

DIREKTĪVAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2008/96/EK

(2008. gada 19. novembris)

par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. panta 1. punkta c) apakšpunktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

- (1) Eiropas ceļu tīklam, kas definēts Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumā Nr. 1692/96/EK (1996. gada 23. jūlijs) par Kopienas pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai ⁽³⁾, ir sevišķi svarīga nozīme, lai sekmētu Eiropas integrāciju un kohēziju, kā arī nodrošinātu augstu labklājības līmeni. Jo īpaši būtu jānodrošina augsts drošības līmenis.
- (2) Komisija 2001. gada 12. septembra Baltajā grāmatā "Eiropas transporta politika līdz 2010. gadam: laiks izlemt" paudusi nepieciešamību veikt drošības ietekmes novērtējumu un ceļu satiksmes drošības auditu, lai Kopienā noteiktu ceļu posmus, kuros ir liels ceļu satiksmes negadījumu skaits, un vadītu to pārraudzību. Tā arī noteikusi mērķi uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu uz ceļiem Eiropas Savienībā laikā no 2001. līdz 2010. gadam.
- (3) Komisija savā 2003. gada 2. jūnija paziņojumā "Eiropas Rīcības programma ceļu satiksmes drošībai, ceļu satiksmes negadījumu upuru skaita samazināšana uz pusi Eiropas Savienībā līdz 2010. gadam: dalīta atbildība"

raksturo ceļu infrastruktūru kā trešo ceļu satiksmes drošības politikas pīlāru, kam būtu jāsniedz nozīmīgs ieguldījums, lai sasniegtu Kopienas mērķi mazināt ceļu satiksmes negadījumu skaitu.

- (4) Pēdējos gados ir panākts liels progress transportlīdzekļu būvē (drošības pasākumi un jaunu tehnoloģiju izstrāde un pielietošana), kas palīdzējis samazināt ceļu satiksmes negadījumos cietušo un bojāgājušo skaitu. Tomēr, lai sasniegtu 2010. gadam noteikto mērķi, ir jārikojas arī citās jomās. Ceļu infrastruktūras drošības pārvaldībā ir iespējami būtiski uzlabojumi, kas jāveic, lai gūtu no tiem labumu.
- (5) Pienācīgu procedūru izveide ir nozīmīgs līdzeklis, lai uzlabotu Eiropas ceļu tīkla ceļu infrastruktūras drošību. Ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējumiem stratēģiskā līmenī būtu jādemostrē infrastruktūras projekta dažādu plānošanas alternatīvu ietekme uz ceļu drošību, un tiem vajadzētu būt izšķirošai lomai maršrutu izvēlē. Ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējuma rezultātus var apkopot vairākos dokumentos. Turklāt ceļu satiksmes drošības auditos būtu detalizēti jānorāda ceļu infrastruktūras projekta bīstamie aspekti. Tādēļ būtu vērts izstrādāt procedūras, kas jāievēro minētajās divās jomās, lai paaugstinātu Eiropas ceļu tīkla ceļu infrastruktūras drošību, tajā pašā laikā neattiecinot to uz ceļu tuneļiem, uz kuriem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/54/EK (2004. gada 29. aprīlis) par minimālajām drošības prasībām Eiropas ceļu tīkla tuneļiem ⁽⁴⁾.
- (6) Vairākās dalībvalstīs jau ir sekmīgi strādājošas ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības sistēmas. Šīm valstīm būtu jāļauj turpināt izmantot esošās metodes, ciktāl tās atbilst šīs direktīvas mērķiem.
- (7) Zinātniskā pētniecība ir ārkārtīgi būtisks līdzeklis, lai paaugstinātu drošību uz ceļiem Eiropas Savienībā. Svarīga nozīme ceļu infrastruktūras drošības uzlabošanā ir komponentu, pasākumu un metožu (to skaitā telemātikas) izstrādāšanai un izmēģināšanai, kā arī pētījumu rezultātu izplatīšanai.

⁽¹⁾ OV C 168, 20.7.2007., 71. lpp.⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2008. gada 19. jūnija Atzinums (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēts) un Padomes 2008. gada 20. oktobra Lēmums.⁽³⁾ OV L 228, 9.9.1996., 1. lpp.⁽⁴⁾ OV L 167, 30.4.2004., 39. lpp.

- (8) Būtu jāpaaugstina drošības rādītāji uz esošajiem ceļiem, novirzot ieguldījumus ceļu posmos, kuros visbiežāk notiek ceļu satiksmes negadījumi un/vai kuros ir vislielākais potenciāls samazināt ceļu satiksmes negadījumu skaitu. Lai autovadītāji varētu pielāgot savu uzvedību un labāk ievērot satiksmes noteikumus, jo īpaši ātruma ierobežojumus, viņiem būtu jāsniedz informācija par ceļa posmiem, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi.
- (9) Ceļu tīkla drošības klasificēšanai ir augsts potenciāls tūlīt pēc īstenošanas. Kad apzināti ceļa posmi, kuros visbiežāk notiek ceļu satiksmes negadījumi, un veikti stāvokļa uzlabošanas pasākumi, būtu jāpieaug drošības pārbažu kā profilaktiska pasākuma lomai. Regulāras pārbaudes ir svarīgs līdzeklis, lai novērstu iespējamus apdraudējumus visiem satiksmes dalībniekiem, tostarp mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem, un arī ceļa remontdarbu gadījumā.
- (10) Ar satiksmes drošību saistītu darbinieku apmācībai, izmantojot mācību programmas un kvalifikācijas instrumentus, ko apstiprinājušas dalībvalstis, būtu jānodrošina, lai praktizētāji iegūtu nepieciešamās aktualizētās zināšanas.
- (11) Lai uzlabotu drošību uz ceļiem Eiropas Savienībā, būtu jāparedz iespēja biežāk un sistemātiskāk veikt paraugprakses apmaiņu starp dalībvalstīm.
- (12) Lai nodrošinātu augstu drošības līmeni uz ceļiem Eiropas Savienībā, dalībvalstīm būtu jāpiemēro infrastruktūras drošības pārvaldības pamatnostādnes. Šo pamatnostādņu paziņošanai Komisijai un regulāriem ziņojumiem par to īstenošanu būtu jānodrošina infrastruktūras drošības sistemātiska uzlabošanās Kopienas līmenī un pamats efektīvākas sistēmas radīšanai laika gaitā. Ziņojumiem par pamatnostādņu īstenošanu turklāt būtu jānodrošina citām dalībvalstīm rast efektīvākos risinājumus, savukārt sistemātiskai datu apkopošanai gan pirms, gan pēc izpētes, būtu jānodrošina iespēja izraudzīties efektīvākos pasākumus turpmākai rīcībai.
- (13) Šīs direktīvas noteikumi par ieguldījumiem ceļu satiksmes drošībā būtu jāpiemēro, neskarot dalībvalstu kompetenci attiecībā uz ieguldījumiem ceļu tīkla uzturēšanā.
- (14) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi, proti, izveidot procedūras, lai nodrošinātu pienācīgi augstu ceļu drošības līmeni visā Eiropas ceļu tīklā, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka minētās rīcības iedarbības dēļ šo mērķi var labāk sasniegt Kopienas līmenī, Kopiena var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.
- (15) Pasākumi, kas vajadzīgi šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpieņem saskaņā ar Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību⁽¹⁾.
- (16) Jo īpaši Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt kritērijus, kas nepieciešami ceļu drošības pārvaldības prakses uzlabošanai un pielikumu pielāgošanai tehnikas attīstībai. Šie pasākumi, kuri ir vispārīgi un kuru mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs direktīvas elementus, *inter alia*, to papildinot ar jauniem nebūtiskiem elementiem, jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.
- (17) Pietiekams daudzums ceļmalas stāvvietu ir ļoti svarīgs ne tikai noziedzības novēršanai, bet arī ceļu satiksmes drošībai. Stāvvietās autovadītāji var atpūsties viņiem piemērotā laikā un turpināt ceļu, pilnībā koncentrējušies. Tāpēc pietiekami daudz stāvvietu ierīkošanai vajadzētu būt ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības neatņemamai sastāvdaļai.
- (18) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu⁽²⁾ dalībvalstīm ir ieteikts gan savām vajadzībām, gan Kopienas interesēs izstrādāt savas tabulas, kurās pēc iespējas precīzāk atspoguļota atbilstība starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, un padarīt tās publiski pieejamas,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

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 tīkla drošības pārvaldību un dalībvalstu veiktām drošības inspekcijām.

2. Šo direktīvu piemēro ceļiem, kas ir Eiropas ceļu tīklā, neatkarīgi no tā, vai tie atrodas projektēšanas posmā, tiek būvēti vai jau tiek ekspluatēti.

3. Dalībvalstis var piemērot šīs direktīvas noteikumus kā paraugprakses risinājumu kopumu arī attiecībā uz to Eiropas ceļu tīklā neiekļauto valsts ceļu infrastruktūru, kas pilnībā vai daļēji būvēta ar Kopienas finansējumu.

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽²⁾ OV C 321, 31.12.2003., 1. lpp.

4. Šo direktīvu nepiemēro ceļu tuneļiem, uz kuriem attiecas Direktīva 2004/54/EK.

2. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā lieto šādas definīcijas:

- 1) "Eiropas ceļu tīkls" ir ceļu tīkls, kā noteikts Lēmuma Nr. 1692/96/EK I pielikuma 2. iedaļā;
- 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;
- 5) "tādu ceļa posmu klasificēšana, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi" ir metode, ar kuras palīdzību nosaka, analizē un klasificē tādus ceļu tīkla posmus, kuri ir ekspluatācijā vairāk nekā trīs gadus un kuros proporcionāli satiksmes intensitātei notikuši daudzi ceļu satiksmes negadījumi ar lielu skaitu bojā gājušo cilvēku;
- 6) "ceļu tīkla drošības klasificēšana" ir metode, kā noskaidrot, analizēt un klasificēt esošā ceļu tīkla daļas pēc to drošības attīstības potenciāla un iespējas ietaupīt ceļu satiksmes negadījumu izmaksas;
- 7) "drošības inspekcija" ir parasta periodiska tādu iezīmju un defektu pārbaude, kam drošības apsvērumu dēļ vajadzīgi apkopes darbi;
- 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.

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 dažādu 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.

3. Ceļu satiksmes drošības audits ir infrastruktūras projekta izstrādāšanas sastāvdaļa, ko veic projekta plānošanas posmā, sākotnējā 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.

5. pants

Ekspluatācijā esoša ceļu tīkla drošības klasificēšana un pārvaldība

1. Dalībvalstis nodrošina, ka tādu ceļa posmu klasificēšanu, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi, un ceļu tīkla drošības klasificēšanu veic, pamatojoties uz ceļu tīkla darbības pārskatīšanu, vismaz ik pēc trim gadiem. To darot, dalībvalstis cenšas nodrošināt atbilstību III pielikumā minētajiem kritērijiem.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka ceļu posmus, kam piešķirta augstāka prioritāte atbilstīgi tādu ceļu posmu klasificēšanas rezultātiem, kuros ir liels ceļu satiksmes negadījumu skaits, un ceļu tīkla drošības klasificēšanas rezultātiem, novērtē ekspertu grupas, veicot objektu apmeklējumus un ņemot vērā III pielikuma 3. punktā minētos aspektus. Vismaz viens ekspertu grupas dalībnieks atbilst 9. panta 4. punkta a) apakšpunkta prasībām.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka korektīvus pasākumus veic 2. punktā minētajos ceļa posmos. Prioritāti piešķir tiem pasākumiem, kas minēti III pielikuma 3. punkta e) apakšpunktā, pievēršot uzmanību tiem, kas nodrošina labāko izmaksu un ieguvumu samēru.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka ir izvietotas atbilstīgas zīmes, kas brīdina satiksmes dalībniekus par ceļa infrastruktūras posmiem, kuros veic remontdarbus un kuri 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. Dalībvalstis nodrošina, ka satiksmes dalībnieki ar atbilstīgiem pasākumiem tiek informēti par ceļa posmu, kurā ir liels ceļu satiksmes negadījumu skaits. Ja dalībvalsts izlemj uzstādīt brīdinājuma zīmes, tās atbilst Vīnes 1968. gada Konvencijai par ceļa zīmēm un brīdinājumiem.

6. pants

Drošības inspekcijas

1. Dalībvalstis nodrošina, ka uz ekspluatācijā esošiem ceļiem veic drošības inspekcijas, lai noteiktu problēmas, kas saistītas ar ceļu satiksmes drošību, un novērstu ceļu satiksmes negadījumus.

2. Drošības inspekcijas ietver regulāras ceļu tīkla pārbaudes un apsekojumus par remontdarbu iespējamo ietekmi uz satiksmes plūsmas drošību.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka kompetentās organizācijas veic regulāras pārbaudes. Šādas pārbaudes veic pietiekami bieži, lai

nodrošinātu attiecīgās ceļu infrastruktūras pienācīgu drošības līmeni.

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.

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.

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.

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.

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 analīzē;
- 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.

10. pants

Paraugprakses apmaiņa

Lai uzlabotu satiksmes drošību uz tiem Eiropas Savienības ceļiem, kuri neietilpst Eiropas ceļu tīklā, Komisija izveido saskaņotu paraugprakses apmaiņas sistēmu starp dalībvalstīm, *inter alia*, iekļaujot tajā jau pastāvošos ceļu infrastruktūras drošības projektus un pārbaudītas ceļu satiksmes drošības tehnoloģijas.

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.
2. Komisijai palīdz 13. pantā minētā komiteja. Ja jāpieņem konkrēti pasākumi, tos pieņem saskaņā ar 13. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.
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.

12. pants

Pielāgošana tehnikas attīstībai

Šis direktīvas pielikumus pielāgo tehnikas attīstībai saskaņā ar 13. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru.

13. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir trīs mēneši.

3. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5.a panta 1. līdz 4. punktu un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

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.

Strasbūrā, 2008. gada 19. novembrī

Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs
H.-G. PÖTTERING

Padomes vārdā —
priekšsēdētājs
J.-P. JOUYET

I PIELIKUMS

CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA INFRASTRUKTŪRAS PROJEKTIEM

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);
 - f) gadalaika un klimatiskie apstākļi;
 - g) pietiekams skaits drošu stāvvietu.
 - h) seismiskās norises.
-

II PIELIKUMS

CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS AUDITS INFRASTRUKTŪRAS PROJEKTIEM

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.
2. Kritēriji sīki izstrādāta projekta posmā:
 - a) izvietojums;
 - b) saskaņotas ceļa zīmes un marķējumi;
 - c) ceļu un krustojumu apgaismojums;
 - d) ceļa malu aprīkojums;
 - e) ceļa malu vide, tostarp veģetācija;
 - f) stacionāri šķēršļi ceļa malās;
 - g) drošas stāvvietas;
 - h) mazaizsargāti satiksmes dalībnieki (piemēram, gājēji, riteņbraucēji, motociklisti);
 - 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.

III PIELIKUMS

TĀDU CEĻA POSMU KLASIFICĒŠANA, KUROS IR LIELS CEĻU SATIKSMES NEGADĪJUMU SKAITS, UN CEĻU TĪKLA DROŠĪBAS KLASIFICĒŠANA**1. Tādu ceļa posmu noteikšana, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi**

Nosakot ceļa posmus, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi, ņem vērā vismaz tos ceļu satiksmes negadījumus, kuros ir bojāgājušie un kuri notikuši iepriekšējos gados uz vienu ceļa posmu saistībā ar satiksmes intensitāti, un attiecībā uz krustojumiem ņem vērā ceļu satiksmes negadījumu skaitu katrā krustojuma vietā.

2. Tādu posmu noteikšana, kurus analizē saistībā ar ceļu tīkla drošības klasificēšanu

Lai noteiktu ceļa posmus, kurus analizē saistībā ar ceļu tīkla drošības klasificēšanu, ņem vērā iespējas ietaupīt tajos ceļu satiksmes negadījumu izmaksas. Ceļa posmus iedala kategorijās. Katrā ceļu kategorijā ceļa posmus analizē un sarindo atbilstīgi faktoriem, kas saistīti ar drošību, piemēram, ceļu satiksmes negadījumu skaitam, satiksmes intensitātei un satiksmes veidiem.

Ceļu tīkla drošības klasificēšanas rezultātā par katru ceļu kategoriju izveido prioritāšu sarakstu ar ceļa posmiem, kuros infrastruktūras uzlabojumi varētu būt īpaši efektīvi.

3. Izvērtējuma elementi ekspertu grupas veiktiem objektu apmeklējumiem:

- a) ceļa posma apraksts;
- b) atsauce uz varbūtējiem iepriekšējiem ziņojumiem par to pašu ceļa posmu;
- c) iespējamo ceļu satiksmes negadījuma ziņojumu analīze;
- d) ceļu satiksmes negadījumu, kuros ir bojāgājušie un smagi cietušie, skaits pēdējo trīs gadu laikā;
- e) iespējamo korektīvu pasākumu kopums, ko veic dažādos laikposmos, piemēram, apsverot šādas iespējas:
 - demontēt vai aizsargāt stacionārus šķēršļus ceļa malās,
 - ierobežot ātrumu un vietējā mērogā aktīvāk veikt pasākumus ātruma regulēšanai,
 - uzlabot redzamību dažādos laika un apgaismojuma apstākļos,
 - uzlabot ceļa malās esošā aprīkojuma, piemēram, ceļa norobežojumu sistēmu, drošības stāvokli,
 - uzlabot ceļa marķējumu (tostarp ierīkojot vibrācijas joslas), zīmju un brīdinājumu saskaņotību, redzamību, salasāmību un novietojumu,
 - aizsargāt pret krītošiem akmeņiem, zemes nogrūvumiem un lavīnām,
 - uzlabot ceļa seguma saķeri/raupjumu,
 - pārveidot ceļa norobežojumu sistēmas,
 - ierīkot un uzlabot sadalošo joslu,
 - mainīt apdzīšanas kārtību,
 - uzlabot krustojumus, tostarp dzelzceļa vienlīmeņa pārbrauktuves,
 - mainīt ceļa profilu,
 - mainīt ceļa platumu, ierīkot stingras ceļa nomales,
 - uzstādīt satiksmes pārvaldības un kontroles sistēmu,
 - mazināt iespējamo konfliktu ar mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem,
 - modernizēt ceļu atbilstīgi pašreizējiem ceļu būves standartiem,
 - atjaunot vai nomainīt ceļa segumu,
 - izmantot "viedās" ceļa zīmes,
 - uzlabot automatizētās transporta sistēmas un telemātikas pakalpojumus, lai nodrošinātu savietojamību, ārkārtas apziņošanu un zīmju darbību.

IV PIELIKUMS

CEĻU SATIKSMES NEGADĪJUMU ZIŅOJUMOS IEKĻAUTĀ INFORMĀCIJA PAR CEĻU SATIKSMES NEGADĪJUMU

Ceļu satiksmes negadījumu ziņojumos ietver šādus elementus:

- 1) iespējami precīza ceļu satiksmes negadījuma vieta;
 - 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;
 - 5) ceļu satiksmes negadījuma nopietnība, tostarp bojāgājušo un ievainoto cilvēku skaits, ja iespējams, atbilstīgi vienotiem kritērijiem, kurus nosaka saskaņā ar 13. panta 3. punktā minēto regulatīvo kontroles procedūru;
 - 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.
-