

## I

(Zakonodajni akti)

## DIREKTIVE

## DIREKTIVA (EU) 2019/1936 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

z dne 23. oktobra 2019

## o spremembi Direktive 2008/96/ES o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91(1) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora <sup>(1)</sup>,ob upoštevanju mnenja Odbora regij <sup>(2)</sup>,v skladu z rednim zakonodajnim postopkom <sup>(3)</sup>,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Komisija je v sporočilu z dne 20. julija 2010 Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij z naslovom „Evropski prostor varnosti v cestnem prometu: usmeritve politike na področju varnosti v cestnem prometu v obdobju 2011–2020“ določila strateške cilje Unije, da se do leta 2020 razpolovi število smrtnih žrtev v cestnem prometu v primerjavi z letom 2010 in da se do leta 2050 približamo odpravi smrtnih žrtev. Vendar se je napredek pri doseganju teh ciljev v zadnjih letih zaustavil. Svet je v sklepih z dne 8. junija 2017 o varnosti v cestnem prometu, s katerimi je podprl izjavo iz Vallette iz marca 2017, potrdil nov vmesni cilj, v skladu s katerim naj bi do leta 2030 razpolovili število hudih poškodb v primerjavi z letom 2020. Da bi dosegli oba cilja, so potrebna večja prizadevanja.
- (2) V skladu s pristopom Varni sistem je mogoče smrti in hude poškodbe zaradi prometnih nesreč v veliki meri preprečiti. Skupna odgovornost na vseh ravneh bi morala biti zagotavljanje, da prometne nesreče ne privedejo do hudih ali usodnih poškodb. Z dobro zasnovano in ustreznim vzdrževanjem cest ter jasnimi označbami in znaki na cestah bi se morala omejiti verjetnost prometnih nesreč, s „prizanesljivimi cestami“ (inteligentno načrtovanje cest, s katerim se zagotovi, da napake pri vožnji nimajo takojšnjih resnih posledic in ne privedejo do smrtnih žrtev) pa zmanjšati resnost nesreč. Komisija bi morala na podlagi izkušenj vseh držav članic pripraviti smernice za zagotovitev in vzdrževanje „prizanesljivih cest“.
- (3) Ceste vseevropskega prometnega omrežja (v nadaljnjem besedilu: omrežje TEN-T), opredeljene v Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(4)</sup>, so ključnega pomena za spodbujanje evropskega povezovanja. Zato je treba na teh cestah zagotoviti visoko stopnjo varnosti.
- (4) Postopki za izboljšanje varnosti cestne infrastrukture (RISM), izvedeni na omrežju TEN-T, so pripomogli k zmanjšanju smrtnih žrtev in hudih poškodb v Uniji. Iz ocene učinkov Direktive 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(5)</sup> je razvidno, da so države članice, ki so na svojih državnih cestah in zunaj omrežja TEN-T prostovoljno uvedle načela RISM, dosegle boljšo stopnjo varnosti v cestnem prometu od držav članic, ki tega niso storile. Zato je zaželeno, da se ta načela RISM uporabijo tudi na drugih delih evropskega cestnega omrežja.

<sup>(1)</sup> UL C 62, 15.2.2019, str. 261.<sup>(2)</sup> UL C 168, 16.5.2019, str. 81.<sup>(3)</sup> Stališče Evropskega parlamenta z dne 4. aprila 2019 (še ni objavljeno v Uradnem listu) in odločitev Sveta z dne 7. oktobra 2019.<sup>(4)</sup> Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).<sup>(5)</sup> Direktiva 2008/96/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 19. novembra 2008 o izboljšanju varnosti cestne infrastrukture (UL L 319, 29.11.2008, str. 59).

- (5) Pomembno je, da ta direktiva, kar zadeva varnost v cestnem prometu, zajema tudi cestne odseke, zgrajene na mostovih, in cestne odseke, ki potekajo skozi predore, v okviru omrežja, ki spada v področje uporabe te direktive, razen predorov, zajetih v Direktivi 2004/54/ES Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(6)</sup>.
- (6) Zaradi varnosti v cestnem prometu je pomembno, da so v to direktivo zajeti tudi uvozi in izvozi parkirišč vzdolž omrežja, ki spada v področje uporabe te direktive, zlasti ob avtocestah in primarnih cestah.
- (7) Sezonske razmere se med državami članicami in regijami bistveno razlikujejo. Zato je pomembno, da so te razmere ustrezno upoštevane v nacionalnih določbah, s katerimi se prenaša ta direktiva.
- (8) Velik delež prometnih nesreč se zgodi na zelo omejenem deležu cest, ki so zelo prometne, kjer so visoke hitrosti in po katerih širok nabor vozil potuje z različnimi hitrostmi. Zato bi morala omejena razširitev področja uporabe Direktive 2008/96/ES na avtoceste in druge primarne ceste zunaj omrežja TEN-T znatno prispevati k izboljšanju varnosti cestne infrastrukture po vsej Uniji.
- (9) Da bi takšna razširitev področja uporabe imela predvideni učinek, je logično, da primarne ceste, ki niso avtoceste, zajemajo vse ceste, ki v nacionalni klasifikaciji cest spadajo v najvišjo kategorijo cest pod kategorijo „avtocesta“. Iz istega razloga bi bilo treba države članice spodbujati, naj zagotovijo, da v tej direktivi ostanejo zajete najmanj vse ceste, za katere se je pred začetkom veljavnosti te direktive uporabljala Direktiva 2008/96/ES, tudi če je bilo to prostovoljno.
- (10) Obveznost uporabe postopkov iz Direktive 2008/96/ES za vse projekte gradnje cestne infrastrukture zunaj mestnih območij, ki so izvedeni s pomočjo sredstev Unije, bi zagotovila, da se sredstva Unije ne porabljajo za gradnjo nevarnih cest.
- (11) Direktiva 2008/96/ES zajema izključno cestno infrastrukturo. Ta direktiva zato ne vpliva na predpise o cestnem prometu, niti na pristojnost držav članic, da v zvezi s predpisi o cestnem prometu odločajo na podlagi lastne pristojnosti. Ženevska konvencija Združenih narodov o cestnem prometu z dne 19. septembra 1949 in Dunajsko konvencijo o cestnem prometu z dne 8. novembra 1968 ter Dunajsko konvencijo o prometnih znakih in prometni signalizaciji z dne 8. novembra 1968 bi morale spoštovati pogodbenice.
- (12) Ocenjevanje varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje na podlagi ocene tveganj se je izkazalo za učinkovito in uspešno orodje za prepoznavanje odsekov omrežja, za katere bi bili potrebni podrobnejši inšpekcijski pregledi varnosti cest in prednostne naložbe v skladu z njihovim potencialom za izboljšanje varnosti celotnega omrežja. Za izboljšanje varnosti v cestnem prometu v celotni Uniji bi bilo treba sistematično oceniti celotno cestno omrežje, ki ga zajema ta direktiva, vključno s pomočjo podatkov, zbranih z elektronskimi in digitalnimi sredstvi.
- (13) Vključitev najboljših elementov prejšnjega „postopka razvrščanja in upravljanja cestnega omrežja, ki je v uporabi, glede na varnost“ v nov postopek ocenjevanja varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje bi morala omogočiti boljše prepoznavanje cestnih odsekov z največjim potencialom za izboljšanje varnosti, na katerih bi ciljno usmerjeni posegi privedli do največjega napredka.
- (14) Da bi izboljšali kakovost, objektivnost in učinkovitost postopkov RISM, je koristno državam članicam dovoliti, da za pregledovanje cestnih odsekov, evidentiranje varnostnih razmer v cestnem prometu in zbiranje drugih podatkov v zvezi z varnostjo cestnega omrežja po potrebi uporabijo tehnologije, ki se nenehno razvijajo.
- (15) Sistematično spremljanje rezultatov postopkov RISM je ključno, da se doseže večja varnost cestne infrastrukture, ki je potrebna za izpolnjevanje ciljev Unije na področju varnosti v cestnem prometu. Zato bi bilo treba s prednostnimi akcijskimi načrti zagotoviti, da se potrebni posegi izvedejo čim prej. Zlasti bi bilo treba na podlagi ugotovitev ocene varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje nadalje ukrepati, in sicer s ciljno usmerjenimi inšpekcijskimi pregledi varnosti cest ali, če je to možno in stroškovno učinkovito, z neposrednimi popravnimi ukrepi za odpravo ali zmanjšanje tveganj za varnost v cestnem prometu, ne da bi pri tem povzročili nepotrebno upravno breme.

<sup>(6)</sup> Direktiva 2004/54/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o minimalnih varnostnih zahtevah za predore v vseevropskem cestnem omrežju (UL L 167, 30.4.2004, str. 39).

- (16) Varnost obstoječih cest je treba izboljšati z usmerjanjem naložb v cestne odseke, na katerih se zgodi največ prometnih nesreč in na katerih obstaja največja možnost zmanjšanja števila nesreč.
- (17) Takšne naložbe se lahko v skladu z veljavnimi pogoji podprejo s financiranjem in finančnimi spodbudami na ravni Unije, tako da se dopolnijo ustrezne nacionalne naložbe in spodbude.
- (18) Posebej visoko tveganje za nesreče kažejo odseki cestnega omrežja, ki mejijo na cestne predore vseevropskega prometnega omrežja iz Direktive 2004/54/ES. Za večjo varnost cestnega omrežja, zajetega v tej direktivi, bi bilo treba uvesti skupne inšpekcijske preglede varnosti teh cestnih odsekov, v katerih bi sodelovali predstavniki pristojnih organov za ceste in predore.
- (19) Ranljivi uporabniki cest so leta 2017 predstavljali 47 % smrtnih žrtev v cestnem prometu v Uniji. Z zagotavljanjem, da se v vseh postopkih RISM upoštevajo potrebe ranljivih uporabnikov cest, ter s pripravo zahtev glede kakovosti za infrastrukturo za te uporabnike cest bi se tako morala izboljšati njihova varnost na cesti.
- (20) Da bi države članice lahko izboljšale svoje postopke za zagotovitev operativne uporabe njihovih cestnih označb in prometnih znakov, bi bilo treba določiti skupne specifikacije, kar bi pripomoglo k učinkoviti berljivosti in zaznavnosti cestnih označb in prometnih znakov za voznike in avtomatizirane sisteme za pomoč voznikom.
- (21) Izboljšanje varnosti je prednostna naloga tudi za nivojske prehode (tj. signalizacijo, izboljšanje infrastrukture). Agencija Evropske unije za železnice je v poročilu iz leta 2018 o varnosti v železniškem prometu in interoperabilnosti v EU navedla, da je bilo v letu 2016 na 108 000 nivojskih prehodih v Uniji 433 hudih nesreč, v katerih je umrlo 255 ljudi, 217 pa je bilo hudo poškodovanih. Zato bi bilo treba opredeliti nivojske prehode z visokim varnostnim tveganjem ter jih izboljšati.
- (22) Visokokakovostne cestne označbe in prometni znaki so ključnega pomena za podporo voznikom ter povezanim in avtomatiziranim vozilom. Skupne specifikacije za cestne označbe in prometne znake bi morale biti podlaga za uvedbo naprednih povezanih in avtomatiziranih sistemov mobilnosti. Zaželen je skupen evropski pristop v skladu z Dunajsko konvencijo o prometnih znakih in prometni signalizaciji iz leta 1968.
- (23) Za izboljšanje rezultatov, ki se pričakujejo na podlagi uporabe te direktive, ter za zagotovitev ustrezne ravni varnosti v izrednih razmerah bi lahko države članice olajšale sodelovanje med svojimi službami civilne zaščite, reševalnimi službami in prometno policijo, kadar je to primerno in zlasti na čezmejnih cestnih odsekih. Primere, ko je pri teh dejavnostih potrebno sodelovanje med državami članicami, ureja mehanizem Unije na področju civilne zaščite v skladu s Sklepom št. 1313/2013/EU Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(7)</sup>.
- (24) Brez poseganja v zakonodajo o javnih naročilih, zlasti v Direktivo 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta <sup>(8)</sup>, bi morale biti tehnične specifikacije v zvezi z varnostjo pri javnih naročilih v sektorju cestne infrastrukture javno dostopne.
- (25) Zaradi doseganja transparentnosti in izboljšanja odgovornosti bi bilo treba poročati o ocenah varnosti cest, da bi bili uporabniki cest obveščeni o stanju infrastrukture in na splošno bolje osveščeni.
- (26) Spodbujati bi bilo treba izmenjavo izkušenj z metodologijami varnega sistema med izvajalci in izmenjavo informacij med izvedenci za varnost v cestnem prometu.
- (27) Objava rezultatov ocenjevanja varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje bi omogočila primerjavo stopnje varnosti cestne infrastrukture po vsej Uniji.

<sup>(7)</sup> Sklep št. 1313/2013/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. decembra 2013 o mehanizmu Unije na področju civilne zaščite (UL L 347, 20.12.2013, str. 924).

<sup>(8)</sup> Direktiva 2014/25/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2014 o javnem naročanju naročnikov, ki opravljajo dejavnosti v vodnem, energetskem in prometnem sektorju ter sektorju poštnih storitev ter o razveljavitvi Direktive 2004/17/ES (UL L 94, 28.3.2014, str. 243).

- (28) Ker cilja te direktive, in sicer vzpostavitev postopkov za zagotovitev trajno visoke ravni varnosti v cestnem prometu v celotnem omrežju TEN-T ter omrežju avtocest in primarnih cest po vsej Uniji, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi tega, ker je konvergenčno približevanje višjim standardom varnosti cestne infrastrukture mogoče zagotoviti zgolj z izboljšavami v vsej Uniji, lažje dosežejo na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji. V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta direktiva ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja. Posledica ukrepanja na ravni Unije bi bilo varnejše potovanje po Uniji, to pa bi vplivalo na boljše delovanje notranjega trga in podprlo prizadevanja za gospodarsko, družbeno in teritorialno kohezijo.
- (29) Za zagotavljanje, da bo vsebina postopkov RISM tudi nadalje odražala najsodobnejše tehnično znanje, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte v zvezi s prilagoditvijo prilog k tej direktivi tehničnemu napredku. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje<sup>(9)</sup>. Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se sistematično lahko udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, ki zadevajo pripravo delegiranih aktov.
- (30) Potrebni so posebni ukrepi za trajno izboljševanje postopkov za izboljšanje varnosti v cestnem prometu ter lažje prepoznavanje cestnih označb in prometnih znakov za vozila, opremljena s sistemi za pomoč voznikom ali z višjo stopnjo avtomatizacije. Za zagotovitev enotnih pogojev za izvajanje ustreznih določb te direktive bi bilo treba na Komisijo prenesti izvedbena pooblastila. Ta pooblastila bi bilo treba izvajati v skladu z Uredbo (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta<sup>(10)</sup>.

- (31) Direktivo 2008/96/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

#### Člen 1

#### **Spremembe Direktive 2008/96/ES**

Direktiva 2008/96/ES se spremeni:

- (1) člen 1 se nadomesti z naslednjim:

##### „Člen 1

##### **Predmet urejanja in področje uporabe**

1. Ta direktiva od držav članic zahteva, da vzpostavijo in izvajajo postopke v zvezi z oceno učinkov na varnost v cestnem prometu, preverjanjem varnosti v cestnem prometu, inšpekcijskimi pregledi varnosti cest in ocenjevanjem varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje.
2. Ta direktiva se uporablja za ceste, ki so del vseevropskega cestnega omrežja, za avtoceste in druge primarne ceste, ne glede na to, ali so v fazi projektiranja, gradnje ali v uporabi.
3. Ta direktiva se uporablja tudi za ceste in projekte gradnje cestne infrastrukture, ki niso zajeti v odstavku 2, so zunaj mestnih območij, ne služijo neposrednemu dostopu do sosednjih zemljišč in so izvedeni s pomočjo sredstev Unije, z izjemo cest, ki niso odprte za splošni promet motornih vozil, kot so kolesarske poti, ali cest, ki niso zasnovane za splošni promet, kot so dovozne ceste do industrijskih, kmetijskih ali gozdarskih obratov.
4. Države članice lahko na podlagi ustrezno utemeljenih razlogov, povezanih z obsegom prometa in statistiko nesreč, iz področja uporabe te direktive izvzamejo primarne ceste z nizkim tveganjem za varnost.

<sup>(9)</sup> UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

<sup>(10)</sup> Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).

Države članice lahko v področje uporabe te direktive vključijo tudi ceste, ki niso zajete v odstavkih 2 in 3.

Vsaka država članica do 17. decembra 2021 Komisiji uradno sporoči seznam avtocest in primarnih cest na svojem ozemlju ter po tem vse naknadne spremembe tega seznama. Poleg tega vsaka država članica Komisiji uradno sporoči seznam cest, ki so v skladu s tem odstavkom izvzete iz, ali vključene v področje uporabe, te direktive, po tem pa tudi vse naknadne spremembe v zvezi s tem.

Komisija objavi seznam cest, ki ga je prejela v skladu s tem členom.

5. Ta direktiva se ne uporablja za ceste v predorih, ki jih zajema Direktiva 2004/54/ES.“;

(2) člen 2 se spremeni:

(a) točka 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. ‚vseevropsko cestno omrežje‘ pomeni cestna omrežja, določena v Uredbi (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta (\*);

(\*) Uredba (EU) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU (UL L 348, 20.12.2013, str. 1).“;

(b) vstavita se naslednji točki:

„1a. ‚avtocesta‘ pomeni cesto, ki je posebej zasnovana in zgrajena za promet motornih vozil in nima neposrednega dostopa do sosednjih zemljišč ter izpolnjuje naslednja merila:

(a) ima, razen na posameznih odsekih ali začasno, dva vozna pasova za obe smeri prometa, ločena bodisi z vmesnim ločilnim pasom, ki ni namenjen prometu, bodisi izjemoma na drugačen način;

(b) v isti višini ne prečka ceste, železniške ali tramvajske proge, kolesarske steze ali pešpoti;

(c) je posebej označena kot avtocesta;

1b. ‚primarna cesta‘ pomeni cesto zunaj mestnih območij, ki povezuje večja mesta ali regije ali oboje in spada v najvišjo kategorijo cest pod kategorijo ‚avtocesta‘ v nacionalni klasifikaciji cest, ki velja dne 26. novembra 2019;“;

(c) točka 5 se črta;

(d) točki 6 in 7 se nadomestita z naslednjim:

„6. ‚ocena varnosti‘ pomeni razvrstitev delov obstoječega cestnega omrežja v kategorije glede na njihovo objektivno izmerjeno vgrajeno varnost;

7. ‚ciljno usmerjen inšpekcijski pregled varnosti cest‘ pomeni ciljno usmerjeno preiskavo za prepoznavanje nevarnih okoliščin, napak in težav, zaradi katerih je tveganje za nesreče in poškodbe večje, ki temelji na ogledu obstoječe ceste ali cestnega odseka na kraju samem;“;

(e) vstavi se naslednja točka:

„7a. ‚redni inšpekcijski pregled varnosti cest‘ pomeni rutinsko redno preverjanje lastnosti in napak, ki zahtevajo vzdrževanje zaradi varnosti;“;

(f) doda se naslednja točka:

„10. ‚ranljiv uporabnik cest‘ pomeni nemotorizirane uporabnike cest, kar zlasti vključuje kolesarje in pešce, ter uporabnike dvokolesnih motornih vozil.“;

(3) v členu 4 se doda naslednji odstavek:

„6. Komisija zagotovi smernice za zasnovo ‚prizanesljivih cest‘ ter ‚samopojasnjujočih in samouveljavljajočih cest‘ v prvi reviziji faze načrtovanja ter smernice o zahtevah glede kakovosti za ranljive uporabnike cest. Take smernice se pripravijo v tesnem sodelovanju s strokovnjaki držav članic.“;

(4) člen 5 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 5

**Ocenjevanje varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje**

1. Države članice zagotovijo, da se ocenjevanje varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje izvede na celotnem delujočem cestnem omrežju, ki ga zajema ta direktiva.

2. Pri ocenjevanju varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje se stopnja tveganja za nesreče in trke oceni na podlagi:

(a) primarno vizualnega pregleda lastnosti zasnove ceste (vgrajena varnost), bodisi na kraju samem ali z elektronskimi sredstvi, ter

(b) analize odsekov cestnega omrežja, ki so v uporabi več kot tri leta in na katerih se je glede na pretok prometa zgodilo sorazmerno veliko hudih prometnih nesreč.

3. Države članice zagotovijo, da se prvo ocenjevanje varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje izvede najpozneje do leta 2024. Nadaljnja ocenjevanja varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje so dovolj pogosta, da se zagotovijo primerne stopnje varnosti, v vsakem primeru pa se opravijo vsaj vsakih pet let.

4. Države članice lahko pri izvedbi ocenjevanja varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje upoštevajo okvirne elemente iz Priloge III.

5. Komisija zagotovi smernice o metodologiji za izvajanje sistematičnih ocen varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje in ocen varnosti.

6. Države članice na podlagi rezultatov ocenjevanja iz odstavka 1 in zaradi prednostne razvrstitve potreb za nadaljnje ukrepanje vse odseke cestnega omrežja razvrstijo v najmanj tri kategorije glede na njihovo stopnjo varnosti.“;

(5) člen 6 se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„Člen 6

**Redni inšpekcijski pregledi varnosti cest“;**

(b) odstavek 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. Države članice zagotovijo, da se redni inšpekcijski pregledi varnosti cest izvajajo dovolj pogosto za vzdrževanje primerne stopnje varnosti zadevne cestne infrastrukture.“;

(c) odstavek 2 se črta;

(d) odstavek 3 se nadomesti z naslednjim:

„3. Države članice zagotovijo varnost odsekov cestnega omrežja, ki mejijo na cestne predore iz Direktive 2004/54/ES, z uvedbo skupnih inšpekcijskih pregledov varnosti cest, v katerih sodelujejo pristojni subjekti, vključeni v izvajanje te direktive in Direktive 2004/54/ES. Skupni inšpekcijski pregledi varnosti cest so dovolj pogosti za vzdrževanje primerne stopnje varnosti, v vsakem primeru pa se izvedejo vsaj vsakih šest let.“;

(6) vstavijo se naslednji členi:

„Člen 6a

#### **Nadaljnji postopki za ceste v uporabi**

1. Države članice zagotovijo, da se na podlagi rezultatov ocenjevanja varnosti v cestnem prometu za celotno omrežje, ki se izvede v skladu s členom 5, uvedejo bodisi nadaljnji ciljno usmerjeni inšpekcijski pregledi varnosti cest ali neposredni popravni ukrepi.
2. Države članice lahko pri izvajanju ciljno usmerjenih inšpekcijskih pregledov varnosti cest upoštevajo okvirne elemente iz Priloge IIa.
3. Ciljno usmerjene inšpekcijske preglede varnosti cest opravljajo skupine strokovnjakov. Najmanj en član skupine strokovnjakov mora izpolnjevati zahteve iz točke (a) člena 9(4).
4. Države članice zagotovijo, da so rezultati ciljno usmerjenih inšpekcijskih pregledov varnosti cest osnova za utemeljene odločitve o tem, ali so potrebni popravni ukrepi. Države članice zlasti opredelijo cestne odseke, na katerih so potrebne izboljšave varnosti cestne infrastrukture, in določijo prednostne ukrepe za izboljšanje varnosti teh cestnih odsekov.
5. Države članice zagotovijo, da so popravni ukrepi v prvi vrsti usmerjeni v cestne odseke z nizkimi stopnjami varnosti, ki ponujajo možnost za izvedbo ukrepov z visokim potencialom za dvig stopnje varnosti in prihranke pri stroških nesreč.
6. Države članice pripravijo in redno posodablajo akcijski načrt, osnovan na oceni tveganj, da se spremlja izvajanje potrebnih popravnih ukrepov.

Člen 6b

#### **Zaščita ranljivih uporabnikov cest**

Države članice zagotovijo, da se pri izvedbi postopkov iz členov 3 do 6a upoštevajo potrebe ranljivih uporabnikov cest.

Člen 6c

#### **Cestne označbe in prometni znaki**

1. Države članice v svojih obstoječih in prihodnjih postopkih za cestne označbe in prometne znake posebno pozornost namenijo njihovi berljivosti in zaznavnosti za voznike in avtomatizirane sisteme za pomoč voznikom. Ti postopki upoštevajo skupne specifikacije, kadar so takšne skupne specifikacije določene v skladu z odstavkom 3.
2. Skupina strokovnjakov, ki jo ustanovi Komisija, najpozneje do junija 2021 oceni možnost uvedbe skupnih specifikacij, vključno z različnimi elementi, katerih namen je zagotoviti operativno uporabo cestnih označb in prometnih znakov, da bi spodbudila učinkovito berljivost in zaznavnost cestnih označb in prometnih znakov za voznike in avtomatizirane sisteme za pomoč voznikom. To skupino sestavljajo strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice. Ocena vključuje posvetovanje z Ekonomsko komisijo Združenih narodov za Evropo.

Pri oceni se upoštevajo zlasti naslednji elementi:

- (a) interakcija med različnimi tehnologijami za pomoč voznikom in infrastrukturo;
  - (b) vpliv vremenskih in atmosferskih pojavov ter prometa na cestne označbe in prometne znake na ozemlju Unije;
  - (c) vrsta in pogostost potrebnih vzdrževalnih del za različne tehnologije, vključno z oceno stroškov.
3. Ob upoštevanju ocene iz odstavka 2 lahko Komisija sprejme izvedbene akte za določitev skupnih specifikacij v zvezi s postopki držav članic iz odstavka 1, katerih namen je zagotoviti operativno uporabo cestnih označb in prometnih znakov, kar zadeva učinkovito berljivost in zaznavnost cestnih označb in prometnih znakov za voznike in avtomatizirane sisteme za pomoč voznikom. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 13(2).

Izvedbeni akti iz prvega pododstavka ne posegajo v pristojnost Evropskega odbora za standardizacijo na področju standardov za cestne označbe in prometne znake.

#### Člen 6d

##### **Obveščanje in transparentnost**

Komisija objavi evropski zemljevid cestnega omrežja v skladu s področjem uporabe te direktive, ki je dostopen na spletu in na katerem so poudarjene različne kategorije, kot je določeno v členu 5(6).

#### Člen 6e

##### **Prostovoljno poročanje**

Države članice si prizadevajo vzpostaviti nacionalni sistem za namen prostovoljnega poročanja, ki je vsem uporabnikom cest dostopen na spletu, da bi olajšale zbiranje podrobnosti o dogodkih, ki jih pošljejo uporabniki cest in vozila, ter vseh drugih z varnostjo povezanih informacij, za katere uporabniki ocenijo, da predstavljajo dejansko ali potencialno nevarnost v cestni infrastrukturi.“;

(7) v členu 7 se vstavi naslednji odstavek:

„1a. Komisija lahko sprejme izvedbene akte za zagotovitev smernic, v skladu s katerimi je treba poročati o resnosti nesreč, vključno s številom smrtnih žrtev in poškodovanih. Ti izvedbeni akti se sprejmejo v skladu s postopkom pregleda iz člena 13(2).“;

(8) v členu 9 se vstavi naslednji odstavek:

„1a. Za izvedence za varnost v cestnem prometu, ki se usposablja od 17. decembra 2024, države članice zagotovijo, da program usposabljanja vključuje vidike, povezane z ranljivimi uporabniki cest in infrastrukturo za te uporabnike.“;

(9) člen 10 se nadomesti z naslednjim:

#### „Člen 10

##### **Izmenjava primerov najboljših praks**

Zaradi izboljšanja varnosti cest v Uniji Komisija vzpostavi sistem za izmenjavo informacij in primerov najboljših praks med državami članicami, ki med drugim vključuje programe usposabljanja za varnost cest, projekte za izboljšanje varnosti obstoječe cestne infrastrukture in preizkušeno tehnologijo varnosti v cestnem prometu.“;

(10) v členu 11 se črta odstavek 2;

(11) vstavi se naslednji člen:

#### „Člen 11a

##### **Poročanje**

1. Države članice Komisiji do 31. oktobra 2025 poročajo o varnostni razvrstitvi celotnega omrežja, ocenjenega v skladu s členom 5. Kadar je mogoče, poročilo temelji na skupni metodologiji. Če je to smiselno, se v poročilo vključi tudi seznam določb nacionalnih posodobljenih smernic, zlasti vključno z izboljšanjem tehnološkega napredka in zaščito ranljivih uporabnikov cest. Od 31. oktobra 2025 se taka poročila predložijo vsakih pet let.

2. Komisija na podlagi analize nacionalnih poročil iz odstavka 1 najprej do 31. oktobra 2027 in nato vsakih pet let pripravi poročilo o izvajanju te direktive, zlasti v zvezi z elementi iz odstavka 1, ter o možnih nadaljnjih ukrepih, vključno z revizijo te direktive in morebitnimi prilagoditvami tehničnemu napredku, ter ga predloži Evropskemu parlamentu in Svetu.“;

(12) člen 12 se nadomesti z naslednjim:

#### „Člen 12

##### **Spremembe prilog**

Na Komisijo se prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov v skladu s členom 12a v zvezi s spremembo prilog, da se prilagodijo tehničnemu napredku.“;

(13) vstavi se naslednji člen:

„Člen 12a

**Izvajanje prenosa pooblastila**

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov je preneseno na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.
2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 12 se na Komisijo prenese za obdobje petih let od 16. decembra 2019. Komisija pripravi poročilo o prenosu pooblastila najpozneje devet mesecev pred koncem pet-letnega obdobja. Prenos pooblastila se samodejno podaljšuje za enako dolga obdobja, razen če Evropski parlament ali Svet nasprotuje temu podaljšanju najpozneje tri mesece pred koncem vsakega obdobja.
3. Prenos pooblastila iz člena 12 lahko kadar koli prekliče Evropski parlament ali Svet. S sklepom o preklicu preneha veljati prenos pooblastila iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v Uradnem listu Evropske unije ali na poznejši dan, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljav-  
nih delegiranih aktov.
4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje (\*).
5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.
6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 12, začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Ta rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

---

(\*) UL L 123, 12.5.2016, str. 1.“;

(14) člen 13 se nadomesti z naslednjim:

„Člen 13

**Postopek v odboru**

1. Komisiji pomaga odbor. Ta odbor je odbor v smislu Uredbe (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta (\*).
2. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporablja člen 5 Uredbe (EU) št. 182/2011.

---

(\*) Uredba (EU) št. 182/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o določitvi splošnih pravil in načel, na podlagi katerih države članice nadzirajo izvajanje izvedbenih pooblastil Komisije (UL L 55, 28.2.2011, str. 13).“;

(15) priloge se spremenijo, kakor je določeno v Prilogi k tej direktivi.

Člen 2

**Prenos**

1. Države članice uveljavijo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, do 17. decembra 2021. Komisiji takoj sporočijo besedilo teh predpisov.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice Komisiji sporočijo besedilo temeljnih predpisov nacionalnega prava, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

### Člen 3

#### **Začetek veljavnosti**

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

### Člen 4

#### **Naslovniki**

Direktiva je naslovljena na države članice.

V Strasbourg, 23. oktobra 2019

*Za Evropski parlament*

*Predsednik*

D. M. SASSOLI

*Za Svet*

*Predsednica*

T. TUPPURAINEN

---

## PRILOGA

Priloge k Direktivi 2008/96/ES se spremenijo:

(1) Priloga I se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA I

**OKVIRNI ELEMENTI OCENE UČINKA NA VARNOST V CESTNEM PROMETU“;**

(b) v oddelku 2 se točka (e) nadomesti z naslednjim:

„(e) promet (npr. obseg prometa, razvrstitev prometa po kategorijah glede na vrsto), vključno z oceno pretoka pešcev in kolesarjev, določenega glede na lastnosti rabe zemljišč ob cesti;“;

(2) Priloga II se spremeni:

(a) naslov se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA II

**OKVIRNI ELEMENTI PREVERJANJ VARNOSTI V CESTNEM PROMETU“;**

(b) v oddelku 1 se doda naslednja točka:

„(n) ureditev za ranljive uporabnike cest:

(i) ureditev za pešce;

(ii) ureditev za kolesarje, vključno z obstojem nadomestnih poti ali ločitev od hitrega prometa motornih vozil;

(iii) ureditev za dvokolesna motorna vozila;

(iv) gostota in lokacije prehodov za pešce in kolesarje;

(v) ureditev za pešce in kolesarje na zadevnih cestah v bližini;

(vi) ločitev pešcev in kolesarjev od hitrega prometa motornih vozil ali obstoj neposrednih nadomestnih poti na cestah nižjega razreda;“;

(c) v oddelku 2 se točka (h) nadomesti z naslednjim:

„(h) ureditev za ranljive uporabnike cest:

(i) ureditev za pešce;

(ii) ureditev za kolesarje;

(iii) ureditev za dvokolesna motorna vozila;“;

(3) vstavi se naslednja priloga:

„PRILOGA IIa

**OKVIRNI ELEMENTI CILJNO USMERJENIH INŠPEKCIJSKIH PREGLEDOV VARNOSTI CEST**

1. Potek cest in prečni prerez:

(a) vidljivost in vidne razdalje;

(b) omejitev hitrosti in določanje hitrostnih območij;

- (c) samopojasnjujoča se trasa (tj. „razumljivost“ trase za uporabnike ceste);
- (d) dostop do sosednjih zemljišč in pozidanih območij;
- (e) dostop za rešilna in službena vozila;
- (f) sanacije na mostovih in prepustih;
- (g) ureditev ob cesti (bankine, višina cestišča, zasek in nasutje pobočja).

2. Križišča in priključki:

- (a) ustreznost vrste križišča/priključka;
- (b) geometrija ureditve križišča/priključka;
- (c) vidljivost in razumljivost (dojemanje) križišč;
- (d) vidljivost na križišču;
- (e) ureditev priključnih pasov na križiščih;
- (f) nadzor prometa na križiščih (npr. znak za ustavitev, prometna signalizacija itd.);
- (g) prisotnost prehodov za pešce in kolesarje.

3. Ureditev za ranljive uporabnike cest:

- (a) ureditev za pešce;
- (b) ureditev za kolesarje;
- (c) ureditev za dvokolesna motorna vozila;
- (d) javna prevozna sredstva in infrastruktura;
- (e) nivojski prehodi (z navedbo zlasti vrst prehodov in informacij, ali jih nadzoruje osebe ali ne ter ali se upravlja ročno ali samodejno).

4. Osvetlitev, znaki in označbe:

- (a) usklajeni prometni znaki, ki ne ovirajo vidljivosti;
- (b) čitljivost prometnih znakov (položaj, velikost, barva);
- (c) kažipot;
- (d) usklajene cestne označbe in razmejitve;
- (e) čitljivost cestnih označb (položaj, mere in odsevnost v suhih in mokrih razmerah);
- (f) primeren kontrast cestnih označb;
- (g) osvetlitev razsvetljenih cest in križišč;
- (h) ustrezna oprema ob cestah.

## 5. Prometna signalizacija:

- (a) delovanje;
- (b) vidnost.

## 6. Predmeti, čista območja in varovalne ograje:

- (a) okolje ob cesti, vključno z vegetacijo;
- (b) nevarnosti ob cesti in razdalja od roba cestišča ali kolesarske steze;
- (c) uporabniku prijazna prilagoditev varovalnih ograj (srednjih ločilnih pasov in odbojnih ograj za preprečevanje tveganj za ranljive uporabnike cest);
- (d) zaključek odbojnih ograj;
- (e) primerne varovalne ograje na mostovih in prepustih;
- (f) ograje (na cestah z omejenim dostopom).

## 7. Cestišče:

- (a) poškodbe cestišča;
- (b) odpornost na zdrse;
- (c) zemljina/gramoz/kamni;
- (d) zastajanje vode, odvodnjavanje.

## 8. Mostovi in predori:

- (a) prisotnost in število mostov;
- (b) prisotnost in število predorov;
- (c) vizualni elementi, ki pomenijo tveganja za varnost infrastrukture.

## 9. Druge zadeve:

- (a) zagotovitev varnih parkirišč in počivališč;
- (b) prilagoditve za težka vozila;
- (c) bleščanje žarometov;
- (d) dela na cesti;
- (e) nevarne dejavnosti ob cesti;
- (f) ustrezno obveščanje z opremo z inteligentnimi prometnimi sistemi (npr. spremenljivimi obvestilnimi tablam);
- (g) prostoživeče živali;
- (h) opozorila za bližino šole (če je smiselno).“;

(4) Priloga III se nadomesti z naslednjim:

„PRILOGA III

**OKVIRNI ELEMENTI OCENJEVANJA VARNOSTI V CESTNEM PROMETU ZA CELOTNO OMREŽJE**

1. Splošno:

- (a) vrsta ceste glede na vrsto in velikost regij/mest, ki jih povezuje;
- (b) dolžina cestnega odseka;
- (c) vrsta območja (podeželsko, mestno);
- (d) raba zemljišč (v izobraževalne namene, komercialna, industrijska in proizvodna, stanovanjska, kmetijska in poljedelska, nerazvita območja);
- (e) gostota dostopnih točk do zemljišč;
- (f) prisotnost oskrbovalne poti (npr. za trgovine);
- (g) prisotnost del na cesti;
- (h) prisotnost parkirišč.

2. Obseg prometa:

- (a) obseg prometa;
- (b) opaženo število motoristov;
- (c) opaženo število pešcev na obeh straneh ceste, ob upoštevanju ‚hoje vzdolž‘ ali ‚prečkanja‘;
- (d) opaženo število kolesarjev na obeh straneh ceste, ob upoštevanju ‚vožnje vzdolž‘ ali ‚prečkanja‘;
- (e) opaženo število težkih vozil;
- (f) ocenjen pretok pešcev na osnovi značilnosti rabe sosednjih zemljišč;
- (g) ocenjen pretok kolesarjev na osnovi značilnosti rabe sosednjih zemljišč.

3. Podatki o nesrečah:

- (a) število smrtnih žrtev ter kraji in vzroki nesreč s smrtnim izidom glede na kategorije uporabnikov cest;
- (b) število hudih telesnih poškodb in kraji nesreč s hudimi telesnimi poškodbami glede na kategorije uporabnikov cest.

4. Operativne značilnosti:

- (a) omejitev hitrosti (splošna, za motorna kolesa; za tovornjake);
- (b) operativna hitrost (85. percentil);
- (c) obvladovanje hitrosti in/ali umirjanje prometa;
- (d) prisotnost naprav z inteligentnimi prometnimi sistemi: obvestila o zastojih, spremenljive obvestilne table;
- (e) opozorila o bližini šole;
- (f) prisotnost nadzornika na šolskih prehodih čez cesto v določenih obdobjih.

## 5. Geometrijske značilnosti:

- (a) značilnosti prečnega prereza (število, vrsta in širina voznih pasov, ureditev in material sredinskih razmejitvenih bankin, kolesarske poti, pešpoti itd.), vključno z njihovo spremenljivostjo;
- (b) vodoravna ukrivljenost;
- (c) naklon in navpična poravnava;
- (d) vidljivost in vidne razdalje.

## 6. Predmeti, čista območja in varovalne ograje:

- (a) okolje ob cesti in čista območja;
- (b) nepremične ovire ob cesti (npr. drogovi cestnih luči, drevesa itd.);
- (c) oddaljenost ovir od roba cestišča;
- (d) gostota ovir;
- (e) opozorilne črte;
- (f) varovalne ograje.

## 7. Mostovi in predori:

- (a) prisotnost in število mostov, pa tudi ustrezne informacije v zvezi z njimi;
- (b) prisotnost in število predorov, pa tudi ustrezne informacije v zvezi z njimi;
- (c) vizualni elementi, ki pomenijo tveganja za varnost infrastrukture.

## 8. Križišča:

- (a) vrsta križišča in število krakov (ob upoštevanju predvsem vrste nadzora in prisotnosti zavarovanih zavojev);
- (b) prisotnost kanaliziranja;
- (c) kakovost križišča;
- (d) obseg sekajočih se cest;
- (e) prisotnost nivojskih prehodov (z navedbo zlasti vrst prehodov in informacij, ali jih nadzoruje osebje ali ne ter ali se upravljajo ročno ali samodejno).

## 9. Vzdrževanje:

- (a) poškodbe cestišča;
- (b) protizdrsnost lastnosti cestišča;
- (c) stanje bankine (vključno z vegetacijo);
- (d) stanje znakov, označb in razmejitve;
- (e) stanje varovalnih ograj.

10. Objekti za ranljive uporabnike cest:

- (a) prehodi za pešce in kolesarje (prehodi prek cestišča ter nivojsko ločeni prehodi);
- (b) prehodi za kolesarje (prehodi prek cestišča ter nivojsko ločeni prehodi);
- (c) varovalne ograje za pešce;
- (d) prisotnost pločnikov ali ločenega objekta;
- (e) objekti za kolesarje in njihova vrsta (kolesarske steze, pasovi za kolesarje, drugo);
- (f) kakovost prehodov za pešce glede na vidnost in označenost posameznega objekta;
- (g) prehodi za pešce in kolesarje na vstopnem kraku manjšega cestnega priključka;
- (h) obstoj nadomestnih poti za pešce in kolesarje, kadar niso na voljo ločeni objekti.

11. Elementi sistemov pred in po trku za blaženje poškodb in resnosti nesreč:

- (a) operativni centri omrežja in druge zmogljivosti za patroljiranje;
- (b) mehanizmi za obveščanje uporabnikov cest o voznih razmerah za preprečevanje nesreč ali incidentov;
- (c) sistemi za samodejno zaznavanje incidentov: senzorji in kamere;
- (d) sistemi za obvladovanje incidentov;
- (e) sistemi za komunikacijo s službami za ukrepanje ob izrednem dogodku.“;

(5) Priloga IV se spremeni:

- (a) točka 1 se nadomesti z naslednjim:

„1. navedbo kraja nesreče (čim bolj natančno), vključno s koordinatami GNSS;“;

- (b) točka 5 se nadomesti z naslednjim:

„5. resnost nesreče;“.

---