



Briuselis, 2018 05 17  
COM(2018) 274 final

2018/0129 (COD)

Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA**

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

{SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final} - {SWD(2018) 176 final}

## AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

### **1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS**

#### **• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai**

Kelių eismo saugumas ES per pastaruosius kelis dešimtmečius daug pagerėjo dėl veiksmų, kurių imamasi ES, nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmenimis. 2001–2010 m. žūstančiųjų keliuose skaičius ES sumažėjo 43 proc. ir dar 19 proc. – 2010–2016 m. 2016 m. ES keliuose žuvo 25 620 žmonių, 510 mažiau nei 2015 m. ir beveik 5 900 mažiau nei 2010 m.

Nors kai kuriose valstybėse narėse kasmet ir toliau daroma gana didelė pažanga, pastaraisiais metais žūstančiųjų keliuose visoje ES skaičius beveik nesikeičia. Kelių eismo saugumo srities suinteresuotieji subjektai sureagavo į tokį sulėtėjimą, o ES transporto ministrai vėl įsipareigojo didinti kelių eismo saugumą ir tai pareiškė 2017 m. kovo mėn. Valetos deklaracijoje<sup>1</sup>.

Naudodamasi politiniu postūmiu, kartu su šia iniciatyva Komisija taip pat siūlo 2020–2030 m. kelių eismo saugumo sistemą, geriau pritaikytą prie žinomų problemų ir judumo pokyčių, susijusių su visuomenės tendencijomis (pvz., daugiau dviratininkų ir pėsčiųjų, senstanti visuomenė) ir technologine plėtra. Siūlomoje sistemoje laikomasi saugios sistemos požiūrio. Tas požiūris grindžiamas principu, kad žmonės gali daryti ir toliau darys klaidų ir kad sistemos dalyviai visais lygmenimis privalo užtikrinti, kad avarijose keliuose žmonės nebūtų sunkiai sužalojami ir nežūtų. Laikantis saugios sistemos požiūrio reikia didinti visų sistemos dalių (kelių ir pakelių, greičių, transporto priemonių ir kelių naudojimo) saugą taip, kad jei viena dalis savo funkcijos neatliktų, eismo dalyvių saugą vis tiek užtikrintų kitos dalys.

Kelių infrastruktūra ir toliau bus labai svarbi naujojo požiūrio dalis. Gerai projektuojant ir tinkamai prižiūrint kelius galima sumažinti kelių eismo įvykių tikimybę, o „klaidas atleidžiančiuose“ keliuose (keliuose, kurie yra nutiesti išmintingai, siekiant užtikrinti, kad dėl vairavimo klaidų tiesiogiai nekiltų rimtų pasekmių) gali būti sumažintas įvykių, kurie vis dėlto įvyksta, sunkumas.

2008 m. buvo priimta Kelių infrastruktūros saugumo valdymo direktyva<sup>2</sup> (toliau – KISV direktyva) siekiant užtikrinti, kad apie kelių eismo saugumą būtų galvojama pirmiausia visuose kelių infrastruktūros planavimo, projektavimo ir eksploatavimo etapuose. Tačiau esama didelių skirtumų, kaip direktyva įgyvendinama valstybėse narėse: daugelis gerų veiklos rezultatų pasiekusių šalių taiko didesnius reikalavimus, nei numatyta direktyvoje, o kitos šalys dar atsilieka.

Bendrasis siūlomos iniciatyvos tikslas – gerinti kelių infrastruktūros saugumą ir taip mažinti žūstančiųjų ir sunkiai sužalojamųjų ES keliuose. Konkretūs tikslai:

- tobulinti tolesnes priemones, kurių imamasi remiantis kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūrų rezultatais;
- skatinti tokių procedūrų ir reikalavimų suderinimą ir valstybių narių dalijimąsi žiniomis apie juos;
- apsaugoti pažeidžiamus kelių eismo dalyvius;

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

<sup>2</sup> 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).

- geriau išnaudoti naujas technologijas ir
- siekti nuolat aukšto kelių eismo saugumo lygio visose valstybėse narėse efektyviai panaudojant ribotus finansinius išteklius.

Persvarstytos direktyvos tikslas – įgyvendinti šiuos tikslus, numatant šiuos pagrindinius pakeitimus:

- nustatyti reikalavimą užtikrinti infrastruktūros saugumo valdymo procedūrų skaidrumą ir tolesnes priemones;
- sukurti viso kelių tinklo vertinimo sistemą, sistemingą ir aktyvią rizikos vertinimo procedūrą būdingai kelių eismo saugumo rizikai visoje ES vertinti;
- išplėsti direktyvos taikymo sritį, kad ji apimtų ne tik transeuropinį transporto tinklą (TEN-T), bet ir greitkelius bei pagrindinius kelius, kurie nėra to tinklo dalis, taip pat visus ne miesto teritorijoje esančius kelius, nutiestus vien arba iš dalies ES lėšomis;
- nustatyti bendruosius kelių ženklavimo ir kelių ženklų eksploatacinius reikalavimus siekiant užtikrinti, kad būtų lengviau įdiegti sąveikiojo, susietojo ir automatizuoto judumo sistemas, ir
- nustatyti privalomą reikalavimą atliekant visas kelių eismo saugumo procedūras sistemingai atsižvelgti į pažeidžiamus kelių eismo dalyvius.

• **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Iniciatyva siekiama pašalinti Direktyvos 2008/96/EB trūkumus.

Iniciatyva glaudžiai susijusi su pasiūlymu persvarstyti Bendrąjį saugumo reglamentą<sup>3</sup> ir Pėsčiųjų saugos reglamentą<sup>4</sup>. Pasiūlymu siekiama patobulinti transporto priemonių saugos taisykles, įgyvendinant papildomas apsaugos priemones, įskaitant aktyviosios saugos sistemas, projektuojamas taip, kad būtų užkertamas kelias įvykiams, ir pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugos priemones. Šios dvi iniciatyvos susijusios tarpusavyje tais atvejais, kai transporto priemonių technologijos grindžiamos infrastruktūra (pvz., matomas kelių ženklavimas siekiant palaikyti laikymosi eismo juostoje pagalbos funkciją).

Kalbant apie technologinę plėtrą, pasiūlymas taip pat glaudžiai susijęs su iniciatyvomis, įtrauktomis į Komisijos sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų (C-ITS) strategiją<sup>5</sup>.

Visas šias iniciatyvas laikantis saugios sistemos požiūrio reikėtų vertinti kaip didesnio kelių eismo saugumo priemonių rinkinio dalį.

Pagal reglamentavimo tinkamumo ir supaprastinimo procedūrą buvo įvertintas KISV direktyvos ryšys su Direktyva 2004/54/EB dėl transeuropinio kelių tinklo tunelių būtiniausių saugos reikalavimų (toliau – Tunelių direktyva).

<sup>3</sup> 2009 m. liepos 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąją saugą, reikalavimų (OL L 200, 2009 7 31).

<sup>4</sup> 2009 m. sausio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 78/2009 dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, susijusio su pėsčiųjų ir kitų pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga (OL L 35, 2009 2 4).

<sup>5</sup> Komisijos komunikatas „Europos sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų strategija – svarbus žingsnis į sąveikų, susietąjį ir automatizuotą judumą“ (COM(2016) 0766 final).

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Pasiūlymas glaudžiai susijęs su J.-C. Junckerio vadovaujamos Komisijos tikslu kurti Europą, kuri apsaugo, įgalina ir gina. Jis prisideda prie Komisijos pastangų užtikrinti, kad ES taptų artimesnė europiečiams, teikiant pirmenybę jų apsaugai. Jis taip pat padeda įgyvendinti Europos socialinių teisių ramstį, t. y. nuostatą, kad kiekvienas turi teisę gauti kokybiškas paslaugas, be kita ko, transporto paslaugas.

Jis atitinka 2011 m. Transporto baltojoje knygoje<sup>6</sup> ir 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos krypties dokumente<sup>7</sup> nustatytus tikslus ir sudaro naujosios 2020–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programos dalį. Jis suderinamas su Komisijos pastangomis užtikrinti lengvesnį susietųjų, sąveikiųjų ir automatizuotų judumo sprendimų įgyvendinimą, visų pirma pagal [SSAJ komunikatą] ir įgyvendinant trečiąjį judumo teisės aktų rinkinį kaip energetikos sąjungos pasiūlymų dalį.

## **2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI**

- **Teisinis pagrindas**

Transporto saugos srityje ES turi pasidalijamąją kompetenciją, kaip numatyta Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 4 straipsnyje. Pasiūlymas grindžiamas SESV 91 straipsnio 1 dalies c punktu, kuriame nustatytas transporto saugos, įskaitant kelių eismo saugumą, gerinimo priemonių patvirtinimo pagrindas. Kadangi kompetencija pasidalijamoji, taikomos subsidiarumo sąlygos.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Neigiami kelių eismo įvykių išorės aspektai, įskaitant žūstančiųjų keliuose skaičių ir spūstis, yra tarpvalstybinio pobūdžio problemos, kurių negalima išspręsti vien tik nacionaliniu arba vietos lygmeniu. Norint pasiekti ir išlaikyti aukštą kelių eismo saugumo lygį visoje ES, pagrindiniame kelių tinkle reikia tikslingai taikyti suderintas kelių eismo saugumo valdymo procedūras, grindžiamas tinkama ir proporcinga reglamentavimo sistema. Būtinai saugaus judumo lygis pagrindinėse ES kelių tinklo dalyse nebūtų pasiektas nesiimant intervencinių veiksmų ES lygmeniu, nes savanoriškiems veiksams pritaria ne visos valstybės narės.

Atlikus *ex post* vertinimą ir surengus konsultacijas, kai buvo atliekamas poveikio vertinimas<sup>8</sup>, paaiškėjo, kad galiojanti direktyva davė rezultatų ir ją palankiai vertina valstybės narės ir suinteresuotieji subjektai. Todėl reaguojant į pirmiau išdėstytas problemas būtų logiška atnaujinti sistemą, siekiant atsižvelgti į naujus pokyčius ir padidinti jos veiksmingumą ir efektyvumą.

Kalbant apie taikymo srities išplėtimą, kad ji apimtų ne tik TEN-T, aišku, kad TEN-T keliai priklauso nuo jungiamųjų kelių, siejančių svarbius ekonominės veiklos centrus su TEN-T tinklu. Daugelis kelių, kurie nėra TEN-T tinklo dalis, yra svarbūs bendram kelių transporto veikimui visoje ES, jais naudojasi didelė nacionalinio ir tarptautinio eismo dalyvių dalis. Kelių eismo saugumo lygis tuose keliuose gali būti gerokai mažesnis nei paties TEN-T tinklo keliuose, kuriems tenka tik 8 proc. žūstančiųjų eismo įvykiuose visoje ES.

<sup>6</sup> Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011) 144 galutinis).

<sup>7</sup> Komisijos komunikatas „Kuriamo saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“ (COM(2010) 389 galutinis).

<sup>8</sup> SWD(2018) 175.

Atlikus *ex post* vertinimą paaiškėjo, kad valstybėse narėse, kurių nacionaliniuose keliuose jau kurį laiką taikomos KISV procedūros, pavyksta užtikrinti daug geresnį kelių eismo saugumą nei valstybėse narėse, kurios to nedaro. Dėl didelio eismo intensyvumo pagrindiniam ES kelių tinklui tenka didelė žūstančiųjų keliuose dalis, palyginti su šiais keliais visame kelių tinkle (15 proc. kelių tinklo ne miesto teritorijoje (skaičiuojant kelio kilometrais) žūva maždaug 39 proc. visų žūstančiųjų keliuose ES). Taigi imantis koordinuotų ES veiksmų pagrindiniame kelių tinkle (įskaitant ne TEN-T dalį), tai padėtų pasiekti ir vidutinės trukmės ES tikslą iki 2030 m. perpus sumažinti žūstančiųjų skaičių, ir ilgalaikį tikslą iki 2050 m. pasiekti, kad kelių transporto įvykiuose nežūt žmonės.

ES lygmeniu nesiimant intervencinių priemonių išliktų šiuo metu įsitvirtinę nacionalinių požiūrių skirtumai: nesant privalomų ES taisyklių daugelyje valstybių narių, ypač tų, kuriose mirtingumas keliuose didesnis, direktyvos principai nebūtų sistemingai taikomi. Dėl tokios padėties tose valstybėse narėse ir toliau būtų prastas kelių eismo saugumas, o tai turėtų neigiamą poveikį ir kelių eismo saugumo rezultatams visoje ES.

Pagrindiniai ES veiksmų pranašumai susiję su konvergencija siekiant aukštesnių infrastruktūros saugumo standartų visoje ES ir iniciatyva siekiama šį tikslą įgyvendinti. Kelionės visoje ES turėtų tapti saugesnės, o šalys, kuriose veiklos rezultatai nėra tokie geri, kaip kitose, galės pasinaudoti labiau patyrusių šalių patirtimi. Dėl to savo ruožtu turėtų pagerėti vidaus rinkos veikimas, sklandžiau veiktų keleivinis ir krovininis transportas ir būtų remiamas ES ekonominės, socialinės ir teritorinės sanglaudos tikslas.

Nesiimant ES intervencinių priemonių nebūtų jokios palyginamos visos ES kelių eismo saugumo padėties pagrindiniuose valstybių narių kelių tinkluose apžvalgos ir nebūtų palyginamų ES finansavimo prioritetų nustatymo priemonių.

- **Proporcingumo principas**

Atliekant poveikio vertinimą įvertintos įvairaus proporcingumo lygio šių tikslų įgyvendinimo politikos galimybės. Nors pagal visas politikos galimybes numatomos pagrįstos priemonės, kuriomis siekiama veiksmingai spręsti žūčių ir sunkių sužalojimų keliuose problemas, didžiausio užmojo politikos galimybė buvo mažiausiai proporcinga. Būtų proporcinga išplėsti direktyvos taikymo sritį, kad ji apimtų valstybių narių pagrindinių kelių tinklą, nes šiuo metu ji taikoma palyginti nedidelei (15 proc. pagal kelių ilgį) kelių tinklo daliai. Tačiau tuose keliuose žūva maždaug 39 proc. visų žūstančiųjų ES keliuose.

Valstybėms narėms tenkančios sąnaudos nėra didelės palyginti su nauda, o pageidautina politikos galimybė yra tris kartus pigesnė ir lankstesnė, nei didžiausio užmojo galimybė.

- **Priemonės pasirinkimas**

Iš dalies keičiamas teisės aktas yra direktyva, todėl ir aktas, kuriuo ji iš dalies keičiama, turėtų būti direktyva.

### 3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

#### • **Galiojančių teisės aktų *ex post* vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Komisija paskelbė galiojančios direktyvos *ex post* vertinimo rezultatus 2015 m.<sup>9</sup> Juos galima apibendrinti taip:

- direktyva paskatino kitaip vertinti ir tvarkyti kelių eismo saugumo valdymą;
- ja taip pat skatinamas bendras kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūrų taikymas – jos jau įgyvendintos visose valstybėse narėse, remiantis būtiniausiu privalomų ES TEN-T kelių valdymo taisyklių rinkiniu;
- tai „bendra kalba“, kuria įgyvendinamos kelių infrastruktūros saugumo priemonės, ir
- nacionaliniu lygmeniu paskatintas reglamentavimo ir veiklos procesas, kuris taip plačiai nevyktų, jeigu ES lygmeniu nebūtų imamasi intervencinių priemonių.

Kita vertus, direktyva, atrodo, neskatinami gerosios patirties mainai tarp valstybių narių. Be to, į direktyvos taikymo sritį patenka tik TEN-T keliai, t. y. daugiausia greitkeliai, kuriuose žūva tik apie 8 proc. visų žūstančiųjų ES keliuose. Tačiau daugumoje valstybių narių jų kelių tinklo dalims, kurios nėra įtrauktos į TEN-T tinklą, savanoriškai taikoma viena arba kelios direktyvoje numatytos kelių eismo saugumo valdymo procedūros.

Atliekant vertinimą nenustatyta jokių patvirtinamųjų duomenų, kad direktyvos integravimas su Tunelių direktyva padėtų dar labiau padidinti saugumą TEN-T tinklo kelių tuneliuose.

#### • **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Rengdama šio pasiūlymo poveikio vertinimą Komisija atliko įvairius konsultavimosi su suinteresuotaisiais subjektais veiksmus. Kai kurie iš jų buvo įtraukti į išorės rangovo (COWI) atliktą poveikio vertinimo tyrimą. Atlikti šie konsultavimosi veiksmai:

- 2017 m. kovo mėn. Komisijos suorganizuota suinteresuotųjų subjektų konferencija Valetėje, Maltoje;
- susitikimai su pagrindiniais suinteresuotaisiais subjektais;
- tikslinė suinteresuotųjų subjektų apklausa (ją atliko COWI);
- individualūs pokalbiai su tam tikrais suinteresuotaisiais subjektais (juos vedė COWI);
- viešos konsultacijos 2017 m. birželio 14 d. – rugsėjo 10 d. ir
- Kelių tunelių eismo saugumo komiteto ir Kelių infrastruktūros saugumo valdymo komiteto posėdžiai.

Didžioji dauguma respondentų mano, kad galiojančiais pagrindiniais ES teisės aktais kelių eismo saugumo problema infrastruktūros saugumo valdymo ir tunelių saugos srityse sprendžiama gerai arba gana gerai. Tačiau jie, visų pirma, atkreipė dėmesį į šias su dabartine sistema susijusias problemas: suderinimo trūkumą, nepakankamą keitimąsi informacija ir ribotą taikymo sritį.

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

2017 m. kovo mėn. Maltoje vykusioje konferencijoje suinteresuotieji subjektai rekomendavo Komisijai peržiūrėti KISV direktyvą, labiau sutelkiant dėmesį į išmatuojamus rezultatus, o ne išteklių rodiklius, taip pat peržiūrėti programos tikslus (susijusius su TEN-T) ir finansines priemones.

Apskritai beveik vienbalsiai sutariama, kad reikia geriau prižiūrėti ir remontuoti esamus kelius, tobulinti esamų kelių saugumo priemones ir didinti pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugą. Nuomonės išsiskyrė dėl to, ar reikia gerinti kelių įrenginių (kaip antai apsauginių barjerų) kokybę ir užtikrinti, kad kelių ženklavimas ir kelio ženklai būtų geriau matomi. Tačiau akivaizdi respondentų dauguma vis dėlto mano, kad padėtį reikia gerinti. Iš esmės sutariama, kad turėtų būti nustatyti visos ES bendri kelių ženklavimo ir kelių ženklų matomumo eksploataciniai reikalavimai.

Iš atvirų viešų konsultacijų taip pat paaiškėjo, kad iš esmės sutariama, jog visoje ES vertinant kelių infrastruktūros saugumą turėtų būti naudojama palyginama metodika.

Kalbant apie pasirengimą užtikrinti sąveikų, susietą ir nepriklausomą judumą, nuomonės išsiskyrė, ką prie ko reikėtų pritaikyti: fizinę infrastruktūrą prie automatizuotų transporto priemonių poreikių ar transporto priemones kurti taip, kad jos galėtų prisitaikyti prie esamos infrastruktūros. Komisija padarė išvadą, kad reikės užtikrinti tam tikrą fizinės infrastruktūros suderinimą, kad būtų galima sklandžiai diegti aukštesnio lygio automatizavimo priemones ir užtikrinti, kad automatizuotos transporto priemonės būtų saugiai eksploatuojamos mišriame eismo sraute. Tokiai išvadai pritarta ir neseniai paskelbtoje TM 2.0 specialios paskirties grupės kelių automatizavimo klausimais (kurį sudaro valdžios institucijų atstovai, paslaugų teikėjai, tiekėjai, gamintojai ir tyrėjai) ataskaitoje<sup>10</sup>.

Iš pastabų dėl pažeidžiamų kelių eismo dalyvių poreikių paaiškėjo, kad kyla tam tikrų sunkumų planuojant individualias priemones, skirtas tam tikrų tipų pažeidžiamiesiems kelių eismo dalyviams. Viską įvertinusi Komisija nusprendė, kad pageidautina nenumatyti konkrečių priemonių ir geriau nustatyti bendrą reikalavimą kelių eismo saugumo valdymo procedūrose atsižvelgti į visų pažeidžiamų kelių eismo dalyvių grupių poreikius ir rasti tinkamiausią sprendimą, kuris būtų pritaikytas prie vietos aplinkybių.

Nuomonės išsiskyrė dėl galimo teisės aktų taikymo srities išplėtimo, kad ji apimtų ne tik TEN-T tinklą. Privačios bendrovės ir nevyriausybinės organizacijos labiausiai linkusios manyti, kad teisės aktų taikymo sritis turėtų apimti visus kelius arba visus pagrindinius ir nacionalinius kelius, o valdžios institucijos linkusios manyti, kad taikymo sritis turėtų apimti TEN-T tinklą. Kai kurie tikslinėje suinteresuotųjų subjektų apklausoje dalyvavę respondentai minėjo „valstybių narių nenorą pritarti taikymo srities išplėtimui, kad ji apimtų ne TEN-T kelius“ subsidiarumo sumetimais. Viena valstybė narė atkreipė dėmesį į tai, kad, paliekant subsidiarumo klausimą nuošalyje, būtų pageidautina neplėsti direktyvų taikymo srities (kad ji apimtų ne tik TEN-T), siekiant išlaikyti galimybę taikant įvairius metodus ir nuostatas atsižvelgti į tinklą ir jų valdytojų ypatumus. Tačiau respondentai taip pat pripažino didelį žūstančiųjų keliuose skaičiaus mažinimo potencialą, atsižvelgiant į tai, kad dauguma gyvybes nusinešančių įvykių įvyksta ne TEN-T tinkle.

Europos transporto saugos taryba tvirtino, kad teisės aktų taikymo sritį derėtų išplėsti, kad ji apimtų visus greitkelius, visus ES (bendrai) finansuojamus kelius ir visus pagrindinius kaimo ir miesto kelius. Tai būtina turint omenyje naują tikslą sutelkti dėmesį į sunkių sužalojimų

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

skaičiaus mažinimą (nes daugelis sužalojimų patiriama miesto teritorijose), taip pat todėl, kad kelių eismo dalyviai turėtų turėti teisę į vienodo lygio saugumą visuose keliuose.

Viską įvertinusi Komisija padarė išvadą, kad būtų pagrįsta ir proporcinga šiek tiek išplėsti taikymo sritį, kad ji apimtų ne tik TEN-T, bet ir pagrindinius keliuos, taip daug geriau išsprendžiant žūstančiųjų keliuose problemą ir kartu neužkraunant valstybėms narėms neproporcingo darbo krūvio ir sąnaudų.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Komisija pasitelkė išorės ekspertus ir sudarė sutartį dėl pagalbinių tyrimo su konsorciumu, kuriam vadovauja įmonė „Ecorys“ ir kurio veikloje dalyvauja COWI ir SWOV ekspertai; tyrimas buvo pradėtas 2016 m. rugsėjo mėn. Poveikio vertinimo ataskaitos išvados grindžiamos pagal tą sutartį parengta galutine ataskaita.

Be to, buvo sudaryta sutartis su išorės ekspertu (Atėnų valstybinio technikos universiteto profesoriumi George'u Yannisu), kad jis atliktų papildomą analizę, parengtų mokslinę apžvalgą ir pateiktų papildomą patvirtinimą.

Neišsamus išorės tyrimų, kuriais buvo pasinaudota rengiant poveikio vertinimo ataskaitą, sąrašas pateiktas ataskaitos priede. Apskritai buvo remiamasi daugeliu įvairių šaltinių, kurie yra daugiausia išsamūs ir susiję su įvairiomis suinteresuotųjų subjektų grupėmis.

- **Poveikio vertinimas**

Prie iniciatyvos pridedamas poveikio vertinimas, kurį teigiamai (su išlygomis) įvertino Reglamentavimo patikros valdyba. Valdyba pateikė rekomendacijas prašydama geriau pagrįsti ir patikslinti, visų pirma:

- tikėtiną iniciatyvos indėlį į išsamų požiūrį į kelių eismo saugumą taikant saugią sistemą, taip pat iniciatyvos ryšį ir papildomumą su lygiagrečiai įgyvendinama bendrąja transporto priemonių saugumo ir pėsčiųjų saugos iniciatyva;
- pasirinktos politikos galimybės proporcingumą, visų pirma atsižvelgiant į finansinius apribojimus, ir
- poreikį padaryti tam tikras išvadas remiantis galiojančios direktyvos ir Tunelių direktyvos vertinimais ir sprendimą, kaip įveikti šiuos su vykdymo užtikrinimu susijusius sunkumus.

Rengiant peržiūrėtą poveikio vertinimą į tas pastabas buvo atsižvelgta. Pateikiamas papildomas paaiškinimas, kaip nurodyta poveikio vertinimo ataskaitos I priede. Be kitų pataisų, siekiant atsižvelgti į pirmiau iškeltus klausimus, padaryti šie pakeitimai:

- įtraukti saugios sistemos požiūrio paaiškinimai, pavienių iniciatyvų indėlis, ryšys su lygiagrečiai įgyvendinama bendrąja transporto priemonių saugumo ir pėsčiųjų saugos iniciatyva ir jų atitinkamas indėlis siekiant bendro tikslo;
- nuspręsta, kad problemų kyla dėl nepakankamo finansavimo, ir suformuluotas konkretus tikslas atsižvelgti į finansinius apribojimus. Kiekvienai valstybei narei tenkančios atitikties sąnaudos apskaičiuotos iki 2030 m.;
- įtraukta papildomos informacijos apie *ex post* vertinimo išvadas. Taip pat paaiškintas siūlomas galiojančių teisės aktų laikymosi užtikrinimo būdas.



Galimos politikos priemonės buvo sujungtos į šešias įvairaus užmojo politikos galimybes. Politikos galimybės, pagal kurias politinės intervencinės priemonės taikomos tik TEN-T (1–3 politikos galimybės), ir tos, pagal kurias taikymo sritis išplečiama, kad apimtų ne tik TEN-T (A–C politikos galimybės), buvo vertinamos atskirai. Dėl papildomojo kelių infrastruktūros saugumo valdymo priemonių pobūdžio 1–3 galimybės yra alternatyvos, bet jos iš dalies viena kitą papildo. Politikos galimybės, pagal kurias politinės intervencinės priemonės numatoma išplėsti apimant ne tik TEN-T, taip pat yra viena kitą papildančios alternatyvos.

1 politikos galimybė susijusi su minimaliais pokyčiais ir minimaliomis sąnaudomis, atsižvelgiant į būsimus technologinius pokyčius ir siūlant ribotus teisėkūros pakeitimus, kuriuos galima įgyvendinti gana lengvai ir greitai. Pagal ją numatomos ne teisėkūros procedūra priimamos neįpareigojančios priemonės, kaip antai dalijimosi žiniomis ir geriausia patirtimi skatinimas siekiant paremti jau galiojančioje direktyvoje numatytą valdymo procedūrų veiksmingumą. Pagal šią politikos galimybę taip pat numatomos teisėkūros procedūra priimamos priemonės, kuriomis siekiama padidinti kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūrų skaidrumą, ir aiškus reikalavimas KISV procedūrose sutelkti dėmesį į pažeidžiamų kelių eismo dalyvių saugos vertinimą. Galiausiai pagal ją labiau susiejamos KISV direktyva ir Tunelių direktyva, nes peržiūrima KISV direktyva, sutelkiant dėmesį į atvirų kelių ir tunelių jungtis ir bendrus tokių vietų patikrinimus dalyvaujant ir kelių, ir tunelių saugumo darbuotojams.

Pagal 2 politikos galimybę einama toliau: įtraukiami kai kurie saugios sistemos požūrio elementai. Sukuriama nauja viso tinklo kelių vertinimo procedūra, kad būtų galima reguliariai vertinti ir lyginti kelių tinklo saugumo lygį ir aktyviai nustatyti kelių ruožus, kuriuose reikia imtis papildomų patikrinimo ir intervencinių veiksmų. Be to, tam tikroms kelių infrastruktūros sudedamosioms dalims nustatomi bendrieji eksploataciniai reikalavimai, kad būtų lengviau įgyvendinti sąveikų, susietąjį ir automatizuotą judumą. Taip pat siekiama spręsti problemą, susijusią su nuoseklių ir palyginamų duomenų apie ES kelių tinklo saugumo lygį trūkumu. Pagrindinis principas, kuriuo vadovaujama pagal 2 politikos galimybę, yra tai, kad pagal ES teisės aktus valstybės narės privalėtų vykdyti ir tinkamai stebėti KISV procedūras, kad nustatytų įvairius galimus su kelių infrastruktūra susijusius pavojus. Tačiau valstybės narės ir toliau galės lanksčiai nusistatyti reikiamą kelių infrastruktūros saugumo lygį. Tinkamus techninius sprendimus ir toliau rinksis pačios valstybės narės, o ES teisės aktuose bus nustatyti tik bendri eksploataciniai reikalavimai, siekiant padėti sklandžiai įgyvendinti SSAJ (pvz., dėl kelio ženklų ir kelių ženklinimo įskaitomumo).

Pagal 3 politikos galimybę numatomas minimalus saugumo lygis, kurį reikia pasiekti TEN-T keliuose, ir nustatomi būtinieji kelių įrenginių eksploataciniai reikalavimai. Tai į rezultatus orientuotas požiūris, kurį galima taikyti siekiant užtikrinti vienodą minimalų apsaugos lygį visame TEN-T tinkle. Minimalus saugumo lygis, kurį reikia pasiekti, būtų nustatomas ES lygmeniu. Valstybės narės ir toliau galės lanksčiai rinktis atsakomąsias kelių infrastruktūros saugumo srities priemones.

Priešingai nei pagal 1–3 politikos galimybes, pagal kiekvieną iš A, B ir C politikos galimybių numatoma šiek tiek išplėsti KISV direktyvoje numatytas procedūras, kad jos būtų taikomos ne tik TEN-T. Išplečiant apimami tik pagrindiniai arba nacionaliniai keliai, kurie paprastai sudaro pagrindinius valstybių narių kelių tinklus.

Pagal A politikos galimybę numatyta viena teisėkūros procedūra priimama priemonė, kurią įgyvendinant numatoma, kad KISV direktyvoje nustatytos procedūros turi būti taikomos

visiems kelių projektams nacionaliniame kelių tinkle, kuriuos visiškai arba iš dalies finansuoja ES.

Pagal B politikos galimybę siekiama užtikrinti, kad jau galiojančios KISV procedūros būtų taikomos platesniam kelių tinklui, ypač įtraukiant valstybių narių pagrindinių kelių tinklų greitkelius ir intensyvaus eismo kelius. Pagal šią politikos galimybę numatomas vidutinio užmojo privalomas galiojančioje KISV direktyvoje numatytų procedūrų taikymo srities išplėtimas. Tai turėtų poveikį tik toms valstybėms narėms, kuriose tokių procedūrų taikymo sritis dar nėra išplėsta savanoriškai.

Pagal C politikos galimybę aktyvaus viso tinklo kelių saugumo valdymo principus siekiama taikyti ir valstybių narių pagrindinių kelių tinklams. Pagal šią politikos galimybę numatoma daugiau išplėsti persvarstytos KISV procedūrų taikymo sritį, kad ji apimtų didesnę kelių tinklą (įskaitant greitkelius ir pagrindinius kelius), ne tik TEN-T.

Atlikus poveikio vertinimą nuspręsta, kad būtų geriausia suderinti 2 politikos galimybę ir C politikos galimybę.

Įgyvendinus šias dvi politikos galimybes kartu, palyginti su baziniu scenarijumi, 2020–2030 m. būtų galima išgelbėti daugiau nei 3 200 gyvybių ir išvengti daugiau nei 20 700 sunkių sužalojimų (2020–2050 m. išgelbėti 14 650 gyvybių ir išvengti 97 502 sunkių sužalojimų). Vien 2030 m. taikant kelių infrastruktūros priemones būtų išgelbėtos 562 gyvybės ir išvengta 3 675 sunkių sužalojimų.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Pagal Komisijos reglamentavimo kokybės ir rezultatų programą (REFIT) buvo įvertinta galimybė užtikrinti administracinį supaprastinimą, visų pirma, sujungiant KISV direktyvą su Tunelių direktyva. Atlikus poveikio vertinimą ir surengus konsultacijas su suinteresuotaisiais subjektais nebuvo nustatyta jokios tų direktyvų sujungimo naudos kelių eismo saugumo požiūriu. Kadangi administracinės naštos sumažinimo galimybių nenustatyta, buvo nuspręsta, kad direktyvų sujungimas nebus naudingas ar pageidautinas.

Pasiūlyme numatoma nauja rizika grindžiama ir aktyvi KISV procedūra, pagal kurią vertinami viso tinklo keliai, bet bendras procedūrų skaičius nepadidėja. Tai užtikrinama integruojant naudingus ankstesnės reagavimo procedūros elementus (visų pirma, didelio avaringumo ruožų klasifikavimo procedūrą) į eksploatuojamų kelių procedūras.

- **Pagrindinės teisės**

Pasiūlyme gerbiamos pagrindinės teisės ir ypač laikomasi Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijoje nustatytų principų.

#### **4. POVEIKIS BIUDŽETUI**

Pasiūlymas nedaro poveikio ES biudžetui, nors viso tinklo kelių vertinimas galėtų būti laikomas kriterijumi, kuriam gali būti skiriama ES išlaidų dalis.

#### **5. KITI ELEMENTAI**

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Atliekant poveikio vertinimą nustatyta pažangos rodiklių, kuriuos būtų galima naudoti pažangai stebėti. Pasiūlymu siekiama neužkrauti nereikalingos administracinės naštos

valstybėms narėms, todėl ataskaitų teikimo prievolės apribotos tik vienu pagrindiniu rodikliu – kelių, kuriems taikomos procedūros, saugumo kategorija.

Siekiant įvertinti teisės akto poveikį taip pat reikėtų atlikti išsamų vertinimą, kai bus laipsniškai įgyvendinti visi pakeitimai. Tinkamas tokio vertinimo laikotarpis būtų nustatytas pradėjus taikyti visą naująją sistemą.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Atsižvelgiant į pasiūlymo taikymo sritį ir į tai, kad juo Direktyva 2008/96/EB, kurią visos valstybės narės visiškai perkėlė į savo nacionalinę teisę, tik iš dalies keičiama, reikalauti aiškinamųjų dokumentų neatrodo pagrįsta ar proporcinga.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Iš dalies keičiama 1 straipsnio 1 dalis, įtraukiant nuorodas į vieną naują ir vieną kitą pavadinimą kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūrą (atitinkamai „viso tinklo kelių vertinimas“ ir „kelio saugumo patikrinimas“).

Atsižvelgiant į didesnę direktyvos taikymo sritį, kuri apims TEN-T tinklui nepriklausančius greitkelius ir pagrindinius kelius, iš dalies keičiama 1 straipsnio 2 dalis, tikslingai išplečiant privalomą direktyvos procedūrų taikymą didmiesčius ir regionus jungiantiems intensyvaus eismo keliams.

Iš dalies keičiama 1 straipsnio 3 dalis, kad direktyva būtų privalomai taikoma visiems kelių infrastruktūros projektams ne miesto teritorijose, įgyvendinamiems panaudojant ES finansavimą, siekiant užtikrinti, kad ES lėšos nebūtų naudojamos tiesiant potencialiai nesaugius kelius.

Iš dalies keičiamas 2 straipsnio 1 punktas, siekiant atnaujinti termino „transeuropinis kelių tinklas“ apibrėžtį, atsižvelgiant į apibrėžtį, pateiktą Reglamente (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių.

Įtraukiami 2 straipsnio 2a ir 2b punktai, siekiant apibrėžti terminus „greitkelis“ ir „pagrindinis kelias“, nes išplėtus teisės akto taikymo sritį jie yra būtini.

Įtraukiamas 2 straipsnio 2c punktas, siekiant apibrėžti terminą „viso tinklo kelių vertinimas“, kuris yra nauja rizika grindžiama aktyvi kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūra (pakeičianti šiuo metu taikomą procedūrą „saugumo lygių nustatymas eksploatuojamame kelių tinkle ir to tinklo valdymas“, numatytą 5 straipsnyje, kuri yra atsakomojo pobūdžio).

Išbraukiamas 2 straipsnio 5 punktas, nes didelio avaringumo ruožų klasifikavimo metodas įtraukiamas į viso tinklo kelių vertinimo procedūrą ir kelio saugumo patikrinimus.

Iš dalies keičiamas 2 straipsnio 7 punktas, siekiant parengti atnaujintą termino „kelio saugumo patikrinimas“ apibrėžtį, kad būtų patikslintas šios procedūros tikslinis pobūdis ir kad ji būtų atskirta nuo naujosios procedūros „viso tinklo kelių vertinimas“.

Įtraukiamas 2 straipsnio 10 punktas, siekiant apibrėžti terminą „pažeidžiami kelių eismo dalyviai“, kurių žūva per daug ir kurie per dažnai patiria sunkius sužalojimus ir kuriems dėl to reikia skirti ypatingą dėmesį taikant direktyvoje numatytas procedūras.

Peržiūrimas 5 straipsnis, siekiant pakeisti galiojančią atsakomojo pobūdžio procedūrą „saugumo lygių nustatymas eksploatuojamame kelių tinkle ir to tinklo valdymas“ naująja rizika grindžiama ir aktyvia procedūra „viso tinklo kelių vertinimas“. Viso tinklo kelių vertinimas – tai rizika grindžiamas aktyvus visų kelių, kuriems taikoma direktyva, vertinimas siekiant įvertinti ir palyginti esamos kelių infrastruktūros saugumą, nustatyti prioritetines sritis, kurias reikia papildomai tikrinti ir imtis intervencinių priemonių, ir sustiprinti saugios sistemos požiūrio kaip infrastruktūros sudedamosios dalies taikymą. Numatant tokią naują procedūrą atsižvelgiama į ankstesnių eismo įvykių duomenis ir jau nustatytų didelio avaringumo ruožų buvimą. Taip pat sistemingai ir aktyviai vertinama įvairių rūšių rizika, susijusi su kelių infrastruktūra, kaip antai geometrinėmis charakteristikomis, jungčių ir pervažų buvimu, kliūčių pakelėje buvimu ir tinkamų transporto priemonę sulaikančių įrenginių sistemų buvimu. Tai bus didelė paskata stebėti, kaip įgyvendinamos išvados, ir nukreipti investicijas į vietas, kuriose kyla didžiausia rizika.

Iš dalies keičiama 6 straipsnio 1 dalis, siekiant susieti kelių ruožų, kuriuose reikia atlikti kelio saugumo patikrinimus, nustatymą su pagal 5 straipsnį atliekamo viso tinklo kelių vertinimo išvadomis.

Iš dalies keičiama 6 straipsnio 3 dalis, nustatant reikalavimą kelių, kuriems taikoma ši direktyva, ir kelių tunelių, kuriems taikoma Direktyva 2004/54/EB, jungtyse atlikti bendrus kelio saugumo patikrinimus. Šios nuostatos tikslas – užtikrinti geresnį kompetentingų institucijų, atsakingų už kelių eismo ir tunelių saugumą, bendradarbiavimą, nes tokios jungtys paprastai vertinamos kaip labiausiai avaringi kelių tunelių ruožai.

Įtraukiamas 6a straipsnis, siekiant numatyti tinkamą galimybę imtis tolesnių veiksmų, susijusių su visomis kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūromis pagal KISV direktyvą. Tai, kad nesiimama tolesnių veiksmų, yra vienas iš pagrindinių trūkumų, nustatytų vertinant KISV direktyvą ir atliekant poveikio vertinimą. Pagal šią nuostatą, visų pirma, reikalaujama, kad kiekvienas sprendimas, ar imtis tolesnių veiksmų įgyvendinant atlikus kelio saugumo patikrinimą parengtą rekomendaciją, būtų pateisinamas ir tinkamai pagrįstas.

Įtraukiamas 6b straipsnis, siekiant numatyti pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugą. Poreikis geriau apsaugoti pažeidžiamus kelių eismo dalyvius išryškėjo rengiant poveikio vertinimą; į jį ypač atkreipė dėmesį tam tikri suinteresuotieji subjektai. Pagal šį straipsnį reikalaujama, kad taikant kiekvieną KISV procedūrą būtų atskirai vertinama pažeidžiamų kelių eismo dalyvių padėtis.

Įtraukiamas 6c straipsnis, siekiant įtvirtinti reikalavimą, kad būtų naudojamas kelių ženklavimas ir kelio ženklai ir kad jie būtų prižiūrimi taip, kad būtų užtikrinamas patikimas jų atpažinimas. Tai priemonė, kuria siekiama užtikrinti sklandžią kelių eismo dalyvių kelionę, padėti įdiegti susietąsias ir nepriklausomas judumo sistemas ir užtikrinti, kad atsižvelgiant į senstančios visuomenės poreikius kelio ženklai ir kelių ženklavimas būtų gerai matomi.

Įtraukiamas 11a straipsnis, siekiant nustatyti valstybių narių kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūrų taikymo ir rezultatų ataskaitų teikimo reikalavimus. Visų pirma, reikalaujama, kad valstybės narės nustatytų savo kelių tinklų rizikos lygius, kaip numatyta viso tinklo kelių vertinimo procedūroje. Galiojančioje direktyvoje nėra ataskaitų teikimo reikalavimų, tad labai sunku visoje ES stebėti pažangą, atlikti lyginamąją analizę ir imtis tolesnių veiksmų. Ataskaitų teikimo reikalavimai yra būtini siekiant užtikrinti, kad būtų galima išmatuoti kelių tinklui būdingą saugumo lygį ir pranešti apie jį kelių eismo dalyviams ir kad kelių eismo saugumo konvergencija visoje ES vyktų sparčiau.

I II priedą įtraukiami nauji reikalavimai, kuriais siekiama užtikrinti, kad vykdant kelių saugumo auditą būtų atsižvelgiama į pažeidžiamų kelių eismo dalyvių poreikius.

Įtraukiamas naujas IIa priedas, kuriame pateikiamas kelio saugumo patikrinimo elementų sąrašas, nes pagrindinį dėmesį reikėtų skirti saugumo didinimui esamuose keliuose.

III priedas pakeičiamas nauju priedu, kuriame pateikiamas naujosios procedūros „viso tinklo kelių vertinimas“ elementų sąrašas. Tai bendroji informacija apie vertinamus kelius, eismo įvykių duomenys ir eismo intensyvumas, eksploatacinės charakteristikos, konkretūs su kelių išdėstymu ir saugumo priemonėmis susiję aspektai ir bendra rizika, siekiant užtikrinti, kad būtų galima tinkamai įvertinti keliams būdingą saugumo lygį.

Iš dalies keičiamas IV priedas, siekiant patikslinti, kad apibūdinant tikslią eismo įvykio vietą būtų nurodomos GNSS koordinatės.

## Pasiūlymas

**EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA****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 nuomonę<sup>11</sup>,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę<sup>12</sup>,

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 nulinį žūčių keliuose skaičių (visiškai saugaus kelių eismo vizija)<sup>13</sup>. Tačiau pastaraisiais metais pažanga siekiant šių tikslų sulėtėjo;
- (2) pagal saugios sistemos požiūrį žūčių ir sunkių sužalojimų eismo įvykiuose iš esmės galima išvengti. Visais lygmenimis reikia priimti 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. 1315/2013<sup>14</sup> 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/EB<sup>15</sup> poveikį paaiškėjo, kad valstybėms

<sup>11</sup> OL C , , p. .

<sup>12</sup> OL C , , p. .

<sup>13</sup> Komisijos komunikatas „Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“ (COM(2010) 389 galutinis).

<sup>14</sup> 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).

<sup>15</sup> 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).

narėms, kuriose kelių infrastruktūros saugumo valdymo (KISV) principai savanoriškai taikomi nacionaliniuose keliuose, kurie nėra TEN-T tinklo dalis, pavyko pasiekti daug didesnę kelių eismo saugumą 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 pagrindinius kelius, kurie nėra TEN-T tinklo dalis, visoje Sąjungoje turėtų gerokai padidėti kelių infrastruktūros saugumo lygis;
- (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;
- (7) rizika grindžiamas viso tinklo kelių vertinimas, atrodo, yra veiksminga ir efektyvi priemonė nustatyti tinklo dalims, kuriose reikėtų atlikti išsamesnius kelio 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 eismo 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 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;
- (9) norint užtikrinti didesnę kelių infrastruktūros saugumo lygį, kad būtų įgyvendinti Sąjungos kelių eismo saugumo tikslai, itin svarbu sistemingai imtis tolesnių veiksmų pagal KISV procedūrų išvadas. Tuo tikslu turėtų būti parengiami prioritetinių veiksmų planai ir taip užtikrinama, kad būtų kuo skubiau įgyvendinamos būtinos intervencinės priemonės;
- (10) esamų kelių eismo saugumą būtina didinti nukreipiant investicijas į didžiausio avaringumo kelių ruožus ir (arba) į tuos kelių ruožus, kuriuose yra didžiausios nelaimingų atsitikimų mažinimo galimybės;
- (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/EB<sup>16</sup>. 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 kelių eismo dalyviai. Taigi užtikrinant, kad visose KISV procedūrose būtų atsižvelgiama į tokių eismo dalyvių interesus, turėtų pavykti padidinti jų saugumo keliuose lygį;
- (13) kelių ženklavimo ir kelio ženklų projektavimas ir priežiūra yra svarbus kelių infrastruktūros saugumo užtikrinimo elementas, ypač atsižvelgiant į tai, kad dabar kuriamos transporto priemonės, kuriose įrengiamos pagalbos vairuotojui sistemos arba aukštesnio lygio automatizuoto vairavimo įranga. Visų pirma, būtina užtikrinti, kad

<sup>16</sup> 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).

tokios transporto priemonės galėtų nesunkiai ir patikimai atpažinti kelių ženklumą ir ženklus;

- (14) siekiant užtikrinti skaidrumą ir pagerinti atskaitingumą, reikėtų pranešti pagrindinius veiklos rezultatų rodiklius;
- (15) skelbiant viso tinklo kelių 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 eismo 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, laikydamasi 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 teisėkūros nustatytais principais<sup>17</sup>. 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 užtikrinama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;
- (18) siekiant užtikrinti nuolatinį saugumo valdymo procedūrų gerinimą ir pasirūpinti, kad transporto priemonėms, kuriose įrengtos pagalbos vairuotojams sistemos arba aukštesnio lygio automatizuoto vairavimo įranga, būtų lengviau atpažinti kelių ženklumą ir ženklus, būtina imtis konkrečių priemonių. Siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos atitinkamų nuostatų įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai. Šiais įgaliojimais turėtų būti naudojamosi pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 182/2011<sup>18</sup>;
- (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 straipsnio 1–3 dalys pakeičiamos taip:

<sup>17</sup> OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

<sup>18</sup> 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).



„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 vertinimu.

2. Ši direktyva taikoma projektuojamiems, tiesiamiems ar jau eksploatuojamiems transeuropiniam kelių tinklui priklausantiems keliams, taip pat jam nepriklausantiems greitkeliams ir pagrindiniams keliams.

3. Ši direktyva taip pat taikoma 2 dalyje nenurodytiems keliams ir kelių infrastruktūros projektams, vykdomiems ne miesto teritorijose ir visiškai arba iš dalies finansuojamiems Sąjungos lėšomis.“;

(2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) 1 punktas pakeičiamas taip:

„1. 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 2a ir 2c 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 – kelias, kuris nėra greitkelis, bet jungia didmiesčius ar regionus arba abu ir yra apibrėžtas kaip pagrindinis kelias Europos nacionalinių kartografijos ir kadastro agentūrų parengtame Europos regionų žemėlapyje „EuroRegionalMap“;

2c. viso tinklo kelių vertinimas – kelių tinklo, kuriam taikoma ši direktyva, saugumo vertinimas siekiant atlikti eismo įvykių ir poveikio sunkumo rizikos lyginamąją analizę;“;

(c) 5 punktas išbraukiamas;

(d) 6 ir 7 punktai pakeičiami taip:

„6. saugumo kategorija – viena iš kategorijų, į kurias suskirstomos esamo kelių tinklo dalys pagal objektyviai įvertintą jų saugumo lygį;

7. kelio saugumo patikrinimas – tikslinis esamo kelio arba kelio ruožo patikrinimas vietoje siekiant nustatyti pavojingas sąlygas ir trūkumus, dėl kurių padidėja eismo įvykių ir sužalojimų rizika;“;

(e) įterpiamas 10 punktas:

„10. pažeidžiamas kelių 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 vertinimas**

1. Valstybės narės užtikrina, kad viso tinklo kelių vertinimas būtų atliekamas visame eksploatuojamų kelių tinkle, kuriam taikoma ši direktyva. Viso tinklo kelių vertinimą sudaro apžiūra, eismo intensyvumo ir ankstesnių eismo įvykių duomenų analizė ir avarijų ir poveikio sunkumo rizikos vertinimas. Valstybės narės užtikrina, kad pirmasis vertinimas būtų atliktas ne vėliau kaip 2025 m. Paskesni viso tinklo kelių vertinimai atliekami pakankamai dažnai, siekiant užtikrinti pakankamą saugumo lygį, tačiau bet kuriuo atveju ne rečiau nei kas penkerius metus.

2. Atlikdamos viso tinklo kelių vertinimą, valstybės narės įtraukia visus III priede išvardytus elementus.

3. Remdamosi 1 dalyje nurodyto vertinimo rezultatais, valstybės narės suskirsto visus kelių tinklo ruožus bent į tris kategorijas pagal jiems būdingą saugumo lygį.

4. Valstybės narės užtikrina, kad viso tinklo kelių vertinimus vykdytų kompetentinga institucija.

5. 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.“

(4) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) pavadinimas pakeičiamas taip:

„6 straipsnis

### **Kelių saugumo patikrinimai“;**

(b) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės užtikrina, kad kelių tinkle būtų vykdomi kelio saugumo patikrinimai, siekiant nustatyti su kelių saugumu susijusius aspektus ir užkirsti kelią eismo įvykiams. Kelių ruožai, kuriuose reikia atlikti tokį patikrinimą, atrenkami remiantis pagal 5 straipsnį atlikto vertinimo rezultatais, teikiant pirmenybę didelės rizikos ruožams.“;

(c) 2 ir 3 dalys pakeičiamos taip:

„2. Atlikdamos kelių saugumo patikrinimus, valstybės narės įtraukia IIa priede nustatytus elementus.

3. Valstybės narės užtikrina ruožų, kuriuose kelių tinklas jungiasi su kelių tuneliais, kuriems taikoma Direktyva 2004/54/EB, saugumą, atlikdamos bendrus kelių saugumo patikrinimus dalyvaujant kompetentingoms institucijoms, įgyvendinančioms šią direktyvą ir Direktyvą 2004/54/EB. Bendri kelių saugumo patikrinimai atliekami ne rečiau nei kas trejus metus.“;

(5) įterpiami 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 vertinimų rezultatais būtų imamasi tolesnių veiksmų atliekant tikslinius kelių saugumo patikrinimus arba tiesiogiai vykdam taissomuosius veiksmus.

2. Valstybės narės užtikrina, kad remiantis pagal 6 straipsnį atliktų 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 toliau 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, kurioms būdingas didelis naudos ir sąnaudų santykis.

4. Valstybės narės parengia ir reguliariai atnaujina prioritetinių veiksmų planą, pagal kurį būtų stebimas numatytų taisomųjų veiksmų įgyvendinimas. Rengdamos veiksmų planą, valstybės narės teikia pirmenybę kelių ruožams, kuriuose yra didelė galimybė padidinti kelių eismo saugumo lygį, atsižvelgdamos į intervencines priemones, kurioms būdingas didelis naudos ir sąnaudų santykis.

6b straipsnis

### **Pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsauga**

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

6c straipsnis

### **Kelių ženklavimas ir ženklai**

1. Valstybės narės užtikrina, kad kelių ženklavimas ir ženklai būtų tinkamai projektuojami ir prižiūrimi taip, kad juos galėtų nesunkiai ir patikimai atpažinti ir vairuotojai, ir transporto priemonės, kuriose įrengtos pagalbos vairuotojui sistemos arba aukštesnio lygio automatizuoto vairavimo įranga.

2. Komisija parengia bendrusius eksploatacinius reikalavimus, siekdama palengvinti kelių ženklavimo ir ženklų atpažinimą. Šiuo tikslu Komisija 13 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka priima įgyvendinimo aktą.“;

(6) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„10 straipsnis

### **Keitimasis geriausia 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 pakeičiama taip:

„2. Komisijai padeda 13 straipsnyje nurodytas komitetas. Jei reikia patvirtinti specialias priemones, jos tvirtinamos pagal 13 straipsnio 2 dalyje nurodytą patariamąją procedūrą.“;

(8) įterpiamas 11a straipsnis:

„11a straipsnis

### **Ataskaitų teikimas**

1. Valstybės narės iki [Leidinių biurui: įrašyti METUS – 24 mėnesiai po įsigaliojimo] spalio 31 d. ir vėliau kas trejus metus teikia Komisijai per pastaruosius trejus metus pagal viso tinklo kelių vertinimo procedūrą įvertintos kelių tinklo procentinės dalies ir kelių ruožų saugumo kategorijų, įvertintų pagal kelių eismo dalyvių kategorijas, ataskaitą.“;

(9) 12 straipsnis pakeičiamas taip:

„12 straipsnis

#### **Derinimas su technikos pažanga**

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

(10) įterpiamas 12a straipsnis:

„12a straipsnis

#### **Deleguotieji aktai**

1. Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus laikantis šiame straipsnyje nustatytų sąlygų.

2. 12 straipsnyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [šios direktyvos įsigaliojimo diena].

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 12 straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu atšaukti įgaliojimus nutraukiamas tame sprendime nurodytų įgaliojimų perdavimas. Jis įsigalioja kitą dieną po sprendimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų teisėtumui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą, Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais, vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.

5. Kai tik Komisija priima deleguotąjį aktą, apie tai ji tuo pačiu 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 tas laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiams.“;

(11) 13 straipsnis pakeičiamas taip:

„13 straipsnis

#### **Komiteto procedūra**

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, apibrėžtas Reglamente (ES) Nr. 182/2011.

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 4 straipsnis.“;

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

#### *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 – 18 mėnesių 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*  
*Pirmininkas*

*Tarybos vardu*  
*Pirmininkas*