



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2018 m. gegužės 18 d.
(OR. en)

Tarpinstitucinė byla:
2018/0129 (COD)

9040/18
ADD 4

TRANS 208
IA 136

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinio sekretoriaus, kurio vardu pasirašo direktorius Jordi AYET PUIGARNAU
gavimo data:	2018 m. gegužės 17 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENI
Komisijos dok. Nr.:	SWD(2018) 176 final
Dalykas:	KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS „POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA“, pridedamas prie Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo

Delegacijoms pridedamas dokumentas SWD(2018) 176 final.

Priedama: SWD(2018) 176 final



Briuselis, 2018 05 17
SWD(2018) 176 final

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

pridedamas prie

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

{COM(2018) 274 final} - {SEC(2018) 226 final} - {SWD(2018) 175 final}

Santraukos lentelė

Poveikio vertinimas persvarstant Direktyvą 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo ir Direktyvą 2004/54/EB dėl transeuropinio kelių tinklo tunelių būtiniausių saugos reikalavimų

A. Būtinybė imtis veiksmų

Kokia tai problema ir kodėl ji yra ES masto?

Nepaisant ES, nacionaliniu ir vietos lygmenimis nuolat vykdomų veiksmų, pastaraisiais metais beveik nepavyksta sumažinti žūstančiųjų ES keliuose skaičiaus ir, atrodo, ES strateginio tikslo iki 2020 m. perpus sumažinti žūčių keliuose skaičių, palyginti su 2010 m., pasiekti nepavyks. Šioje srityje reikia imtis sustiprintų veiksmų, be kita ko, susijusių su kelių infrastruktūra, kuri ir toliau yra svarbi avarių priežastis ir sunkumo veiksnys maždaug 30 proc. eismo įvykių. Atlikus poveikio vertinimą ir surengus konsultacijas buvo nustatytos dvi pagrindinės problemos: TEN-T tinkle Rytų Europoje ir kai kur Vakarų Europoje daug keliaujama keliais, kurių eismo saugumas yra prastas; TEN-T tinklui nepriklausantiems keliams būdingas žemas saugumo lygis. Vakarų ir Rytų ES valstybių narių kelių eismo saugumas labai skiriasi.

Ką reikėtų pasiekti?

Bendrasis iniciatyvos tikslas – sumažinti žūstančiųjų ir sunkiai sužalojamųjų ES kelių tinkluose, gerinant kelių infrastruktūros saugumą. Keturi konkretūs tikslai: 1) skatinti valstybių narių procedūrų ir reikalavimų suderinimą ir dalijimąsi žiniomis; 2) apsaugoti pažeidžiamus kelių eismo dalyvius; 3) geriau išnaudoti naujas technologijas ir 4) tobulinti tolesnes priemones, kurių imamasi remiantis kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūrų rezultatais.

Kokia būtų papildoma ES lygmens veiksmų nauda (subsidiarumas)?

Apskritai neigiami kelių transporto išorės aspektai, įskaitant žūčių ir sužalojimų keliuose skaičių, spūstis ir taršą, yra tarpvalstybinio pobūdžio problemos, kurių negalima išspręsti vien tik nacionaliniu ar vietos lygmeniu. Pagrindiniai ES veiksmų pagal šią iniciatyvą pranašumai susiję su konvergencija siekiant aukštesnių infrastruktūros saugumo lygių visoje ES. Keliauti keliais visoje ES bus saugiau, o prastesniais veiklos rezultatais pasižymintios šalys galės remtis pažangesnių šalių patirtimi. ES lygmeniu nustačius bendruosius eksploatacinius reikalavimus, pvz., susijusius su kelių ženkliniu ir ženklais, bus galima lengviau ir sparčiau įdiegti naujus kelių infrastruktūros saugumo elementus, kaip antai eismo juostos laikymosi pagalbos priemonę. Kalbant apie pažeidžiamus kelių eismo dalyvius, imantis veiksmų ES lygmeniu bus užtikrinama, kad pagal kelių vertinimo programas būtų atskirai vertinamas pažeidžiamų kelių eismo dalyvių saugumas siekiant padidinti jų saugumo lygį pagrindinių kelių tinkle ES.

B. Sprendimai

Kokiais būdais galima pasiekti tikslus? Ar viena iš politikos galimybių pasirinkta kaip tinkamiausia? Jei ne, kodėl?

TEN-T tinklui taikytinos politikos galimybės (1–3 politikos galimybės) ir TEN-T tinklui nepriklausančių kelių tinklui taikytinos politikos galimybės (A–C politikos galimybės) buvo vertinamos atskirai.

TEN-T tinklui taikytinos politikos galimybės

- **1 politikos galimybė** susijusi su neįpareigojančiomis priemonėmis, kuriomis siekiama skatinti dalijimąsi žiniomis, ir teisėkūros procedūra priimamomis priemonėmis, kuriomis siekiama padidinti procedūrų skaidrumą ir nustatyti reikalavimus siekiant sutelkti dėmesį į pažeidžiamų kelių eismo dalyvių saugumą ir palengvinti naujų technologijų naudojimą. Be to, pagal ją glaudžiau susiejamos Kelių infrastruktūros saugumo valdymo (KISV) direktyva ir Tunelių saugumo direktyva.

- **2 politikos galimybė** grindžiama 1 politikos galimybe ir pagal ją papildomai numatomos privalomos tolesnės priemonės, kurių turi būti imamasi po patikrinimų, kaip antai rizika grindžiami prioritetinių veiksmų planai, viso tinklo kelių saugumo patikrinimai ir bendrieji kelių ženklavimo ir kelio ženklų eksploataciniai reikalavimai.

- **3 politikos galimybė** grindžiama 2 politikos galimybe ir numatomas minimalus saugumo lygis, kurį reikia pasiekti TEN-T keliuose, taip pat nustatomi papildomi būtinieji kelio įrenginių (motociklininkams pritaikytų avarinių atitvarų) eksploataciniai reikalavimai.

Ne TEN-T tinklui taikytinos politikos galimybės

- **Pagal A politikos galimybę** bet kokiam nacionalinio kelių tinklo projektui, visiškai arba iš dalies finansuojamam ES lėšomis, taikomos KISV direktyvoje nustatytos procedūros.

- **Pagal B politikos galimybę** galiojančioje KISV direktyvoje nustatytos procedūros tampa privalomos

<p>TEN-T tinklui nepriklausantiems nacionaliniams (pagrindiniams) keliams.</p> <p>- C politikos galimybė grindžiama B politikos galimybe ir pagal ją 2 politikos galimybės priemonių taikymo sritis išplečiama taip, kad jos būtų taikomos TEN-T tinklui nepriklausantiems nacionaliniams (pagrindiniams) keliams.</p> <p>Tinkamiausios politikos galimybės atitinkamai yra 2 politikos galimybė ir C politikos galimybė. Šias 2 politikos galimybes galima sujungti.</p>
<p>Kokios yra įvairių suinteresuotųjų subjektų nuomonės? Kas kuriai galimybei pritaria?</p> <p>Daug kas pritaria priemonėms, kuriomis siekiama padidinti skaidrumą ir imtis tolesnių priemonių siekiant geriau patenkinti pažeidžiamų kelių eismo dalyvių poreikius. Taip pat gana palankiai vertinama idėja atlikti viso tinklo patikrinimus, bet kai kurioms valstybėms narėms kyla abejonių dėl privalomo būtinojo saugumo lygio nustatymo TEN-T tinklo keliams, ypač turint omenyje sąnaudas ir taikytiną metodiką. Kaip paaiškėjo, pasiūlymas išplėsti taikymo sritį, kad ji apimtų ne tik TEN-T tinklą, vertinamas prieštaraujant: nevyriausybinių organizacijų ir įmonių norėtų, kad taikymo sritis būtų išplėsta, o valstybių narių valdžios institucijos norėtų, kad ji ir toliau apimtų tik TEN-T.</p>
<p>C. Tinkamiausios galimybės poveikis</p>
<p>Kokie būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) pranašumai?</p> <p>Manoma, kad 2 politikos galimybės ir C politikos galimybės sujungimo poveikis būtų:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Teigiamas poveikis, nes, palyginti su baziniu scenarijumi, 2020–2030 m. žūčių keliuose sumažėtų 3 200, o sunkių sužalojimų – 20 700 (2020–2050 m. būtų išgelbėta 14 650 gyvybių ir išvengta 97 502 sunkių sužalojimų). - Imantis tinkamų paskesnių veiksmų pagal KISV procedūras apskritai ir atliekant konkrečius viso tinklo patikrinimus, atitinkamame tinkle būtų įgyvendinta daug nedidelio masto intervencinių priemonių. Tokius veiksmus paprastai atlieka MVĮ, todėl tikimasi, kad ši iniciatyva joms bus naudinga. - Priemonės taip pat galėtų turėti nedidelį teigiamą poveikį aplinkai. Jeigu keliuose būtų mažiau avarijų, galėtų šiek tiek pagerėti bendrų eismo srautų rodikliai. Galėtų sumažėti spūsčių, taigi sumažėtų energijos suvartojimas ir oro tarša. Tačiau tikimasi, kad toks poveikis bus labai ribotas, todėl neskaiciuojamas kiekybine išraiška.
<p>Kokios būtų tinkamiausios galimybės (jei jos nėra – pagrindinių galimybių) įgyvendinimo išlaidos?</p> <p>Numatoma, kad atitinkamų procedūrų ir būtinų kelių tinklo atnaujinimo priemonių sąnaudos sudarys 9,444 mln. EUR.</p>
<p>Koks bus poveikis MVĮ ir konkurencingumui?</p> <p>Tikėtina, kad ši iniciatyva bus naudinga MVĮ (žr. pirmiau). Dėl palyginti vietinio veiklos pobūdžio manoma, kad ES įmonių konkurencingumui poveikio nebus.</p>
<p>Ar tai turės didelį poveikį nacionaliniams biudžetams ir administravimo subjektams?</p> <p>Taip, iniciatyvos sąnaudas teks prisiimti nacionaliniams biudžetams ir administravimo institucijoms. Tačiau socialinė iniciatyvos nauda bus daug didesnė nei sąnaudos.</p>
<p>Ar bus dar koks nors didelis poveikis?</p> <p>Ne.</p>
<p>Proporcingumo principas</p> <p>Pasirinkus tinkamiausią galimybę neviršijama to, kas būtina pirminei problemai išspręsti ir iniciatyvos tikslams įgyvendinti. Taikymo srities išplėtimas, kad ji apimtų ne tik TEN-T, yra proporcingas, nes iniciatyvos tikslinė paskirtis yra 15 proc. (pagal ilgį) sudaranti kelių tinklo dalis, kuriai tenka 39 proc. žūstančiųjų ES keliuose. Siekiant užtikrinti didesnę proporcingumą valstybės narės dalyvaus apibrėžiant atitinkamą kelių tinklą.</p>
<p>D. Tolesni veiksmai</p>
<p>Kada politika bus persvarstoma?</p> <p>Kai bus pradėta taikyti visa naujoji teisės aktų sistema, Komisijos tarnybos atliks vertinimą ir patikrins, ar tikslai pasiekti. Atliekant tokį vertinimą pagal poveikio vertinimo ataskaitoje nustatytą pagrindinį pažangos rodiklį (kelių, kuriems taikomos procedūros, saugumo kategoriją) siekiama nustatyti, ar taikant naujas priemones pavyko pagerinti padėtį.</p>