skladu s ovim stavkom ili koje su uključene u područje primjene ove Direktive, te o svim naknadnim promjenama tih cesta.

Komisija objavljuje popis cesta o kojima je obaviještena u skladu s ovim člankom.

5. Ova se Direktiva ne primjenjuje na cestovne tunele obuhvaćene Direktivom 2004/54/EZ.”;

(2) Članak 2. mijenja se kako slijedi:

(a) točka 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. „transeuropska cestovna mreža” znači cestovne mreže utvrđene u Uredbi (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća*;

* 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.).”;

(b) umeću se sljedeće točke:

„2a. „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;

2b. „primarna cesta” znači cesta *izvan gradskih područja koja povezuje velike gradove ili regije, ili oboje, a koja pripada najvišoj kategoriji cesta ispod kategorije „autoceste” prema nacionalnoj klasifikaciji cesta koja je na snazi ... [datum objave ove Direktive o izmjeni u Službenom listu];*”

(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. „**ciljani** inspekcijski pregled sigurnosti na cestama” znači ciljano **ispitivanje** radi utvrđivanja opasnih uvjeta, **pogrešaka i problema** koji povećavaju rizik od nesreća i ozljeda, **temeljeno na terenskom obilasku postojeće ceste ili dionice ceste;**”

(e) **umeće se sljedeća točka:**

„7.a „**periodični inspekcijski pregled sigurnosti na cestama**” znači **rutinska periodična provjera značajki i nedostataka koji iz sigurnosnih razloga zahtijevaju održavanje;**”;

(f) dodaje se sljedeća točka:

„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) u članku 4. dodaje se sljedeći stavak:

„5.a Komisija utvrđuje smjernice za projektiranje cesta „koje opraštaju” i „samoobjašnjavajućih i samoprimjenjivih cesta” u početnoj kontroli faze projektiranja, kao i za zahtjeve u pogledu kvalitete povezane s nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu. Te se smjernice izrađuju u bliskoj suradnji sa stručnjacima iz država članica.”;

(4) Članak 5. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 5.

Procjena *sigurnosti* na cestama na razini cijele mreže

1. Države članice moraju osigurati da se procjena sigurnosti na cestama na razini cijele mreže provede na cijeloj cestovnoj mreži koja je u upotrebi i koja je obuhvaćena ovom Direktivom. ■

2. *Procjenom sigurnosti na cestama na razini cijele mreže evaluira se rizik od nesreća i jakosti udara na temelju sljedećeg:*
 - (a) *primarno, vizualnog pregleda projektnih značajki ceste, bilo na samoj lokaciji bilo elektroničkim sredstvima (ugrađena sigurnost) i*
 - (b) *analize dionica cestovne mreže koje su u upotrebi dulje od tri godine i na kojima je zabilježen velik broj ozbiljnih nesreća s obzirom na protok prometa.*

3. *Države članice osiguravaju da se prva procjena sigurnosti na cestama na razini cijele mreže provede najkasnije do 2024. Kasnije procjene sigurnosti na cestama 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.*

4. Pri provođenju procjene **sigurnosti** na cestama na razini cijele mreže države članice **moгу uzeti u obzir okvirne** elemente utvrđene u Prilogu III.
5. **Komisija pruža smjernice o metodologiji za provedbu sustavnih procjena sigurnosti na cestama i sigurnosnih rejtinga na razini cijele mreže.**
6. Na temelju rezultata procjene iz stavka 1. **i radi određivanja prioriteta u pogledu potreba za daljnjim djelovanjem**, države članice razvrstavaju sve dionice cestovne mreže u najmanje tri kategorije prema njihovoj **razini** sigurnosti.”;



- (5) Članak 6. mijenja se kako slijedi:
- (a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„Članak 6.

Periodični inspekcijski pregledi sigurnosti na cestama”;

(b) stavak 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. Države članice osiguravaju da se *periodični* inspekcijski pregledi sigurnosti na cestama provode *dovoljno često kako bi se zajamčile primjerene razine sigurnosti za dotičnu cestovnu infrastrukturu.*”;

(c) stavak 2. *se briše*;

(d) *stavak* 3. zamjenjuje se sljedećim:

„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 *trebaju biti dovoljno česti kako bi se osigurale primjerene razine sigurnosti, no u svakom se slučaju* provode barem *svakih šest godina*;

(6) umeću se sljedeći članci:

„Članak 6.a

Daljnje postupanje u postupcima za ceste koje su u upotrebi

1. Države članice osiguravaju da se na temelju nalaza procjena **sigurnosti** na cestama na razini cijele mreže provedenih u skladu s člankom 5. provode **ili** ciljani inspekcijski pregledi sigurnosti na cestama ili izravne korektivne mjere.
2. ***Pri provođenju ciljanih inspekcijskih pregleda sigurnosti na cestama države članice mogu uzeti u obzir okvirne elemente utvrđene u Prilogu II.a.***
3. ***Ciljane inspekcijske preglede sigurnosti na cestama provode timovi stručnjaka. Barem jedan član tima stručnjaka ispunjava zahtjeve iz članka 9. stavka 4. točke (a).***

4. Države članice osiguravaju da se na temelju nalaza ***ciljanih*** inspekcijskih pregleda sigurnosti na cestama donose obrazložene odluke u kojima se utvrđuje jesu li potrebne korektivne mjere. Konkretno, države članice utvrđuju dionice cesta na kojima su potrebna ■ poboljšanja u području sigurnosti cestovne infrastrukture te određuju mjere kojima se treba dati prednost u poboljšanju sigurnosti tih dionica cesta.
5. Države članice osiguravaju da su korektivne mjere ***prvenstveno*** usmjerene na dionice cesta s niskim razinama sigurnosti i na kojima postoji mogućnost provedbe mjera s visokim ***potencijalom za sigurnosni razvoj i uštedu troškova povezanih s nesrećama***.
6. Radi praćenja provedbe utvrđenih korektivnih mjera, države članice pripremaju i redovito ažuriraju akcijski plan s utvrđenim prioritetima koji se temelji na procjeni rizika. ■

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 *u svojim postojećim i budućim postupcima za* cestovne oznake i prometne znakove *trebaju usmjeriti posebnu pozornost na čitljivost i vidljivost za ljudske vozače i automatizirane sustave za pomoć vozaču. Takvi postupci uzimaju u obzir zajedničke specifikacije kada su te zajedničke specifikacije utvrđene u skladu sa stavkom 3.*

2. *Skupina stručnjaka koju je osnovala Komisija najkasnije do lipnja 2021. ocjenjuje priliku za utvrđivanje zajedničkih specifikacija, uključujući različite elemente kojima je cilj osigurati operativnu upotrebu njihovih cestovnih oznaka i prometnih znakova kako bi se potaknula djelotvorna čitljivost i vidljivost cestovnih oznaka i prometnih znakova za ljudske vozače i automatizirane sustave za pomoć vozaču. Ta se skupina sastoji od stručnjaka koje imenuje država članica. Ocjena uključuje savjetovanje s Gospodarskom komisijom Ujedinjenih naroda za Europu.*

Ocjenom se posebno uzimaju u obzir sljedeći elementi:

- (a) *interakcija između različitih tehnologija za pomoć vozaču pri vožnji i infrastrukture,*

- (b) učinak meteoroloških i atmosferskih pojava te gustoće prometa na cestovne oznake i prometne znakove na području Unije,*
 - (c) vrsta i učestalost aktivnosti održavanja potrebnih za različite tehnologije, uključujući procjenu troškova.*
- 3. Uzimajući u obzir ocjenu iz stavka 2., Komisija može donijeti provedbene akte radi utvrđivanja zajedničkih specifikacija koje se odnose na postupke država članica iz stavka 1. kojima se nastoji osigurati operativna upotreba njihovih cestovnih oznaka i prometnih znakova u pogledu učinkovite čitljivosti i vidljivosti cestovnih oznaka i prometnih znakova za ljudske vozače i automatizirane sustave za pomoć vozaču.*

Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 13. stavka 2.

Tim se provedbenim aktima ne dovodi u pitanje nadležnost Europskog odbora za normizaciju u pogledu normi za cestovne oznake i prometne znakove.

Članak 6.d

Informiranje i transparentnost

Komisija objavljuje europsku kartu cestovne mreže u okviru područja primjene ove Direktive, dostupnu na internetu, naglašavajući različite kategorije u skladu s člankom 5. stavkom 6.

Članak 6.e

Dobrovoljno izvješćivanje

Države članice nastoje uspostaviti nacionalni sustav u svrhu dobrovoljnog izvješćivanja koji je svim sudionicima u cestovnom prometu dostupan putem interneta kako bi se olakšalo prikupljanje pojedinosti o događajima koje prosljeđuju sudionici u cestovnom prometu i vozila te svih ostalih informacija u pogledu sigurnosti koje osoba koja izvješćuje smatra stvarnom ili mogućom opasnošću za sigurnost cestovne infrastrukture.”;

(7) *u članku 7. umeće se sljedeći stavak:*

„1.a Komisija može donijeti provedbene akte u svrhu pružanja smjernica na temelju kojih se prijavljuje težina nesreće, uključujući broj poginulih i ozlijeđenih osoba. Ti se provedbeni akti donose u skladu s postupkom ispitivanja iz članka 13. stavka 2.”;

(8) u članku 9. umeće se sljedeći stavak:

„1.a Kada je riječ o kontrolorima sigurnosti na cestama koji su pohađali obuku od ... [5 godina nakon stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni], države članice osiguravaju da kurikulumi za osposobljavanje kontrolora sigurnosti na cestama uključuju aspekte povezane s nezaštićenim sudionicima u cestovnom prometu i infrastrukturom za takve sudionike.”;

(9) članak 10. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 10.

Razmjena najboljih praksi

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

(10) u članku 11. stavak 2. *se briše*;

(11) umeće se sljedeći članak:

„Članak 11.a

Izvješćivanje

1. Države članice do 31. listopada **2025.** dostavljaju Komisiji izvješće *o sigurnosnoj klasifikaciji cijele mreže procijenjene u skladu s člankom 5. Kada je to moguće, izvješće se temelji na zajedničkoj metodologiji. Ako je primjenjivo, izvješće također obuhvaća popis odredbi nacionalnih ažuriranih smjernica, uključujući prije svega poboljšanja u smislu tehnološkog napretka i zaštite nezaštićenih sudionika u cestovnom prometu. Od 31. listopada 2025. takva se izvješća dostavljaju svakih pet godina.*

2. *Na temelju analize nacionalnih izvješća iz stavka 1., prvi puta do 31. listopada 2027., a nakon toga svakih pet godina, Komisija izrađuje i podnosi izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o provedbi ove Direktive, osobito o elementima iz stavka 1. i mogućim dodatnim mjerama, uključujući reviziju ove Direktive i moguće prilagodbe tehničkom napretku.”;*

(12) članak 12. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 12.

Izmjena prilogâ

Komisija je ovlaštena donijeti delegirane akte u skladu s člankom 12.a ***kojima se izmjenjuju*** prilozi ***radi njihove*** prilagodbe tehničkom napretku.”;

(13) umeće se sljedeći članak:

„Članak 12.a

Izvršavanje delegiranja ovlasti

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 ***razdoblje od pet godina počevši od ... [datum stupanja na snagu ove Direktive o izmjeni]. Komisija izrađuje izvješće o delegiranju ovlasti najkasnije devet mjeseci prije kraja razdoblja od pet godina. Delegiranje ovlasti prešutno se produljuje za razdoblja jednakog trajanja, osim ako se Europski parlament ili Vijeće tom produljenju usprotive najkasnije tri mjeseca prije kraja svakog razdoblja.***

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 spomenute odluke u Službenom listu Europske unije ili na kasniji dan naveden u spomenutoj 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.

* SL L 123, 12.5.2016., str. 1.”;

(14) članak 13. zamjenjuje se sljedećim:

„Članak 13.

Postupak u odboru

1. Komisiji pomaže odbor. Navedeni odbor je odbor u smislu Uredbe (EZ) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća*.
2. Pri upućivanju na ovaj stavak primjenjuje se članak 5. Uredbe (EU) br. 182/2011.

* 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.).”;

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

Članak 2.

Prenošenje

1. Države članice stavljaju na snagu zakone i druge propise koji su potrebni radi usklađivanja s ovom Direktivom do ... [24 mjeseca od stupanja na snagu ove Direktive]. One o tome odmah obavješćuju Komisiju.

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

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

Članak 3.

Stupanje na snagu

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

Članak 4.

Adresati

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u ...,

Za Europski parlament

Za Vijeće

Predsjednik

Predsjednik

PRILOG

Prilozi Direktivi 2008/96/EZ mijenjaju se kako slijedi:

(1) Prilog I. mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„PRILOG I.

OKVIRNI ELEMENTI PROCJENA UČINKA SIGURNOSTI NA CESTAMA”;

(b) u odjeljku 2. točka (e) zamjenjuje se sljedećim:

„(e) promet (npr. intenzitet prometa, kategorizacija prometa prema vrsti), uključujući procijenjene pješačke i biciklističke tokove utvrđene na temelju svojstava upotrebe susjednog zemljišta;”;

(2) Prilog II. mijenja se kako slijedi:

(a) naslov se zamjenjuje sljedećim:

„PRILOG II.

OKVIRNI ELEMENTI KONTROLE SIGURNOSTI NA CESTAMA”;

(b) u odjeljku 1. dodaje se sljedeća točka:

"(n) sadržaji za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu:

- i) sadržaji za pješake;
- ii) sadržaji za bicikliste, ***uključujući alternativne pravce i odvajanja od prometa motornih vozila velike brzine;***
- iii) sadržaji za motorna vozila na dva kotača;
- iv) ***gustoća i položaj prijelaza za pješake i bicikliste;***
- v) ***sadržaji za pješake i bicikliste na obuhvaćenim cestama u tom području;***
- vi) ***odvojenost pješaka i biciklista od motornog prometa velikih brzina ili postojanje izravnih alternativnih ruta na cestama nižeg razreda;"***;

(c) u odjeljku 2. točka (h) zamjenjuje se sljedećim:

"(h) sadržaji za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu:

- i) sadržaji za pješake;
- ii) sadržaji za bicikliste;
- iii) sadržaji za motorna vozila na dva kotača;”;

(3) umeće se sljedeći prilog:

„PRILOG II.a

OKVIRNI ELEMENTI *CILJANIH* INSPEKCIJSKIH PREGLEDA SIGURNOSTI NA CESTAMA

1. Horizontalno i vertikalno pružanje trase:

- (a) vidljivost i preglednost;
- (b) ograničenje brzine i određivanje brzinskih zona;

- (c) samorazumljivo pružanje trase (tj. sposobnost *sudionika u cestovnom prometu* da razumiju pružanje trase);
- (d) pristup susjednim nekretninama i kompleksima;
- (e) pristup interventnih vozila i vozila za servisiranje;
- (f) tretmani kod mostova i propusta;
- (g) izgled područja uz cestu (bankine, razlika visine površine uz kolnik, nagibi područja iskopavanja i zatrpavanja).

2. Raskrižja i petlje:

- (a) primjerenost vrste raskrižja/petlje;
- (b) geometrija raskrižja/petlje;

- (c) vidljivost i razumljivost (percepcija) raskrižja;
 - (d) vidljivost na raskrižju;
 - (e) raspored pomoćnih traka na raskrižjima;
 - (f) kontrola prometa na raskrižju (npr. kontrola znakom za obvezno zaustavljanje, prometnim signalima itd.);
 - (g) postojanje pješačkih *i biciklističkih* prijelaza.
3. Sadržaji za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu:
- (a) sadržaji za pješake;
 - (b) sadržaji za bicikliste;
 - (c) sadržaji za motorna vozila na dva kotača;
 - (d) javni prijevoz i infrastruktura;
 - (e) željezničko-cestovni prijelazi (*uz posebnu usmjerenost na vrste prijelaza, uključuju li osoblje ili ne, te jesu li ručni ili automatski*).

4. Rasvjeta, znakovi i oznake:

- (a) usklađeni prometni znakovi koji ne smanjuju vidljivost;
- (b) čitljivost prometnih znakova (položaj, veličina, boja);
- (c) stupovi za označivanje;
- (d) usklađene cestovne oznake i razgraničenje;
- (e) čitljivost cestovnih oznaka (položaj, dimenzije i retroreflektivnost u suhim i vlažnim uvjetima);
- (f) primjereni kontrast cestovnih oznaka;
- (g) rasvjeta osvijetljenih cesta i raskrižja;
- (h) primjerena oprema na cesti.

5. Prometni signali:
 - (a) rad;
 - (b) vidljivost.

6. Objekti, zemljišni pojasevi uz cestu na kojima nema prepreka i zaštitni cestovni sustavi:
 - (a) okoliš uz cestu, uključujući vegetaciju;
 - (b) opasnosti uz cestu i udaljenost od ruba kolničke trake *ili biciklističke staze*;
 - (c) prilagodba zaštitnih cestovnih sustava korisnicima (otoci koji odjeljuju vozne trake i odbojne ograde za sprečavanje opasnosti za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu);

- (d) završni elementi odbojnih ograda;
- (e) primjereni zaštitni cestovni sustavi na mostovima i kod propusta;
- (f) ograde (na cestama s ograničenim pristupom).

7. Kolnik:

- (a) nedostaci na kolniku;
- (b) otpornost na klizanje;
- (c) rasuti materijal/šljunak/kamenje;
- (d) stvaranje lokvi, drenaža vode.

8. Mostovi i tuneli:

(a) postojanje mostova i njihov broj;

(b) postojanje tunela i njihov broj;

(c) vizualni elementi koji predstavljaju opasnost za sigurnost infrastrukture.

9. Ostala pitanja:

(a) osiguravanje sigurnih parkirališta i odmorišta;

(b) sadržaj za teška vozila;

(c) odbljesak svjetla;

- (d) radovi na cesti;
 - (e) nesigurne aktivnosti na cesti;
 - (f) odgovarajuće informacije opreme inteligentnih prometnih sustava (npr. znakovi s promjenjivim porukama);
 - (g) bilje i divlje i domaće životinje;
 - (h) upozorenja o zoni škole (ako je primjenjivo).”;
- (4) Prilog III. zamjenjuje se sljedećim:

„PRILOG III.

OKVIRNI ELEMENTI PROCJENA SIGURNOSTI NA CESTAMA NA RAZINI CIJELE MREŽE

1. Općenito:

- (a) vrsta ceste u odnosu na vrstu i veličinu regija/gradova koje povezuje;
- (b) duljina cestovne dionice;

- (c) vrsta područja (ruralno, urbano);
- (d) upotreba zemljišta (za obrazovne, komercijalne, industrijske i proizvodne, stambene ili poljoprivredne svrhe, nerazvijena područja);
- (e) gustoća pristupnih točaka nekretninama;
- (f) postojanje sporednog kolosijeka (npr. za trgovine);
- (g) postojanje radova na cesti;
- (h) postojanje parkirališta.

2. Količine prometa:

- (a) količine prometa;
- (b) opažena količina motociklista u prometu;
- (c) opažena količina pješaka u prometu s obje strane, uz napomenu o kretanju uzduž ceste ili prelasku preko ceste;
- (d) opažena količina biciklista u prometu *s obje strane, uz napomenu o kretanju uzduž ceste ili prelasku preko ceste;*
- (e) opažena količina teških vozila u prometu;
- (f) procijenjeni tokovi pješaka utvrđeni na temelju svojstava upotrebe susjednog zemljišta;
- (g) procijenjeni tokovi biciklista utvrđeni na temelju svojstava upotrebe susjednog zemljišta.

3. Podaci o nesrećama:
 - (a) broj poginulih osoba, mjesta na kojima je došlo do nesreća prema skupini sudionika u cestovnom prometu *i uzrok nesreća*;
 - (b) broj teško ozlijeđenih osoba i mjesta na kojima je došlo do nesreća prema skupini sudionika u cestovnom prometu.

4. Operativne značajke:
 - (a) ograničenje brzine (opće, za motocikle, za kamione);
 - (b) radna brzina (85. percentil);
 - (c) upravljanje brzinom i/ili smirivanje prometa;
 - (d) postojanje uređaja inteligentnih prometnih sustava: upozorenja o prometnim zastoјima, znakovi s promjenjivim porukama;
 - (e) upozorenje o zoni škole;
 - (f) prisutnost nadzornika na školskim prijelazima u propisanim razdoblјima.

5. Geometrijske značajke:
- (a) značajke vertikalnog pružanja trase (broj, vrsta i širina traka, raspored središnjih razdjelnih pojaseva i materijal od kojih su izrađeni, biciklističke staze, pješačke staze itd.), uključujući njihovu promjenjivost;
 - (b) vodoravna zakrivljenost;
 - (c) uspon i okomito poravnanje;
 - (d) vidljivost i preglednost.
6. Objekti, zemljišni pojasevi uz cestu na kojima nema prepreka i zaštitni cestovni sustavi:
- (a) okoliš uz cestu i zemljišni pojasevi uz cestu na kojima nema prepreka;
 - (b) stalne prepreke uz cestu (npr. rasvjetni stupovi, drveće itd.);

- (c) udaljenost prepreka od ceste;
- (d) gustoća prepreka;
- (e) trake za zvučno upozoravanje vozača;
- (f) zaštitni cestovni sustavi.

7. Mostovi i tuneli:

- (a) postojanje mostova i njihov broj, uključujući relevantne informacije o njima;*
- (b) postojanje tunela i njihov broj, uključujući relevantne informacije o njima;*
- (c) vizualni elementi koji predstavljaju opasnost za sigurnost infrastrukture.*

8. Raskrižja:

- (a) vrsta raskrižja i broj krakova (uz posebnu pozornost na vrstu kontrole i postojanje zaštićenih skretanja(s dopunskim strelicama));
- (b) postojanje kanaliziranja;
- (c) kvaliteta raskrižja;
- (d) količina prometa na cestama koje se križaju;
- (e) postojanje željezničko-cestovnih prijelaza (*uz posebnu usmjerenost na vrste prijelaza, uključuju li osoblje ili ne, te jesu li ručni ili automatski*).

9. Održavanje:
- (a) nedostaci na kolniku;
 - (b) otpornost kolnika na klizanje;
 - (c) stanje bankina (uključujući vegetaciju);
 - (d) stanje znakova, oznaka i razgraničenja;
 - (e) stanje zaštitnih cestovnih sustava.
10. Sadržaji za nezaštićene sudionike u cestovnom prometu:
- (a) pješački *i biciklistički* prijelazi (prijelazi u razini i razdvajanje razina);
 - (b) *biciklistički prijelazi (prijelazi u razini i razdvajanje razina);*
 - (c) zaštitne ograde za pješake;

- (d) postojanje nogostupa ili odvojene staze;
- (e) sadržaji za bicikliste *i vrsta tih sadržaja (trake za bicikliste, biciklističke staze, ostalo)*;
- (f) kvaliteta pješačkih prijelaza s obzirom na njihovu uočljivost i označenost;
- (g) pješački *i biciklistički* prijelazi na priključku manje ceste koja se spaja u mrežu;
- (h) *postojanje alternativnih ruta za pješake i bicikliste u slučaju da ne postoje odvojene staze.*

11. Elementi sustava prije i poslije sudara za ublažavanje ozljeda i težine posljedica:

- (a) *mrežni operativni centri i druge strukture za nadzor;*
- (b) *mehanizmi za obavješćivanje sudionika u cestovnom prometu o uvjetima vožnje radi sprečavanja nesreća ili incidenata;*

(c) sustavi za automatsko otkrivanje incidenata: senzori i kamere;

(d) sustavi za upravljanje incidentima;

(e) sustavi za komunikaciju s tijelima hitnih službi.”;

(5) Prilog IV. *mijenja se kako slijedi:*

(a) točka 1. zamjenjuje se sljedećim:

„1. što točniju lokaciju nesreće, uključujući koordinate globalnih navigacijskih satelitskih sustava (GNSS);”;

(b) točka 5. zamjenjuje se sljedećim:

„5. težina nesreće.”.
