

## I

(Teisėkūros procedūra priimami aktai)

## DIREKTYVOS

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA (ES) 2019/1936

2019 m. spalio 23 d.

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

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SAJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę <sup>(1)</sup>,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę <sup>(2)</sup>,

laikydami įprastą teisėkūros procedūrą <sup>(3)</sup>,

kadangi:

- (1) 2010 m. liepos 20 d. Komisijos komunikate Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“ nurodyti Sąjungos strateginiai tikslai – ne vėliau kaip 2020 m. perpus sumažinti žūstančiųjų keliuose skaičių, palyginti su 2010 m., ir ne vėliau kaip 2050 m. pasiekti beveik nulinį žūčių keliuose skaičių. Tačiau pastaraisiais metais pažanga siekiant tų tikslų sulėtėjo. 2017 m. birželio 8 d. Taryba išvadose dėl kelių eismo saugumo, kuriomis patvirtinama 2017 m. kovo mėn. Valetos deklaracija, buvo pritarta naujam tarpiniam tikslui ne vėliau kaip 2030 m. perpus sumažinti sunkių sužalojimų skaičių, palyginti su 2020 m. Todėl reikia dėti daugiau pastangų, kad būtų pasiekti abu tie tikslai;
- (2) pagal saugios sistemos požiūrį žūčių ir sunkių sužalojimų kelių eismo įvykiuose iš esmės galima išvengti. Visais lygmenimis reikia prisiimti bendrą atsakomybę siekiant užtikrinti, kad kelių eismo įvykiuose žmonės nebūtų sunaikinti sužalojami ir nežūtų. Visų pirma, gerai projektuojant, tinkamai prižiūrint ir aiškiai ženklinant kelius, taip pat naudojant aiškius kelio ženklus turėtų sumažėti kelių eismo įvykių tikimybė, o „klaidas atleidžiančiuose keliuose“ (keliuose, kurie yra nutiesti išmintingai, siekiant užtikrinti, kad dėl vairavimo klaidų tiesiogiai nekiltų sunkių arba mirtinų pasekmių) turėtų sumažėti eismo įvykių sunkumas. Remdamasi visų valstybių narių patirtimi Komisija turėtų pateikti gaires dėl „klaidas atleidžiančių pakelių“ tiesimo ir priežiūros;
- (3) Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013 <sup>(4)</sup> apibrėžto transeuropinio transporto tinklo (toliau – TEN-T tinklas) keliai yra itin svarbūs remiant Europos integraciją. Todėl tuose keliuose reikėtų užtikrinti aukštą saugumo lygį;
- (4) TEN-T tinkle įgyvendinus kelių infrastruktūros saugumo valdymo (toliau – KISV) procedūras Sąjungoje pavyko sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų. Įvertinus Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2008/96/EB <sup>(5)</sup> poveikį paaiškėjo, kad valstybėms narėms, kuriose KISV principai savanoriškai taikomi nacionaliniuose keliuose, kurie nėra TEN-T tinklo dalis, pavyko pasiekti daug didesnių kelių saugumo lygį nei valstybėms narėms, kurios to nedarė. Todėl pageidautina, kad tie KISV principai taip pat būtų taikomi kitoms Europos kelių tinklo dalims;

<sup>(1)</sup> OL C 62, 2019 2 15, p. 261.

<sup>(2)</sup> OL C 168, 2019 5 16, p. 81.

<sup>(3)</sup> 2019 m. balandžio 4 d. Europos Parlamento pozicija (dar nepaskelbta Oficialiajame leidinyje) ir 2019 m. spalio 7 d. Tarybos sprendimas.

<sup>(4)</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>(5)</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).

- (5) svarbu, kad, kiek tai susiję su kelių eismo saugumu, ši direktyva būtų taikoma ir kelio ruožams, nutiestiems per tiltus, ir kelio ruožams, einantiems per tunelius, priklausantiems tinklui, kuriam taikoma ši direktyva, išskyrus tunelius, kuriems taikoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/54/EB<sup>(6)</sup>;
- (6) vadovaujantis kelių saugumo tikslais svarbu užtikrinti, kad ši direktyva taip pat būtų taikoma įvažiavimams į stovėjimo aikšteles, esančias tinklo keliuose, kuriems taikoma ši direktyva, visų pirma greitkeliuose ir pagrindiniuose keliuose, ir išvažiavimams iš tų aikštelių;
- (7) sezoninės sąlygos valstybėse narėse ir regionuose labai skiriasi. Todėl svarbu, kad į tas sąlygas būtų tinkamai atsižvelgta nacionalinėse nuostatose, kuriomis ši direktyva perkeliama į nacionalinę teisę;
- (8) 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;
- (9) siekiant užtikrinti, kad toks taikymo srities išplėtimas padarytų numatomą poveikį, logiška, kad pagrindiniai keliai, kurie nėra greitkeliai, apimtų visus kelius, priklausančius aukščiausiai kelių kategorijai, nacionalinėje kelių klasifikacijoje esančiai žemiau greitkelio kategorijos. Dėl tos pačios priežasties valstybės narės turėtų būti skatinamos užtikrinti, kad ši direktyva būtų toliau taikoma bent visiems keliams, kuriems iki šios direktyvos įsigaliojimo buvo taikoma, taip pat ir savanoriškai, Direktyva 2008/96/EB;
- (10) nustatius reikalavimą, kad Direktyvoje 2008/96/EB nustatytas procedūras privaloma taikyti visiems kelių infrastruktūros projektams ne miesto teritorijose, kurie yra įgyvendinami naudojant Sąjungos finansavimą, turėtų pavykti užtikrinti, kad Sąjungos lėšos nebūtų naudojamos nesaugiems keliams tiesti;
- (11) Direktyva 2008/96/EB taikoma tik kelių infrastruktūrai. Todėl šia direktyva nedaromas poveikis nei kelių eismą reglamentuojantiems teisės aktams, nei valstybių narių kompetencijai savarankiškai spręsti dėl kelių eismo srities teisės aktų. Susitariančiosios Šalys turėtų laikytis 1949 m. rugsėjo 19 d. Jungtinių Tautų Ženevos kelių eismo konvencijos ir 1968 m. lapkričio 8 d. Vienos kelių eismo konvencijos, taip pat 1968 m. lapkričio 8 d. Vienos kelio ženklų ir signalų konvencijos;
- (12) 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, be kita ko, elektroniniais ir skaitmeniniais būdais renkant duomenis, siekiant padidinti kelių eismo saugumo lygį visoje Sąjungoje;
- (13) veiksmingiausių ankstesnės „saugumo lygių nustatymo eksploatuojamame kelių tinkle ir to tinklo valdymo procedūros“ elementų integravimas į naują viso tinklo kelių saugumo vertinimo procedūrą turėtų leisti geriau nustatyti kelio ruožus, kuriuose galimybės padidinti saugumo lygį yra didžiausios ir kuriuose imantis tikslių intervcinių priemonių turėtų pavykti labiausiai pagerinti padėtį;
- (14) siekiant pagerinti KISV procedūrų kokybę, objektyvumą ir veiksmingumą, naudinga leisti valstybėms narėms pasinaudoti, kai tinkama, galimybėmis, atsirandančioms dėl nuolat tobulėjančių technologijų, atliekant kelio ruožų patikrinimus, dokumentuojant kelio saugumo sąlygas ir renkant kitus su kelių tinklo saugumu susijusius duomenis;
- (15) norint atlikti kelių infrastruktūros saugumo pagerinimus, būtinas tam, kad būtų įgyvendinti Sąjungos kelių saugumo tikslai, ypač svarbu sistemingai imtis tolesnių veiksmų pagal KISV procedūrų išvadą. Šiuo tikslu prioritetais veiksmų planais turėtų būti užtikrinama, kad būtų kuo skubiau įgyvendinamos būtinos intervencinės priemonės. Visų pirma, tolesnės priemonės, kurių imamasi remiantis viso tinklo kelių saugumo vertinimo išvadomis, turėtų būti arba tiksliniai kelių saugumo patikrinimai, arba, jei tai įmanoma ir ekonomiškai efektyvu, tiesiogiai vykdomi taisomieji veiksmai, kuriais siekiama pašalinti arba sumažinti kelių saugumo riziką neužkraunant nereikalingos administracinės naštos;

<sup>(6)</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).

- (16) esamų kelių saugumą būtina didinti nukreipiant investicijas į didžiausio avaringumo kelio ruožus ir į tuos kelių ruožus, kuriuose yra didžiausios nelaimingų atsitikimų mažinimo galimybės;
- (17) tokioms investicijoms remti gali būti naudojamos, laikantis taikytinų sąlygų, Sąjungos lygmens finansavimu ir finansinėmis paskatomis, papildant atitinkamas nacionalines investicijas ir paskatas;
- (18) ypač didelė eismo įvykių rizika kyla kelių tinklo ruožuose, kurie jungiasi su transeuropinio tinklo kelių tuneliais, kuriems taikoma Direktyva 2004/54/EB. Todėl, siekiant padidinti kelių tinklo, kuriam taikoma ši direktyva, saugumo lygį, reikėtų vykdyti bendrus tų kelio ruožų saugumo patikrinimus dalyvaujant kompetentingoms kelių ir tunelių sričių institucijoms;
- (19) 2017 m. 47 % žuvusiųjų kelių eismo įvykiuose Sąjungoje buvo pažeidžiami eismo dalyviai. Taigi užtikrinant, kad visose KISV procedūrose būtų atsižvelgiama į pažeidžiamų eismo dalyvių poreikius, ir rengiant tokių eismo dalyvių infrastruktūrai taikytinus kokybės reikalavimus turėtų pavykti padidinti jų saugumo keliuose lygį;
- (20) siekiant sudaryti sąlygas valstybėms narėms tobulinti savo procedūras, kuriomis siekiama užtikrinti jų kelių ženklavimo ir kelio ženklų eksploataciją, turėtų būti nustatytos bendrosios specifikacijos siekiant skatinti veiksmingą kelių ženklavimo ir kelio ženklų įskaitomumą ir pastebimumą vairuotojams ir automatizuotoms pagalbinėms vairavimo sistemoms;
- (21) saugumo gerinimui pirmenybė teikiama taip pat ir geležinkelio pervažose (t. y. signalizacijai, infrastruktūros gerinimui). Remiantis Europos Sąjungos geležinkelių agentūros parengta 2018 m. ES geležinkelių saugos ir sąveikos ataskaita, 2016 m. 108 000 pervažų Sąjungoje įvyko 433 didelės avarijos, kuriose 255 žmonės žuvo, o 217 žmonių buvo sunkiai sužaloti. Todėl turėtų būti nustatytos didelį pavojų saugumui keliančias geležinkelio pervažos, kad jos būtų pagerintos;
- (22) kokybiškas kelių ženklavimas ir kelio ženklai yra ypatingai svarbūs siekiant užtikrinti pagalbą vairuotojams ir susietosioms bei automatizuotoms transporto priemonėms. Bendrosios kelių ženklavimo ir kelio ženklų specifikacijos turėtų tapti pagrindu, sudarančiu sąlygas diegti pažangias susietąsias ir automatizuotas judumo sistemas. Pageidautina laikytis bendro Europos požiūrio, atitinkančio 1968 m. Vienos kelio ženklų ir signalų konvenciją;
- (23) siekiant sustiprinti rezultatus, kurių tikimasi taikant šią direktyvą, ir užtikrinti deramą saugumo lygį ekstremaliųjų situacijų atveju, valstybės narės galėtų palengvinti savo civilinės saugos, reagavimo į nelaimes ir kelių eismo policijos tarnybų bendradarbiavimą, kai tai tikslinga, ir ypač tarpvalstybiniuose kelio ruožuose. Jeigu vykdančią veiklą reikalingas valstybių narių bendradarbiavimas, tinkamą pagrindą tuo tikslu suteikia Sąjungos civilinės saugos mechanizmas, nustatytas Europos Parlamento ir Tarybos sprendimu Nr. 1313/2013/ES<sup>(7)</sup>;
- (24) nedarant poveikio viešųjų pirkimų srities teisės aktams, ypač Europos Parlamento ir Tarybos direktyvai 2014/25/ES<sup>(8)</sup>, kelių infrastruktūros sektoriuje vykdančių viešuosius pirkimus su saugumu susijusios techninės specifikacijos turėtų būti skelbiamos viešai;
- (25) siekiant užtikrinti skaidrumą ir pagerinti atskaitingumą, reikėtų pranešti kelių saugumo reitingus, kad eismo dalyviai būtų informuoti apie infrastruktūros būklę ir būtų padidintas jų bendras informuotumas;
- (26) turėtų būti skatinamas specialistų keitimasis su saugios sistemos metodika susijusia patirtimi ir kelių saugumo auditorių keitimasis informacija;
- (27) skelbiant viso tinklo kelių saugumo vertinimo rezultatus turėtų pavykti užtikrinti infrastruktūrai būdingą saugumo lygį, kuri būtų galima palyginti visoje Sąjungoje;

(7) 2013 m. gruodžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 1313/2013/ES dėl Sąjungos civilinės saugos mechanizmo (OL L 347, 2013 12 20, p. 924).

(8) 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB (OL L 94, 2014 3 28, p. 243).

- (28) kadangi šios direktyvos tikslo, t. y. nustatyti procedūras, skirtas užtikrinti pastovų aukštą kelių saugumo lygį TEN-T tinkle ir greitkelių bei pagrindinių kelių tinkle visoje Sąjungoje, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl to, kad visoje Sąjungoje būtina darniau siekti aukštesnių kelių infrastruktūros saugumo standartų, to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamosi 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;
- (29) siekiant užtikrinti, kad KISV procedūrų turinys ir toliau būtų grindžiamas geriausiomis turimomis techninėmis žiniomis, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl šios direktyvos priedų suderinimo su technikos pažanga. 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<sup>(9)</sup> 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;
- (30) būtina imtis konkrečių priemonių norint užtikrinti nuolatinį kelių saugumo valdymo praktikos gerinimą ir sudaryti palankias sąlygas, kad transporto priemonėms, kuriose įrengtos pagalbinės vairavimo sistemos arba aukštesnio lygio automatizuoto vairavimo įranga, būtų lengviau atpažinti kelių ženklimą ir kelio ženklus. 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. 182/2011<sup>(10)</sup>;
- (31) todėl Direktyva 2008/96/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

#### 1 straipsnis

### Direktyvos 2008/96/EB daliniai pakeitimai

Direktyva 2008/96/EB iš dalies keičiama taip:

- 1) 1 straipsnis pakeičiamas taip:

„1 straipsnis

#### Dalykas ir taikymo sritis

1. Šia direktyva reikalaujama, kad valstybės narės nustatytų 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, greitkeliams ir kitiems pagrindiniams keliams.
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 kurie buvo realizuoti pasinaudojus 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.
4. Valstybės narės gali į šios direktyvos taikymo sritį neįtraukti pagrindinių kelių, kuriuose saugumo rizika yra nedidelė, remdamosi tinkamai pagrįstomis priežastimis, susijusiomis su eismo intensyvumu ir eismo įvykių statistika.

<sup>(9)</sup> OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

<sup>(10)</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).

Valstybės narės į šios direktyvos taikymo sritį gali įtraukti 2 ir 3 dalyse nenurodytus kelius.

Kiekviena valstybė narė ne vėliau kaip 2021 m. gruodžio 17 d. perduoda Komisijai jos teritorijoje esančių greitkelių ir pagrindinių kelių sąrašą, o vėliau – bet kokius tolesnius su tuo susijusius pakeitimus. Be to, kiekviena valstybė narė perduoda Komisijai kelių, kurie pagal šią dalį neįtraukti arba įtraukti į šios direktyvos taikymo sritį, sąrašą, o vėliau – bet kokius su juo susijusius pakeitimus.

Komisija paskelbia kelių, apie kuriuos pranešta pagal šį straipsnį, sąrašą.

5. Ši direktyva netaikoma keliams tuneliuose, kuriems taikoma Direktyva 2004/54/EB.“;

2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 punktas pakeičiamas taip:

„1) transeuropinis kelių tinklas – kelių tinklas, nurodytas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 1315/2013 (\*);

(\*) 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).“;

b) įterpiami šie punktai:

„1a) 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;

1b) pagrindinis kelias – ne miesto vietovėse esantis kelias, jungiantis didmiesčius ar regionus arba juos abu, kuris priklauso aukščiausiai kelių kategorijai, esančiai žemiau „greitkelio“ kategorijos nacionalinėje kelių klasifikacijoje, galiojančioje 2019 m. lapkričio 26 d.“;

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) 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;“;

e) įterpiamas šis punktas:

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

f) papildoma šiuo punktu:

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

3) 4 straipsnis papildomas šia dalimi:

„6. Komisija pradinio projektavimo etapo audito metu parengia gaires dėl „klaidas atleidžiančių pakelių“ ir „savaiame suprantamų ir savaiame prigyjančių kelių“ projektavimo, taip pat gaires dėl kokybės reikalavimų, susijusių su pažeidžiamais eismo dalyviais. Tokios gairės rengiamos glaudžiai bendradarbiaujant su valstybių narių ekspertais.“;

4) 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.

2. Atliekant viso tinklo kelių saugumo vertinimus vertinama avarijų ir poveikio sunkumo rizika, remiantis šiais elementais:

a) pirmiausia, kelio konstrukcijos charakteristikų (konstrukcinio saugumo) vizualiniu ištyrimu vietoje arba elektroninėmis priemonėmis, ir

b) kelių tinklo ruožų, kurie buvo eksploatuojami ilgiau nei trejus metus ir kuriuose, proporcingai eismo srautui, įvyko daug rimtų eismo įvykių, tyrimu.

3. Valstybės narės užtikrina, kad pirmasis viso tinklo kelių saugumo vertinimas būtų atliktas ne vėliau kaip 2024 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.

4. Atlikdamos viso tinklo kelių saugumo vertinimą, valstybės narės gali atsižvelgti į III priede nustatytus orientacinius elementus.

5. Komisija teikia gaires dėl sistemingų viso tinklo kelių saugumo vertinimų atlikimo ir saugumo reitingų nustatymo metodikos.

6. Remdamosi 1 dalyje nurodyto vertinimo rezultatais ir siekdamos nustatyti poreikių imtis tolesnių veiksmų pirmumo tvarką valstybės narės suskirsto visus kelių tinklo ruožus bent į tris kategorijas pagal jų saugumo lygį.“;

5) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) pavadinimas pakeičiamas taip:

„6 straipsnis

#### **Reguliarūs kelių saugumo patikrinimai“;**

b) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės užtikrina, kad būtų atliekami periodiniai kelių saugumo patikrinimai; tokie patikrinimai atliekami pakankamai dažnai, kad būtų užtikrinti pakankami atitinkamos kelių infrastruktūros saugumo lygiai.“;

c) 2 dalis išbraukiama;

d) 3 dalis pakeičiama taip:

„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 pakankamai dažnai, kad būtų užtikrinti pakankami saugumo lygiai, tačiau bet kuriuo atveju ne rečiau nei kas šešerius metus.“;

6) įterpiami šie 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 arba atliekant tikslinius kelių saugumo patikrinimus, arba tiesiogiai vykdant taisomuosius veiksmus.
2. Atlikdamos tikslinius kelių saugumo patikrinimus valstybės narės gali atsižvelgti į Ila priede nustatytus orientacinius elementus.
3. Tikslinius kelių saugumo patikrinimus atlieka ekspertų grupės. Bent vienas ekspertų grupės narys turi atitikti reikalavimus, nustatytus 9 straipsnio 4 dalies a punkte.
4. 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 kelio ruožus, kuriuose reikia didinti kelių infrastruktūros saugumo lygį, ir apibrėžia veiksmus, kuriuos reikia įgyvendinti pirmumo tvarka siekiant padidinti tų kelio ruožų saugumo lygį.
5. Valstybės narės užtikrina, kad taisomieji veiksmai pirmiausia būtų įgyvendinami kelio 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.
6. Valstybės narės parengia ir reguliariai atnaujina 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 3–6a straipsniuose nustatytas procedūras būtų atsižvelgiama į pažeidžiamų eismo dalyvių poreikius.

6c straipsnis

#### **Kelių ženklavimas ir kelio ženklai**

1. Valstybės narės savo dabartinėse ir būsimose kelių ženklavimui ir kelio ženklams skirtose procedūrose ypatingą dėmesį skiria įskaitomumo ir pastebimumo vairuotojams ir automatizuotoms pagalbinėms vairavimo sistemoms užtikrinimui. Tokiomis procedūromis atsižvelgiama į bendrąsias specifikacijas, jei tokios bendrosios specifikacijos yra nustatytos pagal 3 dalį.
2. Komisijos sudaryta ekspertų grupė ne vėliau kaip 2021 m. birželio mėn. įvertina galimybę nustatyti bendrąsias specifikacijas, įskaitant įvairius elementus, kuriais siekiama užtikrinti kelių ženklavimą ir kelio ženklų eksploataciją, siekiant skatinti veiksmingą kelių ženklavimą ir kelio ženklų įskaitomumą ir pastebimumą vairuotojams ir automatizuotoms pagalbinėms vairavimo sistemoms. Ta grupė sudaroma iš valstybių narių paskirtų ekspertų. Vertinimas, be kita ko, apima konsultacijas su Jungtinių Tautų Europos ekonomikos komisija.

Atliekant vertinimą visų pirma atsižvelgiama į šiuos elementus:

- a) įvairių pagalbinių vairavimo technologijų ir infrastruktūros sąveiką;
  - b) oro ir atmosferos reiškinių bei eismo poveikį Sąjungos teritorijoje esančiam kelių ženklavimui ir kelio ženklams;
  - c) priežiūros priemonių, reikalingų įvairioms technologijoms, rūši ir dažnumą, įskaitant apytikrą išlaidų apskaičiavimą.
3. Atsižvelgdama į 2 dalyje nurodytą vertinimą, Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatomos bendrosios specifikacijos, susijusios su 1 dalyje nurodytomis valstybių narių procedūromis, siekiant užtikrinti kelių ženklavimą ir kelio ženklų eksploataciją, atsižvelgiant į veiksmingo kelių ženklavimą ir kelio ženklų įskaitomumo ir pastebimumo užtikrinimą vairuotojams ir automatizuotoms pagalbinėms vairavimo sistemoms. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 13 straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Pirmoje pastraipoje nurodytais įgyvendinimo aktais nedaromas poveikis Europos standartizacijos komiteto kompetencijai kelių ženklavimo ir kelio ženklų standartų srityje.

6d straipsnis

#### **Informavimas ir skaidrumas**

Komisija skelbia Europos kelių tinklo, patenkančio į šios direktyvos taikymo sritį, žemėlapi, kuris yra prieinamas internetu, pabrėždama skirtingas kategorijas, kaip nurodyta 5 straipsnio 6 dalyje.

6e straipsnis

#### **Savanoriškas pranešimų teikimas**

Valstybės narės deda pastangas sukurti savanoriškam pranešimų teikimui skirtą nacionalinę sistemą, prieinamą internetu visiems eismo dalyviams, kad būtų lengviau rinkti eismo dalyvių ir transporto priemonių perduodamus duomenis apie įvykius ir bet kokią kitą su saugumu susijusią informaciją, kuri, pranešančio asmens nuomone, kelia faktinį arba galimą pavojų kelių infrastruktūros saugumui.“;

7) 7 straipsnyje įterpiama ši 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.“;

8) 9 straipsnyje įterpiama ši dalis:

„1a. Kelių eismo saugumo auditoriams, pradėjusiems mokymo kursą nuo 2024 m. gruodžio 17 d., valstybės narės užtikrina, kad kelių saugumo auditorių mokymo programa apimtų aspektus, susijusius su pažeidžiamais eismo dalyviais ir tokiems dalyviams skirta infrastruktūra.“;

9) 10 straipsnis pakeičiamas taip:

„10 straipsnis

#### **Keitimasis geriausia praktika**

Siekdama pagerinti saugumą Sąjungos keliuose, Komisija sukuria valstybių narių keitimosi informacija ir geriausia praktika sistemą, kuri, *inter alia*, apimtų kelių saugumo mokymų programą, esamus kelių infrastruktūros saugumo projektus ir patikrintą kelių eismo saugumo technologiją.“;

10) 11 straipsnio 2 dalis išbraukiama;

11) įterpiamas šis straipsnis:

„11a straipsnis

#### **Ataskaitų teikimas**

1. Valstybės narės ne vėliau kaip 2025 m. spalio 31 d. pateikia Komisijai ataskaitą apie viso tinklo, įvertinto pagal 5 straipsnį, saugumo klasifikavimą. Kai įmanoma, ataskaita grindžiama bendra metodika. Jei taikytina, ataskaitoje taip pat pateikiamas atnaujintų nacionalinių gairių, įskaitant visų pirma patobulinimus, susijusius su technologine pažanga ir pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, nuostatų sąrašas. Nuo 2025 m. spalio 31 d. tokios ataskaitos teikiamos kas penkerius metus.

2. Pirmą kartą ne vėliau kaip 2027 m. spalio 31 d., o vėliau – kas penkerius metus, Komisija, remdamasi 1 dalyje nurodytų nacionalinių ataskaitų analize, parengia ir Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ataskaitą dėl šios direktyvos įgyvendinimo, visų pirma atsižvelgiant į 1 dalyje nurodytus elementus, ir dėl galimų tolesnių priemonių, įskaitant šios direktyvos peržiūrą ir galimą suderinimą su technikos pažanga.“;

12) 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.“;



13) įterpiamas šis straipsnis:

„12a straipsnis

#### **Igaliojimų delegavimas**

1. Igaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.

2. 12 straipsnyje nurodyti igaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui nuo 2019 m. gruodžio 16 d. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais igaliojimais ataskaitą. Deleguotieji igaliojimai savaime pratęsimi 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 igaliojimus. Sprendimu dėl igaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti igaliojimai 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 teisėkūros (\*) 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.

(\*) OL L 123, 2016 5 12, p. 1.“;

14) 13 straipsnis pakeičiamas taip:

„13 straipsnis

#### **Komiteto procedūra**

1. Komisijai padeda komitetas. Tas komitetas – tai komitetas, kaip nustatyta Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) Nr. 182/2011 (\*).

2. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamentas (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnis.

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

15) priedai iš dalies keičiami taip, kaip išdėstyta šios direktyvos priede.

2 straipsnis

#### **Perkėlimas į nacionalinę teisę**

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliojusių įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo 2021 m. gruodžio 17 d. Apie tai jos nedelsdamos praneša Komisijai.

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*

**Įsigaliojimas**

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

*4 straipsnis*

**Adresatai**

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre 2019 m. spalio 23 d.

*Europos Parlamento vardu*

*Pirmininkas*

D. M. SASSOLI

*Tarybos vardu*

*Pirmininkė*

T. TUPPURAINEN

## PRIEDAS

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

1) I priedas iš dalies keičiamas taip:

a) pavadinimas pakeičiamas taip:

„I PRIEDAS

**POVEIKIO KELIŲ SAUGUMUI VERTINIMŲ ORIENTACINIAI ELEMENTAI“;**

b) 2 skirsnio e punktą pakeičiamas taip:

„e) eismas (pvz., eismo intensyvumas, transporto tipų kategorijos), įskaitant apskaičiuotuosius pėsčiųjų ir dviratininkų srautus, nustatytus pagal gretimos žemės naudojimo požymius;“;

2) II priedas iš dalies keičiamas taip:

a) pavadinimas pakeičiamas taip:

„II PRIEDAS

**KELIŲ SAUGUMO AUDITŲ ORIENTACINIAI ELEMENTAI“;**

b) 1 skirsnis papildomas šiuo punktu:

„n) priemonės dėl pažeidžiamų eismo dalyvių:

i) priemonės dėl pėsčiųjų;

ii) priemonės dėl dviratininkų, įskaitant alternatyvių maršrutų arba kelių ruožų, atskirtų nuo didelio greičio eismo ruožų, buvimą;

iii) priemonės dėl motorinių dviračių transporto priemonių naudotojų;

iv) pėstiesiems ir dviratininkams skirtų perėjų tankumas ir vieta;

v) priemonės dėl pėsčiųjų ir dviratininkų tos vietovės keliuose, kur kyla rizika;

vi) pėsčiųjų ir dviratininkų atskyrimas nuo didelio greičio eismo ruožų arba tiesioginių alternatyvių maršrutų žemesnių kategorijų keliuose buvimas;“;

c) 2 skirsnio h punktą pakeičiamas taip:

„h) priemonės dėl pažeidžiamų eismo dalyvių:

i) priemonės dėl pėsčiųjų;

ii) priemonės dėl dviratininkų;

iii) priemonės dėl motorinių dviračių transporto priemonių naudotojų;“;

3) įterpiamas šis priedas:

„IIa PRIEDAS

**TIKSLINIŲ KELIŲ SAUGUMO PATIKRINIMŲ ORIENTACINIAI ELEMENTAI**

1. Kelio linija ir skerspjūvis:

a) matomumas ir matomumo nuotoliai;

b) greičio riba ir greičių zonos;

- c) savaimė suprantama linija (t. y. linija, kurią gali atpažinti eismo dalyviai);
  - d) galimybė patekti į gretimą turtą ir objektus;
  - e) privažiavimas pagalbos tarnyboms ir aptarnavimo transporto priemonėms;
  - f) tiltų ir pralaidų apsaugos priemonės;
  - g) pakelės išdėstymas (kelkraščiai, kelio dangos kraštas, nuolydis).
2. Sankirtos ir sankryžos:
- a) sankirtos / sankryžos tipo tinkamumas;
  - b) sankirtos / sankryžos išdėstymo geometrija;
  - c) sankirtų matomumas ir aiškumas (suvokimas);
  - d) matomumas prie sankirtos;
  - e) pagalbinių juostų išdėstymas prie sankirtos;
  - f) eismo valdymas prie sankirtos (pvz., ženklas „Stop“, šviesoforai ir kt.);
  - g) pėsčiųjų ir dviratininkų perėjų buvimas.
3. Priemonės dėl pažeidžiamų eismo dalyvių:
- a) priemonės dėl pėsčiųjų;
  - b) priemonės dėl dviratininkų;
  - c) priemonės dėl motorinių dviračių transporto priemonių naudotojų;
  - d) viešasis transportas ir infrastruktūra;
  - e) geležinkelio pervažos (visų pirma nurodant pervažų tipą ir tai, ar jos valdomos žmogaus, nevaldomos, valdomos rankiniu arba automatiniu būdu).
4. Apšvietimas, ženklai ir ženklinimas:
- a) nuoseklūs kelio ženklai, nebloginantys matomumo;
  - b) kelio ženklų įskaitomumas (vieta, dydis, spalva);
  - c) kelio ženklų stulpai;
  - d) nuoseklus kelių ženklinimas ir linijos;
  - e) kelių ženklinimo įskaitomumas (vieta, matmenys ir atšvaitai sausos ir šlapios dangos sąlygomis);
  - f) tinkamas kelių ženklinimo kontrastas;
  - g) apšviestų kelių ir sankirtų apšvietimas;
  - h) tinkama pakelės įranga.

5. Šviesoforai:
  - a) valdymas;
  - b) matomumas.
6. Objektai, atviros zonos ir transporto priemonę sulaikančių įrenginių sistemos:
  - a) pakelės aplinka, įskaitant apželdinimą;
  - b) pakelės pavojai ir atstumas nuo važiuojamosios dalies arba dviračių tako krašto;
  - c) patogus transporto priemonę sulaikančių įrenginių pritaikymas naudotojui (skiriamųjų juostų ir avarinių atitvarų įrengimas siekiant sumažinti pavojų pažeidžiamiesiems eismo dalyviams);
  - d) avarinių atitvarų galinės apsaugos;
  - e) tinkamos tiltų ir pralaidų transporto priemonę sulaikančių įrenginių sistemos;
  - f) tvoros (ribotos prieigos keliuose).
7. Kelio dangą:
  - a) kelio dangos defektai;
  - b) atsparumas slydimui;
  - c) laisvos medžiagos/žvyras/akmenys;
  - d) balų susidarymas, vandens šalinimas.
8. Tiltai ir tuneliai:
  - a) tiltų buvimas ir jų skaičius;
  - b) tunelių buvimas ir jų skaičius;
  - c) vaizdiniai elementai, reiškiantys pavojų infrastruktūros saugumui.
9. Kiti dalykai:
  - a) saugių stovėjimo ir poilsio aikštelių įrengimas;
  - b) pritaikymas sunkiasvorėms transporto priemonėms;
  - c) akinimas dėl žibintų šviesos;
  - d) kelio darbai;
  - e) nesaugi veikla pakelėje;
  - f) tinkama informacija apie ITS įrangą (pvz., besikeičiančių pranešimų ženklai);
  - g) laukiniai ir kiti gyvūnai;
  - h) mokyklos zonos perspėjimai (jei taikytina).“;

## 4) III priedas pakeičiamas taip:

„III PRIEDAS

**VISO TINKLO KELIŲ SAUGUMO VERTINIMŲ ORIENTACINIAI ELEMENTAI**

## 1. Bendroji informacija:

- a) kelio tipas regionų / miestų, kuriuos jis jungia, tipo ir dydžio atžvilgiu;
- b) kelio ruožo ilgis;
- c) vietovės tipas (kaimas, miestas);
- d) žemės naudojimas (švietimo, prekybos, pramonės ir gamybos, gyvenamosios paskirties, ūkininkavimo ir žemės ūkio tikslais, neužstatyti plotai);
- e) privažiavimo prie turto vietų tankis;
- f) aptarnavimo kelių buvimas (pvz., prie parduotuvių);
- g) vykstantys kelio darbai;
- h) stovėjimo aikštelių buvimas.

## 2. Eismo intensyvumas:

- a) eismo intensyvumas;
- b) konstatuotasis motociklų eismo intensyvumas;
- c) konstatuotasis pėsčiųjų eismo intensyvumas abiejose pusėse registruojant palei kelią judančių ir jį kertančių pėsčiųjų skaičių;
- d) konstatuotasis dviračių eismo intensyvumas abiejose pusėse, registruojant palei kelią judančių arba jį kertančių dviračių skaičių;
- e) konstatuotasis sunkiasvorių transporto priemonių eismo intensyvumas;
- f) apskaičiuotieji pėsčiųjų srautai, nustatyti pagal gretimos žemės naudojimo požymius;
- g) apskaičiuotieji dviratininkų srautai, nustatyti pagal gretimos žemės naudojimo požymius.

## 3. Eismo įvykių duomenys:

- a) žuvusiųjų skaičius, eismo įvykio vieta ir priežastis pagal eismo dalyvių grupes;
- b) sunkiai sužalotųjų skaičius ir tokių įvykių vieta pagal eismo dalyvių grupes.

## 4. Eksploatacinės charakteristikos:

- a) greičio riba (bendroji, motociklams, sunkvežimiams);
- b) eksploatacinis greitis (85-asis procentilis);
- c) greičio valdymas ir (arba) eismo lėtinimas;
- d) ITS prietaisų (perspėjimų apie eiles, besikeičiančių pranešimų ženklų) buvimas;
- e) mokyklos zonos perspėjimai;
- f) mokyklos perėjos prižiūrėtojo buvimas nustatytais laikotarpiais.

## 5. Geometrinės charakteristikos:

- a) sankryžų charakteristikos (juostų skaičius, tipas ir plotis, vidurinių skiriamųjų juostų išdėstymas ir medžiaga, dviračių takai, pėsčiųjų takai ir kt.), įskaitant jų kintamumą;
- b) horizontalusis kreivis;
- c) nuolydis ir išilginis kelio profilis;
- d) matomumas ir matomumo nuotoliai.

## 6. Objektai, atviros zonos ir transporto priemonę sulaikančių įrenginių sistemos:

- a) pakelės aplinka ir atviros zonos;
- b) stacionarios kliūtys pakelėje (pvz., apšvietimo stulpai, medžiai ir kt.);
- c) atstumas nuo pakelės iki kliūčių;
- d) kliūčių tankis;
- e) triukšmo juostos;
- f) transporto priemonę sulaikančių įrenginių sistemos.

## 7. Tiltai ir tuneliai:

- a) tiltų buvimas ir jų skaičius, taip pat su jais susijusi informacija;
- b) tunelių buvimas ir jų skaičius, taip pat su jais susijusi informacija;
- c) vaizdiniai elementai, reiškiantys pavojų infrastruktūros saugumui.

## 8. Sankirtos:

- a) sankirtos tipas ir krypčių skaičius (visų pirma nurodant valdymo tipą ir apsaugotų posūkių buvimą);
- b) suskirstymo į kryptis taikymas;
- c) sankirtos kokybė;
- d) eismo intensyvumas sankirtoje;
- e) geležinkelio pervažų buvimas (visų pirma nurodant pervažų tipą ir tai, ar jos valdomos žmogaus, nevaldomos, valdomos rankiniu arba automatiniu būdu).

## 9. Techninė priežiūra:

- a) kelio dangos defektai;
- b) kelio dangos atsparumas slydimui;
- c) kelkraščių būklė (įskaitant apželdinimą);
- d) ženklų, ženklinimo ir linijų būklė;
- e) transporto priemonę sulaikančių įrenginių sistemų būklė.

10. Pažeidžiamiesiems eismo dalyviams skirti įrengimai:
- a) pėsčiųjų ir dviratininkų perėjos (tame pačiame arba kitame lygmenyje);
  - b) dviratininkų perėjos (tame pačiame arba kitame lygmenyje);
  - c) pėsčiųjų atitvarai;
  - d) šaligatvio arba atskirtos infrastruktūros buvimas;
  - e) dviračiams skirta infrastruktūra ir jos rūšys (dviračių takai, dviračių juostos ir kt.);
  - f) pėsčiųjų perėjų kokybė kiekvienos perėjos matomumo ir ženklinimo infrastruktūros atžvilgiu;
  - g) pėsčiųjų ir dviratininkų perėjų infrastruktūra įvažiuojant į sankirtą iš šalutinio kelio;
  - h) pėstiesiems ir dviratininkams skirtų alternatyvių maršrutų buvimas, kai nėra atskirtos infrastruktūros.
11. Sužalojimų keliuose atveju prieš susidūrimą ir (arba) po jo naudojamos sistemos ir jų sunkumo mažinimo aspektai:
- a) tinklo eksploatacijos centrai ir kita patruliavimo infrastruktūra;
  - b) mechanizmai, kuriais eismo dalyviai informuojami apie vairavimo sąlygas, kad būtų užkirstas kelias eismo įvykiams arba incidentams;
  - c) automatinės incidentų nustatymo sistemos: jutikliai ir kameros;
  - d) incidentų valdymo sistemos;
  - e) sistemos, skirtos ryšiui su skubios pagalbos tarnybomis palaikyti.“;
- 5) IV priedas iš dalies keičiamas taip:
- a) 1 punktas pakeičiamas taip:  
„1) eismo įvykio vieta (kuo tikslesnė), įskaitant GNSS koordinates;“;
  - b) 5 punktas pakeičiamas taip:  
„5) eismo įvykio sunkumas.“
-