Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību"

(COM(2018) 274 final – 2018/0129 (COD))

(2019/C 62/40)

Ziņotājs: **Brian CURTIS**

Atzinuma pieprasījums	Eiropas Parlaments, 31.5.2018.
	Eiropas Savienības Padome, 8.6.2018.
Juridiskais pamats	Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. panta 1. punkta c) apakšpunkts
Atbildīgā specializētā nodaļa:	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	4.10.2018.
Pieņemts plenārsesijā	17.10.2018.
Plenārsesija nr.	538
Balsojuma rezultāts	204/2/6
(par/pret/atturas)	

1. **Secinājumi un ieteikumi**

1.1. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja (EESK) atzinīgi vērtē priekšlikumu grozīt Direktīvu 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (CIDP). Jo īpaši, Komiteja uzskata, ka Komisijas ierosinātajiem pasākumiem būtu jānovērš trūkumi pašreizējā direktīvā (saskaņošana, informācijas apmaiņa un ierobežota darbības joma), un tiem būtu jāpilda nozīmīga loma stratēģiskā rīcības plāna ceļu satiksmes drošībai īstenošanā.

1.2. Komiteja atbalsta iniciatīvu *Vision Zero*, kuras mērķis ir panākt, lai līdz 2050. gadam uz ceļiem nebūtu bojāgājušo un smagu nelaimes gadījumu, un to paredzēts sasniegt, pieņemot "drošības sistēmas" pieeju, ko veicina Pasaules Veselības organizācija. Šīs stratēģijas īstenošanai būs nepieciešama visu nozaru un visu satiksmes dalībnieku līdzdalība, lai panāktu spēcīgāku pārvaldību. Ir svarīgi, lai rādītāji būtu skaidri un tos varētu uzraudzīt. Pilsoniskās sabiedrības organizācijas būtu aktīvi jāiesaista visos stratēģijas izstrādes, īstenošanas, uzraudzības un izvērtēšanas posmos.

1.3. Komiteja uzskata, ka sistemātiska un proaktīva riska kartēšanas procedūra visā *TEN-T* tīklā un attiecībā uz visām automaģistrālēm un visiem primārajiem ceļiem ir būtisks solis jaunu infrastruktūras pasākumu plānošanā. Tomēr, ņemot vērā pašreizējās CIDP direktīvas dažādo īstenošanas gaitu, ir svarīgi noteikt izpildāmus mērķus un termiņus visām dalībvalstīm un sniegt finansiālo atbalstu atpalikušākajiem reģioniem, tostarp sešām Rietumbalkānu valstīm. Turklāt Komiteja norāda, ka CIDP darbības joma būtu jāpaplašina un jāiekļauj visi galvenie lauku un pilsētu ceļi, lai līdz 2030. gadam efektīvi un krasi samazinātu letālu un smagu negadījumu skaitu.

1.4. EESK uzskata, ka sasniegt augstus ceļu satiksmes drošības rādītājus ir stratēģisks mērķis, bet nākamajā daudzgadu finanšu shēmā 2021.–2027. gadam ir vajadzīgs palielināts budžets, lai nodrošinātu nepārtrauktību ilgtermiņā un līdz ar to varētu sasniegt tālejošos mērķus, ko ES sev ir izvirzījusi. Jo īpaši, Komiteja norāda, ka ES stratēģijā galvenā uzmanība ir pievērsta jaunas infrastruktūras būvniecības finansēšanai, tomēr būtu jāpiešķir pietiekami līdzekļi arī esošo ceļu uzturēšanai un modernizācijai. Turklāt EESK uzskata, ka lielāks budžets transportam arī pozitīvi ietekmēs Eiropas izaugsmi un nodarbinātību.

1.5. Komiteja atbalsta priekšlikumu par jaunām parametru prasībām attiecībā uz ceļu marķējumiem un zīmēm, lai izstrādātu sadarbīgas, savienotas un automatizētas mobilitātes sistēmas (*C-ITS*). EESK iesaka šādu pieeju paplašināt un attiecināt uz visiem pieejamajiem transportlīdzekļiem (intermodalitāte), lai maksimāli palielinātu šīs stratēģijas ietekmi. EESK arī uzskata, ka jebkurai ceļu satiksmes drošības stratēģijai būtu jāsākas ar labu izglītību un apmācību privātajiem un profesionālajiem autovadītājiem, jo cilvēka kļūdas joprojām ir galvenais negadījumu cēlonis.

1.6. EESK atbalsta priekšlikumu visās ceļu drošības pārvaldības procedūrās sistemātiski ņemt vērā mazaizsargātos satiksmes dalībniekus. Komiteja jo īpaši iesaka līdztekus izstrādāt citus konkrētus drošības noteikumus transportlīdzekļiem, lai noslēgtu ciklu.

2. **Ievads**

2.1. Pēdējās desmitgadēs ceļu satiksmes drošība ES ir krietni vien uzlabojusies. No 2001. līdz 2010. gadam ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits ES ir samazinājies par 43 %, savukārt no 2010. līdz 2016. gadam – vēl par 19 %. Tomēr ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits joprojām saglabājas augsts (2016. gada uz ES ceļiem dzīvību zaudēja 25 620 cilvēki ([1])), un statistikas dati liecina par pakāpenisku stagnāciju ES ceļā uz drošu mobilitāti.

2.2. Šā iemesla dēļ Valletas deklarācijā Eiropas Komisija ir mudināta uzsākt jaunu iniciatīvu, lai **Direktīvu 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (CIDP)** pielāgotu pārmaiņām mobilitātē, kuras rodas sociālo tendenču un tehnoloģiju attīstības ietekmē. Šai iniciatīvai, kas koncentrēta uz ceļu satiksmes drošību, ir būtiska nozīme **stratēģiskajā rīcības plānā ceļu satiksmes drošībai** ([2]), kas publicēts 2018. gada maijā saskaņā ar **trešo tiesību aktu kopumu mobilitātes jomā** ([3]).

3. **Priekšlikuma kopsavilkums**

3.1. Neraugoties uz progresu pēdējos gados, nopietnu vai letālu nelaimes gadījumu skaits uz ceļiem joprojām ir pārāk augsts. Tā kā 90 % negadījumu notiek cilvēka kļūdu dēļ, Komisija uzskata, ka, izmantojot automatizāciju, savienojamību, jaunus konstrukcijas standartus ceļiem un transportlīdzekļiem, varētu samazināt ceļu satiksmes negadījumu skaitu un to sekas transportlīdzekļu vadītājiem, pasažieriem un neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem (piemēram, velosipēdistiem).

3.2. Komisija jo īpaši ir izvirzījusi mērķi ***Vision Zero***, lai līdz 2050. gadam panāktu, ka uz ceļiem nav bojāgājušo un smagu nelaimes gadījumu. Ar šo priekšlikumu ievieš arī starpposma mērķi, proti, līdz 2030. gadam par 50 % samazināt bojāgājušo un smagas traumas guvušo skaitu.

3.3. Lai sasniegtu šos mērķus, ES ir iecerējusi pieņemt jaunus tehnoloģiskus un regulatīvus instrumentus, pamatojoties uz Pasaules Veselības organizācijas pieeju **"drošības sistēma"** ([4]). Šīs pieejas pamatā ir princips, ka, lai gan nelaimes gadījumus nevar novērst pilnībā, var veikt pasākumus, lai samazinātu bojāgājušo un smagi ievainoto personu skaitu.

3.4. Pašreizējā CIDP direktīva tika pieņemta 2008. gadā, lai nodrošinātu, ka ceļu drošības apsvērumi tiek izvirzīti priekšplānā visos ceļu infrastruktūras plānošanas, projektēšanas un ekspluatācijas posmos. Tomēr pastāv daudzas atšķirības šīs direktīvas īstenošanā valstu līmenī. Šīs atšķirības bieži vien atbilst letālu un smagu negadījumu lielākam īpatsvaram ([5]). Šī iemesla dēļ ir svarīgi saskaņot drošības noteikumus un uzlabot ceļu infrastruktūras drošības rādītājus. Laikposmā no 2018. līdz 2020. gadam dalībvalstīm būtu jāsaņem īpašs finansiāls atbalsts, izmantojot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (200 miljonus EUR).

3.5. Pārskatītās direktīvas mērķis ir sasniegt minētos mērķus, ieviešot šādus pasākumus:

— nosakot par obligātu infrastruktūras drošības pārvaldības procedūru pārredzamību un pēcpasākumus,

— ieviešot tīkla mēroga ceļu novērtējumu un sistemātisku un proaktīvu riska kartēšanas procedūru, lai novērtētu autoceļu "iebūvēto" vai piemītošo drošību visā ES,

— paplašinot direktīvas darbības jomu tā, lai tā aptvertu ne tikai Eiropas transporta tīklu (*TEN-T*), bet arī automaģistrāles un primāros ceļus ārpus šā tīkla, kā arī visus ceļus ārpus pilsētu teritorijām, kas ir būvēti, pilnībā vai daļēji izmantojot ES līdzekļus (*TEN-T* tīklam ir raksturīgs ievērojams satiksmes apjoms, bet, pateicoties augstiem drošības standartiem, nāvējoši negadījumi nav īpaši bieži (8 %). ES primāro ceļu tīklā notiek 39 % no visiem letālajiem ceļu satiksmes negadījumiem Eiropas Savienībā. Koordinētai ES rīcībai primāro ceļu tīklā (tostarp attiecībā uz ceļiem, kas neietilpst TEN-T) vajadzētu palīdzēt sasniegt Vision Zero mērķus),

([1]) ES ceļu satiksmes negadījumu datubāze, 2016. gads.
([2]) COM(2018) 293, 1. pielikums.
([3]) COM(2018) 293 final.
([4]) *World Health Organization, "Save LIVES – A road safety technical package", 2017.*
([5]) *Care* – ES ceļu satiksmes negadījumu datubāze.

— nosakot vispārējas prasības attiecībā uz ceļa marķējumu un ceļazīmju parametriem, lai būtu vienkāršāk ieviest sadarbīgas, satīklotas un automatizētas mobilitātes sistēmas.

— nosakot par obligātu to, lai visās ceļu drošības pārvaldības procedūrās sistemātiski tiktu ņemti vērā mazaizsargātie satiksmes dalībnieki.

4. **Vispārīgas piezīmes**

4.1. EESK atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu, kura mērķis ir grozīt Direktīvu 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību. Komiteja jo īpaši atbalsta Valletas deklarāciju un pauž pārliecību, ka ir vajadzīga uzlabota Eiropas pieeja, lai sasniegtu labākus ceļu satiksmes drošības rādītājus.

4.2. Trešo mobilitātes pasākumu kopumu veido vairākas savstarpēji saistītas likumdošanas iniciatīvas. Komiteja nolēma izskatīt katru tiesību aktu priekšlikumu atsevišķā atzinumā. Tāpēc šis atzinums būtu jālasa un jāskata saistībā gan ar iepriekšējiem EESK atzinumiem, gan ar tiem atzinumiem, kuri izstrādāti saistībā ar to un kuros analizēti Trešā mobilitātes pasākumu kopuma konkrēti aspekti ([6]).

4.3. Komiteja atbalsta *Vision Zero* mērķi, kas jāsasniedz, izmantojot "drošības sistēmas" pieeju. Tam būs nepieciešama visu nozaru un visu satiksmes dalībnieku līdzdalība, lai panāktu spēcīgāku pārvaldību. Ir svarīgi, lai rādītāji, kas noteikti virzībā uz šiem mērķiem, ir skaidri un tos var uzraudzīt. Pilsoniskās sabiedrības organizācijas būtu aktīvi jāiesaista visos stratēģijas izstrādes, īstenošanas, uzraudzības un novērtēšanas posmos.

4.4. EESK atzinīgi vērtē lēmumu (laikposmā no 2018. līdz 2020. gadam) piešķirt 200 miljonus EUR ceļu satiksmes drošībai. Tomēr Komiteja uzskata, ka jāpalielina nākamajā daudzgadu finanšu shēmā (DFS) 2021.–2027. gadam pieejamo finanšu līdzekļu apjoms, lai nodrošinātu nepārtrauktību ilgtermiņā un līdz ar to varētu sasniegt tālejošos mērķus, ko ES sev ir izvirzījusi ([7]). (Eiropas Komisija ir aprēķinājusi, ka laikposmā no 2021. līdz 2030. gadam TEN-T pamattīkla pabeigšanai būs vajadzīgi ieguldījumi aptuveni 500 miljardu EUR apmērā, savukārt visaptverošā tīkla pabeigšanas izmaksas būs aptuveni 1 500 miljardi EUR.)

4.5. EESK uzskata, ka lielāks budžets transportam arī pozitīvi ietekmēs Eiropas izaugsmi un nodarbinātību. Ieguldītie līdzekļi radīs sviras efektu, proti, līdz 2030. gadam tie ik gadu palīdzēs radīt 13 miljonus darbvietu un gūt papildu ieņēmumus līdz 4 500 miljardu EUR apmērā (1,8 % no ES IKP). Tas nozīmē, ka katrs miljards euro, kas ieguldīts *TEN-T* tīklā, varētu radīt līdz pat 20 000 darbvietu ([8]).

4.6. Komiteja uzskata, ka iniciatīva ieviest sistemātisku un proaktīvu riska kartēšanas procedūru, ko izmantot visā Eiropas *TEN-T* tīklā un attiecībā uz visām automaģistrālēm (ārpus *TEN-T* tīkla), kā arī visiem primārajiem ceļiem, ir būtisks solis, lai plānotu Eiropas ceļu tīklā īstenojamo infrastruktūras pasākumu apjomu un veidus. Tomēr, ņemot vērā pašreizējās CIDP direktīvas dažādo īstenošanas gaitu, ir svarīgi noteikt izpildāmus mērķus un termiņus visām dalībvalstīm un nodrošināt atbilstošus finansiālus pasākumus, lai sniegtu atbalstu atpalikušākajiem reģioniem un valstīm ([9]).

4.7. Komiteja norāda, ka ES stratēģijā galvenā uzmanība ir pievērsta jaunas infrastruktūras būvniecības finansēšanai. Tomēr arī esošo ceļu uzturēšanai un modernizācijai būtu jāpiešķir pienācīgi līdzekļi, jo šie faktori ir tikpat svarīgi augsta ceļu satiksmes drošības līmeņa uzturēšanai.

([6]) TEN/666, "Ilgtspējīga mobilitāte Eiropai", Barbucci, 2018. gads (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 254. lpp.); TEN/668, "Eiropas Jūras vienloga sistēmas vide un kravu pārvadājumu elektroniska informācija", Back, 2018. gads (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 265. lpp.); TEN/669, "TEN-T projektu īstenošana", Dumitru Fornea, 2018. gads (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 269. lpp.); TEN/675, "Autotransporta līdzekļu masa un gabarīti", Back, 2018. gads (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 286. lpp.); TEN/672, "Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI)", Plosceanu un Watson, 2018. gads (OV C 440, 6.12.2018., 191. lpp.); TEN/673, "Satīklota un automatizēta mobilitāte", Samm, 2018. gads (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 274. lpp.); TEN/674, "Riepu marķēšana", 2018. gads (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 280. lpp.); TEN/667 (skatīt šā *Oficiālā Vēstneša* 261. lpp.); INT/863, "Transportlīdzekļu drošība/neaizsargātu satiksmes dalībnieku aizsardzība", Hencks, 2018. gads (OV C 440, 6.12.2018., 90. lpp.).

([7]) COM(2018) 277.

([8]) TEN/672, "Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI)", Plosceanu un Watson, 2018. gads.

([9]) TEN/669, "TEN-T projektu īstenošana", Dumitru Fornea, 2018. gads.

4.8. Jaunas parametru prasības attiecībā uz ceļa marķējumiem un zīmēm ir būtiskas, lai izstrādātu sadarbīgas, savienotas un automatizētas mobilitātes sistēmas (*C-ITS*). Komiteja uzskata, ka ir būtiski nodrošināt, lai transportlīdzekļi un ceļu infrastruktūra varētu pastāvīgi apmainīties ar informāciju; tas būtu piemēroti "jauktai satiksmes sistēmai", ko raksturo transportlīdzekļi, kuri izmanto dažādas tehnoloģijas: cilvēka veiktu, asistētu un automatizētu transportlīdzekļu vadību ([10]). Lai pabeigtu stratēģijas par drošu mobilitāti izstrādi, ir svarīgi šādu pieeju paplašināt un attiecināt uz visu pieejamo transportu (intermodalitāte), tādējādi tieši ietekmējot satiksmes drošību un samazinot satiksmes apjomus ([11]).

4.9. EESK ir pārliecināta, ka jaunās tehnoloģijas būs lietderīgs ieguldījums ceļu satiksmes drošības standartu uzlabošanā, ņemot vērā to ierobežojumus un piesardzības pasākumus, kas vajadzīgi to izmantošanā. EESK arī uzskata, ka jebkurai ceļu satiksmes drošības stratēģijai būtu jāsākas ar labu izglītību un apmācību privātajiem un profesionālajiem autovadītājiem, jo cilvēka kļūdas joprojām ir viens no galvenajiem negadījumu cēloņiem.

4.10. EESK atbalsta priekšlikumu visās ceļu drošības pārvaldības procedūrās sistemātiski ņemt vērā mazaizsargātos satiksmes dalībniekus. Šī pieeja atbilst jaunajām tendencēm un ES iedzīvotāju jaunajiem ieradumiem (piemēram, velosipēdistu skaita pieaugums). Komiteja jo īpaši iesaka līdztekus izstrādāt citus konkrētus drošības noteikumus transportlīdzekļiem, lai noslēgtu ciklu (piemēram, uzlabotas ārkārtas bremzēšanas sistēmas, brīdināšana par novirzīšanos no joslas un atšķirīga konstrukcija smagdarba transportlīdzekļu kabīnēm, lai atvieglotu gājēju un velosipēdistu pamanāmību, kā arī sensori, kas par viņiem brīdina) ([12]).

5. **Īpašas piezīmes**

5.1. EESK uzskata, ka ir svarīgi, lai fiziskā un digitālā infrastruktūra tiktu attīstīta paralēli. Ir svarīgi arī pēc iespējas ātrāk pabeigt 5G pārklājuma izveidi uz visiem Eiropas automaģistrāļu un primāro ceļu tīkliem, lai varētu efektīvi nodrošināt satiklotību starp ceļiem un transportlīdzekļiem un starp transportlīdzekļiem ([13]). Arī šajā sakarā EESK iesaka nodrošināt pienācīgu un ilgtermiņa finansiālo atbalstu nākamajā DFS 2021.–2027. gadam.

5.2. Komiteja saskaņā ar Eiropas Transporta drošības padomes ieteikumu ([14]) norāda, ka CIDP darbības joma būtu jāpaplašina, lai aptvertu arī visus galvenos lauku un pilsētu ceļus. Šī plašākā pieeja ir nepieciešama, lai līdz 2030. gadam efektīvi un krasi samazinātu letālu un smagu negadījumu skaitu. Šā ierosinājuma pamatā ir fakts, ka Komisijas priekšlikums ietekmē pusi no negadījumiem, kuri notiek uz ES ceļiem, un ka lielākā daļa no nopietniem negadījumiem notiek uz pilsētu ceļiem.

5.3. Eiropas Savienība 2015. gadā uzsāka jaunu iniciatīvu, proti, *TEN-T* stratēģijas paplašināšanu uz Rietumbalkāniem ([15]). Šai iniciatīvai, ko atbalsta Rietumbalkānu ieguldījumu sistēma (*WBIF*) un Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI), vajadzētu būtiski ietekmēt ES paplašināšanās procesu. EESK ieteic stratēģiskā rīcības plāna ceļu satiksmes drošībai īstenošanu iekļaut šajā vērienīgajā infrastruktūras projektā. Šim pasākumam būtu jāsaskan ar Komisijas priekšlikumu paplašināt CIDP darbības jomu, lai aptvertu autoceļu infrastruktūru, kura atrodas ārpus pilsētu teritorijām un izveidota, izmantojot ES finansējumu. Jo īpaši tas dotu iespēju sešām Rietumbalkānu valstīm pievienoties ES bez nopietniem drošības un infrastruktūras trūkumiem.

Briselē, 2018. gada 17. oktobrī

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas priekšsēdētājs
Luca JAHIER

([10]) TEN/673, "Satīklota un automatizēta mobilitāte", Samm, 2018. gads.
([11]) TEN/666, "Ilgtspējīga mobilitāte Eiropai", Barbucci, 2018. gads.
([12]) INT/863, "Transportlīdzekļu drošība/neaizsargātu satiksmes dalībnieku aizsardzība", Hencks, 2018. gads.
([13]) TEN/673, "Satīklota un automatizēta mobilitāte", Samm, 2018. gads.
([14]) COM(2018) 274, 7. lpp.
([15]) http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-15-4826_lv.htm.