Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo

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

(2019/C 62/40)

Pranešėjas **Brian CURTIS**

Konsultavimasis	Europos Parlamentas, 2018 5 31
	Europos Sąjungos Taryba, 2018 6 8
Teisinis pagrindas	Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsnio 1 dalies c punktas
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2018 10 4
Priimta plenarinėje sesijoje	2018 10 17
Plenarinė sesija Nr.	538
Balsavimo rezultatai	204/2/6
(už / prieš / susilaikė)	

1. **Išvados ir rekomendacijos**

1.1. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas (EESRK) palankiai vertina pasiūlymą iš dalies pakeisti Direktyvą 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (KISV). Visų pirma, Komitetas mano, kad Komisijos siūlomomis priemonėmis turėtų būti panaikinti dabartinės direktyvos trūkumai (suderinimas, dalijimasis informacija ir ribota taikymo sritis) ir jos turėtų būti reikšmingos įgyvendinant strateginį veiksmų planą dėl kelių eismo saugumo.

1.2. Komitetas remia visiškai saugaus kelių eismo vizijos iniciatyvą, kuria siekiama, kad laikantis saugios sistemos požiūrio, kurį propaguoja Pasaulio sveikatos organizacija, iki 2050 m. nebeliktų žūčių ir didelių eismo įvykių keliuose. Prie šios strategijos įgyvendinimo turės prisidėti visi sektoriai ir visi eismo dalyviai, kad būtų pasiektas tvirtesnis valdymas. Svarbu, kad būtų aiškūs rodikliai ir kad juos būtų galima stebėti. Pilietinės visuomenės organizacijos turėtų aktyviai dalyvauti visuose strategijos formavimo, įgyvendinimo, stebėjimo ir vertinimo etapuose.

1.3. Komitetas mano, kad planuojant naujas infrastruktūros priemones būtina atlikti viso TEN-T tinklo ir visų greitkelių bei pagrindinių kelių sistemingą ir aktyvią rizikos vertinimo procedūrą. Vis dėlto dėl skirtingų dabartinės KISV direktyvos įgyvendinimo pažangos etapų svarbu visoms valstybėms narėms nustatyti tikroviškus tikslus ir terminus ir teikti finansinę paramą labiausiai atsiliekantiems regionams, įskaitant šešias Vakarų Balkanų šalis. Be to, Komitetas mano, kad į KISV direktyvos taikymo sritį reikėtų įtraukti visas pagrindines kaimo ir miesto gatves, kad iki 2030 m. keliuose veiksmingai ir iš esmės sumažėtų žūstančių ir sunkiai sužalojamų žmonių.

1.4. EESRK mano, kad didelio kelių eismo saugumo siekis yra strategiškai svarbus, tačiau kitos 2021–2027 m. daugiametės finansinės programos laikotarpiu reikalingas didesnis biudžetas, kad būtų galima užtikrinti ilgalaikį tęstinumą siekiant įgyvendinti pačios ES užsibrėžtus didelio užmojo tikslus. Visų pirma, Komitetas atkreipia dėmesį į tai, kad ES strategijoje daugiausia dėmesio skiriama naujos infrastruktūros kūrimo finansavimui, tačiau pakankamai lėšų taip pat turėtų būti skiriama esamų kelių lėšų priežiūrai ir atnaujinimui. Taip pat EESRK mano, kad didesnis biudžetas transportui turės papildomą teigiamą poveikį Europos ekonomikos augimui ir darbo vietų kūrimui.

1.5. Komitetas pritaria pasiūlymui dėl naujų kelių ženklinimo ir kelių ženklų eksploatacinių reikalavimų, kad būtų sukurtos sąveikiojo, susietojo ir automatizuoto judumo sistemos (C-ITS). EESRK rekomenduoja išplėsti šį požiūrį ir jį taikyti visam įmanomam transportui (įvairiarūšiškumas), kad būtų kuo labiau padidintas tokios strategijos poveikis. Be to, EESRK mano, kad bet kurią kelių eismo saugumo strategiją reikėtų pradėti įgyvendinti nuo tinkamo vairuotojų mėgėjų ir profesionalų švietimo ir mokymo, nes žmogaus daromos klaidos vis dar yra pagrindinė nelaimingų atsitikimų priežastis.

1.6. EESRK remia pasiūlymą atliekant visas kelių eismo saugumo valdymo procedūras sistemingai atsižvelgti į pažeidžiamus kelių eismo dalyvius. Komitetas visų pirma rekomenduoja kartu parengti kitas konkrečias nuostatas dėl transporto priemonių saugos, kad neliktų spragų.

2. **Įžanga**

2.1. Per pastaruosius kelis dešimtmečius ES smarkiai padidėjo kelių eismo saugumas. 2001–2010 m. žuvusiųjų keliuose skaičius ES sumažėjo 43 %, o 2010–2016 m. – dar 19 %. Vis dėlto žuvusiųjų keliuose skaičius tebėra didelis (2016 m. ES keliuose žuvo 25 620 žmonių ([1])) ir iš statistinių duomenų matyti, kad pamažu lėtėja ES proceso, kuriuo siekiama saugaus judumo, pažanga.

2.2. Dėl šios priežasties Valetos deklaracijoje Europos Komisija raginama pradėti naują iniciatyvą, pagal kurią **Direktyva 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (KISV)** būtų pritaikyta dėl socialinių tendencijų ir technologinės plėtros pasikeitusiam judumui. Ši kelių eismo saugumui skirta iniciatyva atlieka svarbų vaidmenį **Strateginiame veiksmų plane dėl kelių eismo saugumo** ([2]), kuris paskelbtas 2008 m. gegužės mėn. **Trečiajame judumo teisės aktų rinkinyje** ([3]).

3. **Svarbiausios pasiūlymo nuostatos**

3.1. Nepaisant pastaraisiais metais pasiektos pažangos, didelių ar gyvybes nusinešančių eismo įvykių skaičius vis dar per didelis. Kadangi 90 % eismo įvykių įvyksta dėl žmogaus klaidų, Komisijos manymu, kelių ir transporto priemonių automatizavimas, sujungiamumas ir nauji kūrimo standartai galėtų sumažinti įvykių skaičių ir jų pasekmes vairuotojams, keleiviams ir pažeidžiamiems kelių eismo dalyviams (pvz., dviratininkams).

3.2. Komisija pirmiausia nustatė **visiškai saugaus kelių eismo vizijos** tikslą, kuriuo siekiama, kad iki 2050 m. keliuose nebeliktų žūčių ir didelių eismo įvykių. Į pasiūlymą taip pat įtrauktas *tarpinis* tikslas iki 2030 m. 50 % sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių.

3.3. Kad būtų pasiekti šie tikslai, ES ketina priimti naujas technologines ir reguliavimo priemones, pagrįstas Pasaulio sveikatos organizacijos **„saugia sistema“** ([4]). Šis požiūris grindžiamas tokiu principu, kad, nors neįmanoma visiškai panaikinti eismo įvykių, galima imtis veiksmų, kurie padėtų sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių.

3.4. Dabartinė KISV direktyva priimta 2008 m. siekiant užtikrinti, kad kelių eismo saugumo klausimai būtų įtraukti į visus kelių infrastruktūros planavimo, projektavimo ir eksploatacijos etapus. Vis dėlto smarkiai skiriasi šios direktyvos įgyvendinimo padėtis nacionaliniu lygmeniu. Šie skirtumai dažnai lemia didesnį žūčių ir didelių eismo įvykių skaičių ([5]). Dėl šios priežasties labai svarbu suderinti saugumo reglamentus ir gerinti kelių infrastruktūros saugumą. Valstybės narės 2018–2020 m. laikotarpiu turėtų gauti tam tikrą finansinę paramą pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (200 mln. EUR).

3.5. Persvarstyta direktyva siekiama įgyvendinti pirmiau nurodytus tikslus numatant šias priemones:

— nustatyti reikalavimą užtikrinti infrastruktūros saugumo valdymo procedūrų skaidrumą ir tolesnes priemones,

— sukurti viso kelių tinklo vertinimo sistemą, sistemingą ir aktyvią rizikos vertinimo procedūrą, kurią taikant būtų vertinamas būdingas kelių eismo saugumas visoje ES,

— 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 (TNT tinklui būdingas didelis eismas, tačiau dėl aukštų saugumo standartų gyvybes nusinešantys eismo įvykiai nėra itin dažni (8 %). Pagrindinių ES kelių tinkle žūsta 39 % visų žūstančiųjų ES keliuose. Suderinti ES veiksmai dėl pagrindinių kelių tinklo (įskaitant TEN-T nepriklausančią dalį) turėtų padėti siekti visiškai saugaus kelių eismo vizijos tikslų),

([1]) ES kelių eismo įvykių duomenų bazė, 2016 m.
([2]) COM(2018) 293 1 priedas.
([3]) COM(2018) 293 *final*.
([4]) Pasaulio sveikatos organizacija, „Save LIVES – A road safety technical package“ (Išgelbėti gyvybes. Kelių eismo saugos techninių priemonių rinkinys), 2017 m.
([5]) ES kelių eismo įvykių duomenų bazė „CARE“.

— nustatyti bendruosius kelių ženklinimo ir kelių ženklų eksploatacinius reikalavimus siekiant užtikrinti, kad būtų lengviau įdiegti sąveikiojo, susietojo ir automatizuoto judumo sistemas,

— nustatyti privalomą reikalavimą atliekant visas kelių eismo saugumo procedūras sistemingai atsižvelgti į pažeidžiamus kelių eismo dalyvius.

4. **Bendrosios pastabos**

4.1. EESRK palankiai vertina Komisijos pasiūlymą, kuriuo siekiama iš dalies pakeisti Direktyvą 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo. Komitetas ypač remia Valetos deklaraciją ir mano, kad norint užtikrinti didesnį kelių eismo saugumą reikia tvirtesnio Europos požiūrio.

4.2. Trečiąjį judumo teisės aktų rinkinį sudaro tarpusavyje susijusių teisėkūros iniciatyvų rinkinys. Komitetas nusprendė parengti atskirą nuomonę dėl kiekvieno pasiūlymo dėl teisėkūros procedūra priimamo akto. Dėl šios priežasties šią nuomonę reikėtų skaityti ir suprasti atsižvelgiant į ankstesnes EESRK nuomones, taip pat į tas nuomones, kurios su ja suderintos ir kuriose nagrinėjami tam tikri Trečiojo judumo teisės aktų rinkinio aspektai ([6]).

4.3. Komitetas pritaria tam, kad siekiant visiškai saugaus kelių eismo vizijos tikslo būtų laikomasi saugios sistemos požiūrio. Prie to turi prisidėti visi sektoriai ir visi eismo dalyviai, kad būtų pasiektas tvirtesnis valdymas. Svarbu, kad būtų aiškūs šių tikslų įgyvendinimo rodikliai ir kad juos būtų galima stebėti. Pilietinės visuomenės organizacijos turėtų aktyviai dalyvauti visuose strategijos formavimo, įgyvendinimo, stebėjimo ir vertinimo etapuose.

4.4. EESRK palankiai vertina sprendimą kelių eismo saugumui skirti 200 mln. EUR (2018–2020 m.). Vis dėlto Komitetas mano, kad reikia padidinti kitos 2021–2027 m. daugiametės finansinės programos (DFP) laikotarpiui numatytą finansinį paketą, kad būtų galima užtikrinti ilgalaikį tęstinumą siekiant įgyvendinti pačios ES užsibrėžtus didelio užmojo tikslus ([7]) (Europos Komisija nustatė, kad pagrindiniam TEN-T tinklui sukurti 2021–2030 m. reikės maždaug 500 mlrd. EUR investicijų, o visa apimančiam tinklui užbaigti prireiks maždaug 1 500 mlrd. EUR).

4.5. EESRK mano, kad didesnis biudžetas transportui turės papildomą teigiamą poveikį Europos ekonomikos augimui ir darbo vietų kūrimui. Investuotos lėšos padarys sverto poveikį ir iki 2030 m. padės sukurti 13 mln. darbo vietų per metus bei gauti iki 4 500 mlrd. EUR (1,8 % ES BVP) papildomų pajamų. Tai reiškia, kad kiekvienas į TEN-T tinklą investuotas milijardas eurų turėtų sukurti iki 20 000 darbo vietų ([8]).

4.6. Komitetas mano, kad planuojant Europos kelių tinklo infrastruktūros priemonių mastą ir rūšį nepaprastai svarbu imtis iniciatyvos atlikti Europos TEN-T tinklo ir visų greitkelių (nepatenkančių į TEN-T tinklą) bei visų pagrindinių kelių sistemingą ir aktyvią rizikos vertinimo procedūrą. Vis dėlto dėl skirtingų dabartinės KISV direktyvos įgyvendinimo etapų svarbu visoms valstybėms narėms nustatyti tikroviškus tikslus ir terminus ir teikti atitinkamas finansines priemones, kuriomis būtų remiami labiausiai atsilikę regionai ir šalys ([9]).

4.7. Komitetas atkreipia dėmesį į tai, kad ES strategijoje daugiausia dėmesio skiriama naujos infrastruktūros kūrimo finansavimui. Nepaisant to, esamų kelių priežiūrai ir atnaujinimui taip pat turėtų būti skiriama pakankamai lėšų, nes šie veiksniai taip pat yra nepaprastai svarbūs aukšto lygio kelių eismo saugumo išlaikymui.

([6]) TEN/666, Tvarus judumas Europoje, G. Barbucci, 2018 m. (žr. šio Oficialiojo leidinio p. 254); TEN/668, Europos jūrų sektoriaus vieno langelio aplinka ir elektroninė krovinių vežimo informacija, S. Back, 2018 m. (žr. šio Oficialiojo leidinio p. 265); TEN/669, TEN-T projektų įgyvendinimas, D. Fornea, 2018 m. (žr. šio Oficialiojo leidinio p. 269); TEN/675, CO_2 standartai sunkvežimiams ir Kelių transporto priemonių masė ir matmenys, S. Back, 2018 m. (žr. šio Oficialiojo leidinio p. 286); TEN/672, Europos infrastruktūros tinklų priemonė (EITP), A. L. Plosceanu ir G. Watson, 2018 m. (OL C 440, 2018 12 6, p. 191); TEN/673, Susietasis ir automatizuotas susisiekimas, U. Samm, 2018 m. (žr. šio Oficialiojo leidinio p. 274); TEN/674, Padangų ženklinimas, 2018 m. (žr. šio Oficialiojo leidinio p. 280); TEN/667 (žr. šio Oficialiojo leidinio p. 261); INT/863, Transporto priemonių sauga/pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsauga, R. Hencks, 2018 m. (OL C 440, 2018 12 6, p. 90).

([7]) COM(2018) 277.

([8]) TEN/672, Europos infrastruktūros tinklų priemonė (EITP), A. L. Plosceanu ir G. Watson, 2018 m.

([9]) TEN/669 – TEN-T projektų įgyvendinimas, Dumitru Fornea, 2018.

4.8. Nauji kelių ženklinimo ir ženklų eksploataciniai reikalavimai labai svarbūs kuriant sąveikiojo, susietojo ir automatizuoto judumo sistemas (C-ITS). Komiteto manymu, būtina užtikrinti nuolatinius transporto priemonių ir kelių infrastruktūros informacijos mainus, kad būtų galima naudotis mišraus eismo sistema, kuriai būdingos įvairias technologijas – žmogaus, pagalbinį ir automatizuotą vairavimą – naudojančios transporto priemonės ([10]). Siekiant įgyvendinti saugaus judumo strategiją, svarbu tokį požiūrį taikyti visoms įmanomoms transporto rūšims (įvairiarūšiškumas), kad būtų daromas tiesioginis poveikis eismo srautų mažinimui ir saugai ([11]).

4.9. EESRK yra įsitikinęs, kad naujos technologijos gali labai prisidėti prie kelių eismo saugos standartų tobulinimo, atsižvelgiant į susijusius apribojimus ir atsargumo priemones, kurių reikia imtis jų naudojimui. Be to, EESRK mano, kad bet kurią kelių eismo saugumo strategiją reikėtų pradėti įgyvendinti nuo tinkamo vairuotojų mėgėjų ir profesionalų švietimo ir mokymo, nes žmogaus daromos klaidos vis dar išlieka pagrindine nelaimingų atsitikimų priežastimi.

4.10. EESRK remia pasiūlymą atliekant visas kelių eismo saugumo valdymo procedūras sistemingai atsižvelgti į pažeidžiamus kelių eismo dalyvius. Šis požiūris atitinka naujas tendencijas ir ES piliečių įpročius (pvz., daugėja dviratininkų). Komitetas rekomenduoja kartu parengti kitas konkrečias nuostatas dėl transporto priemonių saugos, kad neliktų spragų (pvz., dėl pažangių avarinio stabdymo sistemų, įspėjimo apie išvažiavimą iš juostos ir kitokio sunkiųjų transporto priemonių kabinų dizaino, kad būtų geriau matomi dviratininkai ir pėstieji, taip pat dėl jų aptikimo jutiklių įrengimo) ([12]).

5. **Konkrečios pastabos**

5.1. EESRK manymu, svarbu kartu vystyti fizinę ir skaitmeninę infrastruktūrą. Taip pat svarbu kuo greičiau į 5G tinklą įtraukti visus Europos greitkelius ir pagrindinių kelių tinklus, kad būtų galima veiksmingai susieti kelius ir transporto priemones bei tarpusavyje susieti transporto priemones ([13]). EESRK taip pat rekomenduoja kitos 2021–2027 m. DFP laikotarpiu šiai sričiai skirti deramą ir ilgalaikę finansinę paramą.

5.2. Komitetas, laikydamasis Europos transporto saugos tarybos rekomendacijos ([14]), teigia, kad reikėtų išplėsti KISV direktyvos taikymo sritį į ją įtraukiant pagrindines kaimo ir miesto gatves. Šis platesnis požiūris reikalingas norint iki 2030 m. veiksmingai ir iš esmės sumažinti gyvybes nusinešančių ir didelių eismo įvykių skaičių. Šis pasiūlymas grindžiamas tuo, kad Komisijos pasiūlymas daro poveikį pusei ES keliuose įvykstančių eismo įvykių ir kad didžioji dalis sunkių sužalojimų patiriama miesto keliuose.

5.3. 2015 m. ES ėmėsi naujų užmačių į TEN-T strategiją įtraukti Vakarų Balkanus ([15]). Ši iniciatyva, remiama pagal Vakarų Balkanų investicijų programą ir Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP), turėtų padaryti didelį poveikį ES plėtros procesui. EESRK rekomenduoja į šio plataus užmojo infrastruktūros projekto programą įtraukti Strateginio veiksmų plano dėl kelių eismo saugumo įgyvendinimą. Ši priemonė turėtų atitikti Komisijos pasiūlymą naudojant ES finansavimą išplėsti KISV direktyvos taikymo sritį ir į ją įtraukti už miesto teritorijų esančią kelių infrastruktūrą. Tiksliau, ja turėtų būti sudaryta galimybė šešioms Vakarų Balkanų šalims prisijungti prie ES nepatiriant saugumo ir infrastruktūros spragų.

2018 m. spalio 17 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto pirmininkas
Luca JAHIER

([10]) TEN/673, Susietasis ir automatizuotas susisiekimas, U. Samm, 2018 m.
([11]) TEN/666, Tvarus judumas Europoje, G. Barbucci, 2018 m.
([12]) INT/863, Transporto priemonių sauga/pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsauga, R. Hencks, 2018 m.
([13]) TEN/673, Susietasis ir automatizuotas susisiekimas, U. Samm, 2018 m.
([14]) COM(2018) 274, p. 7.
([15]) http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-15-4826_lt.htm