



Eiropas Savienības  
Padome

Briselē, 2018. gada 18. maijā  
(OR. en)

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2018/0129 (COD)**

---

---

**9040/18  
ADD 4**

**TRANS 208  
IA 136**

## **PAVADVĒSTULE**

---

Sūtītājs: Direktors *Jordi AYET PUIGARNAU* kungs, Eiropas Komisijas ģenerālsekretāra vārdā

Saņemšanas datums: 2018. gada 17. maijs

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs *Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN* kungs

---

K-jas dok. Nr.: SWD(2018) 176 final

---

Temats: KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS - IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS - Pavaddokuments dokumentam - Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza Direktīvu 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību

---

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2018) 176 *final*.

---

Pielikumā: SWD(2018) 176 *final*



Briselē, 17.5.2018.  
SWD(2018) 176 final

**KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS**

**IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMS**

*Pavaddokuments dokumentam*

**Priekšlikums – Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva, ar ko groza Direktīvu  
2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību**

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

<b>Kopsavilkums</b>
Ietekmes novērtējums – Direktīvas 2008/96/EC par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību un Direktīvas 2004/54/EC par minimālajām drošības prasībām Eiropas ceļu tīkla tuneliem pārskatīšana
<b>A. Nepieciešamība rīkoties</b>
<b>Kāda ir problēma, un kāpēc tā ir problēma ES līmenī?</b>
Par spīti nepārtrauktiem pasākumiem ES, valstu un vietējā līmenī ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits ES pēdējo gadu laikā nav mazinājies, un šķiet maz ticams, ka tiks sasniegts ES stratēģiskais mērķis līdz 2020. gadam ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu samazināt uz pusi salīdzinājumā ar 2010. gadu. Pasākumi šajā jomā ir jāpastiprina, tostarp attiecībā uz ceļu infrastruktūru, kura joprojām apmēram 30 % nelaiemes gadījumu ir nozīmīgs avāriju iemesls un faktors, kas ietekmē to nopietnību. Ietekmes novērtējumā un apspriedēs ir konstatētas divas galvenās problēmas: Eiropas transporta tīklā ( <i>TEN-T</i> ) liela daļa pārvietošanās Eiropas austrumos un zināma tās daļa Eiropas rietumos notiek uz ceļiem ar zemiem drošības rādītājiem, un integrētā ceļu drošība ārpus Eiropas transporta tīkla ir zema. ES rietumu un austrumu dalībvalstīs ir ļoti atšķirīgi vispārējie ceļu satiksmes drošības rādītāji.
<b>Kas būtu jāsasniedz?</b>
Iniciatīvas vispārējais mērķis ir, uzlabojot ceļu infrastruktūras drošības rādītājus, mazināt nāves un nopietnu ievainojumu gūšanas gadījumu skaitu ES ceļu tīklos. Iniciatīvas četri konkrētie mērķi ir 1) dalībvalstu starpā veicināt saskaņošanu un zināšanu apmaiņu attiecībā uz procedūram un prasībām, 2) aizsargāt mazaizsargātus satiksmes dalībniekus, 3) uzlabot jaunu tehnoloģiju ieviešanu un 4) uzlabot pēcpasākumus saistībā ar ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības procedūrās veiktajiem konstatējumiem.
<b>Kāda ir ES līmeņa rīcības (subsidiaritātes) pievienotā vērtība?</b>
Autotransporta negatīvās ārējās sekas, tostarp ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušie un cietušie, sastrēgumi un piesārņojums, kopumā ir pārrobežu problēmas, kuras nevar atrisināt tikai ar valsts vai vietēja līmeņa rīcību. ES līmeņa pasākumu sniegtie galvenie ieguvumi šīs iniciatīvas gadījumā ir saistīti ar konvergenci virzībā uz augstāku infrastruktūras drošības līmeni visā ES. Pārvietošanās uz ceļiem visā ES kļūs drošāka, un tādējādi vājākus rezultātus uzrādošās valstīs varēs gūt labumu no sekmīgāko valstu pieredzes. Visā ES nosakot vispārējas rādītāju prasības, piemēram, attiecībā uz ceļa marķējumiem un ceļa zīmēm, tiks atvieglota un paātrināta tādu jaunu, no ceļu infrastruktūras detaļām atkarīgu drošības elementu kā, piemēram, joslu uzturēšanas palīgsistēmas, ieviešana. Attiecībā uz mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem ar ES līmeņa rīcību nodrošinās, ka ceļu novērtēšanas programmās mazaizsargātu satiksmes dalībnieku drošību novērtē atsevišķi ar mērķi uzlabot viņu drošību visā galvenajā ceļu tīklā ES.
<b>B. Risinājumi</b>
<b>Kādas ir dažādās iespējas minēto mērķu sasniegšanai? Vai kāda no iespējām ir vēlamāka par citām? Ja nē, kāpēc?</b>
Iespējas, kas piemērojamas <i>TEN-T</i> (1.–3. politikas iespēja), un iespējas, kas piemērojamas tīkla daļai ārpus <i>TEN-T</i> (A–C politikas iespēja), novērtēja atsevišķi. Politikas iespējas attiecībā uz <i>TEN-T</i> – <b>PI 1</b> paredz tiesiski nesaistošus pasākumus, ar kuriem veicina zināšanu apmaiņu, apvienojumā ar leģislatīviem pasākumiem, ar kuriem uzlabo procedūru pārredzamību un ievieš prasības pievērsties galvenokārt mazaizsargātu satiksmes dalībnieku drošības novērtēšanai un atvieglot jaunu tehnoloģiju ieviešanu. Ar šo iespēju arī izveido labāku mijiedarbību starp Ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības direktīvu un Tuneļu drošības direktīvu. – <b>PI 2</b> pamatā ir 1. iespēja, ko papildina ar obligātiem inspekciju pēcpasākumiem, kuros izmanto uz risku balstītus prioritāšu plānus, visu tīklu aptverošas drošības inspekcijas un vispārējas prasības attiecībā uz ceļa marķējumu un ceļa zīmju parametriem. – <b>PI 3</b> pamatā ir 2. iespēja, kurai papildus nosaka minimālu drošības līmeni, kas jāsasniedz uz <i>TEN-T</i> ceļiem, apvienojumā ar papildu minimālo rādītāju prasību noteikšanu ceļu aprīkojumam (motocikliem draudzīgas margas). Politikas iespējas ceļiem ārpus <i>TEN-T</i> – <b>PI A</b> paredz, ka uz jebkuru ceļu projektu valsts ceļu tīklā, kuru pilnībā vai daļēji finansē no ES līdzekļiem, attiecas Ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības direktīvā noteiktās procedūras. – <b>PI B</b> paredz pašreizējā Ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības direktīvā ietvertās procedūras noteikt par

<p>obligātām valsts / galvenajiem ceļiem ārpus <i>TEN-T</i>.</p> <p>– <b>PI C</b> pamatā ir B politikas iespēja, un tajā paredz izvērst 2. politikas iespējā paredzētos pasākumus, attiecinot tos arī valsts / galvenajiem ceļiem ārpus <i>TEN-T</i>.</p> <p>Vēlamākās iespējas attiecīgi ir <b>PI 2</b> un <b>PI C</b>. Šīs abas iespējas ir apvienojamas.</p>
<p><b>Kāds ir dažādu ieinteresēto personu viedoklis? Kurš atbalsta kuru iespēju?</b></p> <p>Plašs atbalsts ir pasākumiem, kuru mērķis ir uzlabot pārredzamību un pēcpasākumus, kā arī labāk reaģēt uz mazaizsargātu satiksmes dalībnieku vajadzībām. Pastāv arī atvērtība idejai par visu tīklu aptverošām inspekcijām, lai gan dažas dalībvalstis pauž bažas par obligāta minimālā drošības līmeņa noteikšanu <i>TEN-T</i>, jo īpaši saistībā ar izmaksām un izmantojamajām metodēm. Darbības jomas izvērsana ārpus <i>TEN-T</i> izrādījās vispretrunīgākais priekšlikums – NVO un uzņēmumi atbalstīja izvērsanu, bet dalībvalstu iestādes par vēlamāku uzskatīja piemērošanu arī turpmāk attiecināt tikai uz <i>TEN-T</i>.</p>
<p><b>C. Vēlamās iespējas ietekme</b></p>
<p><b>Kādi ir vēlamās iespējas (ja tāda ir; vai arī galveno iespēju) sniegtie ieguvumi?</b></p> <p>Apvienojot 2. un C politikas iespēju, ir paredzama šāda ietekme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– pozitīva ietekme, laikposmā no 2020. līdz 2030. gadam samazinot ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu par aptuveni 3200 un nopietnu ievainojumu gūšanas gadījumu skaitu par aptuveni 20 700 salīdzinājumā ar pamatscenāriju (14 650 saglabātas dzīvības un novērsti 97 502 nopietni ievainojumi laikposmā no 2020. līdz 2050);</li> <li>– kopumā veicot atbilstošus pēcpasākumus Ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības direktīvā noteiktajām procedūrām un konkrēti – visu tīklu aptverošas inspekcijas, aptvertajā ceļu tīklā tiks īstenoti daudzi neliela mēroga pasākumi. Šādus pasākumus parasti veic MVU, kuri tāpēc varētu gūt labumu no iniciatīvas;</li> <li>– pasākumiem varētu būt arī neliela pozitīva ietekme uz vidi. Mazāks satiksmes negadījumu skaits varētu nelielā mērā uzlabot vispārējo satiksmes plūsmu. Tas varētu mazināt sastrēgumus un tādējādi arī enerģijas patēriņu un emisijas gaisā. Tomēr paredzams, ka šī ietekme būs ļoti ierobežota, un tāpēc tā nav izteikta skaitļos.</li> </ul>
<p><b>Kādas ir vēlamās iespējas (ja tāda ir; vai arī galveno iespēju) izmaksas?</b></p> <p>Attiecīgo procedūru īstenošanai un nepieciešamajai ceļu tīkla modernizēšanai paredzams izmantot 9 444 miljonus euro.</p>
<p><b>Kāda ir ietekme uz MVU un konkurētspēju?</b></p> <p>MVU no šīs iniciatīvas varētu gūt labumu (skatīt iepriekš). Ņemot vērā minēto pasākumu relatīvi vietējo raksturu, ietekme uz ES uzņēmumu konkurētspēju nav gaidāma.</p>
<p><b>Vai gaidāma būtiska ietekme uz valstu budžetiem un pārvaldes iestādēm?</b></p> <p>Jā, iniciatīvas izmaksas segs gan no valstu budžetiem, gan pārvaldes iestādes. Taču iniciatīvas radītie sociālie ieguvumi šīs izmaksas ar uzviju kompensēs.</p>
<p><b>Vai gaidāma cita veida būtiska ietekme?</b></p> <p>Nē.</p>
<p><b>Proporcionalitāte?</b></p> <p>Vēlamajā iespējā nav pārsniegts pamatproblēmas risināšanai nepieciešamais, un ar šo iespēju sasniedz iniciatīvas mērķus. Darbības jomas izvērsana ārpus <i>TEN-T</i> ir proporcionāla, jo ir paredzēts aptvert 15 % no ceļu tīkla (pēc garuma), uz kuriem notiek apmēram 39 % no ES ceļu satiksmes gadījumiem ar letālu iznākumu. Lai nodrošinātu vēl lielāku proporcionalitāti, attiecīgā ceļu tīkla precīzā noteikšanā iesaistīs dalībvalstis.</p>
<p><b>D. Pēcpasākumi</b></p>
<p><b>Kad politiku pārskatīs?</b></p> <p>Pēc tam, kad jaunie tiesību akti ir piemēroti pilnībā, Komisijas dienesti veiks izvērtējumu, lai pārbaudītu, vai mērķi ir sasniegti. Šis izvērtējums, kuru balstīs uz to ceļu drošības reitingu, uz kuriem attiecas procedūras — ietekmes novērtējumā noteiktajiem progresā pamatrādītājiem, ir paredzēts, lai noteiktu, vai jauno pasākumu rezultātā situācija ir uzlabojusies.</p>