

▼B**SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY
2008/96/ES**

z 19. novembra 2008

o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry

▼M1*Článok 1***Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti**

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

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

3. Táto smernica sa vzťahuje aj na cesty a projekty cestnej infraštruktúry nepodliehajúce odseku 2, ktoré sa nachádzajú mimo mestských oblastí, neslúžia na obsluhu s nimi susediacich nehnuteľností a sú vybudované s využitím finančných prostriedkov Únie, s výnimkou ciest, ktoré nie sú dostupné pre bežnú premávku motorových vozidiel, ako napríklad cyklistické cesty, alebo ciest, ktoré nie sú určené pre bežnú premávku, ako napríklad prístupové cesty k priemyselným, poľnohospodárskym alebo lesným objektom.

4. Členské štáty môžu z riadne opodstatnených dôvodov spojených s intenzitou cestnej premávky a so štatistikou nehôd vyňať z rozsahu pôsobnosti tejto smernice hlavné cesty s nízkym rizikom pre bezpečnosť.

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

Každý členský štát najneskôr do 17. decembra 2021 oznámi Komisii zoznam diaľnic a hlavných ciest na svojom území a následne akékoľvek zmeny tohto zoznamu. Okrem toho každý členský štát oznámi Komisii zoznam ciest, ktoré sú v súlade s týmto odsekom vyňaté z rozsahu pôsobnosti tejto smernice alebo sú zahrnuté do rozsahu pôsobnosti tejto smernice, a akékoľvek jeho následné zmeny.

Komisia uverejní zoznam ciest oznámených v súlade s týmto článkom.

5. Táto smernica sa neuplatňuje na cesty v tuneloch, na ktoré sa vzťahuje smernica 2004/54/ES.

▼B*Článok 2***Vymedzenie pojmov**

Na účely tejto smernice sa uplatňujú tieto definície:

▼ M1

1. „transeurópska cestná sieť“ sú cestné siete vymedzené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 ⁽¹⁾;
- 1a. „diaľnica“ je cesta osobitne projektovaná a budovaná pre premávku motorových vozidiel, ktorá neslúži na obsluhu nehnuteľností s ňou hraničiacich a ktorá spĺňa tieto kritériá:
 - a) má, s výnimkou osobitných miest alebo dočasných opatrení, samostatné jazdné pruhy pre premávku v oboch smeroch, vzájomne oddelené buď deliacim pásom, ktorý nie je určený pre premávku, alebo výnimočne inými spôsobmi;
 - b) úrovňovo nekrižuje žiadnu cestu, železničnú trať alebo trať električky, cestu pre cyklistov alebo chodcov;
 - c) je špeciálne označená ako diaľnica;
- 1b. „hlavná cesta“ je cesta mimo mestských oblastí, ktorá spája veľké mestá alebo regióny, prípadne oboje, a ktorá patrí do najvyššej kategórie ciest pod kategóriou „diaľnica“ v rámci národnej klasifikácie ciest, ktorá je v platnosti 26. novembra 2019;

▼ B

2. „príslušný subjekt“ je akákoľvek verejná alebo súkromná organizácia zriadená na vnútroštátnej, regionálnej alebo miestnej úrovni, ktorá sa podieľa na vykonávaní tejto smernice na základe svojich právomocí, vrátane orgánov označených ako príslušné subjekty, ktoré existovali už pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice, pokiaľ spĺňajú požiadavky tejto smernice;
3. „posudzovanie vplyvu bezpečnosti cesty“ je strategická komparatívna analýza vplyvu novej cesty alebo podstatnej zmeny existujúcej siete na dosahovanú bezpečnosť cestnej siete;
4. „audit bezpečnosti cesty“ je nezávislé podrobné systematické overenie a overenie technickej bezpečnosti vlastností projektu cestnej infraštruktúry, ktoré sa vzťahuje na všetky etapy od plánovania až po fázu počiatočnej prevádzky;

▼ M1

6. „bezpečnostný rating“ je klasifikácia úsekov existujúcej cestnej siete do kategórií podľa ich objektívne meranej integrovanej bezpečnosti;

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

▼ M1

7. „cieľená kontrola bezpečnosti cesty“ je cieľené zisťovanie zamerané na identifikáciu nebezpečného stavu, nedostatkov a problémov, ktoré zvyšujú riziko nehôd a zranení, založené na obhliadke existujúcej cesty alebo úseku cesty;
- 7a. „pravidelná kontrola bezpečnosti cesty“ je obyčajná pravidelná kontrola vlastností a nedostatkov, ktoré si z bezpečnostných dôvodov vyžadujú údržbu;

▼ B

8. „usmernenia“ sú opatrenia prijaté členskými štátmi, ktoré stanovujú kroky, ktoré je potrebné dodržiavať, a prvky, ktoré je potrebné zväziť pri uplatňovaní bezpečnostných postupov stanovených v tejto smernici;
9. „projekt infraštruktúry“ je projekt výstavby novej cestnej infraštruktúry alebo podstatnej zmeny existujúcej siete, ktorá ovplyvní dopravný prúd;

▼ M1

10. „zraniteľný účastník cestnej premávky“ je nemotorizovaný účastník cestnej premávky, vrátane najmä cyklistu a chodca, ako aj používateľ dvojkolesového motorového vozidla.

▼ B*Článok 3***Posudzovanie vplyvu bezpečnosti cesty pre projekty infraštruktúry**

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa posudzovanie vplyvu bezpečnosti cesty vykonávalo pre všetky projekty infraštruktúry.
2. Posudzovanie vplyvu bezpečnosti cesty sa vykonáva v začiatkovej etape plánovania predtým, ako sa projekt infraštruktúry schváli. V tejto súvislosti sa členské štáty usilujú splniť kritériá stanovené v prílohe I.
3. V posúdení vplyvu bezpečnosti cesty sa uvedie vysvetlenie hľadísk bezpečnosti cesty, ktoré prispievajú k voľbe navrhovaného riešenia. Uvedú sa v ňom aj všetky príslušné informácie potrebné na analýzu efektívnosti nákladov rôznych posudzovaných možností.

*Článok 4***Audity bezpečnosti cesty pre projekty infraštruktúry**

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa audity bezpečnosti cesty vykonávali pre všetky projekty infraštruktúry.
2. Členské štáty sa pri vykonávaní auditov bezpečnosti cesty usilujú splniť kritériá stanovené v prílohe II.

Členské štáty zabezpečia, aby bol vymenovaný audítor na výkon auditu podstatných vlastností stavebného riešenia v projekte infraštruktúry.

Audítor je vymenovaný v súlade s ustanoveniami článku 9 ods. 4 a má potrebné schopnosti a odbornú prípravu ustanovené v článku 9. Ak audity vykonávajú tímy, musí byť aspoň jeden člen tímu držiteľom osvedčenia o spôsobilosti uvedeného v článku 9 ods. 3.

▼B

3. Audity bezpečnosti cesty predstavujú neoddeliteľnú súčasť procesu návrhu projektu infraštruktúry v etape návrhu stavebného riešenia, podrobného stavebného riešenia, predbežného otvorenia a začiatku prevádzky.

4. Členské štáty zabezpečia, aby audítor stanovil v audítorskej správe rozhodujúce bezpečnostné prvky návrhu na každú etapu projektu infraštruktúry. Ak sa počas auditu zistia nebezpečné prvky, ale návrh sa nenapraví pred koncom príslušnej etapy, ako sa uvádza v prílohe II, príslušný subjekt uvedie dôvody v prílohe k tejto správe.

5. Členské štáty zabezpečia, aby správa uvedená v odseku 4 viedla k vypracovaniu príslušných odporúčaní z hľadiska bezpečnosti.

▼M1

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

*Článok 5***Posúdenie bezpečnosti ciest v rámci celej siete**

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

2. Posúdením bezpečnosti ciest v rámci celej siete sa zhodnotí riziko závažnosti nehôd a následkov na základe:

a) predovšetkým, vizuálnej obhliadky konštrukčných vlastností cesty (integrovaná bezpečnosť), a to buď na mieste alebo elektronicky, a

b) analýzy úsekov cestnej siete, ktoré sú v prevádzke dlhšie ako tri roky a na ktorých došlo k veľkému počtu vážnych nehôd v pomere k premávke.

3. Členské štáty zabezpečia, aby sa prvé posúdenie bezpečnosti ciest v rámci celej siete vykonalo najneskôr do roku 2024. Nasledujúce posudzovanie bezpečnosti ciest v rámci celej siete musí byť dostatočne časté na zaistenie primeranej úrovne bezpečnosti, v každom prípade sa však vykoná najmenej každých päť rokov.

4. Pri vykonávaní posúdenia bezpečnosti ciest v rámci celej siete členské štáty môžu zohľadniť orientačné prvky stanovené v prílohe III.

5. Komisia poskytne usmernenia týkajúce sa metodiky vykonávania systematického posudzovania bezpečnosti ciest v rámci celej siete a bezpečnostného ratingu.

▼ M1

6. Členské štáty na základe výsledkov posúdenia uvedeného v odseku 1 a na účely stanovenia priorít, pokiaľ ide o ďalšie potrebné opatrenia, klasifikujú všetky úseky cestnej siete najmenej v troch kategóriách podľa ich úrovne bezpečnosti.

*Článok 6***Periodické kontroly bezpečnosti ciest**

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

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

▼ B

4. Bez toho, aby boli dotknuté usmernenia prijaté podľa článku 8, prijímajú členské štáty usmernenia týkajúce sa dočasných bezpečnostných opatrení vzťahujúcich sa na práce na ceste. Sú povinné zaviesť aj vhodný systém kontroly na zabezpečenie náležitého uplatňovania týchto usmernení.

▼ M1*Článok 6a***Následné opatrenia k postupom pre cesty v prevádzke**

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

2. Pri vykonávaní cieľovej kontroly bezpečnosti ciest členské štáty môžu zohľadniť orientačné prvky stanovené v prílohe IIa.

3. Cieľové kontroly bezpečnosti ciest vykonávajú tímy expertov. Najmenej jeden člen tímu expertov spĺňa požiadavky stanovené v článku 9 ods. 4 písm. a).

4. Členské štáty zabezpečia, aby po zisteniach vyplývajúcich z cieľovej kontroly bezpečnosti ciest nasledovali odôvodnené rozhodnutia určujúce, či je potrebné nápravné opatrenie. Členské štáty predovšetkým určujú cestné úseky, na ktorých sú potrebné zlepšenia bezpečnosti cestnej infraštruktúry, a stanovujú opatrenia, ktoré sa majú uprednostniť v záujme zlepšenia bezpečnosti týchto úsekov ciest.

5. Členské štáty zabezpečia, aby nápravné opatrenia boli zamerané predovšetkým na úseky ciest s nízkymi úrovňami bezpečnosti, ktoré predstavujú príležitosť na vykonanie opatrení s vysokým potenciálom na zlepšovanie bezpečnosti a znižovanie nákladov vzniknutých v dôsledku nehôd.

▼ **M1**

6. Členské štáty pripravia a pravidelne aktualizujú prioritný akčný plán založený na riziku s cieľom sledovať vykonávanie určených nápravných opatrení.

*Článok 6b***Ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky**

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

*Článok 6c***Dopravné značenia a dopravné značky**

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

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

Pri posudzovaní sa zohľadňujú najmä tieto prvky:

- a) interakcia medzi rôznymi asistenčnými technológiami riadenia a infraštruktúrou;
- b) účinok počasia a atmosférických javov a účinok premávky na dopravné značenia a dopravné značky umiestnené na území Únie;
- c) typ a frekvencia údržby potrebnej pri jednotlivých technológiách vrátane odhadu nákladov.

3. S prihliadnutím na posúdenie uvedené v odseku 2 môže Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoviť spoločné špecifikácie týkajúce sa postupov členských štátov uvedených v odseku 1 zameraných na zabezpečenie prevádzkového používania ich dopravných značení a dopravných značiek, pokiaľ ide o skutočnú čitateľnosť a rozoznateľnosť dopravných značení a dopravných značiek pre vodičov a pre automatizované asistenčné systémy riadenia. Uvedené vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 13 ods. 2

Vykonávacími aktmi uvedenými v prvom pododseku nie je dotknutá právomoc Európskeho výboru pre normalizáciu týkajúca sa noriem pre dopravné značenia a dopravné značky.

▼ M1*Článok 6d***Informácie a transparentnosť**

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

*Článok 6e***Dobrovoľné podávanie správ**

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

▼ B*Článok 7***Správa údajov**

1. Členské štáty zabezpečia, aby za každú smrteľnú nehodu, ktorá sa stane na ceste uvedenej v článku 1 ods. 2, vypracoval príslušný subjekt správu o nehode. Členské štáty sa usilujú o to, aby táto správa obsahovala všetky prvky uvedené v prílohe IV.

▼ M1

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

▼ B

2. Členské štáty vypočítajú priemerné spoločenské náklady spojené so smrteľnými nehodami a priemerné spoločenské náklady spojené s vážnymi nehodami, ktoré sa stanú na ich území. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, či budú hlbšie rozlišovať miery nákladovosti, ktoré sa musia aktualizovať najmenej raz za päť rokov.

*Článok 8***Prijatie a oznámenie usmernení**

1. Ak usmernenia ešte neexistujú, členské štáty v záujme podpory príslušných subjektov pri uplatňovaní tejto smernice zabezpečia, aby sa tieto usmernenia prijali do 19. decembra 2011.

2. Členské štáty oznámia Komisii tieto usmernenia do troch mesiacov odo dňa ich prijatia, rovnako ako ich zmeny alebo doplnenia.

3. Komisia sprístupní usmernenia verejnosti na verejne dostupnej internetovej stránke.

▼B*Článok 9***Vymenovanie audítorov a ich odborná príprava**

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa do 19. decembra 2011 prijali osnovy odbornej prípravy pre audítorov bezpečnosti ciest, ak také osnovy ešte neexistujú.

▼M1

1a. V prípade audítorov bezpečnosti ciest, ktorí sa zúčastňujú na odbornej príprave od 17. decembra 2024, členské štáty zabezpečia, aby učebné osnovy ich odbornej prípravy obsahovali aspekty týkajúce sa zraniteľných účastníkov cestnej premávky a infraštruktúry pre takýchto účastníkov cestnej premávky.

▼B

2. Členské štáty zabezpečia, aby v prípade, že audítori bezpečnosti ciest vykonávajú funkcie podľa tejto smernice, absolvovali úvodnú odbornú prípravu, pričom výsledkom bude udelenie osvedčenia o spôsobilosti, a aby sa zúčastňovali na ďalších pravidelných školeniach.

3. Členské štáty zabezpečia, aby audítori bezpečnosti ciest boli držiteľmi osvedčenia o spôsobilosti. Osvedčenia udelené pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice sa uznávajú.

4. Členské štáty zabezpečia, aby audítori boli vymenovaní v súlade s týmito požiadavkami:

- a) audítori majú príslušné skúsenosti alebo absolvovali odbornú prípravu v oblasti projektovania ciest, konštrukčného riešenia bezpečnosti ciest a analýzy nehôd;
- b) od dvoch rokov od prijatia usmernení podľa článku 8 členskými štátmi vykonávajú audity bezpečnosti ciest len audítori, ktorí spĺňajú požiadavky stanovené v odsekoch 2 a 3, alebo tímy, ku ktorým títo audítori patria;
- c) na účel projektu infraštruktúry posudzovaného prostredníctvom auditu sa audítor nesmie v čase auditu zúčastňovať plánovania ani vykonávania príslušného projektu infraštruktúry.

▼M1*Článok 10***Výmena najlepších postupov**

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

▼B*Článok 11***Neustále zlepšovanie postupov riadenia bezpečnosti**

1. Komisia pomáha pri výmene vedomostí a najlepších postupov medzi členskými štátmi a dáva tejto výmene štruktúru, pričom využíva skúsenosti z existujúcich príslušných medzinárodných fór s cieľom neustále zlepšovať postupy riadenia bezpečnosti cestných infraštruktúr v Európskej únii.

▼ **M1**▼ **B**

3. Kde je to vhodné, možno o otázkach súvisiacich s hľadiskami technickej bezpečnosti konzultovať s príslušnými mimovládnyimi organizáciami pôsobiacimi v oblasti bezpečnosti a riadenia cestnej infraštruktúry.

▼ **M1***Článok 11a***Podávanie správ**

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

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

*Článok 12***Zmena príloh**

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

*Článok 12a***Vykonávanie delegovania právomoci**

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedená v článku 12 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 16. decembra 2019. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

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

▼ M1

4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva ⁽¹⁾.

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

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

*Článok 13***Postup výboru**

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ⁽²⁾.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

▼ B*Článok 14***Transpozícia**

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 19. decembra 2010. Bezodkladne informujú Komisiu o znení týchto ustanovení.

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

*Článok 15***Nadobudnutie účinnosti**

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

*Článok 16***Adresáti**

Táto smernica je určená členským štátom.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

▼ M1*PRÍLOHA I***ORIENTAČNÉ PRVKY POSUDZOVANIA VPLYVU BEZPEČNOSTI
CIEST****▼ B**

1. Prvky posudzovania vplyvu bezpečnosti cesty:
 - a) vymedzenie problému;
 - b) súčasná situácia a scenár „ak by sa nič neurobilo“;
 - c) ciele týkajúce sa bezpečnosti cesty;
 - d) analýza vplyvov navrhovaných alternatív na bezpečnosť cesty;
 - e) porovnanie alternatív vrátane analýzy nákladov a prínosov;
 - f) predloženie súboru možných riešení.
2. Prvky, ktoré je potrebné zohľadniť:
 - a) smrteľné prípady a nehody; cielené zníženie oproti scenáru „ak by sa nič neurobilo“;
 - b) voľba trasy a rozloženie dopravnej záťaže;
 - c) možné vplyvy na existujúce siete (napr. výjazdy, križovatky, úrovňové prejazdy);
 - d) užívatelia cesty vrátane ľahko zraniteľných užívateľov (napr. chodci, cyklisti, motocyklisti);

▼ M1

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

▼ B

- f) sezónne a klimatické podmienky;
- g) existencia dostatočného počtu bezpečných parkovísk;
- h) seizmická aktivita.

▼M1*PRÍLOHA II***ORIENTAČNÉ PRVKY AUDITOV BEZPEČNOSTI CIEST****▼B**

1. Kritériá v etape návrhu konštrukčného riešenia:
 - a) geografická poloha (napr. vystavenie nebezpečenstvu zosuvu pôdy, povodní, lavín), sezónnosť a klimatické podmienky, ako aj seizmická činnosť;
 - b) typy križovatiek a vzdialenosť medzi nimi;
 - c) počet a typ jazdných pruhov;
 - d) druhy premávky, ktoré sú prípustné na novej ceste;
 - e) funkčnosť cesty v rámci siete;
 - f) meteorologické podmienky;
 - g) prevádzkové rýchlostné pásmo;
 - h) profily (napr. šírka jazdnej dráhy, cyklistických chodníkov, chodníkov pre peších);
 - i) smerové a výškové vedenie cestnej komunikácie;
 - j) viditeľnosť;
 - k) dispozičné riešenie križovatiek;
 - l) verejná doprava a verejná dopravná infraštruktúra;
 - m) cestné/železničné úrovňové prejazdy;

▼M1

- n) opatrenia pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky:
 - i) opatrenia pre chodcov;
 - ii) opatrenia pre cyklistov vrátane existencie alternatívnych trás alebo oddelenia od vysokorýchlostnej automobilovej premávky;
 - iii) opatrenia pre dvojkoľosové motorové vozidlá;
 - iv) hustota a umiestnenie priechodov pre chodcov a cyklistov;
 - v) opatrenia pre chodcov a cyklistov na príslušných cestách v danej oblasti;
 - vi) oddelenie chodcov a cyklistov od vysokorýchlostnej automobilovej premávky alebo existencia priamych alternatívnych trás na cestách nižšej triedy.

▼B

2. Kritériá pre etapu podrobného stavebného riešenia:
 - a) dispozičné riešenie;
 - b) jednotné dopravné značky a označenia;
 - c) osvetlenie osvetlených ciest a križovatiek;
 - d) zariadenia na krajoch vozovky;

▼B

- e) prostredie na krajoch vozovky vrátane vegetácie;
- f) pevné zábrany na krajoch vozovky;
- g) zabezpečenie bezpečných parkovísk;

▼M1

- h) opatrenia pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky:
 - i) opatrenia pre chodcov;
 - ii) opatrenia pre cyklistov;
 - iii) opatrenia pre dvojkolesové motorové vozidlá;

▼B

- i) užívateľsky ústretové prispôsobenie systémov na zadržiavanie automobilov (stredné deliace pásy a zvodidlá určené na predchádzanie ohrozeniu zraniteľných užívateľov).
3. Kritériá pre etapu pred začatím prevádzky:
- a) bezpečnosť a viditeľnosť užívateľov cesty pri odlišných podmienkach, napríklad v tme a očakávaných poveternostných podmienkach;
 - b) čitateľnosť dopravných značiek a značenia;
 - c) stav povrchu vozovky.
4. Kritériá pre začiatok prevádzky: vyhodnotenie bezpečnosti cesty so zreteľom na skutočné správanie sa účastníkov.
- Audity v ktorejkoľvek etape môžu obsahovať potrebu opätovne zvážiť kritériá z predchádzajúcich etáp.

▼ M1*PRÍLOHA IIa***ORIENTAČNÉ PRVKY CIELENÝCH KONTROL BEZPEČNOSTI CIEST**

1. Vedenie trasy a priečny rez:
 - a) viditeľnosť a dohľadnosť;
 - b) obmedzenie rýchlosti a zónovanie rýchlosti;
 - c) vedenie trasy v súlade s očakávaniami vodičov (t. j. „čitateľnosť“ vedenia trasy účastníkmi cestnej premávky);
 - d) prístup k príľahlým pozemkom a zástavbe;
 - e) prístup pohotovostných a servisných vozidiel;
 - f) riešenia na mostoch a priepustoch;
 - g) usporiadanie kraja cesty (krajnica, pokles vozovky, sklony zárezu a násypu).
2. Križovatky a mimoúrovňové križovatky:
 - a) vhodnosť typu križovatky/mimoúrovňovej križovatky;
 - b) geometria križovatky/mimoúrovňovej križovatky;
 - c) viditeľnosť a čitateľnosť (vnímanie) križovatiek;
 - d) viditeľnosť na križovatke;
 - e) rozvrhnutie pripájacích pruhov na križovatkách;
 - f) riadenie premávky na križovatke (napr. použitie značenia na zastavenie, dopravná signalizácia, atď.);
 - g) prítomnosť priechodov pre chodcov a cyklistov.
3. Opatrenia pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky:
 - a) opatrenia pre chodcov;
 - b) opatrenia pre cyklistov;
 - c) opatrenia pre dvojkolesové motorové vozidlá;
 - d) verejná doprava a infraštruktúra;
 - e) úrovňové prejazdy (s uvedením najmä typu prejazdu a s informáciou o prítomnosti či neprítomnosti obsluhy a o ručnom či automatickom ovládaní).
4. Osvetlenie, značky a označenia:
 - a) jednoznačné dopravné značky, ktoré nebránia vo viditeľnosti;
 - b) čitateľnosť dopravných značiek (umiestnenie, veľkosť, farba);
 - c) ukazovatele smeru;
 - d) jednotné dopravné značenia a smerové stĺpiky;
 - e) čitateľnosť dopravných značení (umiestnenie, rozmery a retroreflexivita v suchých a mokrych podmienkach);

▼ M1

- f) primeraný kontrast dopravných značení;
 - g) osvetlenie ciest a križovatiek;
 - h) primerané zariadenia na krajoch vozovky.
5. Dopravná signalizácia:
- a) prevádzka;
 - b) viditeľnosť.
6. Objekty, voľné plochy a systémy na zadržiavanie automobilov:
- a) prostredie na krajoch vozovky vrátane vegetácie;
 - b) nebezpečné prvky na kraji vozovky a vzdialenosť od kraja vozovky alebo cyklistického chodníka;
 - c) užívateľsky ústretové prispôsobenie systémov na zadržiavanie automobilov (stredné deliace pásy a zvodidlá určené na predchádzanie ohrozeniu zraniteľných účastníkov cestnej premávky);
 - d) osadenie zvodidiel;
 - e) primerané systémy na zadržiavanie automobilov na mostoch a priepustoch;
 - f) oplatenie (na cestách s obmedzeným prístupom).
7. Povrch vozovky:
- a) poruchy povrchu vozovky;
 - b) odpor povrchu proti šmyku;
 - c) uvoľnený materiál/štrk/kamene;
 - d) tvorenie mlák, odvádzanie vody.
8. Mosty a tunely:
- a) prítomnosť a počet mostov;
 - b) prítomnosť a počet tunelov;
 - c) vizuálne prvky predstavujúce riziká pre bezpečnosť infraštruktúry.
9. Ďalšie sporné body:
- a) opatrenia pre bezpečné parkoviská a odpočívadlá;
 - b) opatrenia pre ťažké vozidlá;
 - c) oslnenie svetlometmi;
 - d) práce na ceste;
 - e) nebezpečné činnosti na kraji vozovky;
 - f) vhodné informácie na zariadení IDS (napr. značky s premenlivými upozorneniami);
 - g) divá zver a zvieratá;
 - h) upozornenia na školskú zónu (ak sú potrebné).

▼ M1*PRÍLOHA III***ORIENTAČNÉ PRVKY POSUDZOVANIA BEZPEČNOSTI CIEST
V RÁMCI CELEJ SIETE**

1. Všeobecné informácie:
 - a) typ cesty v závislosti od typu a veľkosti regiónov/miest, ktoré spája;
 - b) dĺžka úseku cesty;
 - c) typ oblasti (vidiecka, mestská);
 - d) využitie územia (vzdelávacie, komerčné, priemyselné a výrobné, obytné, farmárske a poľnohospodárske, nerozvinuté oblasti);
 - e) hustota prístupových miest k pozemkom;
 - f) prítomnosť obslužnej cesty (napr. pre obchody);
 - g) prítomnosť prác na ceste;
 - h) prítomnosť parkoviska.
2. Intenzita cestnej premávky:
 - a) intenzita cestnej premávky;
 - b) pozorovaná intenzita premávky motocyklov;
 - c) pozorovaná intenzita premávky chodcov na oboch stranách, s uvedením, či sa pohybovali pozdĺž cesty alebo cestu prechádzali;
 - d) pozorovaná intenzita premávky bicyklov na oboch stranách, s uvedením, či sa pohybovali pozdĺž cesty alebo cez cestu prechádzali;
 - e) pozorovaná intenzita premávky ťažkých vozidiel;
 - f) odhadované toky chodcov odvodené od atribútov využívania priľahlých pozemkov;
 - g) odhadované toky bicyklov odvodené od atribútov využívania priľahlých pozemkov.
3. Údaje o nehodách:
 - a) počet, miesto a príčina úmrtí podľa skupín účastníkov cestnej premávky;
 - b) počet a miesto ťažkých zranení podľa skupín účastníkov cestnej premávky.
4. Charakteristika prevádzky:
 - a) obmedzenie rýchlosti (všeobecné, pre motocykle, pre nákladné automobily);
 - b) rýchlosť vozidla (percentil 85);
 - c) riadenie rýchlosti a/alebo upokojovanie dopravy;
 - d) prítomnosť zariadení IDS: upozornenia na zástup automobilov, značky s premenlivými upozorneniami;

▼ M1

- e) upozornenie na školskú zónu;
 - f) prítomnosť dozoru na priechode ku škole v predpísaných časoch.
5. Geometrické charakteristiky:
- a) charakteristiky priečného rezu (počet, typ a šírka jazdných pruhov, rozvrhnutie a materiál stredového deliaceho pásu a krajnic, cyklistické dráhy, chodníky, atď.) vrátane ich variability;
 - b) horizontálne zakrivenie;
 - c) pozdĺžny sklon a výškové vedenie;
 - d) viditeľnosť a dohľadnosť.
6. Objekty, voľné plochy a systémy na zadržiavanie automobilov:
- a) prostredie na krajoch vozovky a voľné plochy;
 - b) pevné prekážky na krajoch vozovky (napr. osvetľovacie stĺpy, stromy atď.);
 - c) vzdialenosť prekážok od kraja vozovky;
 - d) hustota prekážok;
 - e) akustické čiary s vibračným efektom;
 - f) systémy na zadržiavanie automobilov.
7. Mosty a tunely:
- a) prítomnosť a počet mostov, ako aj relevantné informácie, ktoré sa ich týkajú;
 - b) prítomnosť a počet tunelov, ako aj relevantné informácie, ktoré sa ich týkajú;
 - c) vizuálne prvky predstavujúce riziká pre bezpečnosť infraštruktúry.
8. Križovatky:
- a) typ križovatky a počet ramien (s osobitným dôrazom najmä na typ regulácie a prítomnosť chránených zákrut);
 - b) prítomnosť kanálov;
 - c) kvalita križovatky;
 - d) intenzita premávky na križovatke;
 - e) prítomnosť úrovňových prejazdov (s uvedením najmä typu prejazdu a s informáciou o prítomnosti či neprítomnosti obsluhy a o ručnom či automatickom ovládaní).
9. Údržba:
- a) poruchy povrchu vozovky;
 - b) odpor povrchu proti šmyku;
 - c) stav krajnice (vrátane vegetácie);

▼ M1

- d) stav značiek, označení a smerových stĺpikov;
 - e) stav systémov na zadržiavanie automobilov.
10. Zariadenia pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky:
- a) priechody pre chodcov a cyklistov (povrchové prejazdy, vyvýšený prejazd);
 - b) priechody pre cyklistov (povrchové prejazdy, vyvýšený prejazd);
 - c) zábradlie oddeľujúce chodcov;
 - d) prítomnosť chodníka alebo oddeleného prvku;
 - e) cyklistická infraštruktúra a jej typ (cyklistické cesty, jazdné pruhy pre cyklistov, iné);
 - f) kvalita priechodov pre chodcov, pokiaľ ide o zreteľnosť a označenie dopravnými značkami každého priechodu;
 - g) priechody pre chodcov a cyklistov na príjazdnom ramene vedľajšej cesty pripájajúcej sa k sieti;
 - h) existencia alternatívnych trás pre chodcov a cyklistov, pokiaľ neexistujú samostatné trasy.
11. Prednázarové/ponázarové systémy pre prípad zranenia v dopravnej nehode a prvky na zmiernenie závažnosti:
- a) sieťové operačné centrá a iné hliadkovacie zariadenia;
 - b) mechanizmy na informovanie účastníkov cestnej premávky o jazdných podmienkach s cieľom zabrániť nehodám alebo incidentom;
 - c) systémy AID (automatickej detekcie incidentov): snímače a kamery;
 - d) systémy riadenia incidentov;
 - e) systémy na komunikáciu so záchranou službou.

▼B*PRÍLOHA IV***INFORMÁCIE O NEHODÁCH ZAHRNUTÉ DO SPRÁV O NEHODE**

Správy o nehode obsahujú tieto prvky:

▼M1

1. určenie miesta nehody (čo najpresnejšie) vrátane súradníc GNSS;

▼B

2. obrázky a/alebo diagramy miesta nehody;
3. dátum a čas nehody;
4. informácie o ceste, napríklad typ oblasti, typ cesty, typ križovatky vrátane signalizácie, počet jazdných pruhov, označenie, povrch cesty, svetelné a poveternostné podmienky, najvyššia povolená rýchlosť, prekážky na krají vozovky;

▼M1

5. závažnosť nehody;

▼B

6. podstatné údaje o účastníkoch nehody, ako sú vek, pohlavie, štátna príslušnosť, obsah alkoholu v krvi, použitie alebo nepoužitie bezpečnostnej výbavy;
7. údaje o vozidlách, ktoré sa na nehode podieľali (typ, rok výroby, krajina, prípadne bezpečnostná výbava, dátum poslednej, pravidelnej technickej kontroly v súlade s platnými právnymi predpismi);
8. údaje o nehode ako sú typ nehody, typ zrážky, pohyb vozidla a manipulácia zo strany vodiča;
9. podľa možnosti údaje o dĺžke času medzi nehodou a jej zaevidovaním alebo príchodom záchranej služby.