



EIROPAS SAVIENĪBA

EIROPAS PARLAMENTS

PADOME

**Strasbūrā, 2019. gada 23. oktobrī
(OR. en)**

**2018/0129 (COD)
LEX 1966**

**PE-CONS 69/2/19
REV 2**

**TRANS 152
CODEC 556**

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,
AR KO GROZA DIREKTĪVU 2008/96/EK
PAR CEĻU INFRASTRUKTŪRAS DROŠĪBAS PĀRVALDĪBU**

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES
DIREKTĪVA (ES) 2019/...**

(2019. gada 23. oktobris),

ar ko groza Direktīvu 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. panta 1. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru³,

¹ OV C 62, 15.2.2019., 261. lpp.

² OV C 168, 16.5.2019., 81. lpp.

³ Eiropas Parlamenta 2019. gada 4. aprīļa nostāja (*Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēta) un Padomes 2019. gada 7. oktobra lēmums.

tā kā:

- (1) Komisijas 2010. gada 20. jūlija paziņojumā Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: ceļu satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.– 2020. gadam" ir izvirzīti Savienības stratēģiskie mērķi — ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu līdz 2020. gadam samazināt uz pusi salīdzinājumā ar 2010. gadu un līdz 2050. gadam pietuvoties tam, ka bojāgājušo skaits ir tuvu nullei. Tomēr progress virzībā uz minēto mērķu sasniegšanu pēdējo gadu laikā ir apstājies. Padome savos 2017. gada 8. jūnija secinājumos par ceļu satiksmes drošību apstiprināja jaunu starpposma mērķi – līdz 2030. gadam uz pusi samazināt smagi ievainoto skaitu salīdzinājumā ar 2020. gadu, tādējādi apstiprinot Valletas 2017. gada marta deklarāciju. Tādēļ, lai sasniegtu abus minētos mērķus, ir nepieciešami lielāki centieni.
- (2) Atbilstoši "drošas sistēmas" pieejai nāves gadījumus un nopietnu miesas bojājumu gūšanu ceļu satiksmes negadījumos var lielā mēra novērst. Tai vajadzētu būt kopīgai atbildībai visos līmeņos – nodrošināt, ka ceļu satiksmes negadījumos uz autoceļiem netiek gūti nopietni vai nāvējoši miesas bojājumi. Proti, sekmīgi projektētiem, pareizi uzturētiem un skaidri apzīmētiem un aprīkotiem ceļiem būtu jāsamazina ceļu satiksmes negadījumu iespējamība, savukārt "piedodošiem" ceļiem (tādiem ceļiem, kas ir izvietoti viedā veidā, lai nodrošinātu, ka autovadītāja kļūdām nav tūlītēju nopietnu vai letālu sekū), būtu jāsamazina nelaiemes gadījumu smagums. Komisijai būtu jāsniedz pamatnostādnes "piedodošu" ceļa malu ierīkošanai un uzturēšanai, pamatojoties uz visu dalībvalstu pieredzi.

- (3) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013¹ norādītajiem Eiropas transporta tīkla (*TEN-T* tīkls) ceļiem ir izšķiroša nozīme Eiropas integrācijas atbalstīšanā. Tālab uz minētajiem ceļiem būtu jāgarantē augsts drošības līmenis.
- (4) *TEN-T* tīklā īstenotās ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības ("CIDP") procedūras ir palīdzējušas samazināt bojāgājušo un nopietnus miesas bojājumus guvušo personu skaitu Savienībā. No Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/96/EK² ietekmes izvērtējuma ir skaidrs, ka tās dalībvalstis, kuras CIDP principus ir brīvprātīgi piemērojušas saviem valsts ceļiem, kas ir ārpus *TEN-T* tīkla, ir sasniegušas daudz labākus ceļu satiksmes drošības rādītājus nekā dalībvalstis, kuras šādi nerīkojās. Tāpēc ir arī vēlams, lai minētie CIDP principi tiktu piemēroti citām Eiropas ceļu tīkla daļām.
- (5) Ir svarīgi, lai uz tiem ceļa posmiem uz tiltiem un tuneļos, kuri ietilpst tīklā atbilstīgi šīs direktīvas darbības jomai, šī direktīva attiektos arī saistībā ar ceļu satiksmes drošību, izņemot tuneļus, uz kuriem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/54/EK³.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/96/EK (2008. gada 19. novembris) par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (OV L 319, 29.11.2008., 59. lpp.).

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/54/EK (2004. gada 29. aprīlis) par minimālajām drošības prasībām Eiropas ceļu tīkla tuneļiem (OV L 167, 30.4.2004., 39. lpp.).

- (6) Ceļu satiksmes drošības apsvērumu dēļ ir svarīgi, lai šī direktīva attiektos arī uz iebrauktuvēm tādos stāvlaukumos un izbrauktuvēm no tiem, kuri ir izvietoti visā tīklā, kas ietilpst šīs direktīvas darbības jomā, jo īpaši automaģistrālēm un galvenajiem autoceļiem.
- (7) Sezonas apstākļi dalībvalstīs un reģionos ievērojami atšķiras. Tādēļ ir svarīgi, lai minētie nosacījumi tiktu pienācīgi ņemti vērā valsts noteikumos, ar kuriem transponē šo direktīvu.
- (8) Liela daļa ceļu satiksmes negadījumu notiek uz mazas daļas ceļu, kur ir augsta satiksmes intensitāte un ātrums un kur plaša spektra satiksme pārvietojas dažādos ātrumos. Tādējādi tam, ka Direktīvas 2008/96/EK darbības joma tiek ierobežoti paplašināta, to attiecinot arī uz automaģistrālēm un citiem galvenajiem autoceļiem ārpus *TEN-T* tīkla, būtu jāsniedz nozīmīgs ieguldījums ceļu infrastruktūras drošības uzlabošanā visā Savienībā.
- (9) Lai panāktu, ka šādai darbības jomas paplašināšanai ir plānotā ietekme, ir loģiski, ka galvenie autoceļi, kas nav automaģistrāles, aptver visus ceļus, kuri valsts ceļu klasifikācijā ir ietverti augstākajā ceļu kategorijā, kas pakārtota kategorijai "automaģistrāle". Tā paša iemesla dēļ dalībvalstis būtu jāmudina nodrošināt, ka uz vismaz visiem ceļiem, uz kuriem pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā attiecās Direktīva 2008/96/EK, tostarp uz brīvprātības pamata, joprojām būtu jāattiecina šī direktīva.
- (10) Paredzot pienākumu obligāti ievērot Direktīvā 2008/96/EK noteiktās procedūras visiem ceļu infrastruktūras projektiem ārpus pilsētu teritorijām, kuri ir pabeigti, izmantojot Savienības finansējumu, būtu jānodrošina tas, ka Savienības līdzekļi netiek izmantoti nedrošu ceļu būvēšanai.

- (11) Direktīva 2008/96/EK attiecas tikai uz ceļa infrastruktūru. Tāpēc šī direktīva neietekmē likumu par ceļu satiksmi, tostarp dalībvalstu kompetenci pieņemt lēmumus par savām pilnvarām attiecībā uz likumu par ceļu satiksmi. Līgumslēdzējām pusēm būtu jāievēro Apvienoto Nāciju Organizācijas 1949. gada 19. septembra Ženēvas Konvencija par ceļu satiksmi un 1968. gada 8. novembra Vīnes konvencija par ceļu satiksmi, kā arī 1968. gada 8. novembra Vīnes konvencija par ceļa zīmēm un brīdinājumiem.
- (12) Uz risku balstīts tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējums ir radīts kā iedarbīgs un efektīvs rīks to tīkla posmu identificēšanai, uz kuriem būtu jāattiecinā detalizētākas ceļu satiksmes drošības inspekcijas, un ieguldījumu prioritāšu noteikšanai saskaņā ar to potenciālu sniegt visa tīkla drošības uzlabojumus. Tādējādi, lai palielinātu ceļu satiksmes drošību Savienībā, būtu sistemātiski jānovērtē, tostarp ar elektroniski un digitāli iegūtiem datiem, viss ceļu tīkls, uz ko attiecas šī direktīva.
- (13) Ja iepriekšējās "ekspluatācijā esoša ceļu tīkla drošības klasificēšanas un pārvaldības" procedūras vissekmīgākie elementi tiktu integrēti jaunajā tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējuma procedūrā, vajadzētu būt iespējamam sekmīgāk identificēt tos ceļa posmus, kur ir vislielākās iespējas uzlabot drošību un kur mērķtiecīgai iesaistei būtu jāsniedz vislielākie uzlabojumi.
- (14) Lai panāktu, ka CIDP procedūras kļūst kvalitatīvākas, objektīvākas, kā arī efektīvākas, ir lietderīgi dalībvalstīm ļaut ceļu posmu inspekcijai, ceļu satiksmes drošības apstākļu dokumentēšanai un citu ar ceļu tīkla drošību saistītu datu apkopošanai attiecīgā gadījumā izmantot tehnoloģijas, kas tiek pastāvīgi pilnveidotas.

- (15) Sistemātiski pēcpasākumi CIDP procedūrās izdarītajiem konstatējumiem ir izšķiroši svarīgi, lai panāktu ceļu infrastruktūras drošības uzlabojumus, kas vajadzīgi, lai sasniegtu Savienības ceļu satiksmes drošības mērķus. Tālab ar prioritārās rīcības plāniem būtu jānodrošina, ka pēc iespējas drīz tiek īstenoti vajadzīgie iesaistes pasākumi. Konkrēti, ņemot vērā tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējumā izdarītos secinājumus, būtu jāveic vai nu mērķtiecīgas ceļu satiksmes drošības inspekcijas, vai, ja tas ir iespējams un izmaksu ziņā lietderīgi, tieši stāvokļa uzlabošanas pasākumi, kuru mērķis ir bez lieka administratīva sloga radīšanas novērst vai samazināt ceļu satiksmes drošības riskus.
- (16) Būtu jāuzlabo drošības rādītāji uz esošajiem ceļiem, novirzot ieguldījumus uz ceļu posmiem, kuros visbiežāk notiek ceļu satiksmes negadījumi un kuros ir vislielākais potenciāls samazināt ceļu satiksmes negadījumu skaitu.
- (17) Šādu ieguldījumu atbalstīšanai – saskaņā ar piemērojamajiem nosacījumiem – var izmantot Savienības līmeņa finansējumu un finansiālus stimulus, kas papildina attiecīgus valsts ieguldījumus un stimulus.
- (18) Īpaši augsts ceļu satiksmes negadījumu risks ir tiem ceļu tīkla posmiem, kas ir savienoti ar Eiropas ceļu tīkla ceļu tuneļiem, uz kuriem attiecas Direktīva 2004/54/EK. Tālab būtu jāievieš kopīgas šo ceļu posmu ceļu satiksmes drošības inspekcijas, kuros būtu iesaistīti pārstāvji gan no kompetentajām ceļu, gan tuneļu iestādēm, lai uzlabotu tā ceļu tīkla drošību, uz kuru attiecas šī direktīva.
- (19) Mazaizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki veido 47 % ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita Savienībā 2017. gadā. Nodrošinot, ka visās CIDP procedūrās un mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku infrastruktūrai piemērojamo kvalitātes prasību izstrādē tiek ņemtas vērā mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku vajadzības, attiecīgi vajadzētu tikt uzlabotai viņu drošībai uz autoceļiem.

- (20) Lai dalībvalstis varētu uzlabot savas procedūras, kuru mērķis ir nodrošināt ceļa apzīmējumu un ceļa zīmju operatīvu izmantošanu, būtu jāizveido kopīgas specifikācijas, lai veicinātu ceļa apzīmējumu un ceļa zīmju efektīvu lasāmību un pamanāmību gan autovadītājiem, gan transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar automatizētām autovadītāja palīgsistēmām.
- (21) Drošības uzlabošana ir prioritāte arī attiecībā uz dzelzceļa pārbrauktuvēm (t. i., signāli, infrastruktūras uzlabošana). Saskaņā ar Eiropas Savienības Dzelzceļu aģentūras 2018. gada ziņojumu par dzelzceļa drošību un savstarpēju izmantojamību 2016. gadā ir notikuši 433 būtiski nelaimes gadījumi uz 108 000 dzelzceļa pārbrauktuvēm Savienībā, kā rezultātā dzīvību zaudēja 255 cilvēki un 217 cilvēki tika smagi ievainoti. Tāpēc Savienības līmenī būtu jāidentificē pārbrauktuves ar augsta drošības riska līmeni, lai tās uzlabotu,
- (22) Augstas kvalitātes ceļa apzīmējumi un ceļa zīmes ir svarīgi, lai palīdzētu autovadītājiem un savienotiem un automatizētiem transportlīdzekļiem. Kopējām specifikācijām attiecībā uz ceļa apzīmējumiem un ceļa zīmēm vajadzētu kalpot par pamatu, kas palīdzētu ieviest progresīvas savienotas un automatizētas mobilitātes sistēmas. Visā Eiropā būtu vēlams īstenot saskaņotu pieeju atbilstoši Vīnes 1968. gada Konvencijai par ceļa zīmēm un signāliem.

- (23) Lai uzlabotu rezultātus, kas sagaidāmi no šīs direktīvas piemērošanas, un lai nodrošinātu pienācīgu drošības līmeni ārkārtas situācijās, dalībvalstis vajadzības gadījumā varētu veicināt sadarbību starp to civilās aizsardzības, reaģēšanas ārkārtas situācijās un ceļu policijas dienestiem, jo īpaši pārrobežu ceļu posmos. Gadījumos, kad šajos pasākumos ir nepieciešama dalībvalstu sadarbība, var izmantot sistēmu, ko minētajā nolūkā piedāvā Savienības civilās aizsardzības mehānisms saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumu 1313/2013/ES¹.
- (24) Neierobežojot tiesību aktus par publisko iepirkumu, jo īpaši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/25/ES², tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz drošību, būtu jādara publiski pieejamas, ja publiskais iepirkums tiek veikts ceļu infrastruktūras nozarē.
- (25) Lai panāktu pārredzamību un uzlabotu pārskatatbildību, būtu jāziņo par ceļu satiksmes drošības reitingiem ar mērķi informēt ceļu satiksmes dalībniekus par infrastruktūras stāvokli un palielināt viņu izpratni kopumā.
- (26) Būtu jāsekmē pieredzes apmaiņa starp speciālistiem par "drošas sistēmas" metodēm un informācijas apmaiņa starp ceļu satiksmes drošības auditoriem.
- (27) Tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējumu rezultātu publicēšanai būtu jādod iespēja salīdzināt ceļu infrastruktūras drošību Savienībā.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums Nr. 1313/2013/ES (2013. gada 17. decembris) par Savienības civilās aizsardzības mehānismu (OV L 347, 20.12.2013., 924. lpp.).

² Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/25/ES (2014. gada 26. februāris) par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK (OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.).

- (28) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi – proti, izveidot procedūras, lai nodrošinātu pastāvīgi augstu ceļu satiksmes drošības līmeni visā *TEN-T* tīklā un automaģistrāļu un galveno autoceļu tīklā visā Savienībā, – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet to var labāk sasniegt Savienības līmenī, jo uzlabojums ir nepieciešams visā Savienībā, lai nodrošinātu konvergenci virzībā uz augstākiem infrastruktūras drošības standartiem, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai. Savienības līmenī īstenotas rīcības rezultātā ceļošanai pa Savienību būtu jākļūst drošākai, un tam, savukārt, būtu jāuzlabo iekšējā tirgus darbība un jāatbalsta ekonomiskās, sociālās un teritoriālās kohēzijas mērķis.
- (29) Lai nodrošinātu, ka CIDP procedūras joprojām atspoguļo labākās pieejamās tehniskās zināšanas, Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz direktīvas pielikumu pielāgošanu tehnikas progresam. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu¹. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

¹ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

- (30) Ir vajadzīgi īpaši pasākumi ar mērķi pastāvīgi uzlabot ceļu drošības pārvaldības praksi un atvieglināt to, kā transportlīdzekļi, kuri ir aprīkoti ar autovadītāja palīgsistēmām vai augstākiem automatizācijas līmeņiem, atpazīst ceļa apzīmējumus un ceļa zīmes. Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs direktīvas attiecīgo noteikumu īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011¹.
- (31) Tādēļ Direktīva 2008/96/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

1. pants
Grozījumi Direktīvā 2008/96/EK

Direktīvu 2008/96/EK groza šādi:

1) Direktīvas 1. pantu aizstāj ar šādu:

“1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Šajā direktīvā paredz procedūru izstrādi un īstenošanu attiecībā uz ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējumiem, ceļu satiksmes drošības auditiem, ceļu satiksmes drošības inspekcijām un dalībvalstu veiktajiem tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējumiem.
2. Šo direktīvu piemēro ceļiem, kas ir Eiropas ceļu tīklā, automaģistrālēm un citiem galvenajiem autoceļiem, neatkarīgi no tā, vai tie atrodas projektēšanas posmā, tiek būvēti vai jau tiek ekspluatēti.
3. Šī direktīva attiecas arī uz tiem ceļiem un ceļu infrastruktūras projektiem – uz kuriem neattiecas 2. punkts –, kuri atrodas ārpus pilsētu teritorijām, kuri neapkalpo īpašumus, kas ar tiem robežojas, un kuri ir uzbūvēti, izmantojot Savienības finansējumu, izņemot ceļus, pa kuriem nav atļauta vispārēja mehānisko transportlīdzekļu satiksme, piemēram, velosipēdu ceļus, vai ceļus, kuri nav paredzēti vispārējai mehānisko transportlīdzekļu satiksmei, piemēram, ceļus, pa kuriem var piekļūt vietām, kur notiek rūpnieciska, lauksaimnieciska vai mežsaimnieciska darbība.

4. Dalībvalstis var izslēgt no šīs direktīvas darbības jomas galvenos autoceļus, kuriem ir zems drošības apdraudējums, pamatojoties uz pienācīgi pamatotiem iemesliem, kas saistīti ar satiksmes intensitāti un negadījumu statistiku.

Dalībvalstis šīs direktīvas darbības jomā var iekļaut ceļus, kas nav minēti 2. un 3. punktā.

Līdz ... [24 mēneši pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā] katra dalībvalsts paziņo Komisijai to teritorijā esošo automaģistrāļu un galveno autoceļu sarakstu un pēc tam visas turpmākās izmaiņas šajā sarakstā. Turklāt katra dalībvalsts paziņo Komisijai sarakstu ar autoceļiem, kas saskaņā ar šo punktu ir izslēgti no šīs direktīvas darbības jomas vai ir iekļauti tās darbības jomā, un pēc tam visas tā turpmākās izmaiņas.

Komisija publicē to autoceļu sarakstu, kas paziņoti saskaņā ar šo pantu.

5. Šo direktīvu nepiemēro ceļiem tuneļos, uz kuriem attiecas Direktīva 2004/54/EK.”;

2) Direktīvas 2. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. "Eiropas ceļu tīkls" ir ceļu tīkls, kas norādīts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013*;

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).”;

b) pantā iekļauj šādus punktus:

“1.a "automaģistrāle" ir mehānisku transportlīdzekļu satiksmei īpaši paredzēts un izbūvēts ceļš, kas neapkalpo īpašumus, kuri ar to robežojas, un atbilst šādiem kritērijiem:

a) izņemot īpašas vai pagaidu vietas, ir aprīkots ar atsevišķām brauktuvēm divu virzienu satiksmei, ko vienu no otras atdala sadalošā josla, kas nav domāta satiksmei, vai – izņēmuma gadījumos – ar citiem līdzekļiem;

- b) tam nav viena līmeņa krustojumu ar citiem autoceļiem, dzelzceļa vai tramvaja sliežu ceļiem, velosipēdu ceļiem vai gājēju ceļiem;
 - c) tas ir īpaši apzīmēts kā automaģistrāle;
- 1.b "galvenais autoceļš" ir ceļš ārpus pilsētu teritorijām, kas savieno lielākās pilsētas vai reģionus, vai gan vienu, gan otru, un kas valsts ceļu klasifikācijā, kura ir ieviesta ... [šīs grozošās direktīvas publicēšanas datums OV], ir ietverts nākamajā augstākajā ceļu kategorijā aiz kategorijas "automaģistrāle;"
- c) panta 5. punktu svīturo;
 - d) panta 6. un 7. punktu aizstāj ar šādiem:
 - "6. "drošības reitings" ir esošā ceļu tīkla daļu klasifikācija kategorijās pēc to objektīvi izmērītās "iebūvētās" drošības;
 - 7. "mērķtiecīga ceļu satiksmes drošības inspekcija" ir mērķtiecīga izmeklēšana, kuras nolūks ir identificēt bīstamus apstākļus, defektus un problēmas, kas palielina negadījumu un ievainojumu gūšanas risku, un kuras pamatā ir ceļa vai ceļa posma apmeklējums;"
 - e) iekļauj šādu apakšpunktu:
 - "7.a "periodiska ceļu drošības inspekcija" ir kārtējā periodiska to raksturlielumu un defektu pārbaude, kam drošības apsvērumu dēļ vajadzīgi uzturēšanas darbi;"

f) pievieno šādu punktu:

"10. "mazaizsargāts ceļu satiksmes dalībnieks" ir ceļu satiksmes dalībnieks, kas neizmanto mehāniskos transportlīdzekļus, tostarp, jo īpaši, velosipēdu vadītāji un gājēji, kā arī personas, kas izmanto divriteņu transportlīdzekļus ar dzinēju.";

3) direktīvas 4. pantā pievieno šādu punktu:

"6. Komisija projektēšanas posma sākotnējā revīzijā sniedz norādes "piedodošu" ceļa malu un "pašizskaidrojošu un pašnodrošinošu" ceļu projektēšanai, kā arī norādes par kvalitātes prasībām attiecībā uz neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem. Šādas norādes izstrādā ciešā sadarbībā ar dalībvalstu ekspertiem.";

4) direktīvas 5. pantu aizstāj ar šādu:

"5. pants

Tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējums

1. Dalībvalstis nodrošina, ka visā ekspluatētajā ceļu tīklā, uz ko attiecas šī direktīva, tiek veikts tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējums.
2. Tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējumos izvērtē negadījumu un ietekmes risku smagumu, par pamatu ņemot:
 - a) galvenokārt, ceļa konstrukcijas raksturlielumu (ceļa iebūvētās drošības) vizuālu apskati uz vietas vai ar elektronisku līdzekļu palīdzību; un

- b) to ceļu tīkla posmu analīzi, kuri ir bijuši ekspluatācijā ilgāk nekā trīs gadus un kuros proporcionāli satiksmes plūsmai ir noticis liels skaits nopietnu satiksmes negadījumu.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka pirmais visa tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējums tiek veikts, vēlākais, līdz 2024. gadam. Turpmākie visa ceļu tīkla drošības novērtējumi ir pietiekami bieži, lai garantētu pienācīgu drošības līmeni, bet jebkurā gadījumā tos veic vismaz reizi piecos gados.
 4. Veicot tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējumu, dalībvalstis var ņemt vērā III pielikumā izklāstītos indikatīvos elementus.
 5. Komisija sniedz norādes par metodiku, kā regulāri veikt tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējumus un piešķir drošības reitingus.
 6. Pamatojoties uz 1. punktā minētā novērtējuma rezultātiem un nolūkā noteikt prioritāti vajadzībām, kurām nepieciešamas papildu darbības, dalībvalstis visus ceļu tīkla posmus klasificē ne mazāk kā trīs kategorijās pēc to drošības līmeņa.

5) direktīvas 6. pantu groza šādi:

a) panta virsrakstu aizstāj ar šādu:

"6. pants

Periodiskas ceļu drošības inspekcijas";

b) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. "Dalībvalstis nodrošina, ka ceļu tīklā tiek veiktas periodiskas ceļu drošības inspekcijas, ko veic pietiekami bieži, lai attiecīgajai ceļa infrastruktūrai garantētu pienācīgu drošības līmeni.";

c) panta 2. punktu svīturo;

d) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. To ceļu tīkla posmu drošību, kas ir savienoti ar ceļu tuneļiem, uz kuriem attiecas Direktīva 2004/54/EK, dalībvalstis nodrošina ar kopīgām ceļu drošības inspekcijām, kurās piedalās šīs direktīvas un Direktīvas 2004/54/EK īstenošanā iesaistītās kompetentās struktūras. Kopīgās ceļu drošības inspekcijas veic pietiekami bieži, lai nodrošinātu pienācīgu drošības līmeni, bet jebkurā gadījumā tās veic vismaz reizi sešos gados.";

6) iekļauj šādus pantus:

"6.a pants

Procedūru pēcpasākumi ekspluatācijā esošiem ceļiem

1. Dalībvalstis nodrošina, ka konstatējumiem tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējumos, kuri veikti, ievērojot 5. pantu, ir pēcpasākumi – vai nu mērķtiecīgas ceļu drošības inspekcijas, vai tieša korektīva darbība.
2. Veicot mērķtiecīgu ceļu drošības inspekciju, dalībvalstis var ņemt vērā IIa pielikumā izklāstītos indikatīvos elementus.
3. Mērķtiecīgas ceļu drošības inspekcijas veic ekspertu grupas. Vismaz viens ekspertu grupas dalībnieks atbilst 9. panta 4. punkta a) apakšpunkta prasībām.
4. Dalībvalstis nodrošina, ka konstatējumiem mērķtiecīgās ceļu drošības inspekcijās seko argumentēti lēmumi, ar kuriem nosaka, vai ir vajadzīga korektīva darbība. Jo īpaši dalībvalstis identificē ceļa posmus, kur ir nepieciešami ceļu infrastruktūras drošības uzlabojumi, un nosaka rīcību, kura uzskatāma par prioritāru minēto ceļa posmu drošības uzlabošanai.
5. Dalībvalstis nodrošina, ka korektīvā darbība tiek vērsta galvenokārt uz ceļa posmiem ar zemu drošības līmeni, kas dod iespēju īstenot pasākumus ar augstu drošības attīstības un ceļu satiksmes negadījumu izmaksu ietaupīšanas potenciālu.

6. Dalībvalstis sagatavo un regulāri atjaunina uz risku balstītu prioritārās rīcības plānu, lai sekotu līdzi identificētās korektīvās darbības īstenošanai.

6.b pants

Mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzība

Dalībvalstis nodrošina, ka 3.– 6.a pantā izklāstīto procedūru īstenošanā tiek ņemtas vērā mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku vajadzības.

6.c pants

Ceļa apzīmējumi un ceļa zīmes

1. Dalībvalstis savās spēkā esošajās un turpmākajās procedūrās attiecībā uz ceļa apzīmējumiem un ceļa zīmēm pievērš īpašu uzmanību tam, lai tie būtu lasāmi un pamanāmi gan autovadītājiem, gan transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar automatizētām autovadītāja palīgsistēmām. Šādās procedūrās ņem vērā kopīgās specifikācijas, ja šādas kopīgas specifikācijas ir noteiktas saskaņā ar 3. punktu.
2. Komisijas izveidotā ekspertu grupa, vēlākais līdz 2021. gada jūnijam, novērtē iespēju izveidot kopīgas specifikācijas, tostarp dažādus elementus, kuru mērķis ir nodrošināt ceļa apzīmējumu un ceļa zīmju operatīvu izmantošanu, lai veicinātu ceļa apzīmējumu un ceļa zīmju efektīvu lasāmību un pamanāmību gan autovadītājiem, gan transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar automatizētām autovadītāja palīgsistēmām. Minētā grupa sastāv no dalībvalstu norīkotiem ekspertiem. Novērtējumā ietver apspriešanos ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisiju.

Novērtējumā īpašu uzmanību pievērš šādiem elementiem:

- a) mijiedarbībai starp dažādām autovadītāja palīgsistēmām un infrastruktūru;
 - b) laikapstākļu un meteoroloģisku parādību, kā arī satiksmes ietekmei uz Savienības teritorijā izvietotiem ceļa apzīmējumiem un uzstādītajām ceļa zīmēm;
 - c) dažādām tehnoloģijām vajadzīgo uzturēšanas darbu veidam un biežumam, tostarp izmaksu aplēsei.
3. Ņemot vērā 2. punktā minēto novērtējumu, Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, lai noteiktu kopējas specifikācijas attiecībā uz 1. punktā minētajām dalībvalstu procedūrām, kuru mērķis ir nodrošināt to ceļa apzīmējumu un ceļa zīmju operatīvu izmantošanu attiecībā uz ceļa apzīmējumu un ceļa zīmju efektīvu lasāmību un pamanāmību gan autovadītājiem, gan transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar automatizētām autovadītāja palīgsistēmām. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 13. panta 2. punktā.

Pirmajā daļā minētie īstenošanas akti neskar Eiropas Standartizācijas komitejas kompetenci attiecībā uz ceļa apzīmējumu un ceļa zīmju standartiem.

6.d pants

Informācija un pārredzamība

Komisija publicē šīs direktīvas darbības jomā esošo Eiropas autoceļu tīkla karti, kas pieejama tiešsaistē, uzsverot dažādās kategorijas, kā minēts 5. panta 6. punktā;

6.e pants

Brīvprātīga ziņošana

Dalībvalstis izveido visiem satiksmes dalībniekiem tiešsaistē pieejamu valsts brīvprātīgu ziņošanas sistēmu, lai atvieglotu ziņu apkopošanu par atgadījumiem, ko pārraidījuši satiksmes dalībnieki un transportlīdzekļi, un jebkuras citas ar drošību saistītas informācijas apkopošanu, kuru ziņotājs uzskata par faktiski vai potenciālu apdraudējumu ceļu infrastruktūras drošībai.”;

7) direktīvas 7. pantā iekļauj šādu punktu:

“1.a Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, lai sniegtu norādes, saskaņā ar kuriem ir jāziņo par ceļu satiksmes negadījuma nopietnību, tostarp bojāgājušo un ievainoto cilvēku skaitu. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 13. panta 2. punktā.”;

8) direktīvas 9. pantā iekļauj šādu punktu:

“1.a Ceļu drošības auditoriem, kuri piedalās mācībās no... [pieci gadi pēc šīs grozošās direktīvas stāšanās spēkā] dalībvalstis nodrošina, ka ceļu drošības auditoru mācību programmās ir iekļauti aspekti, kas saistīti ar mazaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem un šādiem lietotājiem paredzētu infrastruktūru.”;

9) direktīvas 10. pantu aizstāj ar šādu:

"10. pants

Paraugprakses apmaiņa

Lai uzlabotu Savienības ceļu satiksmes drošību, Komisija izveido saskaņotu informācijas un paraugprakses apmaiņas sistēmu starp dalībvalstīm, *inter alia* iekļaujot tajā ceļu drošības mācību programmas, jau pastāvošos ceļu infrastruktūras drošības projektus un pārbaudītas ceļu satiksmes drošības tehnoloģijas.”;

10) direktīvas 11. panta 2. punktu svīturo;

11) iekļauj šādu pantu:

"11.a pants

Ziņojumu sniegšana

1. Līdz 2025. gada 31. oktobrim dalībvalstis sniedz ziņojumu Komisijai par tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības klasifikāciju, kas novērtēta saskaņā ar 5. pantu. Ja iespējams, ziņojumu gatavo, pamatojoties uz vienotu metodiku. Attiecīgā gadījumā ziņojumā iekļauj arī valstu atjaunināto pamatnostādņu noteikumu sarakstu, tostarp jo īpaši uzlabojumus attiecībā uz tehnoloģisko progresu un mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību. No 2025. gada 31. oktobra šādus ziņojumus sniedz reizi piecos gados.
2. Pamatojoties uz 1. punktā minēto valstu ziņojumu analīzi, pirmajā reizē līdz 2027. gada 31. oktobrim un pēc tam reizi piecos gados Komisija sagatavo un iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu, jo īpaši attiecībā uz 1. punktā minētajiem elementiem, un par iespējamiem turpmākiem pasākumiem, tostarp šīs direktīvas pārskatīšanu un iespējamu pielāgošanu tehnikas attīstībai.”;

12) direktīvas 12. pantu aizstāj ar šādu:

"12. pants

Pielikumu grozījumi

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12.a pantu, lai grozītu pielikumus nolūkā tos pielāgot tehnikas attīstībai.";

13) iekļauj šādu pantu:

"12.a pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt 12. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no ... [šīs grozošās direktīvas spēkā stāšanās diena]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 12. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 12. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu*.
5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 12. pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

* OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.”;

14) direktīvas 13. pantu aizstāj ar šādu:

“13. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011* izpratnē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.)”;

15) pielikumus groza, kā izklāstīts šīs direktīvas pielikumā.

2. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz ... [24 mēneši pēc šīs grozošās regulas spēkā stāšanās dienas]. Dalībvalstis par to tūlīt informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to valsts tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

4. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*

PIELIKUMS

Direktīvas 2008/96/EK pielikumus groza šādi:

1) direktīvas I pielikumu groza šādi:

a) panta virsrakstu aizstāj ar šādu:

“I PIELIKUMS
INDIKATĪVI CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA
ELEMENTI”;

b) pielikuma 2. iedaļā e) punktu aizstāj ar šādu:

“e) satiksme (piemēram, satiksmes intensitāte, satiksmes iedalījums kategorijās),
tostarp paredzamās gājēju un riteņbraucēju plūsmas, ko nosaka pēc pieguļošās
zemes izmantošanas veidiem;”;

2) direktīvas II pielikumu groza šādi:

a) panta virsrakstu aizstāj ar šādu:

"II PIELIKUMS
INDIKATĪVI CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS AUDITU ELEMENTI”;

b) pielikuma 1. iedaļā pievieno šādu apakšpunktu:

"n) mazaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem paredzētais nodrošinājums:

i) gājējiem paredzētais nodrošinājums,

- ii) velosipēdu vadītājiem paredzētais nodrošinājums, tostarp alternatīvi maršruti vai nošķīrums no ātrgaitas mehānisko transportlīdzekļu satiksmes,
 - iii) divriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzētais nodrošinājums,
 - iv) gājējiem un velosipēdu vadītājiem paredzēto pāreju blīvums un atrašanās vietas,
 - v) gājējiem un velosipēdu vadītājiem paredzētais nodrošinājums uz attiecīgās teritorijas skartajiem ceļiem,
 - vi) gājēju un velosipēdu vadītāju atdalījums no ātrgaitas mehānisko transportlīdzekļu satiksmes vai tieši alternatīvi maršruti, izmantojot zemākas kategorijas ceļus;"
- c) pielikuma 2. iedaļas h) punktu aizstāj ar šādu:

“h) mazaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem paredzētais nodrošinājums:

- i) gājējiem paredzētais nodrošinājums,
- ii) velosipēdu vadītājiem paredzētais nodrošinājums,
- iii) divriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzētais nodrošinājums;"

3) direktīvā iekļauj šādu pielikumu:

"IIa PIELIKUMS

INDIKATĪVI MĒRĶTIECĪGU CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS INSPEKCIJU
ELEMENTI

1. Ceļa profils un šķērsriezums:

- a) redzamība un redzamības tālums;
- b) ātruma ierobežojumi un ātruma zonas;
- c) pašizskaidrojošs ceļa profils (t. i., ceļu lietotājiem lasāms ceļa profils);
- d) piekļuve blakusesošiem īpašumiem un jaunapbūvētām teritorijām;
- e) ārkārtas palīdzības un dienestu transportlīdzekļu piekļuve;
- f) tiltu un caurteku apstrādes pasākumi;
- g) ceļmalu iekārtojums (ceļa nomales, ceļa seguma malu stāvums, uzbērumu un ierakumu nogāzes).

2. Ceļu mezgli un vairāklīmeņu ceļu mezgli:

- a) ceļu mezgla/vairāklīmeņu ceļu mezgla veida piemērotība;
- b) ceļu mezgla/vairāklīmeņu ceļu mezgla izkārtojuma ģeometrija;
- c) ceļu mezglu redzamība un saprotamība (uztveramība);

- d) redzamība ceļu mezglā;
 - e) palīgjoslu izkārtojums ceļu mezglos;
 - f) satiksmes regulēšana ceļu mezglā (piemēram, pienākums apstāties pie stoplīnijas vai stopzīmes, luksofori utt.);
 - g) gājējiem un velosipēdu vadītājiem paredzētu pāreju esamība.
3. Mazaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem paredzētais nodrošinājums:
- a) gājējiem paredzētais nodrošinājums;
 - b) velosipēdu vadītājiem paredzētais nodrošinājums;
 - c) divriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzētais nodrošinājums;
 - d) sabiedriskā transporta līdzekļi un infrastruktūra;
 - e) dzelzceļa pārbrauktuves (konkrēti norādot pārbrauktuves veidu un to, vai tās ir ar personālu vai bez tā, manuālas vai automatizētas).
4. Apgaismojums, zīmes un apzīmējumi:
- a) saskaņotas ceļa zīmes, kas netraucē redzamību;
 - b) ceļa zīmju lasāmība (novietojums, izmērs, krāsa);

- c) zīmju masti;
 - d) saskaņoti ceļa apzīmējumi un līnijas;
 - e) ceļa apzīmējumu lasāmība (novietojums, izmērs un gaismas atstarojamība sausus un mitros apstākļos);
 - f) atbilstošs ceļa apzīmējumu kontrasts;
 - g) ceļu un krustojumu apgaismojums;
 - h) pienācīgs ceļa malu aprīkojums.
5. Luksofori:
- a) darbība;
 - b) redzamība.
6. Objekti, brīvās zonas un ceļa norobežojumu sistēmas:
- a) ceļa malu vide, tostarp veģetācija;
 - b) bīstami objekti ceļa malās un attālums no brauktuves vai velosipēdu ceļa malas;
 - c) ceļa norobežojumu sistēmu lietotājdraudzīga pielāgošana (sadalošās joslas un aizsargbarjeras, kas mazina bīstamību mazaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem);

- d) aizsargbarjeru galīgā apstrāde;
 - e) pienācīgas ceļa norobežojumu sistēmas tiltiem un caurtekām;
 - f) nožogojumi (uz ceļiem ar ierobežotu piekļuvi).
7. Ceļa segums:
- a) ceļa seguma defekti;
 - b) slīdes pretestība;
 - c) nesaistīts materiāls/grants/šķembas/akmeņi;
 - d) ūdens uzkrāšanās, ūdens novade.
8. Tilti un tuneļi:
- a) tiltu esamība un skaits;
 - b) tuneļu esamība un skaits;
 - c) vizuālie elementi, kas rada infrastruktūras drošības apdraudējumus.
9. Citi jautājumi:
- a) drošu stāvvietu un atpūtas zonu iekārtošana;
 - b) smagajiem transportlīdzekļiem paredzētais nodrošinājums;

- c) priekšējo lukturu izraisīts apžilbinājums;
- d) ceļa darbi;
- e) nedrošas darbības ceļa malā;
- f) atbilstīga informācija *ITS* aprīkojumā (piemēram, maināmas informācijas ceļa zīmes);
- g) savvaļas augi un dzīvnieki;
- h) brīdinājumi par skolu teritoriju (ja piemērojams).";

4) direktīvas III pielikumu aizstāj ar šādu:

"III PIELIKUMS

INDIKATĪVI TĪKLA MĒROGA CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS NOVĒRTĒJUMU ELEMENTI

1. Vispārīgas prasības:

- a) ceļa veids atkarībā no tā, kāda veida un izmēra reģionus/pilsētas tas savieno;
- b) ceļa posma garums;
- c) teritorijas veids (lauku, pilsētas);
- d) zemes izmantojums (izglītības iestādes, komercdarbība, rūpniecība un ražošana, dzīvojamā zona, zemkopība un lauksaimniecība, neattīstītas teritorijas);

- e) piekļuvei īpašumiem paredzēto punktu blīvums;
- f) palīgceļa esamība (piemēram, veikalciem);
- g) notiekoši remontdarbi;
- h) stāvvietu esamība.

2. Satiksmes intensitāte:

- a) satiksmes intensitāte;
- b) novērotais motociklu daudzums;
- c) novērotais gājēju daudzums abās pusēs, izdalot nešķērsojošos vai šķērsojošos;
- d) novērotais velosipēdu daudzums abās pusēs, nošķirot pa ceļu braucošos un šķērsojošos;
- e) novērotais smago transportlīdzekļu daudzums;
- f) aplēstās gājēju plūsmas, kuras nosaka pēc blakusesošās zemes izmantojuma iezīmēm;
- g) aplēstās velosipēdu plūsmas, kuras nosaka pēc blakusesošās zemes izmantojuma iezīmēm.

3. Negadījumu dati:

- a) nāves gadījumu skaits, vieta un cēlonis katrai ceļa lietotāju grupai;
- b) nopietnu ievainojumu gūšanas gadījumu skaits un vieta katrai satiksmes dalībnieku grupai.

4. Darbības raksturlielumi:

- a) ātruma ierobežojums (parasti motocikliem; kravas automobiļiem);
- b) ekspluatācijas ātrums (85. procentīle);
- c) ātruma pārvaldība un/vai satiksmes palēnināšana;
- d) *ITS* iekārtu esamība: brīdinājumi par sastrēgumiem, maināmas informācijas ceļa zīmes;
- e) brīdināšana par skolu teritorijām;
- f) ceļa šķērsošanu uzraugoša personāla klātbūtne pie skolām noteiktos laikposmos.

5. Ģeometriski raksturlielumi:

- a) šķērsriezuma raksturlielumi (joslu skaits, veids un platums, vidusjoslas nomaļu izkārtojums un materiāls, velosipēdu celiņi, gājēju celiņi utt.), tostarp to mainība;
- b) horizontālais liekums;
- c) līmenis un ceļa garenprofils;
- d) redzamība un redzamības tālums.

6. Objekti, brīvās zonas un ceļa norobežojumu sistēmas:
 - a) ceļa malas vide un brīvās zonas;
 - b) stacionāri šķēršļi ceļa malās (piemēram, apgaismes stabi, koki utt.);
 - c) attālums no ceļa malas līdz šķēršļiem;
 - d) šķēršļu blīvums;
 - e) vibrācijas joslas;
 - f) ceļa norobežojumu sistēmas.
7. Tilti un tuneļi:
 - a) tiltu esamība un skaits, kā arī attiecīgā informācija par tiem;
 - b) tuneļu esamība un skaits, kā arī attiecīgā informācija par tiem;
 - c) vizuālie elementi, kas rada infrastruktūras drošības apdraudējumus.
8. Ceļu mezgli:
 - a) ceļu mezgla veids un pievedceļu skaits (jo īpaši norādot regulēšanas veidu un aizsargātu pagriezienu esamību);

- b) satiksmes plūsmu kanalēšanas esamība;
- c) ceļu mezgla kvalitāte;
- d) krustojošos ceļu satiksmes intensitāte;
- e) dzelzceļa pārbrauktuvju esamība (jo īpaši norādot pārbrauktuves veidu un to, vai tās ir ar personālu vai bez tā, manuālas vai automatizētas).

9. Uzturēšana:

- a) ceļa seguma defekti;
- b) ceļa seguma slīdes pretestība;
- c) nomaļu stāvoklis (tostarp veģetācija);
- d) zīmju, apzīmējumu un līniju stāvoklis;
- e) ceļa norobežojumu sistēmu stāvoklis.

10. Mazaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem paredzētais iekārtojums:

- a) gājēju un velosipēdu ceļa šķērsošanas vietas (brauktuves līmenī un vairākos līmeņos);
- b) ceļa šķērsošanas vietas velosipēdu vadītājiem (brauktuves līmenī un vairākos līmeņos);
- c) gājēju zonas nožogojums;

- d) ietves vai atdalītas gājēju zonas esamība;
 - e) iekārtojums velosipēdiem un tā veids (velosipēdu ceļi, velosipēdu joslas vai cits);
 - f) gājēju pāreju kvalitāte attiecībā uz katra iekārtojuma pamanāmību un apzīmējumiem;
 - g) gājējiem un velosipēdu vadītājiem paredzētas pārejas iekārtojums uz pievedceļa mazāk svarīgam ceļam, kas savienojas ar tīklu.
 - h) gājējiem un velosipēdu vadītājiem piemēroti alternatīvi maršruti, ja nav atsevišķa iekārtojuma.
11. Pirmsavāriju/pēcavāriju sistēmas satiksmē iegūtu traumu un to smaguma mazināšanai:
- a) tīkla operatīvie centri un citas patrulējošas struktūras;
 - b) mehānismi, ar kuriem ceļu satiksmes dalībniekus informē par braukšanas apstākļiem, lai novērstu ceļu satiksmes negadījumus vai incidentus;
 - c) *AID* (automātiskas incidentu noteikšanas) sistēmas: sensori un kameras;
 - d) incidentu pārvaldības sistēmas;
 - e) sistēmas saziņai ar neatliekamās palīdzības dienestiem.”;

5) direktīvas IV pielikumu groza šādi:

a) pielikuma 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. ceļu satiksmes negadījuma vieta (pēc iespējas precīza), tostarp *GNSS* koordinātas;"

b) pielikuma 5. punktu aizstāj ar šādu:

“5. ceļu satiksmes negadījuma nopietnība.”.
