

Briselē, 2018. gada 27. novembrī
(OR. en)

14109/1/18
REV 1

Starpiestāžu lieta:
2018/0129(COD)

TRANS 530

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Padome
Iep. dok. Nr.:	ST 14109/18
K-jas dok. Nr.:	ST 9040/18 + ADD 1
Temats:	Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza Direktīvu 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību – vispārēja pieeja

I. IEVADS

1. 2018. gada 17. maijā Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedza minēto priekšlikumu, kas ir daļa no tā dēvētās "*trešās mobilitātes paketes*".
 - Galvenais šā priekšlikuma mērķis ir samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un nopietnus miesas bojājumus guvušo personu skaitu;
 - Komisija uzskata, ka patlaban spēkā esošajai direktīvai neizdodas pilnībā izpildīt tai noteiktos uzdevumus – līdz 2020. gadam uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu –, un ir jārīkojas stingrāk;
 - Komisija ir konstatējusi, ka daļa braucienu *TEN-T* tīklā notiek pa ceļiem, kuriem ir zemi drošības rādītāji. Tāpat Komisija ir norādījusi, ka ceļiem, kas nav iekļauti *TEN-T* tīklā, ir zema iebūvētā drošība un ka ceļu drošības rādītāji dažādās Eiropas Savienības daļās ļoti atšķiras;

- Turklāt Komisija ierosina sekmēt saskaņošanu un dalīšanos zināšanās starp dalībvalstīm, aizsargāt mazaizsargātos satiksmes dalībniekus, uzlabot jaunu tehnoloģiju ieviešanu un uzlabot pasākumus, ko veic saistībā ar konstatējumiem, kas gūti ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības procedūrās;
- Priekšlikums ir iesniegts kā grozošā direktīva.

2. Eiropas Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja (TRAN) 2018. gada 19. jūlijā par referenti iecēla *Daniela Aiuto* kundzi (EFDD, IT). Rūpniecības, pētniecības un enerģētikas komiteja (ITRE) nolēma atzinumu nesniegt. Komitejas balsojums ir paredzēts 2018. gada 3. decembrī.
3. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja atzinumu par priekšlikumu pieņēma 2018. gada 17. oktobrī. Eiropas Reģionu komiteja atzinumu vēl nav pieņēmusi.
4. Zviedrijas parlaments (Riksdāgs) ir pieņēmis argumentētu atzinumu par subsidiaritātes principa piemērošanu. Čehijas parlamenta Deputātu palāta un Senāts ir pieņēmuši rezolūcijas par subsidiaritātes un proporcionalitātes principu piemērošanu.

II. DARBS PADOMES STRUKTŪRĀS

5. Sauszemes transporta jautājumu darba grupa priekšlikumu sāka izskatīt 2018. gada 12. jūnijā, kad Komisija iepazīstināja ar šo priekšlikumu kopumā. Ietekmes novērtējums tika analizēts 2018. gada 5. jūlijā.
6. Austrijas prezidentūras laikā darba grupa šo priekšlikumu apsprieda sanāksmēs, kas notika 11. jūlijā, 12. jūlijā, 20. septembrī, 24. septembrī, 11. oktobrī un 12. novembrī. Viens no galvenajiem problemātiskajiem jautājumiem darbā pie šā dosjē bija darbības jomas paplašināšana un būtiskas izmaiņas patlaban spēkā esošajā inspekciju sistēmā. Prezidentvalsts ir izstrādājusi kompromisu starp veco inspekciju sistēmu un jauno proaktīvo pieeju, ko ierosinājusi Komisija.

7. Lai varētu pievienot jaunus pielikumus, bija nepieciešami plaši labojumi, lai būtu pilnīgi skaidrs, ka tajos ir ietvertas norādes dalībvalstīm un nevis stingra juridiska prasība. Prezidentvalsts, iedvesmojoties no dalībvalstu iesniegtajiem priekšlikumiem, divus pielikumus pārstrādāja pilnībā, un tādējādi tie kļuva vienkāršāki un tiešāki. Abos gadījumos darba grupa atzina, ka kompromisi tai lielākoties šķiet apmierinoši.
8. Uz esošo Direktīvu 2008/96/EK ¹ attiecās arī kopotā regula, ar kuru ir paredzēts saskaņot komitoloģijas noteikumus Savienības tiesību aktos ² un attiecībā uz kuru 2018. gada 20. martā tika panākta vienošanās par daļēju vispārēju pieeju ³. Prezidentvalsts šo priekšlikumu ir pieskaņojusi daļējai vispārējai pieejai un veikusi izmaiņas, par kurām jau bija panākta vienošanās. Vēl prezidentvalsts ierosināja nelielas izmaiņas tekstā, par kuru jau bija panākta vienošanās, jo tās neatpoguļoja citas operatīvas izmaiņas grozošajā direktīvā.

III. GALVENAIS NEATRISINĀTAIS JAUTĀJUMS

9. Darba grupa lielā mērā ir atrisinājusi vairumu jautājumu. Komisija pilnībā nepiekrīt pielikumā pievienotajam tekstam. Tomēr prezidentvalsts uzskata, ka pašreizējais kompromisa teksts ir līdzsvarots un vienlaikus arī saskaņots attiecīgo jautājumu risinājums.

IV. NOBEIGUMS

10. Pastāvīgo pārstāvju komiteja apstiprina prezidentvalsts sagatavoto kompromisa tekstu, kas pievienots šim dokumentam. Pēc tam teksts tiks iesniegts 2018. gada 3. decembrī plānotajai TTE padomei (Transports), lai tā vienotos par vispārēju pieeju.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/96/EK (2008. gada 19. novembris) par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (OV L 319, 29.11.2008., 59.–67. lpp.).

² Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA, ar ko vairākus tiesību aktus, kuros paredzēta regulatīvās kontroles procedūras izmantošana, pielāgo Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. un 291. pantam; COM(2016) 0799 final – 2016/0400 COD.

³ sk. dok. ST 6933/18.

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,
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. punkta

c) apakšpunktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- 1) Savienība ir izvirzījusi stratēģisko 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 ("nulles vīzija") ³. Tomēr progress virzībā uz šo mērķu sasniegšanu pēdējo gadu laikā ir apstājies. 2017. gada jūnijā Padome apstiprināja jaunu starpposma mērķi – līdz 2030. gadam uz pusi samazināt smagi ievainoto skaitu salīdzinājumā ar 2020. gadu ⁴.

¹ OV C [...], [...], [...]. lpp.

² OV C [...], [...], [...]. lpp.

³ Komisijas paziņojums "Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: ceļu satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam" (COM(2010) 389 galīgā redakcija).

⁴ Padomes secinājumi par ceļu satiksmes drošību, ar ko apstiprina Valletas 2017. gada marta deklarāciju (Valleta, 2017. gada 28. un 29. marts) (ST 9994/17).

- 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 avārijās uz autoceļiem netiek gūti nopietni vai nāvējoši miesas bojājumi. Proti, sekmīgi projektētiem un pareizi uzturētiem 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 sekū) būtu jāsamazina nelaimes gadījumu smagums.
- 3) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013 ¹ definētajiem Eiropas transporta tīkla ceļiem ir izšķiroša nozīme Eiropas integrācijas atbalstīšanā. Tālab uz šiem ceļiem būtu jāgarantē augsts drošības līmenis.
- 4) Eiropas transporta tīklā īstenotās ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības procedūras ir palīdzējušas samazināt bojāgājušo un nopietnus miesas bojājumus guvušo personu skaitu Savienībā. No Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2008/96/EK ² ietekmes izvērtējuma ir skaidrs, ka tās dalībvalstis, kuras ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības (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 nerīkojas.
- 5) 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 autoceļiem un citiem primārajiem ceļiem ārpus *TEN-T* tīkla, būtu jāsniedz nozīmīgs ieguldījums ceļu infrastruktūras drošības uzlabošanā visā Savienībā.

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.).

- 5.a) Lai panāktu, ka šādai darbības jomas paplašināšanai ir plānotā ietekme, ir loģiski ar jēdzienu "citi primārie ceļi" apzīmēt vismaz tos ceļus, kas savieno lielākās pilsētas vai reģionus un kas valsts ceļu klasifikācijā ir ietverti augstākajā ceļu kategorijā, kura pakārtota kategorijai "automaģistrāle".
- 6) Turklāt tam, ka par obligātu nosaka Direktīvas 2008/96/EK procedūru piemērošanu visiem ceļu infrastruktūras projektiem ārpus pilsētu teritorijām, kuri ir pabeigti, izmantojot Savienības finansējumu, būtu jānodrošina, ka Savienības līdzekļi netiek izmantoti nedrošu ceļu būvēšanai.
- 6.a) 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 Likuma par ceļu satiksmi noteikumiem. Būtu jāatzīst 1949. gada un 1968. gada konvencijas par ceļu satiksmi (attiecīgi dēvētas "Ženēvas Konvencija par ceļu satiksmi" un "Vīnes konvencija par ceļu satiksmi"), kā arī 1968. gada Konvencija par ceļa zīmēm un brīdinājumiem.
- 7) Uz risku balstīts tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējums ir radīts kā iedarbīgs un efektīvs rīks to tīkla posmu identificēšanai, uz kuriem būtu jāattiecina detalizētākas ceļu satiksmes drošības inspekcijas, un ieguldījumu prioritāšu noteikšanai saskaņā ar to potenciālu sniegt tīkla mēroga drošības uzlabojumus. Tādējādi, lai palielinātu ceļu drošību Savienībā, būtu sistemātiski jānovērtē viss ceļu tīkls, uz ko attiecas šī direktīva.
- 8) Ja iepriekšējās "ekspluatācijā esoša ceļu tīkla drošības klasificēšanas un pārvaldības" procedūras vissekmīgākie elementi tiktu integrēti jaunajā tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtēšanas procedūrā, vajadzētu būt iespējamam sekmīgāk identificēt tos ceļa posmus, kur ir vislielākās iespējas uzlabot drošību un kur mērķtiecīgai iesaistei būtu jāsniedz vislielākie uzlabojumi.
- 8.a) Lai panāktu, ka ceļu satiksmes drošības pārvaldības 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.

- 9) Sistemātiski pēcpasākumi CIDP procedūrās izdarītajiem konstatējumiem ir izšķiroši svarīgi, lai panāktu ceļu infrastruktūras drošības uzlabojumus, kas vajadzīgi, lai sasniegtu Savienības ceļu drošības mērķus. Tālab ar prioritārās rīcības plāniem būtu jānodrošina, ka pēc iespējas drīz tiek īstenoti vajadzīgie iesaistes pasākumi. Konkrēti, pēc tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtēšanas procedūrā konstatētā 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.
- 10) 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.
- 10.a) Šādu ieguldījumu atbalstīšanai – saskaņā ar piemērojamajiem nosacījumiem – var izmantot ES līmeņa finansējumu un finansiālus stimulus, kas papildina attiecīgus valsts ieguldījumus un stimulus.
- 11) Īpaši augsts ceļu satiksmes negadījumu risks ir tiem ceļu tīkla posmiem, kas ir savienoti ar Eiropas ceļu tīkla ceļu tuneļiem, uz kuriem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/54/EK ¹. Tālab būtu jāievieš kopīgas šo ceļu posmu ceļu drošības inspekcijas, kuros būtu iesaistīti pārstāvji gan no kompetentajām ceļu, gan tuneļu iestādēm, lai uzlabotu ceļu tīkla drošību kopumā.
- 12) Mazaizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki veido 46 % ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita Savienībā 2016. gadā. Nodrošinot, ka visās CIDP procedūrās tiek ņemtas vērā šo satiksmes dalībnieku intereses, attiecīgi vajadzētu tikt uzlabotai viņu drošībai uz autoceļiem.
- 13) [...].
- 14) [...].

¹ 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.).

- 15) Tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējumu rezultātu publicēšanai būtu jādod iespēja salīdzināt infrastruktūras drošību Savienībā.
- 16) Tā kā šīs direktīvas mērķi – proti, izveidot procedūras, lai nodrošinātu pastāvīgi augstu ceļu satiksmes drošības līmeni visā Eiropas transporta tīklā un autoceļu un galveno ceļu tīklā visā Savienībā, – dalībvalstis pietiekami sekmīgi sasniegt nevar, bet to drīzāk var sasniegt Savienības līmenī, jo uzlabojums ir nepieciešams visā Savienībā, lai nodrošinātu konverģenci virzībā uz augstākiem infrastruktūras drošības standartiem, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu, kas izklāstīts Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionālītātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai. Savienības līmenī īstenotas rīcības rezultātā ceļošanai pa Savienību būtu jākļūst drošākai, kam, savukārt, būtu jāuzlabo iekšējā tirgus darbība un jāatbalsta ekonomiskās, sociālās un teritoriālās kohēzijas mērķis.
- 17) Lai nodrošinātu, ka CIDP procedūras joprojām atspoguļo labākās pieejamās tehniskās zināšanas, pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu būtu jāpiešķir Komisijai, lai direktīvas pielikumus pielāgotu 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 procesu ¹. 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.

18) Lai pastāvīgi uzlabotu drošības pārvaldības praksi, ir jāveic konkrēti pasākumi. Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs direktīvas attiecīgo noteikumu īstenošanai, īstenošanas pilnvaras būtu jāpiešķir Komisijai. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ¹.

19) Tādēļ Direktīva 2008/96/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvu 2008/96/EK groza šādi:

- 1) direktīvas 1. panta 1.–3. punktu aizstāj ar šādiem un pievieno 2.a punktu:
 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, autoceļiem un citiem primārajiem ceļiem, neatkarīgi no tā, vai tie atrodas projektēšanas posmā, tiek būvēti vai jau tiek ekspluatēti.
- 2.a Katra dalībvalsts savā teritorijā, ņemot vērā esošo ceļu klasifikāciju, nosaka primāros ceļus. Ne vēlāk kā 24 mēnešus pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā katra dalībvalsts Komisijai paziņo savā teritorijā esošos primāros ceļus. Dalībvalstis paziņo par jebkādām turpmākām izmaiņām.

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.).

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 (piem., veloceliņus), vai ceļus, kas nav paredzēti vispārējai mehānisko transportlīdzekļu satiksmei (piem., ceļus, pa kuriem var piekļūt vietām, kur notiek rūpnieciska, lauksaimnieciska vai mežsaimnieciska darbība).";
- 2) direktīvas 2. pantu groza šādi:
- a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:
4. "Eiropas ceļu tīkls" ir ceļu tīkls, kas definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.);";
- b) iekļauj šādu 2.a un 2.b punktu:
- "2.a "autoceļš" ir mehānisku transportlīdzekļu satiksmei īpaši paredzēts un izbūvēts ceļš, kas neapkalpo teritorijas, kuras ar to robežojas, un atbilst šādiem kritērijiem:
- a) izņemot īpašas vietas vai uz laiku, tam ir brauktuves divvirzienu satiksmei, nošķirtas ar sadalītāju joslu, kas nav domāta satiksmei, vai –izņēmuma gadījumos – ar citiem līdzekļiem;
- b) tam nav viena līmeņa krustojumu ar citiem autoceļiem, dzelzceļa vai tramvaja sliežu ceļiem, riteņbraucēju vai gājēju ceļiem;
- c) tas ir īpaši apzīmēts kā autoceļš;
- 2.b "primārais ceļš" ir dalībvalsts noteikts ceļš, kas savieno lielākās pilsētas vai reģionus;

2.c [...];";

c) panta 5. un 6. punktu svītrot;

d) panta 7. punktu aizstāj ar šādu un pievieno 7.a punktu:

"6. [...];

7. "mērķtiecīga ceļu satiksmes drošības inspekcija" ir mērķtiecīga pārbaude, kuras nolūks ir identificēt bīstamus apstākļus, defektus un problēmas, kas palielina negadījumu un ievainojumu gūšanas risku, un kuras pamatā ir esoša ceļa vai ceļa posma apmeklējums;

7.a "periodiska ceļu satiksmes drošības inspekcija" ir parasta periodiska to raksturlielumu un defektu pārbaude, kam drošības apsvērumu dēļ vajadzīgi uzturēšanas darbi;"

e) pievieno šādu 10. punktu:

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

3) 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.

1.a Tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējumā izvērtē negadījumu un ietekmes risku smagumu, par pamatu ņemot vismaz:

– ceļa konstrukcijas raksturlielumu (ceļa iebūvētās drošības) vizuālu apskati vai nu uz vietas vai ar elektronisku līdzekļu palīdzību un

- to ceļu tīkla posmu analīzi, kuri ir bijuši ekspluatācijā vairāk nekā trīs gadus un kuros proporcionāli satiksmes plūsmai ir noticis liels skaits nopietnu satiksmes negadījumu;
- [...].

- 1.b Dalībvalstis nodrošina, ka pirmais novērtējums tiek veikts, vēlākais, līdz 2025. gadam. Turpmākie tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējumi ir pietiekami bieži, lai garantētu pienācīgu drošības līmeni, bet jebkurā gadījumā tos veic vismaz reizi piecos gados.
2. Veicot tīkla mēroga ceļu satiksmes drošības novērtējumu, dalībvalstis var ņemt vērā III pielikumā noteiktos indikatīvos elementus.
3. 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.
4. [...]
5. [...]"
- 4) direktīvas 6. pantu groza šādi:
 - a) virsrakstu aizstāj ar šādu:

"6. pants

Periodiskas ceļu satiksmes drošības inspekcijas";

- a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:
 1. "Dalībvalstis nodrošina, ka ceļu tīklā tiek veiktas periodiskas ceļu satiksmes drošības inspekcijas, ko veic pietiekami bieži, lai attiecīgajai ceļa infrastruktūrai garantētu pienācīgu drošības līmeni.";
 - b) panta 2. punktu svītrot un 3. punktu aizstāj ar šādu:

2. [...]
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 organizācijas. Kopīgās ceļu drošības inspekcijas veic vismaz reizi sešos gados.";
- 5) iekļauj šādu 6.a, 6.b un 6.c pantu:

"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 satiksmes drošības inspekcijas, vai tieša korektīva darbība.
 - 1.a Veicot mērķtiecīgu ceļu satiksmes drošības inspekciju, dalībvalstis var ņemt vērā IIa pielikumā izklāstītos indikatīvos elementus.
 - 1.b Mērķtiecīgas ceļu satiksmes drošības inspekcijas veic ekspertu grupas. Vismaz viens ekspertu grupas dalībnieks atbilst 9. panta 4. punkta a) apakšpunkta prasībām.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka konstatējumiem mērķtiecīgās ceļu satiksmes drošības inspekcijās ir pēcpasākumi – 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.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka korektīvā darbība tiek vērsta uz ceļa posmiem ar zemu drošības līmeni, kas dod iespēju īstenot pasākumus ar augstu drošības attīstības un ceļu satiksmes negadījumu izmaksu ietaupīšanas potenciālu.
4. Dalībvalstis sagatavo un regulāri atjaunina uz risku balstītu prioritārās rīcības plānu, lai sekotu līdzi identificētās korektīvās darbības īstenošanai.

6.b pants

Mazaizsargātu satiksmes dalībnieku aizsardzība

Dalībvalstis nodrošina, ka 3.–6. pantā izklāstīto procedūru īstenošanā tiek ņemtas vērā mazaizsargātu satiksmes dalībnieku vajadzības.";

6.c pants

Ceļa marķējumi un ceļa zīmes

1. [...]

2. [...]

Komisija vēlākais līdz [OV: *pievienot spēkā stāšanās dienu + trīs gadus*] Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz ziņojumu par ceļa marķējumiem un ceļa zīmēm un to redzamību un pamanāmību gan autovadītājiem, gan transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar autovadītāja palīgsistēmām vai augstākiem automatizācijas līmeņiem. Ziņojumu sagatavo sadarbībā ar dalībvalstu norīkotiem ekspertiem. Ziņojumā tiek iekļauti šādi konkrēti novērtējumi:

- mijiedarbība starp dažādām autovadītāja palīgsistēmām un infrastruktūru;
- laikapstākļu un atmosfēras parādību ietekme uz ceļa marķējumiem un ceļa zīmēm Savienības teritorijā;
- dažādu starptautisku struktūru loma standartu un citu prasību izstrādē; un
- dažādām tehnoloģijām vajadzīgo uzturēšanas darbu veids un biežums, tostarp izmaksu aplēse.

Dalībvalstis nodrošina, ka ir izvietotas atbilstīgas zīmes, kas brīdina satiksmes dalībniekus par ceļa infrastruktūras posmiem, kuros veic remontdarbus un kuri tādējādi var apdraudēt satiksmes dalībnieku drošību. Tas ietver arī zīmes, kas ir redzamas gan dienā, gan naktī un kas ir izvietotas drošā attālumā un atbilst Vīnes 1968. gada Konvencijai par ceļa zīmēm un brīdinājumiem."

5.a) direktīvas 7. pantā iekļauj šādu 1.a punktu:

"1.a Komisija ar īstenošanas aktiem var noteikt pamatnostādnes, saskaņā ar ko ir jāpaziņo ceļu satiksmes negadījuma nopietnība, tostarp bojāgājušo un ievainoto cilvēku skaits. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 13. panta 2. punktā.";

6) direktīvas 10. pantu aizstāj ar šādu:

"10. pants

Paraugprakses apmaiņa

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

7) direktīvas 11. panta 2. punktu svītrot;

"2. [...]"

8) iekļauj šādu 11.a pantu:

"11.a pants

Ziņojumu sniegšana

1. Līdz 2026. gada 31. oktobrim un – pēc tam – ik pēc pieciem gadiem dalībvalstis sniedz ziņojumu Komisijai par to ceļa posmu drošības klasifikāciju, kas novērtēti saskaņā ar 5. pantu.";

9) direktīvas 12. pantu aizstāj ar šādu:

"12. pants

Pielikumu grozījumi

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

10) iekļauj šādu 12.a 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 [OV: *pievienot spēkā stāšanās dienu*]. 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. 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 ¹.
 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.";
- 11) direktīvas 13. panta 3. punktu svītrot;

"13. pants

Komiteju procedūra

3. [...]
- 12) pielikumus groza, kā izklāstīts šīs direktīvas pielikumā.

¹ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais līdz [OV: lūgums pievienot datumu, kas ir 24 mēneši pēc stāšanās spēkā]. Dalībvalstis nekavējoties dara Komisijai zināmu minēto noteikumu tekstu.

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

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

3. pants

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

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā – Padomes vārdā –
priekšsēdētājs priekšsēdētājs*

Direktīvas 2008/96/EK pielikumus groza šādi.

- 1) I pielikuma virsrakstu aizstāj ar šādu:

**"I PIELIKUMS
INDIKATĪVI CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA
ELEMENTI";**

- 2) II pielikumu groza šādi:

- a) virsrakstu aizstāj ar šādu:

**"II PIELIKUMS
INDIKATĪVI CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS AUDITU ELEMENTI";**

- b) 1. iedaļai pievieno šādu n) punktu:

"n) mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem paredzētais nodrošinājums:

- i) gājējiem paredzētais nodrošinājums,
- ii) riteņbraucējiem paredzētais nodrošinājums,
- iii) divriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzētais nodrošinājums.";

- c) 2. iedaļas h) punktu aizstāj ar šādu:

"h) mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem paredzētais nodrošinājums:

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

3) iekļauj šādu IIa pielikumu:

"IIa PIELIKUMS

INDIKATĪVI MĒRĶTIECĪGU CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS INSPEKCIJU ELEMENTI

Vispārīgi

- novērtēt, vai ceļa veids atbilst tā mērķim
- novērtēt/izvērtēt ātruma ierobežojumu, ātruma un regulatīvo prasību ievērošanu
- novērtēt drošību visiem satiksmes dalībniekiem, jo īpaši mazaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem
- novērtēt satiksmes pārvaldības un kontroles sistēmu funkcionalitāti vai vajadzību pēc tām

Ceļa konstrukcija

- novērtēt ceļa konstrukciju – *novērtēt to, vai ceļa konstrukcija atbilst ceļa funkcijai (ņemot vērā, piemēram, ceļa platumu, joslu skaitu, ātruma ierobežojumus, iespējamās sadursmes ar gājējiem un velosipēdistiem)*
- novērtēt ceļa izkārtojumu un ceļu mezgla un vairāklīmeņu ceļu mezgla plānojumu, tostarp attiecībā uz gājēju pārejām un ceļu krustojumiem / dzelzceļa pārbrauktuvē
- pārbaudīt sadalošās joslas barjeru funkcijas vai vajadzību pēc tām
- pārbaudīt sabiedriskā transporta pieturu izvietojumu un plānojumu
- pārbaudīt stāvvietu un atpūtas zonu novietojumu un drošību

Ceļmalas zona un ārēji apdraudējumi

- pārbaudīt ceļmalas zonu – skatīties, vai nav ceļmalā fiksētu vai asu šķēršļu, ūdensteču vai stāvu krastu vai nogāžu
- pārbaudīt to, vai ir vajadzība aizsargāt no krītošiem akmeņiem, nogruvumiem, lavīnām un klimata pārmaiņām, piemēram, attiecībā uz ūdens līmeņa paaugstināšanos

Ceļu tehnika

- pārbaudīt ceļu tehniku – skatīties, vai sistēmas nav apdraudētas un vai tās ir efektīvas
- novērtēt ceļa marķējumu, zīmju un signālu redzamību, lasāmību, novietojumu un funkciju

Ceļa virsmas īpašības

- pārbaudīt ceļa seguma kvalitāti
- pārbaudīt ar saķeri saistītas nepilnības
- pārbaudīt to, cik efektīvi tiek novadīts ūdens no ceļa un ārpus tā";

- 4) III pielikumu aizstāj ar šādu:

**"III PIELIKUMS
INDIKATĪVI TĪKLA MĒROGA CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS NOVĒRTĒJUMU
ELEMENTI**

Pamatdati: satiksmes intensitāte, ja iespējams, sadalot to dažādās satiksmes dalībnieku grupās

(a) "Proaktīvs novērtējums" – ceļa konstrukcijas un drošības īpašības, kā pamatā ir zināmie riska elementi:

- konstrukcija, ar ko novērš frontālās sadursmes.

Vai ātrgaitas ceļi ir vidusdaļā fiziski nodalīti? (jā/nē)

- Konstrukcija, ar ko novērš atsevišķus negadījumus.

Vai ceļmalas zonas ir veidotas tā, lai samazinātu nāves gadījumus un nopietnus miesas bojājumus (iekļaujot to, ka nepastāv fiksēti (enerģiju neabsorbējoši) šķēršļi, stāvas nogāzes un dziļš ūdens), un vai ceļiem attiecīgos gadījumos ir margas? (jā/nē)

- Konstrukcija mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem.

Vai ceļa malā un pāri tam ir atdalīti gājēju un velosipēdistu celiņi (gadījumā, JA šiem satiksmes dalībniekiem ir tiesības izmantot attiecīgo ceļu)? Vai gājēji un velosipēdisti ir nodalīti no mehāniskajiem transportlīdzekļiem, ja minēto ceļa satiksmes dalībnieku grupu daudzums nav neliels? (jā/nē)

Vai tiek nodrošināta ātruma pielāgošana gadījumos, kad ceļu izmanto dažādas satiksmes dalībnieku grupas (mehāniskie transportlīdzekļi, kā arī gājēji un velosipēdisti)? (jā/nē)

- Konstrukcija, ar ko novērš sānu sadursmes.

Vai pārejās/pārbrauktuvēs ir laba redzamība? (jā/nē)

Vai pārejas/pārbrauktuves ir konstruētas tā, lai izvairītos no sānu sadursmēm (90 grādu leņķī)? (jā/nē)

(b) "Reaktīvs novērtējums" balstās uz negadījumu datiem/analīzi:

- nāves gadījumu skaits un vieta katrai satiksmes dalībnieku grupai (tostarp melnie punkti)
- nopietnu ievainojumu gūšanas gadījumu skaits un vieta katrai satiksmes dalībnieku grupai
- bojāgājušo un nopietnus ievainojumus guvušo personu skaita (skaitītājs) attiecība pret transportlīdzekļu kilometriem miljonos (saucējs).

5) IV pielikumu groza šādi:

a) IV pielikuma 1. punktu aizstāj ar šādu:

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

b) IV pielikuma 5. punktu aizstāj ar šādu:

5. "ceļu satiksmes negadījuma nopietnība".
