

Šis dokuments ir tikai informatīvs, un tam nav juridiska spēka. Eiropas Savienības iestādes neatbild par tā saturu. Attiecīgo tiesību aktu un to preambulu autentiskās versijas ir publicētas Eiropas Savienības “Oficiālajā Vēstnesī” un ir pieejamas datubāzē “Eur-Lex”. Šie oficiāli spēkā esošie dokumenti ir tieši pieejami, noklikšķinot uz šajā dokumentā iegultajām saitēm

► **B** **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.)

Grozīta ar:

Oficiālais Vēstnesis

	Nr.	Lappuse	Datums
► <u>M1</u> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1936 (2019. gada 23. oktobris)	L 305	1	26.11.2019.

▼B**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA
2008/96/EK****(2008. gada 19. novembris)****par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību****▼M1***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 2021. gada 17. decembrim 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.

▼B*2. pants***Definīcijas**

Šajā direktīvā lieto šādas definīcijas:

▼ M1

- 1) “Eiropas ceļu tīkls” ir ceļu tīkls, kas norādīts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013 ⁽¹⁾;
- 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 2019. gada 26. novembrī, ir ietverts nākamajā augstākajā ceļu kategorijā aiz kategorijas “automaģistrāle”;

▼ B

- 2) “kompetentā organizācija” ir jebkura valsts vai privāta organizācija, kas izveidota valsts, reģionālā vai vietējā līmenī un iesaistīta šīs direktīvas īstenošanā savas kompetences dēļ, tostarp struktūras, kas norādītas kā kompetentās organizācijas un kas pastāvējušas jau pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā, ja tās atbilst šīs direktīvas prasībām;
- 3) “ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējums” ir stratēģiski salīdzinoša analīze par to, kā jauni ceļi vai būtiskas esošā ceļu tīkla modifikācijas ietekmē ceļu tīkla drošības rādītājus;
- 4) “ceļu satiksmes drošības audits” ir neatkarīga, detalizēta, sistematiska un tehniska ceļu infrastruktūras projekta konstrukcijas raksturlielumu pārbaude, kas aptver visus posmus no plānošanas līdz sākotnējai ekspluatācijai;

▼ M1

-
- 6) “drošības reitings” ir esošā ceļu tīkla daļu klasifikācija kategorijās pēc to objektīvi izmērītās “iebūvētās” drošības;

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

▼ M1

- 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;
- 7a) “periodiska ceļu drošības inspekcija” ir kārtējā periodiska to raksturlielumu un defektu pārbaude, kam drošības apsvērumu dēļ vajadzīgi uzturēšanas darbi;

▼ B

- 8) “pamatnostādnes” ir dalībvalstu pieņemtie pasākumi, kuros noteiktas veicamās darbības un tie elementi, kas jāizvērtē, piemērojot šajā direktīvā izklāstītās drošības procedūras;
- 9) “infrastruktūras projekts” ir jaunas ceļu infrastruktūras izveides vai būtisku esošā ceļu tīkla izmaiņu projekts, kas ietekmē satiksmes plūsmu;

▼ M1

- 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.

▼ B*3. pants***Ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējums infrastruktūras projektiem**

1. Dalībvalstis nodrošina, ka ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējumu veic visiem infrastruktūras projektiem.
2. Ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējumu veic sākotnējā plānošanas posmā, pirms infrastruktūras projekts tiek apstiprināts. To darot, dalībvalstis cenšas nodrošināt atbilstību I pielikumā noteiktajiem kritērijiem.
3. Ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējumā norāda ceļu satiksmes drošības apsvērumus, kuri veicināja ierosinātā risinājuma izraudzīšanos. Tajā arī sniedz visu būtisko informāciju, kas vajadzīga, lai veiktu dažādo izvērtēto iespēju izmaksu un ieguvumu analīzi.

*4. pants***Ceļu satiksmes drošības audits infrastruktūras projektiem**

1. Dalībvalstis nodrošina, ka ceļu satiksmes drošības auditu veic visiem infrastruktūras projektiem.
2. Veicot ceļu satiksmes drošības auditu, dalībvalstis cenšas nodrošināt atbilstību II pielikumā noteiktajiem kritērijiem.

Dalībvalstis nodrošina, ka tiek izraudzīts auditors, lai veiktu infrastruktūras projekta konstrukcijas raksturlielumu auditu.

Auditoru izraugās saskaņā ar 9. panta 4. punktu, un tam ir nepieciešamā kompetence, un tas ir guvis apmācību, kas paredzēta 9. pantā. Ja auditu veic grupas, tad vismaz vienam grupas loceklim ir kvalifikācijas sertifikāts, kā minēts 9. panta 3. punktā.

▼B

3. Ceļu satiksmes drošības audits ir infrastruktūras projekta izstrādāšanas sastāvdaļa, ko veic projekta plānošanas posmā, sāki izstrādāta projekta posmā, projekta pirmsatklāšanas un agrīnas ekspluatācijas posmā.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka auditors audita ziņojumā nosaka drošībai svarīgus projekta elementus attiecībā uz katru infrastruktūras projekta posmu. Ja konstatētos bīstamos aspektus atklāj audita gaitā, bet projektā netiek ieviestas izmaiņas pirms attiecīgā posma beigām, kā minēts II pielikumā, kompetentā organizācija ziņo par iemesliem minētā ziņojuma pielikumā.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka pēc 4. punktā minētā ziņojuma tiek sniegti attiecīgi ar drošību saistīti ieteikumi.

▼M1

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.

*5. pants***Tikla 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.

▼M1

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.

*6. pants***Periodiskas ceļu drošības inspekcijas**

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

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.

▼B

4. Neskarot pamatnostādnes, kas pieņemtas saskaņā ar 8. pantu, dalībvalstis pieņem pamatnostādnes pagaidu drošības pasākumiem, kas veicami remontdarbu laikā. Tās arī īsteno atbilstīgu pārbaudes shēmu, lai nodrošinātu pamatnostādņu pienācīgu piemērošanu.

▼M1*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.

▼ **M1**

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.

▼ M1*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 faktisku vai potenciālu apdraudējumu ceļu infrastruktūras drošībai.

▼ B*7. pants***Datu pārvaldība**

1. Dalībvalstis nodrošina, ka par katru ceļu satiksmes negadījumu ar bojāgājušiem, kurš noticis uz ceļa, kas minēts 1. panta 2. punktā, kompetentā organizācija sagatavo ceļu satiksmes negadījuma ziņojumu. Dalībvalstis cenšas šajā ziņojumā iekļaut visus IV pielikumā minētos elementus.

▼ M1

1a. 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.

▼ B

2. Dalībvalstis aprēķina vidējās sociālās izmaksas to teritorijā notikušiem ceļu satiksmes negadījumiem ar bojāgājušiem un vidējās sociālās izmaksas ceļu satiksmes negadījumiem ar smagi cietušajiem. Dalībvalstis var izvēlēties, vai sīkāk diferencēt šo izmaksu likmes, ko atjaunina vismaz reizi piecos gados.

*8. pants***Pamatnostādņu pieņemšana un izziņošana**

1. Ja pamatnostādņu nav, dalībvalstis nodrošina šādu pamatnostādņu pieņemšanu līdz 2011. gada 19. decembrim, lai palīdzētu kompetentajām organizācijām piemērot šo direktīvu.

2. Dalībvalstis informē Komisiju par šīm pamatnostādnēm trīs mēnešu laikā pēc to pieņemšanas vai grozīšanas.

3. Komisija pamatnostādnes dara pieejamas publiskā tīmekļa vietnē.

▼B*9. pants***Auditoru iecelšana amatā un apmācība**

1. Dalībvalstis nodrošina, ka līdz 2011. gada 19. decembrim tiek pieņemta ceļu satiksmes drošības auditoru apmācības programma, ja vien šāda programma jau nedarbojas.

▼M1

1a. Ceļu drošības auditoriem, kuri piedalās mācībās no 2024. gada 17. decembra dalībvalstis nodrošina, ka ceļu drošības auditoru mācību programmās ir iekļauti aspekti, kas saistīti ar mazaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem un šādiem lietotājiem paredzētu infrastruktūru.

▼B

2. Dalībvalstis nodrošina, ka gadījumā, ja ceļu satiksmes drošības auditori veic šajā direktīvā noteiktās funkcijas, tie apgūst sākotnēju apmācību un minētās apmācības rezultātā saņem kvalifikācijas sertifikātu un turpmāk viņi regulāri apmeklē mācību kursus.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka ceļu satiksmes drošības auditoriem ir kvalifikācijas sertifikāts. Atzīst sertifikātus, kas piešķirti pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka auditorus ieceļ amatā, ja tie atbilst šādām prasībām:

- a) auditoriem ir atbilstīga pieredze vai izglītība ceļu projektēšanā, ceļu satiksmes drošības tehnikā un ceļu satiksmes negadījumu analizē;
- b) divus gadus pēc tam, kad dalībvalstis pieņēmušas pamatnostādnes saskaņā ar 8. pantu, ceļu satiksmes drošības auditu veic tikai 2. un 3. punktā noteiktām prasībām atbilstīgi auditori vai grupas, kurās ietilpst šādi auditori;
- c) lai veiktu infrastruktūras projekta auditu, auditors audita brīdī nav iesaistīts attiecīgā infrastruktūras projekta koncepcijas izstrādāšanā vai darbības nodrošināšanā.

▼M1*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.

▼B*11. pants***Nepārtraukta drošības pārvaldības prakses uzlabošana**

1. Komisija veicina zināšanu un paraugprakses apmaiņu starp dalībvalstīm, kā arī strukturē šo apmaiņu, izmantojot pieredzi, kas gūta attiecīgajos starptautiskajos forumos, lai nepārtraukti uzlabotu drošības pārvaldības praksi saistībā ar ceļu infrastruktūras objektiem Eiropas Savienībā.

▼ **M1**▼ **B**

3. Vajadzības gadījumā par jautājumiem, kas saistīti ar tehniskās drošības aspektiem, var apspriesties ar attiecīgām nevalstiskām organizācijām, kuras darbojas ceļu infrastruktūras drošības un pārvaldības jomā.

▼ **M1***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. pants***Pielikumu grozījumi**

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

*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 2019. gada 16. decembra. 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.

▼ M1

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.

*13. pants***Komitejas procedūra**

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 182/2011 ⁽²⁾ izpratnē.

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

▼ B*14. pants***Transponēšana**

1. Dalībvalstis pieņem normatīvos un administratīvos aktus, lai izpildītu šīs direktīvas prasības, līdz 2010. gada 19. decembrim. Tās tūlīt dara zināmu Komisijai minēto noteikumu tekstu.

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

*15. pants***Stāšanās spēkā**

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

*16. pants***Adresāti**

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

⁽¹⁾ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

⁽²⁾ 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.).

▼ M1*I PIELIKUMS***INDIKATĪVI CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS IETEKMES
NOVĒRTĒJUMA ELEMENTI****▼ B**

1. Ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējuma elementi:
 - a) problēmas definīcija;
 - b) pašreizējā situācija un “neko nedari” scenārijs;
 - c) ceļu satiksmes drošības mērķi;
 - d) ierosināto alternatīvu ietekmes analīze saistībā ar ceļu satiksmes drošību;
 - e) alternatīvu salīdzinājums, tostarp izmaksu un ieguvumu analīze;
 - f) vairāku iespējamo risinājumu izklāsts.
2. Elementi, kas jāņem vērā:
 - a) ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits un ceļu satiksmes negadījumu skaits; samazinājuma mērķi pretstatījumā “neko nedari” scenārijam;
 - b) maršruta izvēle un satiksmes modeļi;
 - c) iespējamā ietekme uz esošajiem ceļu tīkliem (piemēram, nobrauktuves, krustojumi, pārbrauktuves);
 - d) satiksmes dalībnieki, tostarp mazaizsargāti satiksmes dalībnieki (piemēram, gājēji, riteņbraucēji, motociklisti);
 - e) satiksme (piemēram, satiksmes intensitāte, satiksmes iedalījums kategorijās), tostarp paredzamās gājēju un riteņbraucēju plūsmas, ko nosaka pēc pieguļošās zemes izmantošanas veidiem;
 - f) gadalaika un klimatiskie apstākļi;
 - g) pietiekams skaits drošu stāvvietu.
 - h) seismiskās norises.

▼ M1**▼ B**

▼ M1*II PIELIKUMS***INDIKATĪVI CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS AUDITU ELEMENTI****▼ B**

1. Kritēriji projekta plānošanas posmā:
 - a) ģeogrāfiskais novietojums (piemēram, zemes nogrūvumu, applūšanas, lavīnu riski), atkarība no gadalaika un klimatiskajiem apstākļiem, kā arī seismiskās norises;
 - b) krustojumu veidi un attālums starp tiem;
 - c) joslu skaits un veids;
 - d) uz jaunā ceļa pieļaujamo transportlīdzekļu veidi;
 - e) ceļa funkcionalitāte kopējā ceļu tīklā;
 - f) meteoroloģiskie apstākļi;
 - g) braukšanas ātrumi;
 - h) šķērsriezumi (piemēram, brauktuves platums, riteņbraucēju celiņi, gājēju celiņi);
 - i) horizontālā un vertikālā izlīdzināšana;
 - j) redzamība;
 - k) krustojumu izvietojums;
 - l) sabiedriskā transporta līdzekļi un infrastruktūra;
 - m) dzelzceļa vienlīmeņa pārbrauktuve;

▼ M1

- 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.

▼ B

2. Kritēriji sīki izstrādāta projekta posmā:
 - a) izvietojums;
 - b) saskaņotas ceļa zīmes un marķējumi;
 - c) ceļu un krustojumu apgaismojums;
 - d) ceļa malu aprīkojums;

▼ B

- e) ceļa malu vide, tostarp veģetācija;
- f) stacionāri šķēršļi ceļa malās;
- g) drošas stāvvietas;

▼ M1

- h) mazaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem paredzētais nodrošinājums:
 - i) gājējiem paredzētais nodrošinājums;
 - ii) velosipēdu vadītājiem paredzētais nodrošinājums;
 - iii) divriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem paredzētais nodrošinājums;

▼ B

- i) ceļa norobežojumu sistēmu lietotājdraudzīga pielāgošana (sadalošās joslas un aizsargbarjeras, kas samazina bīstamību mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem).
3. Kritēriji projekta pirmsatklāšanas posmā:
- a) satiksmes dalībnieku drošība un redzamība dažādos apstākļos, piemēram, tumsā un normālos laika apstākļos;
 - b) ceļa zīmju un marķējumu salasāmība;
 - c) ceļa seguma stāvoklis.
4. Kritēriji sākotnējai ekspluatācijai: ceļu satiksmes drošības novērtējums, ņemot vērā satiksmes dalībnieku faktisko rīcību.
- Audits ikvienā posmā var būt saistīts ar nepieciešamību pārvērtēt iepriekšējo posmu kritērijus.

▼ M1*Ila PIELIKUMS***INDIKATĪVI MĒRĶTIECĪGU CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS
INSPEKCIJU ELEMENTI**

1. Ceļa profils un šķērs griezumš:
 - 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, uzbērums 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 mežglos;
 - f) satiksmes regulēšana ceļu mežglā (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);

▼ M1

- 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).

▼ M1*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, veikaliem);
 - 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;

▼ M1

- 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 pārbrauktuviņu 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);

▼ M1

- 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.

▼ B*IV PIELIKUMS***CEĻU SATIKSMES NEGADĪJUMU ZIŅOJUMOS IEKĻAUTĀ
INFORMĀCIJA PAR CEĻU SATIKSMES NEGADĪJUMU**

Ceļu satiksmes negadījumu ziņojumos ietver šādus elementus:

▼ M1

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

▼ B

2) ceļu satiksmes negadījuma vietas attēli un/vai diagrammas;

3) ceļu satiksmes negadījuma datums un laiks;

4) informācija par ceļu, piemēram, apgabala tips, ceļa tips, krustojuma tips, tostarp signalizēšana, joslu skaits, marķējumi, ceļa segums, apgaismojums un meteoroloģiskie apstākļi, ātruma ierobežojumi, šķēršļi ceļa malās;

▼ M1

5) ceļu satiksmes negadījuma nopietnība;

▼ B

6) iesaistīto personu apraksts, piemēram, vecums, dzimums, valstspiederība, alkohola līmenis asinīs, aizsarglīdzekļu izmantošana vai neizmantošana;

7) dati par iesaistītajiem transportlīdzekļiem (transportlīdzekļa veids, izlaiduma gads, valsts, drošības aprīkojums, ja tāds ir, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem veiktās jaunākās regulārās tehniskās pārbaudes datums);

8) ceļu satiksmes negadījuma dati, piemēram, ceļu satiksmes negadījuma veids, sadursmes veids, transportlīdzekļa un vadītāja manevri;

9) ja iespējams – informācija par laiku, kas pagājis no ceļu satiksmes negadījuma brīža līdz tā reģistrēšanas vai glābšanas dienesta ierašanās brīdim.