



Briuselis, 2018 m. lapkričio 27 d.
(OR. en)

14109/1/18
REV 1

Tarpinstitucinė byla:
2018/0129(COD)

TRANS 530

ATASKAITA

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: ST 14109/18

Komisijos dok. Nr.: ST 9040/18 + ADD 1

Dalykas: **Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo**

– Bendras požiūris

I. IVADAS

1. 2018 m. gegužės 17 d. Komisija pateikė Europos Parlamentui ir Tarybai pirmiau nurodytą pasiūlymą kaip vadinamojo *trečiojo judumo teisės aktų rinkinio* dalį.

- Pagrindinis pasiūlymo tikslas – mažinti žūčių ir sunkių sužalojamų keliuose skaičių.
- Komisija mano, kad galiojančia direktyva nėra iki galo pasiekiamas jos tikslas iki 2020 m. perpus sumažinti žūčių keliuose skaičių, todėl reikia griežtesnių veiksmų.
- Komisija konstatuoja, kad tam tikros dalies TEN-T tinklui priklausančių kelių saugumo lygis yra nepakankamas. Komisija taip pat pažymi, kad TEN-T tinklui nepriklausančių kelių konstrukcinis saugumas yra nepakankamas ir kad esama didelių kelių saugumo lygio skirtumų tarp skirtingose Europos Sąjungos dalyse esančių kelių.

- Be to, Komisija siūlo skatinti derinimą tarp valstybių narių ir keitimąsi žiniomis, apsaugoti pažeidžiamus eismo dalyvius, gerinti naujų technologijų diegimą ir tobulinti tolesnes priemones, kurių imamasi remiantis kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūrų išvadomis.
 - Pasiūlymas pateiktas iš dalies keičiančios direktyvos forma.
2. 2018 m. liepos 19 d. Europos Parlamento Transporto ir turizmo komitetas (TRAN) pranešė paskyrė Danielą Aiuto (EFDD, IT). Pramonės, mokslinių tyrimų ir energetikos komitetas (ITRE) nusprendė neteikti nuomonės. Balsavimas komitete numatytas 2018 m. gruodžio 3 d.
 3. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę dėl šio pasiūlymo priėmė 2018 m. spalio 17 d. Europos regionų komitetas dar nepriėmė nuomonės.
 4. Švedijos parlamentas (Riksdagas) priėmė pagrįstą nuomonę dėl subsidiarumo principo taikymo. Čekijos Atstovų Rūmai ir Senatas priėmė rezoliucijas dėl subsidiarumo ir proporcingumo principų taikymo.

II. DARBAS TARYBOS ORGANUOSE

5. Sausumos transporto darbo grupė pasiūlymą pradėjo nagrinėti 2018 m. birželio 12 d. Komisijai jį bendrai pristatė. 2018 m. liepos 5 d. buvo nagrinėjamas poveikio vertinimas.
6. Pirmininkaujant Austrijai darbo grupė pasiūlymą svarstė liepos 11 d., liepos 12 d., rugsėjo 20 d., rugsėjo 24 d., spalio 11 d. ir lapkričio 12 d. posėdžiuose. Vienas iš pagrindinių su šiuo dokumentu susijusių uždavinių – taikymo srities išplėtimas ir dabartinės patikrinimų sistemos peržiūra. Pirmininkaujanti valstybė narė parengė kompromisą tarp senosios patikrinimų sistemos ir Komisijos pasiūlyto naujojo iniciatyvaus požiūrio.

7. Dėl to, kad priedai buvo naujai pertvarkomi, jie turėjo būti iš esmės performuluoti siekiant įtvirtinti jų, kaip valstybėms narėms skirtų gairių, pobūdį, nenustatant griežto teisinio reikalavimo. Remdamasi valstybių narių pasiūlymais pirmininkaujanti valstybė narė visiškai performulavo du priedus – jie tapo paprastesni ir aiškesni. Darbo grupė konstatavo, kad abiem atvejais kompromisinės formuluotės yra iš esmės priimtinos.
8. Dabartinė Direktyva 2008/96/EB¹ taip pat buvo įtraukta į „Omnibus“ reglamentą, kuriuo siekiama suderinti komiteto procedūros nuostatas Sąjungos teisės aktuose² ir dėl kurio 2018 m. kovo 20 d. buvo pasiektas dalinis bendras požiūris³. Pirmininkaujanti valstybė narė suderino šį pasiūlymą su minėtu daliniu bendru požiūriu ir perkėlė pakeitimus, dėl kurių jau buvo susitarta. Pirmininkaujanti valstybė narė taip pat pasiūlė nedidelius teksto, dėl kurio jau buvo susitarta, pakeitimus, nes pirmiau minėti pakeitimai neatspindi kitų svarbių iš dalies keičiančios direktyvos pakeitimų.

III. PAGRINDINIS NEIŠSPREŠTAS KLAUSIMAS

9. Darbo grupė didžiąja dalimi išsprendė daugumą klausimų. Komisija ne visiškai pritaria čia pateikiamam tekstui. Tačiau pirmininkaujanti valstybė narė mano, kad dabartinis kompromisinis tekstas yra ne tik subalansuotas, bet jame taip pat darniai sprendžiami iškelti klausimai.

IV. IŠVADOS

10. Nuolatinių atstovų komitetas patvirtino šio dokumento priede išdėstytą kompromisinį tekstą, kurį pateikė pirmininkaujanti valstybė narė. Po to tekstas bus pateiktas TTE tarybai (transportas) bendram požiūriui pasiekti 2018 m. gruodžio 3 d. posėdyje.

¹ 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (OL L 319, 2008 11 29, p. 59–67).

² Pasiūlymas dėl EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTO, kuriuo prie Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 ir 291 straipsnių pritaikoma keletas teisės aktų, kuriuose numatytas reguliavimo procedūros su tikrinimu taikymas (COM(2016)0799 final – 2016/0400 (COD)).

³ Žr. dok. ST 6933/18.

Pasiūlymas dėl

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVOS,

kuria iš dalies keičiama Direktyva 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalies c punktą,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

- (1) Sąjungos strateginis tikslas – iki 2020 m. perpus sumažinti žūstančiųjų keliuose skaičių palyginti su 2010 m. ir iki 2050 m. pasiekti beveik nulinių žūčių keliuose skaičių (visiškai saugaus kelių eismo vizija)³. Tačiau pastaraisiais metais pažanga siekiant šių tikslų sulėtėjo. 2017 m. birželio mėn. Taryba patvirtino naują tarpinį tikslą iki 2030 m. perpus sumažinti sunkių sužalojimų skaičių, palyginti su 2020 m.⁴;

¹ OL C [...], [...], p. [...].

² OL C [...], [...], p. [...].

³ Komisijos komunikatas „Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“ (COM(2010) 389 final).

⁴ Tarybos išvados dėl kelių eismo saugumo ir 2017 m. kovo mėn. Valetos deklaracijos (2017 m. kovo 28–29 d., Valeta) patvirtinimo (dok. ST 9994/17).

- (2) pagal saugios sistemos požiūrį žūčių ir sunkių sužalojimų eismo įvykiuose iš esmės galima išvengti. Visais lygmenimis reikia prisiimti bendrą atsakomybę siekiant užtikrinti, kad eismo įvykiuose žmonės nebūtų sunkiai sužalojami ir nežūtų. Visų pirma, gerai projektuojant ir tinkamai prižiūrint kelius turėtų sumažėti kelių eismo įvykių tikimybė, o „klaidas atleidžiančiuose“ keliuose (keliuose, kurie yra nutiesti išmintingai, siekiant užtikrinti, kad dėl vairavimo klaidų tiesiogiai nekiltų sunkių pasekmių) turėtų sumažėti eismo įvykių sunkumas;
- (3) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013¹ apibrėžto transeuropinio kelių tinklo keliai itin svarbūs remiant Europos integraciją. Todėl tuose keliuose reikėtų užtikrinti aukštą saugumo lygį;
- (4) transeuropiniame kelių tinkle įgyvendinus kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūras Sąjungoje pavyko sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų. Įvertinus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/96/EB² poveikį paaiškėjo, kad valstybėms narėms, kuriose kelių infrastruktūros saugumo valdymo (KISV) principai savanoriškai taikomi nacionaliniuose keliuose, kurie nėra TEN-T tinklo dalis, pavyko pasiekti daug didesnę kelių saugumo lygį nei valstybėms narėms, kurios to nepadarė;
- (5) didelė kelių eismo įvykių dalis įvyksta nedidelę dalį sudarančiuose keliuose, kuriems būdingas didelis eismo intensyvumas ir greitis ir kuriuose daug įvairių transporto priemonių važiuoja skirtingais greičiais. Todėl ribotai išplėtus Direktyvos 2008/96/EB taikymo sritį, kad ji apimtų greitkelius ir kitus pagrindinius kelius, kurie nėra TEN-T tinklo dalis, visoje Sąjungoje turėtų gerokai padidėti kelių infrastruktūros saugumo lygis;

¹ 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

² 2008 m. lapkričio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (OL L 319, 2008 11 29, p. 59).

- (5a) siekiant užtikrinti, kad toks taikymo srities išplėtimas padarytų numatomą poveikį, logiška, kad kiti pagrindiniai keliai apimtų bent tuos kelius, jungiančius didmiesčius ar regionus, kurie priklauso aukščiausiai kelių kategorijai, einančiai žemiau „greitkelio“ kategorijos nacionalinėje kelių klasifikacijoje;
- (6) be to, nustačius reikalavimą, kad Direktyvą 2008/96/EB privaloma taikyti visiems kelių infrastruktūros projektams ne miesto teritorijose, kurie yra įgyvendinami panaudojant Sąjungos finansavimą, turėtų pavykti užtikrinti, kad Sąjungos lėšos nebūtų naudojamos nesaugiems keliams tiesti;
- (6a) Direktyva 2008/96/EB taikoma tik kelių infrastruktūrai. Todėl šia direktyva nedaromas poveikis kelių eismą reglamentuojantiems teisės aktams, įskaitant valstybių narių kompetenciją savarankiškai spręsti dėl kelių eismo srities įstatymų. Turėtų būti atsižvelgta į 1949 m. Kelių eismo konvenciją (vadinamąją Ženevos kelių eismo konvenciją) ir 1968 m. Kelių eismo konvenciją (vadinamąją Vienos kelių eismo konvenciją), taip pat 1968 m. Kelio ženklų ir signalų konvenciją;
- (7) rizika grindžiamas viso tinklo kelių saugumo vertinimas, atrodo, yra veiksminga ir efektyvi priemonė nustatyti tinklo dalims, kuriose reikėtų atlikti išsamesnius kelių saugumo patikrinimus ir pirmumo tvarka daryti investicijas, atsižvelgiant į jų potencialą padidinti viso tinklo saugumo lygį. Taigi visą kelių tinklą, kuriam taikoma ši direktyva, reikėtų sistemingai vertinti, siekiant padidinti kelių saugumo lygį visoje Sąjungoje;
- (8) veiksmingiausių ankstesnės procedūros „saugumo lygių nustatymas eksploatuojamame kelių tinkle ir to tinklo valdymas“ elementų integravimas į naująją viso tinklo kelių saugumo vertinimo procedūrą turėtų leisti geriau nustatyti kelių ruožus, kuriuose galimybės padidinti saugumo lygį yra didžiausios ir kuriuose imantis tikslinių intervencinių priemonių turėtų pavykti labiausiai pagerinti padėtį;
- (8a) siekiant pagerinti kelių saugumo valdymo procedūrų kokybę, objektyvumą ir veiksmingumą, būtų naudinga leisti valstybėms narėms pasinaudoti, kai tikslinga, galimybėmis, kurias atveria nuolat tobulėjančios technologijos, pasitelkiamos atliekant kelių ruožų patikrinimus, dokumentuojant kelio saugumo sąlygas ir renkant kitus su kelių tinklo saugumu susijusius duomenis;

- (9) norint užtikrinti didesnę kelių infrastruktūros saugumo lygį, kad būtų įgyvendinti Sąjungos kelių saugumo tikslai, itin svarbu sistemingai imtis tolesnių priemonių pagal KISV procedūrų išvadas. Tuo tikslu turėtų būti parengiami prioritetinių veiksmų planai ir taip užtikrinama, kad būtų kuo skubiau įgyvendinamos būtinos intervencinės priemonės. Konkrečiai, tolesnės priemonės, kurių imamasi remiantis viso tinklo kelių saugumo vertinimo procedūros išvadomis, turėtų būti arba tiksliniai kelių saugumo patikrinimai, arba, jei įmanoma ir ekonomiškai efektyvu, tiesiogiai vykdomi taisomieji veiksmai, kuriais siekiama pašalinti arba sumažinti kelių saugumo riziką nesukeliant nereikalingos administracinės naštos;
- (10) esamų kelių saugumą būtina didinti nukreipiant investicijas į didžiausio avaringumo kelių ruožus ir (arba) į tuos kelių ruožus, kuriuose yra didžiausios nelaimingų atsitikimų mažinimo galimybės;
- (10a) tokioms investicijoms remti gali būti naudojamosi, laikantis taikytinų sąlygų, ES lygmens finansavimu ir finansinėmis paskatomis, papildant atitinkamas nacionalines investicijas ir paskatas;
- (11) ypač didelė eismo įvykių rizika kyla kelių tinklo ruožuose, kurie jungiasi su transeuropinio tinklo kelių tuneliais, kuriems taikoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/54/EB¹. Todėl, siekiant padidinti viso kelių tinklo saugumo lygį reikėtų vykdyti bendrus tokių kelių ruožų saugumo patikrinimus dalyvaujant ir kelių, ir tunelių srities kompetentingų institucijų atstovams;
- (12) Sąjungoje 2016 m. 46 proc. žuvusiųjų eismo įvykiuose buvo pažeidžiami eismo dalyviai. Taigi užtikrinant, kad visose KISV procedūrose būtų atsižvelgiama į tokių eismo dalyvių interesus, turėtų pavykti padidinti jų saugumo keliuose lygį;
- (13) [...].
- (14) [...].

¹ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/54/EB dėl transeuropinio kelių tinklo tunelių būtiniausių saugos reikalavimų (OL L 167, 2004 4 30, p. 39).

- (15) skelbiant viso tinklo kelių saugumo vertinimo rezultatus turėtų pavykti užtikrinti infrastruktūrai būdingą saugumo lygį, kurį būtų galima palyginti visoje Sąjungoje;
- (16) kadangi šios direktyvos tikslo, t. y. nustatyti procedūras, užtikrinančias pastovų aukštą kelių saugumo lygį transeuropiniame kelių tinkle ir greitkelių ir pagrindinių kelių tinkle visoje Sąjungoje, valstybės narės negali deramai pasiekti, o visoje Sąjungoje būtina darniau siekti aukštesnių kelių infrastruktūros saugumo standartų, šio tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, todėl, laikymasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo, Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti. Imantis veiksmų Sąjungos lygmeniu kelionės Sąjungoje turėtų tapti saugesnės ir dėl to savo ruožtu turėtų pagerėti vidaus rinkos veikimas ir turėtų būti paremtas ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos tikslas;
- (17) siekiant užtikrinti, kad KISV procedūrų turinys ir toliau būtų grindžiamas geriausiomis turimomis techninėmis žiniomis, Komisijai reikėtų suteikti įgaliojimus pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį priimti teisės aktus, kad ji galėtų iš dalies keisti direktyvos priedus, atsižvelgdama į technikos pažangą. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros¹ nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

¹ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

(18) būtina imtis konkrečių priemonių norint užtikrinti nuolatinį saugumo valdymo praktikos gerinimą. Siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos atitinkamų nuostatų įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011¹;

(19) todėl Direktyva 2008/96/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 2008/96/EB iš dalies keičiama taip:

- 1) 1 straipsnyje 1–3 dalys pakeičiamos taip ir straipsnis papildomas 2a dalimi:
1. „Šia direktyva reikalaujama, kad valstybės narės parengtų ir įgyvendintų procedūras, susijusias su poveikio kelių saugumui vertinimais, kelių saugumo auditu, kelių saugumo patikrinimais ir viso tinklo kelių saugumo vertinimu.
2. Ši direktyva taikoma projektuojamiems, tiesiamiems ar jau eksploatuojamiems transeuropiniam kelių tinklui priklausantiems keliams, taip pat jam nepriklausantiems greitkeliams ir kitiems pagrindiniams keliams.
- 2a. Kiekviena valstybė narė, atsižvelgdama į esamą kelių klasifikaciją, nustato pagrindinius kelius savo teritorijoje. Kiekviena valstybė narė praneša Komisijai apie pagrindinius kelius savo teritorijoje ne vėliau kaip per 24 mėnesius nuo šios direktyvos įsigaliojimo dienos. Valstybės narės praneša apie bet kokius tolesnius su tuo susijusius pasikeitimus.

¹ 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

3. Ši direktyva taip pat taikoma 2 dalyje nenurodytiems keliams ir kelių infrastruktūros projektams, kurie yra ne miesto teritorijose, kurie nenaudojami šalia esančiai nuosavybei aptarnauti ir kurių realizavimui pasitelktas finansavimas Sąjungos lėšomis, išskyrus kelius, kurie nėra skirti bendrajam variklinių transporto priemonių eismui (pavyzdžiui, dviračių takus), arba kelius, kurie nėra suprojektuoti bendrajam eismui (pavyzdžiui, privažiuojamuosius kelius, kuriais privažiuojama prie pramonės, žemės ūkio ar miškų ūkio objektų ar teritorijų)“;
- 2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- a) 1 punktas pakeičiamas taip:
4. „transeuropinis kelių tinklas – kelių tinklas, apibrėžtas 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (OL L 348, 2013 12 20, p. 1);“;
- b) įterpiami šie 2a ir 2b punktai:
- „2a) greitkelis – specialiai automobilių eismui suprojektuotas ir nutiestas kelias, nenaudojamas šalia esančiai nuosavybei aptarnauti ir atitinkantis šiuos kriterijus:
- a) išskyrus specialiose vietose ar tam tikru laikotarpiu, turi abiem eismo kryptims atskiras juostas, viena nuo kitos atskirtas eismui neskirta skiriamąja juosta arba išimtiniais atvejais kitu būdu;
- b) tame pačiame lygyje nesikerta su jokių kitu keliu, geležinkeliu, tramvajų keliu arba dviračių ar pėsčiųjų taku;
- c) yra specialiai pažymėtas kaip greitkelis;
- 2b) pagrindinis kelias – valstybės narės nustatytas kelias, kuris jungia didmiesčius ar regionus;

2c) [...];“;

c) 5 ir 6 punktai išbraukiami;

d) 7 punktas pakeičiamas taip ir straipsnis papildomas 7a punktu:

„6) [...];

7) tikslinis kelio saugumo patikrinimas – tikslinis tyrimas siekiant nustatyti pavojingas sąlygas, defektus ir problemas, dėl kurių padidėja eismo įvykių ir sužalojimų rizika, vykdomas atliekant esamo kelio arba kelio ruožo apžiūrą vietoje;

7a) reguliarus kelio saugumo patikrinimas – įprastas periodinis charakteristikų ir defektų, kurių atžvilgiu saugumo sumetimais reikia atlikti priežiūros darbus, patikrinimas;“;

e) įterpiamas 10 punktas:

„10) pažeidžiamas eismo dalyvis – motorine transporto priemone nevažiuojantis kelių eismo dalyvis, įskaitant, visų pirma, dviratininkus ir pėsčiuosius, arba motorinės dviratės transporto priemonės naudotojas.“;

3) 5 straipsnis pakeičiamas taip:

„5 straipsnis

Viso tinklo kelių saugumo vertinimas

1. Valstybės narės užtikrina, kad viso tinklo kelių saugumo vertinimas būtų atliekamas visame eksploatuojamų kelių tinkle, kuriam taikoma ši direktyva.

1a. Atliekant viso tinklo kelių saugumo vertinimus vertinama avarijų ir poveikio sunkumo rizika, remiantis bent jau šiais elementais:

– kelio konstrukcijos charakteristikų (konstrukcinio saugumo) vizualiniu ištyrimu vietoje arba elektroninėmis priemonėmis; ir

- kelių tinklo ruožų, kurie buvo eksploatuojami ilgiau nei trejus metus ir kuriuose, proporcingai eismo srautui, įvyko daug rimtų eismo įvykių, tyrimu;
- [...].

- 1b. Valstybės narės užtikrina, kad pirmasis vertinimas būtų atliktas ne vėliau kaip 2025 m. Paskesni viso tinklo kelių saugumo vertinimai atliekami pakankamai dažnai, siekiant užtikrinti pakankamą saugumo lygį, tačiau bet kuriuo atveju ne rečiau nei kas penkerius metus.
2. Atlikdamos viso tinklo kelių saugumo vertinimą, valstybės narės gali atsižvelgti į III priede išvardytus orientacinius elementus.
3. Remdamosi 1 dalyje nurodyto vertinimo rezultatais ir siekdamos nustatyti poreikių imtis tolesnių veiksmų pirmumo tvarką valstybės narės suskirsto visus kelių tinklo ruožus pagal jų saugumo lygį.
4. [...]
5. [...]“;
- 4) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
 - a) pavadinimas pakeičiamas taip:

„6 straipsnis

Reguliarūs kelių saugumo patikrinimai“;

- a) 1 dalis pakeičiama taip:
 1. „Valstybės narės užtikrina, kad būtų atliekami reguliarūs kelių saugumo patikrinimai; tokie patikrinimai atliekami tokiu dažnumu, kad būtų užtikrinti derami atitinkamos kelių infrastruktūros saugumo lygiai.“;
- b) 2 [...] dalis išbraukiama ir 3 dalis pakeičiama taip:

2. [...]
3. Valstybės narės užtikrina kelių tinklo ruožų, besiribojančių su kelių tuneliais, kuriems taikoma Direktyva 2004/54/EB, saugumą atlikdamos bendrus kelių saugumo patikrinimus, kuriuos atlieka kompetentingi subjektai, dalyvaujantys įgyvendinant šią direktyvą ir Direktyvą 2004/54/EB. Bendri kelių saugumo patikrinimai atliekami ne rečiau nei kas šešerius metus.“;
- 5) įterpiami šie 6a, 6b ir 6c straipsniai:

„6a straipsnis

Tolesni veiksmai, susiję su eksploatuojamiems keliams taikomomis procedūromis

1. Valstybės narės užtikrina, kad remiantis pagal 5 straipsnį atliktų viso tinklo kelių saugumo vertinimų rezultatais būtų imamasi tolesnių veiksmų atliekant tikslinius kelių saugumo patikrinimus arba tiesiogiai vykdant taisomuosius veiksmus.
 - 1a. Atlikdamos tikslinius kelių saugumo patikrinimus valstybės narės gali atsižvelgti į IIa priede išdėstytus orientacinius elementus.
 - 1b. Tikslinius kelių saugumo patikrinimus atlieka ekspertų grupės. Bent vienas ekspertų grupės narys turi atitikti reikalavimus, nustatytus 9 straipsnio 4 dalies a punkte.
2. Valstybės narės užtikrina, kad remiantis tikslinių kelių saugumo patikrinimų rezultatais būtų imamasi tolesnių veiksmų priimant pagrįstus sprendimus, ar reikia imtis taisomųjų veiksmų. Visų pirma valstybės narės nustato kelių ruožus, kuriuose reikia didinti kelių infrastruktūros saugumo lygį, ir apibrėžia veiksmus, kuriuos reikia įgyvendinti pirmumo tvarka siekiant padidinti tų kelių ruožų saugumo lygį.
3. Valstybės narės užtikrina, kad taisomieji veiksmai būtų įgyvendinami kelių ruožuose, kurių saugumo lygis yra žemas ir kuriuose yra galimybė įgyvendinti priemones, kuriomis užtikrinamos didelės galimybės padidinti saugumą ir sumažinti dėl eismo įvykių patiriamas sąnaudas.
4. Valstybės narės parengia ir reguliariai atnaujiną rizikos įvertinimu grindžiamą prioritetinių veiksmų planą, pagal kurį būtų stebimas numatytų taisomųjų veiksmų įgyvendinimas.

6b straipsnis

Pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga

Valstybės narės užtikrina, kad įgyvendinant 3–6 straipsniuose numatytas procedūras būtų atsižvelgiama į pažeidžiamų eismo dalyvių poreikius.

6c straipsnis

Kelių ženklavimas ir kelio ženklai

1. [...]

2. [...]

Komisija ne vėliau kaip [*OL: prašom įrašyti: įsigaliojimo data + treji metai*] pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai ataskaitą dėl kelių ženklavimo ir kelio ženklų, taip pat dėl to, ar juos gerai mato vairuotojai ir aptinka transporto priemonės, kuriose įrengtos pagalbinės vairavimo sistemos ar kurių automatizavimo lygiai yra aukštesni. Ataskaita parengiama bendradarbiaujant su valstybių narių paskirtais ekspertais. Ataskaitoje įvertinami visų pirma šie aspektai:

- įvairių pagalbinių vairavimo technologijų ir infrastruktūros sąveika;
- oro ir atmosferos reiškinių poveikis Sąjungos teritorijoje esančiam kelių ženklavimui ir kelio ženklams;
- įvairių tarptautinių organizacijų vaidmuo rengiant standartus ir kitus reikalavimus ir
- priežiūros priemonių, reikalingų įvairioms technologijoms, rūšis ir dažnumas, įskaitant apytikrą išlaidų apskaičiavimą.

Valstybės narės užtikrina, kad būtų pastatyti atitinkami ženklai, kurie įspėtų eismo dalyvius apie remontuojamas kelių infrastruktūros atkarpas ir dėl to kylantį galimą pavojų eismo dalyvių saugumui. Šie ženklai taip pat apima ir ženklus, kurie yra matomi ir dieną, ir naktį, yra pastatyti saugiu atstumu ir atitinka 1968 m. Vienos konvencijos dėl kelio ženklų ir signalų nuostatas.“;

5a) 7 straipsnyje įterpiama ši 1a dalis:

„1a. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos gairės, pagal kurias turi būti pranešama apie eismo įvykio sunkumą, nurodant žuvusiųjų ir sužalotų asmenų skaičių. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 13 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

6) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„10 straipsnis

Keitimasis gerąją patirtimi

Siekdama pagerinti saugumą Sąjungos keliuose, Komisija sukuria valstybių narių keitimosi gerąja patirtimi sistemą, kuri, *inter alia*, apimtų esamus kelių infrastruktūros saugumo projektus ir patikrintą kelių saugumo technologiją.“;

7) 11 straipsnio 2 dalis išbraukiama;

„2. [...]“

8) įterpiamas šis 11a straipsnis:

„11a straipsnis

Ataskaitų teikimas

1. Valstybės narės iki 2026 m. spalio 31 d. ir vėliau kas penkerius metus teikia Komisijai ataskaitą apie kelių ruožų, įvertintų pagal 5 straipsnį, saugumo klasifikavimą“;

9) 12 straipsnis pakeičiamas taip:

„12 straipsnis

Priedų pakeitimai

Komisijai pagal 12a straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais iš dalies keičiami priedai, siekiant juos suderinti su technikos pažanga.“;

10) įterpiamas šis 12a straipsnis:

„12a straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
2. 12 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo [OL: prašom įrašyti įsigaliojimo datą]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Deleguotieji įgaliojimai savaime pratęsiami tokios pačios trukmės laikotarpiams, išskyrus atvejus, kai Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimų dėl tokio pratęsimo likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos.

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 12 straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.
 4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros¹ nustatytais principais.
 5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
 6. Pagal 12 straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.“;
- 11) 13 straipsnio 3 dalis išbraukiama:

„13 straipsnis

Komiteto procedūra

3) [...]

12) priedai iš dalies keičiami taip, kaip nurodyta šios direktyvos priede.

¹ OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

2 straipsnis

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo [Leidinių biurui: prašome įrašyti DATA – 24 mėnesiai po šios direktyvos įsigaliojimo]. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų nuostatų tekstus.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu Tarybos vardu

Pirmininkas Pirmininkas

Direktyvos 2008/96/EB priedai iš dalies keičiami taip:

- 1) I priedo antraštė pakeičiama taip:

**„I PRIEDAS
POVEIKIO KELIŲ SAUGUMUI VERTINIMŲ ORIENTACINIAI ELEMENTAI“;**

- 2) II priedas iš dalies keičiamas taip:

- a) pavadinimas pakeičiamas taip:

**„II PRIEDAS
KELIŲ SAUGUMO AUDITO ORIENTACINIAI ELEMENTAI“;**

- b) 1 skirsnis papildomas tokiu n punktu:

„n) nuostatos dėl pažeidžiamų eismo dalyvių:

- i) nuostatos dėl pėsčiųjų,
- ii) nuostatos dėl dviratininkų,
- iii) nuostatos dėl motorinių dviračių transporto priemonių naudotojų.“;

- c) 2 skirsnio h punktas pakeičiamas taip:

„h) nuostatos dėl pažeidžiamų eismo dalyvių:

- i) nuostatos dėl pėsčiųjų,
- ii) nuostatos dėl dviratininkų,
- iii) nuostatos dėl motorinių dviračių transporto priemonių naudotojų.“;

3) įterpiamas šis IIa priedas:

„IIa PRIEDAS

TIKSLINIŲ KELIŲ SAUGUMO PATIKRINIMŲ ORIENTACINIAI ELEMENTAI

Bendra informacija

- Įvertinti, ar kelio rūšis atitinka paskirtį
- Įvertinti greičio apribojimus, atitiktį greičio ir reglamentavimo reikalavimams
- Įvertinti visų eismo dalyvių, ypač pažeidžiamų eismo dalyvių, saugumą
- Įvertinti eismo valdymo ir kontrolės sistemų funkcionalumą arba poreikį

Kelio konstrukcijos ypatybės

- Įvertinti kelio konstrukcijos ypatybes – *Įvertinti, ar kelio konstrukcija yra suderinama su jo funkcija (atsižvelgiant, pvz., į kelio plotį, juostų skaičių, greičio apribojimus, galimą konfliktą su pėsčiųjų ir dviračių eismu)*
- Įvertinti kelio išplanavimą ir sankirtų bei sankryžų, įskaitant pėsčiųjų perėjas, sankryžas ir geležinkelių pervažas, konstrukcijos ypatybes
- Patikrinti priešingos krypties juostas skiriančių atitvarų funkcionalumą arba poreikį
- Patikrinti viešojo transporto stotelių išdėstymą ir konstrukcijos ypatybes
- Patikrinti stovėjimo ir poilsio aikštelių išdėstymą ir saugumą

Šalikelės zona ir išorės pavojai

- Patikrinti šalikelės zoną – apžiūrėti, ar nėra stacionarių ar aštrių šalikelėje esančių kliūčių, vandentakių ar stačių šlaitų ir nuolydžių
- Patikrinti, ar reikia apsaugos nuo krentančių akmenų, žemės nuošliaužų, sniego griūčių ir oro sąlygų kaitos padarinių, pavyzdžiui, potvynių

Kelio įranga

- Patikrinti šalikelės įrangą – apžiūrėti, ar nėra pavojų, ir įvertinti sistemų veiksmingumą
- Įvertinti kelių ženklavimo, ženklų ir signalų matomumą, įskaitomumą, poziciją ir funkcionalumą

Kelių paviršiaus savybės

- Patikrinti dangos kokybę
- Patikrinti trinties trūkumus
- Patikrinti, ar veiksmingai veikia vandens drenažas kelyje ir už jo ribų“;

4) III priedas pakeičiamas taip:

„III PRIEDAS

VISO TINKLO KELIŲ SAUGUMO VERTINIMŲ ORIENTACINIAI ELEMENTAI

Pagrindiniai duomenys. Eismo intensyvumas, jei įmanoma, pagal įvairias eismo dalyvių grupes

a) Iniciatyvusis vertinimas. Kelio konstrukcijos ypatybės ir saugumo priemonės, grindžiamos žinomais rizikos elementais:

- Konstrukcijos ypatybės, kuriomis siekiama išvengti priekinių susidūrimų.

Ar greitkeliai yra fiziškai atidalinti per vidurį? (taip / ne)

- Konstrukcijos ypatybės, kuriomis siekiama išvengti eismo įvykių.

Ar šalikelių zonų konstrukcija yra tokia, kad būtų sumažinta žūčių ir sunkių sužalojimų tikimybė (tai reiškia, be kita ko, kad neturi būti stacionarių (energijos nesugertiančių) kliūčių, stačių nuolydžių ir gilių vandens telkinių), ir ar prie kelių įrengti apsauginiai turėklai ten, kur jų reikia? (taip / ne)

- Konstrukcijos ypatybės, kuriomis atsižvelgiama į pažeidžiamus eismo dalyvius.

Ar įrengti atskiri takai pėstiesiems ir dviratininkams palei kelią ir per kelią (JEI šie eismo dalyviai turi teisę naudotis tuo keliu)? Ar pėstieji ir dviratininkai yra atskirti nuo motorinių transporto priemonių, kai šių eismo dalyvių grupių srautai nėra nereikšmingi? (taip / ne)

Ar užtikrintas greičio pritaikymas tais atvejais, kai keliu naudojasi įvairios eismo dalyvių grupės (motorinės transporto priemonės, pėstieji ir dviratininkai)? (taip / ne)

- Konstrukcijos ypatybės, kuriomis siekiama išvengti šoninių susidūrimų.

Ar perėjos / pervažos yra gerai matomos? (taip / ne)

Ar perėjų / pervažų konstrukcija yra tokia, kad būtų išvengta šoninių susidūrimų (90 laipsnių kampu)? (taip / ne)

b) Reaktyvusis vertinimas, grindžiamas eismo įvykių duomenimis / analize:

- žūčių skaičius ir vieta pagal eismo dalyvių grupes (iš jų – „juoduosiuose taškuose“)
- sunkiai sužalotųjų skaičius ir tokių įvykių vieta pagal eismo dalyvių grupes
- žuvusių ir sunkiai sužalotų asmenų skaičiaus (skaitiklis) ir milijono transporto priemonių kilometrų (vardiklis) santykis.“;

5) IV priedas iš dalies keičiamas taip:

a) 1 punktas pakeičiamas taip:

1. „kuo tikslesnė eismo įvykio vieta, įskaitant GNSS koordinatės;“;

b) 5 punktas pakeičiamas taip:

„5) eismo įvykio sunkumas.“
