



Briselē, 17.5.2018.
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,
ar ko groza Direktīvu 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību
{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Pēdējās desmitgadēs ceļu drošība ES ir krietni vien uzlabojusies, pateicoties rīcībai ES, valstu, reģionu un vietējā līmenī. Laikā no 2001. līdz 2010. gadam ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits ES ir krities par 43 %, bet laikā no 2010. līdz 2016. gadam – par vēl 19 %. 2016. gadā uz ES autoceļiem dzīvību zaudēja 25 620 cilvēku – par 510 mazāk nekā 2015. gadā un par gandrīz 5900 mazāk nekā 2010. gadā.

Lai gan dažas dalībvalstis turpina ik gadus sasniegt ievērojamu progresu, ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits ES mērogā pēdējo gadu laikā nav mainījies. Ceļu satiksmes drošībā ieinteresētās personas uz šo palēnināšanos ir reaģējušas ar atjaunotu apņemšanos šajā jomā, ko puda ES transporta ministri 2017. gada marta Valletas deklarācijā¹ par ceļu satiksmes drošību.

Komisija, šā politiskā stimula iedrošināta, vienlaikus ar šo iniciatīvu ierosina arī ceļu satiksmes drošības satvaru 2020.–2030. gadam, kas ir labāk pielāgots apzinātajām problēmām un izmaiņām mobilitātē, kuru cēlonis ir sabiedrības tendences (piemēram, vairāk motociklistu un kājāmgājēju, un tas, ka sabiedrība noveco) un tehnoloģiju attīstība. Ierosinātajā satvarā ir ievērota "drošas sistēmas" (*Safe System*) pieeja. Šīs pieejas pamatā ir princips, ar kuru saskaņā cilvēki var kļūdīties un turpinās kļūdīties, un ka tā ir rīcībspēku kopīga atbildība visos līmeņos – nodrošināt, ka avārijās uz autoceļiem cilvēki negūst nopietnus vai nāvējošus miesas bojājumus. Saskaņā ar "drošas sistēmas" pieeju ir jāuzlabo visu sistēmas daļu – ceļu un ceļmalu, ātrumu, transportlīdzekļu un ceļu izmantojuma – drošība, lai gadījumā, ja viena daļa izrādās nedroša, pārējās daļas joprojām aizsargātu iesaistītās personas.

Ceļu infrastruktūra joprojām lielā mērā būs jaunās pieejas daļa. Sekmīgi projektēti un pareizi uzturēti ceļi var samazināt ceļu satiksmes negadījumu iespējamību, tajā pašā laikā "piedodoši" ceļi (tādi ceļi, kas ir izvietoti viedā veidā, lai nodrošinātu, ka autovadītāja kļūdām nav tūlītēju nopietnu seku) var samazināt to nelaimes gadījumu, kuri notiks, smagumu.

Ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības direktīva² (turpmāk – CIDP direktīva) tika pieņemta 2008. gadā, lai nodrošinātu, ka ceļu drošības apsvērumi tiek izvirzīti priekšplānā visos ceļu infrastruktūras plānošanas, projektēšanas un ekspluatācijas posmos. Tomēr pastāv lielas atšķirības tajā, kā šī direktīva tiek īstenota dalībvalstīs: daudzas ārkārtīgi efektīvi funkcionējošas valstis pārsniedz direktīvā izvirzītās prasības, savukārt citas – atpaliek minēto prasību īstenošanā.

Ierosinātās iniciatīvas vispārējais mērķis ir samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un nopietnus miesas bojājumus guvušo personu skaitu ES autoceļu tīklos, uzlabojot ceļu infrastruktūras drošības parametrus. Konkrētie mērķi cita starpā ir šādi:

- uzlabot pēcpasākumus konstatējumiem, kas gūti ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības procedūrās;
- sekmēt saskaņošanu un dalīšanos zināšanās starp dalībvalstīm par šīm procedūrām un prasībām;
- aizsargāt mazaizsargātos satiksmes dalībniekus;

¹ <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/lv/pdf>.

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.–67. lpp.).

- uzlabot jaunu tehnoloģiju ieviešanu; un
- strādāt nolūkā virzīties uz pastāvīgi augstu ceļu drošības līmeni dalībvalstīs, efektīvā veidā izmantojot ierobežotos finanšu resursus.

Pārskatītās direktīvas mērķis ir sasniegt šos mērķus, ieviešot šādas galvenās pārmaiņas:

- nosakot par obligātu infrastruktūras drošības pārvaldības procedūru pārredzamību un pēcpasākumus;
- ieviešot tīkla mēroga ceļu novērtējumu – sistemātisku un proaktīvu riska kartēšanas procedūru, lai novērtētu autoceļu "iebūvēto" vai piemītošo drošību visā ES;
- paplašinot direktīvas darbības jomu tā, lai tā aptvertu ne tikai Eiropas transporta tīklu (*TEN-T*), bet arī automaģistrāles un primāros ceļus ārpus šā tīkla, kā arī visus ceļus ārpus pilsētu teritorijām, kas ir būvēti, pilnībā vai daļēji izmantojot ES līdzekļus;
- nosakot vispārējas prasības attiecībā uz ceļa marķējumu un ceļa zīmju parametriem, lai būtu vienkāršāk ieviest sadarbīgas, satīklotas un automatizētas mobilitātes sistēmas; un
- nosakot par obligātu to, lai visās ceļu drošības pārvaldības procedūrās sistemātiski tiktu ņemti vērā mazaizsargātie satiksmes dalībnieki.

• **Atbilstība spēkā esošajiem noteikumiem šajā politikas jomā**

Iniciatīvas mērķis ir novērst Direktīvas 2008/96/EK nepilnības.

Iniciatīva ir cieši saistīta ar priekšlikumu pārskatīt Vispārējās drošības regulu³ un Gājēju drošības regulu⁴. Priekšlikuma mērķis ir uzlabot noteikumus par transportlīdzekļu drošību ar papildu drošības līdzekļiem, tostarp aktīvām drošības sistēmām, kas projektētas, lai novērstu negadījumus, un elementus mazaizsargāto satiksmes dalībnieku aizsardzībai. Abas iniciatīvas ir savstarpēji saistītas tajos aspektos, kuros transportlīdzekļu tehnoloģijas ir atkarīgas no infrastruktūras (piemēram, redzami ceļa marķējumi, kas atbalsta braukšanas joslas ievērošanas palīgsistēmu).

Ciktāl ir runa par tehnoloģiju attīstību, priekšlikums ir arī cieši saistīts ar iniciatīvām, kuras ietilpst Komisijas stratēģijā par sadarbīgajām intelektiskajām transporta sistēmām (*C-ITS*)⁵.

Visas šīs iniciatīvas būtu jāuzlūko kā tādas, kas ietilpst plašākā pasākumu kopumā, ar kuru ceļu drošībai pievēršas no "drošas sistēmas" perspektīvas.

Normatīvās atbilstības un vienkāršošanas satvarā ir novērtēta saikne starp SIDP direktīvu un Direktīvu 2004/54/EK par minimālajām drošības prasībām Eiropas ceļu tīkla tuneļiem ("Tuneļu direktīva").

³ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 661/2009 (2009. gada 13. jūlijs) par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 200, 31.7.2009.).

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 78/2009 (2009. gada 14. janvāris) par mehānisko transportlīdzekļu tipu apstiprināšanu attiecībā uz gājēju un citu ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzību; OV L 35, 4.2.2009.

⁵ Komisijas paziņojums "Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģija - liels solis ceļā uz sadarbīgu, satīklotu un automatizētu pārvietošanos" (COM/2016/0766 *final*).

- **Atbilstība citām Savienības politikas jomām**

Priekšlikums ir balstīts redzējumā, kas ir Ž. K. Junkera vadītās Komisijas uzmanības centrā un ir orientēts uz Eiropu, kas aizsargā, dod iespējas un aizstāv. Tas ietilpst Komisijas centienos pietuvināt eiropiešus ES, nosakot par prioritāti viņu aizsardzību. Tas arī palīdz īstenot Eiropas sociālo tiesību pīlāru, kurā teikts, ka "ikvienam ir tiesības uz piekļuvi labas kvalitātes pamatpakalpojumiem, tostarp [...] transporta pakalpojumiem".

Tas arī atbilst mērķiem, kas izklāstīti 2011. gada Baltajā grāmatā par transportu⁶ un satiksmes drošības politikas ievirzēs 2011.–2020. gadam⁷, un veido daļu jaunās ES ceļu drošības politikas satvara 2020.–2030. gadam. Tas atbilst Komisijas centieniem panākt, lai būtu vieglāk izvērst satīklotus, sadarbspīgus un automatizētus mobilitātes risinājumus, jo īpaši [CCAM paziņojumam], un ir daļa trešā mobilitātes tiesību aktu kopuma, kas tika iesniegti enerģētikas savienības priekšlikumu satvarā.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

ES ir dalīta kompetence transporta drošības jomā, kā izklāstīts Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 4. pantā. Priekšlikuma pamatā ir LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunkts, kurā dots pamats pasākumu pieņemšanai nolūkā uzlabot transporta drošību, tostarp ceļu satiksmes drošību. Tā kā kompetence ir dalīta, tiek piemēroti subsidiaritātes apsvērumi.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Ceļu satiksmes negadījumu ārejās negatīvās sekas, tostarp satiksmes negadījumos bojāgājušie un sastrēgumi, ir pārrobežu problēmas, kas nav risināmas ar valsts vai vietēju rīcību vien. Lai sasniegtu un uzturētu augstu satiksmes drošības līmeni visā ES, galvenajā ceļu tīklā ir mērķtiecīgi jāizmanto saskaņotas ceļu drošības pārvaldības procedūras, kuru pamatā ir piemērots un samērīgs tiesiskais regulējums. Bez ES līmeņa iesaistes nebūtu iespējams panākt nepieciešamo drošas mobilitātes līmeni galvenajiem ES ceļu tīkla komponentiem, jo ne visas dalībvalstis atbalsta brīvprātīgu rīcību.

Ietekmes novērtējuma⁸ satvarā veiktais *ex-post* izvērtējums, kā arī apspriešanās ir apstiprinājuši, ka esošā direktīva ir bijusi rezultatīva un dalībvalstu un ieinteresēto personu vidū ir plaši pieņemta. Satvara atjaunināšana nolūkā iekļaut jaunās norises, kā arī tā iedarbīguma un efektivitātes palielināšana tādējādi ir loģiska atbilde uz iepriekš minētajiem apsvērumiem.

Ciktāl ir runa par darbības tvēruma paplašināšanu ārpus *TEN-T* tīkla, ir skaidrs, ka *TEN-T* ceļi ir atkarīgi no savienojošajiem ceļiem, kuri svarīgus ekonomiskās darbības centrus savieno ar *TEN-T* tīklu. Daudzi ceļi, kas neietilpst *TEN-T* tīklā, ir nozīmīgi vispārējai autotransporta darbībai ES, un uz tiem ir vērojama augsta valsts un starptautiskās satiksmes intensitāte. Ceļu satiksmes drošības līmeņi uz šiem ceļiem var būt ievērojami zemāki nekā uz pašiem *TEN-T* ceļiem, uz kuriem reģistrēti vienīgi 8 % bojāgājušo ES.

⁶ Baltā grāmata "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" (COM(2011)144 *final*).

⁷ Komisijas paziņojums "Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: ceļu satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam" (COM(2010) 389 *final*).

⁸ SWD(2018)175.

Ex-post izvērtējums ir parādījis, ka tās dalībvalstis, kuras jau kādu laiku saviem valsts autoceļiem piemēro CIDP procedūras, sasniedz daudz labākus ceļu drošības rādītājus nekā dalībvalstis, kas to nedara. Satiksmes lielās intensitātes dēļ ES primāro ceļu tīkls veido augstu bojāgājušo procentuālo daļu salīdzinājumā ar šo ceļu daļu kopējā ceļu tīklā (15 % ceļu tīkla ārpus pilsētu teritorijām ceļa kilometru izteiksmē atbilst aptuveni 39 % visu ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitam ES). Tādējādi koordinēta ES rīcība primāro ceļu tīklā (tostarp uz ceļiem, kas neietilpst *TEN-T*) palīdzēs sasniegt gan ES vidējā termiņa mērķi – līdz 2030. gadam uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu –, gan ilgtermiņa mērķi – virzīties uz to, lai līdz 2050. gadam uz autoceļiem nebūtu bojāgājušo.

Bez ES iesaistes pašreizējās atšķirības valstu pieejās saglabātos: daudzas dalībvalstis, jo īpaši tās, kurās ir vislielākais bojāgājušo skaits, direktīvas principus sistemātiski nepiemērotu, ja nebūtu saistošu ES noteikumu. Šādas situācijas dēļ minētajās dalībvalstīs ceļu drošības rādītāji joprojām būtu neapmierinoši, kas arī negatīvi ietekmētu ceļu drošības rādītājus ES kopumā.

Galvenās ES mēroga rīcības priekšrocības ir balstītas konverģencē virzībā uz augstākiem infrastruktūras drošības standartiem visā ES, ko ar šo iniciatīvu cenšas sasniegt. Ceļošanai pa ES būtu jākļūst drošākai, līdz ar to valstīm, kurām nav tik labi rādītāji kā citām, vajadzētu spēt gūt labumu no avangardā esošu valstu pieredzes. Tam, savukārt, būtu jāuzlabo iekšējā tirgus darbība, nodrošinot raitāku un konsekventāku ceļošanas pieredzi pasažieriem un kravu pārvadājumiem, un jāatbalsta ES ekonomiskās, sociālās un teritoriālās kohēzijas mērķi.

Bez ES iesaistes nebūtu salīdzināma ES mēroga pārskata par situāciju ceļu drošības jomā uz dalībvalstu primāro ceļu tīkliem, un nebūtu arī salīdzināmu rīku, kā noteikt ES finansējuma prioritātes.

- **Proporcionalitāte**

Ietekmes novērtējumā novērtētās politikas iespējas atbilst dažādām proporcionalitātes pakāpēm politikas mērķu sasniegšanā. Lai arī visas politikas iespējas veido pārbaudīti pasākumi, ar kuriem efektīvi pievērsties ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un nopietnus miesas bojājumus guvušo problēmai, politikas iespēja ar vistālejošākajām sekām bija tā, kas bija vismazāk proporcionālā. Direktīvas darbības jomas paplašināšana, lai aptvertu dalībvalstu primāro ceļu tīklus, ir proporcionāla, jo tas attiecas uz salīdzinoši nelielu ceļu tīkla daļu garuma ziņā – 15 %. Neraugoties uz to, šī daļa atbilst aptuveni 39 % ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo ES.

Dalībvalstu izmaksas ir ierobežotas salīdzinājumā ar ieguvumiem, un politikas iespēja, kam tiek dota priekšroka, izmaksā trīs reizes mazāk un ir elastīgāka par novērtēto iespēju ar vistālejošākajām sekām.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā grozāmais tiesību akts ir direktīva, grozošā akta formai vajadzētu būt tādai pašai.

3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex-post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude**

Esošās direktīvas *ex-post* izvērtējuma rezultātus Komisijas publicēja 2015. gadā⁹. Īsumā tos var aprakstīt šādi:

- direktīva ir bijusi iemesls, kāpēc ir pamainījušies uzskati par ceļu drošības pārvaldību un to, kā tā būtu jāīsteno;
- tā ir mudinājusi plaši izmantot ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības procedūras, kuras tagad ir ieviestas visās dalībvalstīs un kuru pamatā ir minimālais obligāto ES noteikumu kopums *TEN-T* ceļu pārvaldīšanai;
- tā nodrošina "kopīgu valodu" ceļu infrastruktūras drošības pasākumu veikšanai; un
- valsts līmenī – tā ir sekmējusi tādu normatīvu un ekspluatācijas procesu izplatīšanos, kas bez ES iesaistes tik plašā veidā nebūtu notikusi.

No otras puses, šķiet, ka direktīva nav kalpojusi par stimulu paraugprakses apmaiņas paplašināšanai dalībvalstu starpā. Turklāt direktīvas darbības joma ir ierobežota, jo tā attiecas vienīgi uz *TEN-T* ceļiem, kuri galvenokārt ir automaģistrāles un veido vienīgi aptuveni 8 % no kopējā ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita ES. Tomēr vairums dalībvalstu brīvprātīgi vienu vai vairākas no direktīvā paredzētajām ceļu drošības pārvaldības procedūrām piemēro to ceļu tīkla posmiem ārpus *TEN-T* tīkla.

Nekas izvērtējumā neliecināja par to, ka direktīvas apvienošana ar Tuneļu direktīvu lielākā mērā uzlabotu *TEN-T* tīkla ceļu tuneļu drošību.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Sagatavojot šā priekšlikuma ietekmes novērtējumu, Komisija veica virkni apspriešanos ar ieinteresētajām personām. Dažas no tām ietilpa ietekmes novērtējuma pētījumā, kuru veica ārējs līgumslēdzējs (*COWI*). Ir veikti šādi apspriešanās pasākumi:

- ieinteresēto personu konference, kuru organizēja Komisija 2017. gada martā Valletā, Maltā;
- tikšanās ar galvenajām ieinteresētajām personām;
- īpaša ieinteresēto personu aptauja (ko veica *COWI*);
- atsevišķas intervijas ar izraudzītām ieinteresētajām personām (ko veica *COWI*);
- atklāta sabiedriska apspriešana, ko veica laikā no 2017. gada 14. jūnija līdz 10. septembrim; un
- Ceļu tuneļu drošības komitejas un Ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības komitejas tikšanās.

Lielākais vairums respondentu uzskatīja, ka pašreizējais ES tiesiskais regulējums gan infrastruktūras drošības pārvaldības, gan tuneļu drošības jomā ceļu drošības problēmu risina vai nu lielā mērā, vai arī samērā labi. Tomēr respondenti jo īpaši norādīja uz šādiem

⁹ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-12-ex-post-evaluation-study-road-infra-safety-mgmt.pdf>.

pašreizējā regulējuma elementiem: to, ka trūkst saskaņotības, nav pietiekamas dalīšanās informācijā un darbības joma ir ierobežota.

Ieinteresētās personas ieinteresēto personu konferencē 2017. gada martā Maltā ieteica, ka Komisijai būtu jāpārskata CIDP direktīva, lai papildus programmas mērķu (attiecībā uz *TEN-T*) un finanšu instrumentu pārskatīšanai vairāk koncentrētos uz mērītu sniegumu, nevis pienesumu.

Kopumā tika pausta gandrīz vienprātīga nostāja, ka esošo ceļu uzturēšanā un remontdarbos ir nepieciešami uzlabojumi, kas modernizētu esošo ceļu drošības aspektus un uzlabotu mazaizsargātu satiksmes dalībnieku aizsardzību. Viedokļi vairāk dalījās tajā, vai uzlabojumi ir nepieciešami saistībā ar satiksmes apkalpes infrastruktūras (piemēram, drošības barjeru) kvalitāti un ceļa marķējumu un ceļa zīmju redzamību. Tomēr uzskatāms vairākums respondentu joprojām pieturējās pie viedokļa, ka uzlabojumi ir vajadzīgi. Plaša vienprātība valdīja jautājumā par to, ka vajadzētu būt kopējām ES prasībām attiecībā uz ceļa marķējumu un ceļa zīmju redzamības rādītājiem.

Atklātā sabiedriskā apspriešana arī liecināja par plašu vienprātību tajā, ka ceļu infrastruktūras drošības mērīšanai Eiropas Savienībā būtu jāizmanto salīdzināmas metodes.

Ciktāl ir runa par gatavību ieviest sadarbīgus, satīklotus un autonomus mobilitātes risinājumus, viedokļi dalījās tajā, vai ir jāpielāgo fiziskā infrastruktūra, lai tā būtu piemērota tādu transportlīdzekļu vajadzībām, kuriem ir augsts automatizācijas līmenis, vai arī transportlīdzekļi ir jāizstrādā tā, lai tie varētu pielāgoties esošajai infrastruktūrai. Komisija secināja, ka būs vajadzīgs zināms fiziskās infrastruktūras saskaņošanas līmenis, lai būtu iespējama raita augstāka līmeņa automatizācijas ieviešana un lai nodrošinātu, ka automatizētu transportlīdzekļu ekspluatācija jauktā satiksmē būtu droša. Nesen veiktā pētījumā, kuru sagatavoja TM 2.0 darba grupa ceļu automatizācijas jautājumos¹⁰ (kurā piedalās valsts iestāžu, pakalpojumu sniedzēju, piegādātāju, ražotāju un pētnieku pārstāvji), tika pausts atbalsts šim secinājumam.

Komentāros par mazaizsargāto satiksmes dalībnieku vajadzībām tika uzsvērts tas, cik grūti ir paredzēt atsevišķus pasākumus konkrētu tipu mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem. Kopumā Komisija uzskatīja, ka ir vēlams neparedzēt konkrētus pasākumus, bet drīzāk par obligātu noteikt vispārēju prasību – ka ceļu drošības pārvaldības procedūrās ir jāņem vērā visu mazaizsargāto satiksmes dalībnieku grupu vajadzības un ka ir jāatrod vispiemērotākais risinājums, kas ir pielāgots vietējiem apstākļiem.

Viedokļi atšķīrās par iespējamu tiesību akta darbības jomas paplašināšanu ārpus *TEN-T* tīkla. Privāti uzņēmumi un NVO lielākoties uzskatīja, ka tiesību akta darbības jomai būtu jāaptver visi ceļi vai visi galvenie un valsts nozīmes ceļi, savukārt valsts iestādes sliecās uz to, ka darbības jomai būtu jāaptver *TEN-T* tīkls. Vairāki respondenti, kuri tika aptaujāti īpašajā ieinteresēto personu aptaujā, minēja "dalībvalstu nevēlēšanos pieņemt darbības jomas paplašināšanu, lai tādējādi aptvertu ceļus ārpus *TEN-T*", subsidiaritātes apsvērumu dēļ. Viena dalībvalsts komentēja, ka bez subsidiaritātes jautājuma būtu vēlams direktīvu darbības jomu nepaplašināt (ārpus *TEN-T*), lai saglabātu iespēju pieejas un noteikumus pielāgot tīklu specifiskajām iezīmēm un viņu pārvaldniekiem. Tomēr respondenti arī atzina lielo potenciālu samazināt bojāgājušo skaitu, ņemot vērā, ka vairums negadījumu, kuros ir bojāgājušie, notiek ārpus *TEN-T* tīkla.

Eiropas Transporta drošības padome argumentēja, ka tiesību akta darbības joma būtu jāpaplašina, lai tā aptvertu visas automaģistrāles, visus ES (līdz)finansētos ceļus un visus galvenos lauku un galvenos pilsētas ceļus. Tas ir nepieciešams, ņemot vērā jauno mērķi –

¹⁰<http://tm20.org/final-report-on-road-automation-now-available>.

koncentrēties uz to, lai samazinātu nopietnus miesas bojājumus guvušo skaitu, kā arī bojāgājušo skaitu (jo lielākā procentuālā daļa miesas bojājumu tiek gūti pilsētu teritorijās) –, kā arī tāpēc, ka satiksmes dalībniekiem vajadzētu pienākties vienāda līmeņa drošībai uz visiem ceļiem.

Kopumā Komisija secināja, ka ir pamatoti un proporcionāli ierobežotā veidā darbības jomu paplašināt ārpus *TEN-T*, lai aptvertu primāros ceļus, tādējādi cenšoties novērst daudz lielāku bojāgājušo skaitu, bet neparedzot nesamērīgu slodzi un izmaksas dalībvalstīm.

- **Ekspertu atzinumu apkopošana un izmantošana**

Komisija ieguva ārēju ekspertu viedokli, izmantojot līgumu par atbalsta pētījumu ar konsorciju, kuru vadīja konsultāciju pakalpojumu uzņēmums "*Ecorys*" un kurā ietilpa *COWI* un *SWOV* eksperti; pētījums tika sākts 2016. gada septembrī. Ietekmes novērtējumā izdarīto konstatējumu pamatā ir šā līguma gala ziņojums.

Turklāt tika noslēgts līgums ar ārēju ekspertu (profesoru *George Yannis* no Atēnu Valsts Tehniskās universitātes), lai nodrošinātu papildu analīzi, zinātnisku recenzēšanu un papildu validāciju.

Ziņojuma pielikumos ir sniegts neizsmelošs saraksts ar ārējiem pētījumiem, kas tika izmantoti kā pierādījums ietekmes novērtējuma ziņojuma izstrādē. Kopumā tika izmantoti ļoti daudzi avoti, lielākoties izsmelši, kas atbilda dažādām ieinteresēto personu grupām.

- **Ietekmes novērtējums**

Šo iniciatīvu papildina ietekmes novērtējums, par kuru ir saņemts pozitīvs atzinums, ar Regulējuma kontroles padomes paustajiem iebildumiem. Padome nāca klajā ar ieteikumiem, aicinot labāk pamatot un paskaidrot jo īpaši turpmāko:

- iniciatīvas paredzētais ieguldījums visaptverošā "drošas sistēmas" pieejā ceļu drošībai, kā arī tās attiecības un papildināmība ar paralēlo transportlīdzekļu vispārējās drošības un gājēju drošības iniciatīvu;
- vēlamās politikas iespējas proporcionalitāte, jo īpaši attiecībā uz finansiāliem ierobežojumiem; un
- vajadzība pēc dažiem secinājumiem, kas gūti esošās direktīvas, kā arī Tuneļu direktīvas izvērtējumos, un tas, kā risināt izpildes jautājumus.

Pārskatītajā ietekmes novērtējumā ir ņemti vērā saņemtie komentāri. Šie komentāri sniedz papildu skaidrojumus, kā norādīts ietekmes novērtējuma ziņojuma I pielikumā. Lai risinātu iepriekš minētos jautājumus, papildus citiem pielāgojumiem tika veiktas šādas izmaiņas:

- Tika pievienoti paskaidrojumi par to, kas ir "drošas sistēmas" pieeja, kāds ir atsevišķu iniciatīvu devums, kāda ir saikne ar paralēlo transportlīdzekļu vispārējās drošības un gājēju drošības iniciatīvu un kāds ir to attiecīgais devums vispārējā mērķa sasniegšanā.
- Finansējuma trūkums tika uzskatīts par vienu no problēmu cēloņiem, un viens no specifiskajiem mērķiem tika paplašināts, lai ņemtu vērā finansiālos ierobežojumus. Attiecībā uz katru dalībvalsti līdz 2030. gadam tika ietvertas atbilstības nodrošināšanas izmaksas.
- Tika pievienotas papildu ziņas par *ex-post* izvērtējumā izdarītajiem konstatējumiem. Tika arī paskaidrota ierosinātā pieeja – nodrošināt atbilstību esošajiem tiesību aktiem.

Iespējamie politikas pasākumi tika kombinēti sešās politikas iespējās, kurām bija atšķirīgs vēriens. Atsevišķi tika novērtētas politikas iespējas, kas politisku iesaisti ierobežo, to attiecinot uz *TEN-T* (1.–3. politikas iespēja), un iespējas, kas darbības jomu paplašina ārpus *TEN-T* (A–C politikas iespēja). Ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības pasākumu papildinošās iedabas dēļ 1.–3. iespēja ir alternatīvas, bet viena uz otru pamatojas inkrementālā veidā. Tāpat arī politikas iespējas, kas politikas iesaisti paplašina ārpus *TEN-T*, ir alternatīvas, bet viena uz otru pamatojas.

PI1 aptver minimālas izmaiņas par minimālām izmaksām, ņemot vērā gaidāmās tehnoloģiskās izmaiņas un ierosinot ierobežotas izmaiņas tiesību aktos, kuras ir salīdzinoši vienkārši un raiti īstenojamas. Šī iespēja ietver nelegislatīvus, juridiski nesaistošus pasākumus, piemēram, veicināt dalīšanos zināšanās un paraugprakses apmaiņu, lai atbalstītu to pārvaldības procedūru efektivitāti, kuras esošajā direktīvā ir jau iekļautas. Ar šo politikas iespēju tiek arī ieviesti legislatīvi pasākumi nolūkā uzlabot ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības procedūru pārredzamību un skaidra prasība – galveno uzmanību CIDP procedūrās veltīt mazaizsargātu satiksmes dalībnieku drošības novērtējumam. Visbeidzot tā rada uzlabotu saskarni starp CIDP direktīvu un Tuneļu direktīvu, pārskatot CIDP direktīvu tā, ka īpaša uzmanība tiek veltīta pārejas zonām starp atvērtiem ceļiem un tuneļiem un kopīgām šo zonu inspekcijām, kurās piedalītos gan ceļu, gan tuneļu drošības darbinieki.

PI2 ir vērienīgāks risinājums, jo tas ietver elementus no "drošas sistēmas" pieejas. Ar to tiek ieviesta jauna procedūra, tīkla mēroga ceļu novērtējums, lai regulāri novērtētu un salīdzinātu ceļu tīkla iebūvēto drošību ar mērķi proaktīvi identificēt tos ceļa posmus, kur ir vajadzīgas turpmākas inspekcijas un pasākumi. Ar to tiek arī ieviestas vispārējas prasības attiecībā uz dažu ceļa infrastruktūras komponentu parametriem, lai būtu vieglāk ieviest sadarbīgu, satīklotu un automatizētu mobilitāti. Ar šo iespēju ir arī paredzēts novērst to, ka nav konsekventu un salīdzināmu datu par ES ceļu tīkla drošības līmeni. PI2 pamatā ir princips, ar kuru saskaņā ES tiesību akts noteiktu, ka dalībvalstīm ir jāveic CIDP procedūras un tām jānodrošina pienācīgi pēcpasākumi, lai identificētu potenciālo ceļa infrastruktūras risku plašo spektru. Tomēr dalībvalstis, nosakot prasīto ceļu infrastruktūras drošības līmeni, saglabātu elastību. Dalībvalstu ziņā joprojām būtu arī piemērotu tehnisko risinājumu izvēle, jo ES tiesību akti vienīgi paredzētu vispārējas prasības attiecībā uz rādītājiem, lai atbalstītu raitu sadarbīgas, satīklotas un automatizētas mobilitātes ieviešanu (piemēram, ceļa zīmju un ceļa marķējumu salasāmību).

PI3 ir noteikts minimālais drošības līmenis, kas jāsasniedz uz *TEN-T* ceļiem, un nodefinētas minimālās prasības satiksmes apkalpes infrastruktūras parametriem. Tā atbilst uz rezultātiem orientētai pieejai, kuru var izmantot, lai sasniegtu viendabīgu minimālās drošības līmeni visā *TEN-T* tīklā. Minimālais drošības līmenis, kas jāsasniedz, tiktu noteikts ES līmenī. Dalībvalstis saglabātu elastību ceļu infrastruktūras drošības pretpasākumu izvēlē.

Pretēji PI1., PI2. un PI3. iespējai gan A, gan B, gan C politikas iespēja ir saistīta ar zināmu CIDP direktīvā paredzēto procedūru paplašināšanu ārpus *TEN-T*. Šī paplašināšana ir ierobežota, to attiecinot uz galvenajiem vai valsts nozīmes ceļiem, kas parasti nozīmē dalībvalstu primāro ceļu tīklus.

PI A ietilpst viens vienīgs legislatīvs pasākums, kurā ir teikts, ka CIDP direktīvā paredzētās procedūras attiektos uz visiem ceļu projektiem valsts ceļu tīklā, kurus pilnībā vai daļēji finansē ar ES līdzekļiem.

PI B tiecas nodrošināt, ka jau ieviestās CIDP procedūras piemēro plašākam ceļu tīklam, jo īpaši arī automaģistrālēm un noslogotajiem ceļiem dalībvalstu primāro ceļu tīklos. Šī politikas iespēja nozīmē mēreni vērienīgu, obligātu to procedūru darbības jomas paplašināšanu, kuras

paredzētas pašreizējā CIDP direktīvā. Šī iespēja ietekmētu tikai tās dalībvalstis, kuras vēl nav brīvprātīgi paplašinājušas šo procedūru piemērošanu.

PI C tiecas proaktīvas tīkla mēroga ceļu drošības pārvaldības koncepciju piemērot arī dalībvalstu primāro ceļu tīklam. Šī politikas iespēja nozīmē, ka pārskatīto CIDP procedūru piemērošanas paplašināšana būtu vērīgāka, proti, tās tiktu piemērotas lielākam ceļu tīklam (tostarp automaģistrālēm un primārajiem ceļiem) ārpus *TEN-T*.

Ietekmes novērtējumā tika noteikts, ka vēlamā iespēja ir politikas iespējas 2 un politikas iespējas C kombinācija.

Šo iespēju kombinācija, salīdzinot ar pamatscenāriju, laikposmā no 2020. līdz 2030. gadam varētu izglābt vairāk nekā 3200 cilvēku dzīvību un palīdzētu izvairīties no vairāk nekā 20 700 negadījumiem, kad gūti smagi miesas bojājumi (laikposmā no 2020. līdz 2050. gadam būtu glābta 14 650 personu dzīvība un būtu izdevies izvairīties no 97 502 negadījumiem, kad gūti smagi miesas bojājumi). 2030. gadā vien, piemērojot ceļu infrastruktūras pasākumus, tiktu izglābti 562 cilvēku dzīvību un 3675 personām būtu izdevies izvairīties no nopietnu miesas bojājumu gūšanas.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Atbilstoši Komisijas Normatīvās atbilstības un izpildes programmai (*REFIT*) ir tikusi izvērtēta administratīvās vienkāršošanas iespēja, jo īpaši CIDP direktīvas apvienošana ar Tuneļu direktīvu. Ietekmes novērtējumā un veicot apspriešanos ar ieinteresētajām personām, netika konstatēti nekādi ieguvumi ceļu drošības ziņā, ko varētu sasniegt ar abu direktīvu apvienošanu. Tā kā netika konstatēta nekāda administratīvā sloga samazināšana, šāda apvienošana par izdevīgu vai vēlamu netika uzskatīta.

Ar priekšlikumu tiek ieviesta jauna, uz risku balstīta un proaktīva CIDP procedūra, tīkla mēroga ceļu novērtējums, nepalielinot kopējo procedūru skaitu. Tas tiek panākts, derīgos elementus no iepriekšējās reaktīvās procedūras (jo īpaši to zonu identificēšanu, kuros bieži notiek satiksmes negadījumi) integrējot ekspluatācijā esošajiem ceļiem paredzētajās procedūrās.

- **Pamattiesības**

Priekšlikumā tiek ievērotas pamattiesības, un tas atbilst principiem, kas jo īpaši atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē ES budžetu, lai arī tīkla mēroga ceļu novērtējumu varētu izmantot kā kritēriju ES izdevumu novirzīšanai.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un pārraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Ietekmes novērtējumā tika apzināta virkne iespējamo progresu rādītāju, kurus varētu izmantot pārraudzības procesā. Priekšlikums izvairās no nevajadzīga administratīvā sloga uzlikšanas dalībvalstīm, ierobežojot ziņojumu sniegšanas pienākumu, respektīvi, to attiecinot uz galveno snieguma rādītāju – to ceļu drošības reitingu, uz kuriem attiecas procedūras.

Lai novērtētu tiesību aktu ietekmi, būtu vajadzīgs – tiklīdz visas izmaiņas pamazām būs ieviestas – veikt arī padziļinātu izvērtējumu. Piemērots grafiks šādam izvērtējumam tiks sastādīts pēc tam, kad šo jauno regulējumu būs sāks piemērot pilnībā.

- **Paskaidrojošie dokumenti (attiecībā uz direktīvām)**

Ņemot vērā priekšlikuma darbības jomu un to, ka tiek grozīta tikai Direktīva 2008/96/EK, kuru visas dalībvalstis ir pilnībā transponējušas, nešķiet pamatoti vai proporcionāli pieprasīt papildu paskaidrojošus dokumentus.

- **Konkrētu priekšlikuma noteikumu sīks skaidrojums**

Direktīvas 1. panta 1. punkts tiek grozīts, lai tajā ietvertu atsauces uz vienu jaunu un vienu pārdēvētu ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības procedūru (attiecīgi, "tīkla mēroga ceļu novērtējums" un "ceļu drošības inspekcija").

Direktīvas 1. panta 2. punktu groza, lai atspoguļotu paplašināto direktīvas darbības jomu, darbības jomai pievienojot automaģistrāles un primāros ceļus ārpus TEN-T tīkla, lai paplašinātu direktīvā noteikto procedūru obligāto piemērošanu tā, lai tās īpaši tiktu vērstas uz noslogotiem ceļiem, kas savieno lielākās pilsētas un reģionus.

Direktīvas 1. panta 3. punktu groza, lai noteiktu, ka direktīvas piemērošana ir obligāta attiecībā uz visiem ceļu infrastruktūras projektiem ārpus pilsētu teritorijām, kuri ir pabeigti, izmantojot ES finansējumu, lai nodrošinātu, ka ES līdzekļi netiek izmantoti potenciāli nedrošu ceļu būvēšanai.

Direktīvas 2. panta 1. punktu groza, lai sniegtu atjauninātu "Eiropas ceļu tīkla" definīciju saskaņā ar definīciju, kura ir sniegta Regulā (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai.

Tiek pievienots 2. panta 2.a punkts un 2. panta 2.b punkts, lai sniegtu "automaģistrāles" un "primārā ceļa" definīciju, kuras ir vajadzīgas tiesību akta paplašinātās darbības jomas dēļ.

Tiek pievienots 2. panta 2.c punkts, lai sniegtu "tīkla mēroga ceļu novērtējuma" definīciju, kas ir jauna, uz risku balstīta, proaktīva ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības procedūra (kas aizstāj pašreizējo 5. pantā paredzēto "ekspluatācijā esoša ceļu tīkla drošības klasificēšanu un pārvaldību", kura pēc savas būtības ir reaktīva).

Direktīvas 2. panta 5. punktu svītro, jo tajā dotā metode – "tādu ceļa posmu klasificēšana, kuros bieži notiek ceļu satiksmes negadījumi" – ir iekļauta jaunajā "tīkla mēroga ceļu novērtējuma" procedūrā un ceļu drošības inspekcijās.

Direktīvas 2. panta 7. punktu groza, lai sniegtu atjauninātu "ceļu drošības inspekcijas" definīciju nolūkā paskaidrot šīs procedūras specifisko iedabu un to nošķirtu no jaunās "tīkla mēroga ceļu novērtējuma" procedūras.

Tiek pievienots 2. panta 10. punkts, lai sniegtu "mazaizsargātu satiksmes dalībnieku" definīciju, kuru īpatsvars ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagus miesas bojājumus guvušo vidū ir pārāk liels un kuriem tādēļ ir jāatvēr īpaša uzmanība direktīvas procedūru piemērošanā.

Direktīvas 5. pants ir rediģēts, lai pašreizējo, reaktīvo "ekspluatācijā esoša ceļu tīkla drošības klasificēšanas un pārvaldības" procedūru aizstātu ar jauno, uz risku balstīto un proaktīvo "tīkla mēroga ceļu novērtējuma" procedūru. Tīkla mēroga ceļu novērtējums ir uz risku balstīts proaktīvs visu to ceļu novērtējums, kuri ietilpst direktīvas darbības jomā, lai izvērtētu un salīdzinātu pastāvošās ceļu infrastruktūras iebūvēto vai piemītošo drošību nolūkā identificēt prioritārās jomas turpmākām inspekcijām un iesaistes pasākumiem un stiprināt "drošas sistēmas" pieejas infrastruktūras komponentu. Šajā jaunajā procedūrā tiek ņemti vērā

vēsturiskie dati par negadījumiem un tas, ka pastāv jau identificēti posmi, kuros ir augsta negadījumu koncentrācija. Tajā ir arī sistemātiski un proaktīvi izvērtēts tāds ar ceļu infrastruktūru saistītais risks kā tās ģeometriskie parametri, tas, ka tajā ir krustojumi un vienlīmeņa pārbrauktuves, šķēršļi ceļa malās, un piemērotu ceļa norobežojumu sistēmu pieejamība. Tas būs spēcīgs stimuls pēc konstatētā veikt pēcpasākumus un investīcijas novirzīt uz visaugstākā riska zonām.

Direktīvas 6. panta 1. punktu groza, lai ceļa posmu identificēšanu ceļa drošības inspekciju nolūkos sasaistītu ar tajos tīkla mēroga ceļu novērtējumos konstatēto, kuri veikti, ievērojot 5. pantu.

Direktīvas 6. panta 3. punkts ir rediģēts, lai noteiktu, ka pārejas zonās starp ceļiem, uz kuriem attiecas šī direktīva, un ceļu tuneļiem, uz kuriem attiecas Direktīva 2004/54/EK, ir jāveic kopīgas ceļu drošības inspekcijas. Šis noteikums ir paredzēts, lai nodrošinātu labāku sadarbību starp kompetentajām vienībām, kas atbild par ceļu drošību un tuneļu drošību, jo šīs pārejas zonas parasti tiek identificētas kā ceļu tuneļu zonas ar vislielāko negadījumu varbūtību.

Tiek pievienots 6.a pants, lai ieviestu piemērotus pēcpasākumus visām CIDP direktīvā paredzētajām ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības procedūrām. Pēcpasākumu neesība ir viens no galvenajiem trūkumiem, kas tika identificēti CIDP direktīvas izvērtējumā un ietekmes novērtējumā. Ar šo noteikumu tiks jo īpaši paredzēts, ka katram lēmumam par to, vai ceļu drošības inspekcijas rezultātā sniegtam ieteikumam ir vajadzīgi pēcpasākumi, ir jābūt pamatotam un pienācīgi argumentētam.

Tiek pievienots 6.b pants, lai paredzētu mazaizsargātu satiksmes dalībnieku aizsardzību. Ietekmes novērtējuma sagatavošanā tika uzsvērts – jo īpaši no attiecīgo ieinteresēto personu puses – nepieciešamība labāk aizsargāt mazaizsargātus satiksmes dalībniekus. Šajā pantā ir noteikts, ka ar katru CIDP procedūru ir atsevišķi jānovērtē mazaizsargātu satiksmes dalībnieku situācija.

Direktīvas 6.c pants tiek pievienots, lai paredzētu, ka ceļa marķējumi un ceļa zīmes tiek uzstādītas un uzturētas tā, lai tiktu nodrošināts, ka tās ir viegli atpazīstamas. Šis pasākums ir paredzēts, lai satiksmes dalībniekiem nodrošinātu konsekventu ceļošanas pieredzi, lai palīdzētu ieviest satīklotas un autonomas mobilitātes sistēmas un lai nodrošinātu, ka tiek ņemtas vērā ar sabiedrības novecošanu saistītās prasības, padarot ceļa zīmes un ceļa marķējumus viegli atpazīstamus.

Direktīvas 11.a pants tiek pievienots, lai noformulētu dalībvalstīm izvirzītās prasības sniegt ziņojumus par ceļa infrastruktūras drošības pārvaldības procedūru piemērošanu un rezultātiem. Tajā jo īpaši ir noteikts, ka dalībvalstīm savi ceļu tīkli ir jāklasificē pēc riska līmeņa, kas identificēts tīkla mēroga ceļu novērtējumos. Pašreizējā direktīvā nav prasības par ziņojumu sniegšanu, kā dēļ progresā pārraudzība ES mērogā, mērīšana un pēcpasākumu īstenošana ir ļoti sarežģīta. Ziņojumu sniegšanas prasības ir būtiskas, lai nodrošinātu, ka ceļu tīkla iebūvēto drošību var izmērīt un darīt zināmu satiksmes dalībniekiem un ka visā ES paātrinās konverģences tendence ceļu drošības rādītāju ziņā.

II pielikumā ir iekļautas jaunas prasības, lai nodrošinātu, ka ceļu drošības auditu piemērošanā tiek ņemtas vērā mazaizsargāto satiksmes dalībnieku vajadzības.

Tiek pievienots jauns IIa pielikums, lai uzskaitītu ceļu satiksmes drošības inspekciju elementus, jo galvenā uzmanība būtu jāvērs uz esošo ceļu drošības uzlabošanu.

Direktīvas III pielikums tiek aizstāts ar jaunu pielikumu, kurā uzskaitīti jaunās "tīkla mēroga ceļu novērtējumu" procedūras elementi. Šo elementu vidū ir vispārēja informācija par novērtētajiem ceļiem, dati par negadījumiem un satiksmes intensitāti, ekspluatācijas parametri, īpaši apsvērumi par ceļu izvietojumu, drošības aspektiem un kopējiem riskiem, lai

nodrošinātu, ka ceļu iebūvēto drošību var pienācīgi novērtēt. Direktīvas IV pielikums tiek grozīts, lai paskaidrotu, ka precīzas negadījumu vietas aprakstā ietilpst GNSS koordinātes.

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 atzinumu¹¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu¹²,

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 ("nulle vīzija")¹³. Tomēr progress virzībā uz šo mērķu sasniegšanu pēdējo gadu laikā ir apstājies.
- (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 seku) būtu jāsamazina nelaimes gadījumu smagums.
- (3) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 1315/2013¹⁴ 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/EK¹⁵ ietekmes izvērtējuma ir skaidrs, ka tās dalībvalstis, kuras ceļu infrastruktūras drošības

¹¹ OV C [...], [...], [...] lpp.

¹² OV C [...], [...], [...] lpp.

¹³ Komisijas paziņojums "Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: ceļu satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam" (COM(2010) 389 *final*).

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

¹⁵ 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.).

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 primārajiem ceļiem ārpus *TEN-T* tīkla, būtu jāsniedz nozīmīgs ieguldījums ceļu infrastruktūras drošības uzlabošanā visā Savienībā.
- (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.
- (7) Uz risku balstīts tīkla mēroga ceļu novērtējums ir radīts kā iedarbīgs un efektīvs rīks to tīkla posmu identificēšanai, uz kuriem būtu jāattiecinā detalizētākas ceļu 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 novērtējuma procedūrā, vajadzētu būt iespējamam sekmīgāk identificēt tos ceļa posmus, kur ir vislielākās iespējas uzlabot drošību un kur mērķtiecīgai iesaistei būtu jāsniedz vislielākie uzlabojumi.
- (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.
- (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.
- (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/EK¹⁶. 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) Ceļa marķējumu un ceļa zīmju projektēšana un uzturēšana ir svarīgs elements ceļu infrastruktūras drošības garantēšanā, jo īpaši ņemot vērā tādu transportlīdzekļu izstrādi, kas aprīkoti ar autovadītāja palīgsistēmām vai augstākiem automatizācijas līmeņiem. Jo īpaši ir svarīgi nodrošināt, lai šādi transportlīdzekļi ceļa marķējumus un zīmes viegli atpazītu un varētu uz tām paļauties.
- (14) Lai panāktu pārredzamību un uzlabotu pārskatatbildību, būtu jāziņo par galvenajiem snieguma rādītājiem.

¹⁶ 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 ceļa novērtējumu rezultātu publicēšanai būtu jādod izspēja salīdzināt iebūvēto 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 konvergenci 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 proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai. Savienības līmenī īstenotas rīcības rezultātā ceļošanai pa Savienību būtu jāklūst 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.¹⁷ 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.
- (18) Ir vajadzīgi īpaši pasākumi ar mērķi pastāvīgi uzlabot drošības pārvaldības praksi un atvieglināt to, kā transportlīdzekļi, kuri ir aprīkoti ar autovadītāja palīgsistēmām vai augstākiem automatizācijas līmeņiem, atpazīst ceļu marķējumus un ceļa zīmes. 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. 182/2011.¹⁸
- (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:

"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 novērtējumiem.

¹⁷ OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

¹⁸ 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.).

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

3. Šo direktīvu piemēro arī ceļiem un ceļu infrastruktūras projektiem, uz kuriem 2. pants neattiecas, kuri atrodas ārpus pilsētu teritorijām un kuri ir pabeigti, pilnībā vai daļēji izmantojot Savienības finansējumu.";

(2) direktīvas 2. pantu groza šādi:

(a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. "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 šādus 2.a–2.c punktus:

"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 ceļš, kas nav autoceļš, bet kas savieno lielākās pilsētas vai reģionus, vai gan vienu, gan otru, un kas Eiropas nacionālo kartēšanas aģentūru un kadastru sagatavotajā Eiropas reģionālajā kartē (*EuroRegionalMap*) ir definēts kā primārais ceļš;

2.c "tīkla mēroga ceļu novērtējums" ir ceļu tīkla drošības novērtējums šīs direktīvas darbības jomā, kas tiek veikts nolūkā izmērīt negadījumu un ietekmes smaguma rīku;"

(c) panta 5. punktu svītro;

(d) panta 6. un 7. punktu aizstāj ar šādiem:

"6. "drošības reitings" ir esošā ceļu tīkla daļu klasifikācija kategorijās pēc to objektīvi izmērītās "iebūvētās" drošības;

7. "ceļu drošības inspekcija" ir esoša ceļa vai ceļa posmu mērķtiecīga pārbaude uz vietas nolūkā identificēt bīstamus apstākļus, kļūdas un trūkumus, kas palielina negadījumu un miesasbojājumu gūšanas risku;"

(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 novērtējums

1. Dalībvalstis nodrošina, ka visā ekspluatētajā ceļu tīklā, uz ko attiecas šī direktīva, tiek veikts tīkla mēroga ceļu novērtējums. Tīkla mēroga ceļu novērtējumā ietilpst vizuāla apskate, satiksmes apjomu un vēsturisko datu par negadījumiem analīze un avāriju un ietekmes smaguma riska novērtējums. Dalībvalstis nodrošina, ka pirmais novērtējums tiek veikts, vēlākais, līdz 2025. gadam. Turpmākie tīkla mēroga ceļu novērtējumi ir pietiekami bieži, lai garantētu pienācīgu drošības līmeni, bet jebkurā gadījumā tos veic vismaz reizi piecos gados.

2. Veicot tīkla mēroga ceļu novērtējumu, dalībvalstis iekļauj III pielikumā noteiktos elementus.

3. Pamatojoties uz 1. punktā minētā novērtējuma rezultātiem, dalībvalstis visus ceļu tīkla posmus klasificē ne mazāk kā trīs kategorijās pēc to iebūvētās drošības.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka tīkla mēroga ceļu novērtējumus veic kompetentās organizācijas.

5. 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.";

(4) direktīvas 6. pantu groza šādi:

(a) virsrakstu aizstāj ar šādu:

"6. pants

Ceļu drošības inspekcijas";

(b) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Dalībvalstis nodrošina, ka ceļu tīklā tiek veiktas ceļu drošības inspekcijas, lai noteiktu problēmas, kas saistītas ar ceļu satiksmes drošību, un novērstu negadījumus. Ceļu posmus, kuros veic šo inspekciju, izvēlas, pamatojoties uz atbilstīgi 5. pantam veiktā novērtējuma rezultātiem, par prioritāriem nosakot augsta riska posmus.";

(c) panta 2. un 3. punktu aizstāj ar šādiem:

"2. Veicot ceļu drošības inspekciju, dalībvalstis iekļauj II.a pielikumā izklāstītos elementus.

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 trīs 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 novērtējumos, kuri veikti, ievērojot 5. pantu, ir pēcpasākumi – mērķtiecīgas ceļu drošības inspekcijas vai tieša korektīva darbība.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka konstatējumiem tīkla mēroga ceļu novērtējumos, kuri veikti, ievērojot 6. pantu, ir pēcpasākumi – argumentēti lēmumi, ar kuriem nosaka, vai ir vajadzīga korektīva darbība. Jo īpaši dalībvalsti identificē ceļa posmus, kur ir nepieciešami turpmāki 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 labāko izmaksu un ieguvumu samēru.

4. Dalībvalstis sagatavo un regulāri atjaunina uz risku balstītu prioritārās rīcības plānu, lai lai sekotu līdzī identificētās korektīvās darbības īstenošanai. Rīcības plāna sagatavošanā dalībvalstis par prioritāriem noteikt ceļu posmus, kuriem ir augsts ceļu drošības uzlabojumu potenciāls, ņemot vērā iesaistes pasākumus ar augstu izmaksu un ieguvumu samēru.

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. Dalībvalstis nodrošina, ka ceļa marķējumi un ceļa zīmes ir pareizi projektētas un uzturētas tādā veidā, lai tās varētu viegli atpazīt un varētu uz tām paļauties gan autovadītāji, gan transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar autovadītāja palīgsistēmām vai augstākiem automatizācijas līmeņiem.

2. Komisija izstrādā vispārējas prasības attiecībā uz rādītājiem, lai atvieglinātu ceļa marķējumu un ceļa zīmju atpazīšanu. Tādēļ Komisija pieņem īstenošanas aktu saskaņā ar 13. panta 2. punktā minēto procedūru.";

- (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 aizstāj ar šādu:

"2. Komisijai palīdz 13. pantā minētā komiteja. Ja jāpieņem konkrēti pasākumi, tos pieņem saskaņā ar 13. panta 2. punktā minēto konsultēšanās procedūru.";

- (8) iekļauj šādu 11.a pantu:

"11.a pants

Ziņojumu sniegšana

1. Līdz 31. oktobrim [OV: lūgums pievienot gadu, kas ir 24 mēneši pēc stāšanās spēkā dienas] un – pēc tam – ik pēc trīs gadiem dalībvalstis sniedz ziņojumu Komisijai par to, cik lielai procentuālajai daļai ceļu tīkla iepriekšējo trīs gadu laikā ir veikts tīkla mēroga ceļu novērtējums, un par novērtēto posmu drošības reitingu pēc satiksmes dalībnieku kategorijas.";

- (9) direktīvas 12. pantu aizstāj ar šādu:

"12. pants

Pielāgošana tehnikas attīstībai

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 12. pantu, lai šīs direktīvas pielikumus pielāgotu tehnikas attīstībai.";

- (10) iekļauj šādu 12.a pantu:

"12.a pants

Deleģētie akti

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 12. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no [šīs direktīvas spēkā stāšanās datums].

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.

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. pantu aizstāj ar šādu:

"13. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz komiteja. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 4. pantu.";

(12) pielikumu groza, kā izklāstīts šīs direktīvas pielikumā.

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 18 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 –
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*