

LT

LT

LT



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 16.12.2008
SEC(2008) 3084

KOMISIJOS TARNYBŲ DARBINIS DOKUMENTAS

(pridedamas prie dokumento)

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

Pažangiųjų transporto sistemų diegimo Europoje veiksmų planas

ir

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

**kuria nustatomi kelių transportui ir jo sąsajoms su kitų rūšių transportu skirtų
pažangiųjų transporto sistemų diegimo pagrindai**

POVEIKIO VERTINIMO SANTRAUKA

{COM(2008) 886 galutinis}
{COM(2008) 887 galutinis}
{SEC(2008) 3083}

Poveikio vertinimo santrauka

1. APRĖPTIS, PROCESAS IR KONSULTACIJOS

Europos Komisijos baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalgoje teigiama, jog inovacijų diegimas bus labai svarbus tam, kad kelių transportas taptų tvaresnis (t. y. saugesnis, veiksmingesnis, mažiau taršus ir nuoseklesnis), pirmiausia dėl taikomų informacijos ir ryšių technologijų – **pažangiųjų transporto sistemų (PTS)**. Šių technologijų pavyzdžiai kelių transporto srityje yra lankstus eismo valdymas, tikralaikė eismo informacija ir navigacijos prietaisai. Šiame dokumente daugiausia nagrinėjamas **kelių transportas** ir jo sąsajos su kitų rūšių transportu (įvairių rūšių transporto derinimas).

Konsultuojantis su suinteresuotosiomis šalimis padaryta išvada, kad pagrindinė lėto PTS paklausos augimo Europoje priežastis yra nepakankama šių sistemų veikimo Europoje aprėptis ir nepakankamai nuoseklus ir darnus jų diegimas. PTS diegimas turėtų būti priemonė siekti politikos srities tikslų, todėl ES turėtų imtis didesnės atsakomybės už PTS įgyvendinimo koordinavimą. Pabrėžiama, kad aukšto lygio koordinavimas ir susitarimai dėl sąveikos yra vienas svarbiausių **Europos PTS diegimo prioritetų** vykdam šią politiką.

2. PROBLEMOS APIBŪDINIMAS. KODĖL REIKIA IMTIS VEIKSMŲ?

2.1. Problemos pobūdis

Su kelių transportu susiję PTS sprendimai pritaikomi **lėčiau**, nei tikėtasi, o paslaugos diegiamos **padrikai**. Dėl to susidarė nenuoseklus nacionalinių, regioninių ir vietos sprendimų rinkinys, keliantis grėsmę bendrosios rinkos vientisumui. Todėl PTS negali padėti veiksmingai spręsti kylančių kelių transporto problemų.

- Dėl **spūsčių keliuose** patiriami nuostoliai vidutiniškai atitinka 1 % ES BVP.
- Kelių transporto sektoriuje **išmetamas CO₂ kiekis** sudaro 72 % visame transporto sektoriuje išmetamo šių dujų kiekio, kuris 1990–2005 m. padidėjo 32 %.
- 2006 m. **keliuose žuvo** 42 953 žmonės, t. y. 6 000 žmonių daugiau už tarpinį tikslą, nustatytą siekiant, kad 2010 m. žūstančiųjų būtų ne daugiau kaip 25 000 (t. y. 50 % mažiau nei 2001 m.).

Pagrindinės problemų priežastys:

- (1) **(nepakankama)** prietaikų, sistemų ir paslaugų **sąveika**;
- (2) **(nepakankamai) veiksmingas** suinteresuotųjų šalių **bendradarbiavimas** ir vizijos nebuvimas;
- (3) **neišspręsti duomenų privatumo ir atsakomybės klausimai**.

2.2. Kas atsitiks, jei nieko nebus daroma?

Esant menkam PTS taikymui rinkoje, vis sudėtingesnėje aplinkoje būtų labai sunku pasiekti pagrindinius (transporto) politikos tikslus. Iki 2020 m. krovininio kelių transporto srutai padidės 55 %, keleivinio kelių transporto – 36 %¹. Padidės spūstys. Pvz., numatoma, kad 2025 m. Anglijoje spūstyse sugaištas laikas užims 13 % viso kelionės laiko (šio laiko pinigine verte – apie 22 mlrd. GBP); Nyderlanduose šis rodiklis iki 2020 m. padidės 30 %². Tikėtina,

¹ ASSESS tyrimas, skirtas 2006 m. Europos Komisijos baltosios knygos dėl transporto politikos laikotarpio vidurio apžvalgai.

² *European Conference of Ministers (2007): Congestion: A global challenge*; CEMT/ITF(2007)6.

kad 2010 m. ES keliuose žus apie 32 500 žmonių, t. y. gerokai daugiau nei ES tikslas – 25 000³. Transporto sektoriuje išmetamas CO₂ kiekis iki 2020 m. padidės dar 15 %⁴. Dėl padrikų sprendimų PTS rinkos plėtra bus lėta ir nebus pasinaudota galimybe padidinti sektoriaus konkurencingumą.

2.3. ES teisė imtis veiksmų ir subsidiarumo principas

Pagal bendrąją transporto politiką ir transeuropinių tinklų politiką (**EB steigimo sutarties 71 straipsnio 1 dalis, 80 straipsnio 1 dalis, 154 ir 155 straipsniai**) ES turi teisę imtis veiksmų. Siūlomos politikos pasirinktys parengtos laikantis **subsidiarumo** principo, nes valstybės narės negali tinkamai užtikrinti, kad tarptautiniu mastu būtų įdiegtos ir visoje Europoje teikiamos darnios eismo ir kelionės informacijos ir eismo valdymo paslaugos. Jei ES nesiimtų naujų veiksmų, valstybės narės ir toliau kurtų pavienius sprendimus, dėl kurių technologijos būtų diegiamos padrikai – tai keltų grėsmę derinimui ir standartizavimui arba sąveikos užtikrinimo procedūros taptų ilgos. Bendrijos lygmens veiksmai būtų naudingi dėl jų poveikio (pvz., bendrų nuostatų dėl atsakomybės, duomenų saugumo) ir masto (pvz., PTS prietaikų išlaidų mažinimo, susijusio su bendromis specifikacijomis).

3. TIKSLAI

Bendras šios iniciatyvos tikslas – **įgyvendinti reikiamas priemones** kelių transportui ir jo sąsajoms su kitų rūšių transportu skirtų **PTS paslaugų platesniam taikymui skatinti**.

Specialieji tikslai:

- pagerinti **sąveiką**, užtikrinančią galimybę sklandžiai naudoti paslaugas ir gerinančią paslaugų tęstinumą;
- įgyvendinti visų PTS suinteresuotųjų šalių **veiksmingo bendradarbiavimo** mechanizmą;
- išspręsti **privatumo ir atsakomybės** klausimus.

4. POLITIKOS PASIRINKTYS

Politikos pasirinktis A (pagrindinis scenarijus). Jokių papildomų naujų veiksmų

Pagal šią pasirinktį atsižvelgiama į dabartinius Komisijos veiksmus, pvz., specialius mokslinius tyrimus, pažangaus automobilio iniciatyvą (moksliniai tyrimai, techninių aspektų derinimas ir informavimas), diegimo paramą (*EasyWay*, *CIVITAS*), pavienį standartizavimą ir konsultacijas su suinteresuotosiomis šalimis. Komisijos tarnybos ir toliau finansiškai rėms mokslinius tyrimus ir diegimą, savanoriškus susitarimus, specialius standartizavimo įgaliojimus ir (ribotą) reglamentavimo veiklą, tačiau šiuo atveju viešojo ir privačiojo sektorių veiksmai, taip pat valstybių narių veiksmai koordinuojami menkai.

Politikos pasirinktis B. Didelis dėmesys paramos veiksmams ir koordinavimui

Pagal politikos pasirinktį B tikslų siekiama šiais horizontaliais **prioritetiniais veiksmais**:

- (1) apibrėžiant **transporto priemonėje įdiegiamas atviras funkcinės platformas**, sudarančias daugkartinio pagrindinių sudedamųjų dalių naudojimo galimybę;
- (2) įsteigiant **aukšto lygio grupę**, kaip PTS suinteresuotųjų šalių forumą (keitimasis informacija, vizija, gairės);

³ COM(2006) 74, Europos kelių eismo saugumo veiksmų programos laikotarpio vidurio ataskaita.

⁴ Europos aplinkos agentūra. *Climate for a transport change. TERM 2007. EEA Report 1/2008.*

- (3) apibrėžiant tinkamiausio **kelių ir eismo duomenų** naudojimo sistemą;
- (4) užtikrinant **PTS paslaugų tęstinumą**;
- (5) sprendžiant **duomenų saugumo, privatumo ir atsakomybės** klausimus.

Politikos pasirinktis B+. Pasirinktis B, papildyta komitologijos procedūra

Pasirinktis B+ grindžiama tomis pačiomis priemonėmis kaip ir pasirinktis B, bet pagal šią pasirinktį formalizuojamas koordinavimo aspektas. Aukšto lygio grupę pakeis:

- (1) iš valstybių narių atstovų sudarytas **Europos PTS komitetas**, Komisijai padedantis nustatytose srityse pagal komitologijos procedūrą priimti specialias priemones (t. y. pagrindines pasirinkties B paramos priemones);
- (2) iš įvairių atstovų, pvz., pramonės, transporto operatorių, naudotojų ir kitų svarbių forumų bei asociacijų, sudaryta **Europos PTS patariamoji grupė**, Komisiją konsultuojanti verslo ir techniniais klausimais.

Komisija, padedama šio komiteto:

- keistūsi informacija su valstybėmis narėmis ir kurtų bendrą viziją;
- stebėtų, kaip kuriamos gairės ir procedūros;
- pagal savo įgaliojimus prireikus priimtų sprendimus dėl specialių veiksmų, siekdama:
 - (1) nustatyti techninius reikalavimus ir specifikacijas, pirmiausia nustatytose prioritetinėse srityse;
 - (2) patvirtinti PTS terminalų, tinklo techninės ir programinės įrangos tipą.

5. POVEIKIO ANALIZĖ

5.1. Metodika

Analizė grindžiama kokybiniais duomenimis, papildytais kiekybiniais elementais. Visos pasirinktys buvo lyginamos su pagrindiniu scenarijumi A. **Vertinimo kriterijai** apima tiesioginį ir netiesioginį poveikį:

Tiesioginis poveikis:

- paslaugų sąveikos ir tęstinumo didinimas;
- bendradarbiavimo gerinimas;
- privatumo ir atsakomybės klausimų sprendimas.

Netiesioginis ekonominis, socialinis ir ekologinis poveikis:

- ekonominis: spūstys keliuose, konkurencingumas, vartotojai, augimas;
- socialinis: kelių sauga, užimtumas, saugumas;
- ekologinis: klimato kaita, oro kokybė ir triukšmas, energijos vartojimo veiksmingumas, įvairių rūšių transporto derinimas.

Atliktas išsamaus šios politikos srities veiksmų plano poveikio vertinimas. Todėl šiame etape neįmanoma atlikti išsamios konkrečių priemonių sąnaudų ir naudos analizės.

Papildomiems kiekybiniais duomenimis apie galimą netiesioginį poveikį gauti naudota transporto tinklo modeliavimo priemonė TRANSTOOLS⁵, tačiau taikant šią priemonę neįmanoma įvertinti tiesioginio siūlomų veiksmų ir PTS diegimo sąryšio.

5.2. Politikos pasirinkties A, pagal kurią papildomų naujų veiksmų netaikoma (pagrindinis scenarijus), poveikis

Paslaugų sąveika ir tęstinumas. Diegiant PTS, ir toliau bus sunku gauti reikiamų eismo ir kelionės duomenų, ypač tarpvalstybinių ir apie įvairių rūšių transportą. Visą Europą apimančiai diegimo ir derinimo veiklai trukdys vietos iniciatyvos ir bendradarbiavimo Europos mastu nebuvimas. Dėl to vartotojams kils nutraukiamų paslaugų problema.

Bendradarbiavimas ir koordinavimas. Rinkos ir toliau patirs nuostolių dėl vizijos ir pagrindinių suinteresuotųjų šalių bendradarbiavimo nebuvimo – tai nepadės mažinti išlaidų ir rizikos.

Privatumo ir atsakomybės klausimų pobūdis bus skirtingas ir priklausys nuo paslaugų teikėjo, operatoriaus arba valstybės narės, kurioje paslauga yra teikiama.

Pasinaudojus TRANSTOOLS modeliavimo galimybėmis, nustatyta, kad:

- kelių eismo spūstys, išreikštos spūstyse sugaišto laiko ir visos kelionės trukmės santykiu, 27 ES valstybėse narėse padidės nuo 24,3 % (2007 m.) iki 24,9 % (2012 m.) ir 28,6 % (2020 m.);
- degalų suvartojimas ir išmetamas CO₂ kiekis iki 2020 m. padidės 15 % (25 ES valstybėse narėse);
- **visos išorės sąnaudos** (dėl spūsčių, avarijų, triukšmo, oro taršos ir klimato kaitos patiriami nuostoliai) padidės nuo 161,8 mlrd. EUR (2007 m.) iki 193,3 mlrd. EUR (2020 m.).

⁵ www.inro.tno.nl/transtools/index.html.

5.3. Politikos pasirinkties B, pagal kurią skiriamas didelis dėmesys paramos veiksams ir koordinavimui, poveikis

(1) Atviros funkcinės platformos, skirtos (transporto priemonėje įdiegtoms) PTS paslaugoms, apibrėžimas

Modulinis požiūris į PTS diegimą, numatant sąveikias transporto priemonėje įrengiamas telematikos priemones su atviromis funkcinėmis galimybėmis, skirtomis mobiliems prietaisams prijungti naudojant kištuką, padės didinti sinergiją ir mažinti išlaidas.

(2) Bendradarbiavimo ir koordinavimo gerinimas įsteigiant **aukšto lygio grupę**

PTS aukšto lygio darbo grupė, kurią sudarys visų sektorių atstovai, padės sukurti aiškia viziją, pagal kurią bus numatyta PTS vaidmuo įgyvendinant Europos (transporto) politiką, o sudarius visą Europą apimančią diegimo darbų tvarkaraštį, sumažės neaiškumų (susijusių su eksploatacija, rinkos perspektyvomis). Darnios viešojo sektoriaus investicijos paskatins privačiojo sektoriaus iniciatyvas ir pokyčius. Šis savanoriško koordinavimo mechanizmas susijęs su tam tikra rizika: negebėjimu kontroliuoti procesų ir neaiškumu, ar veiksmingai bus įgyvendinamos rekomendacijos.

(3) **Tinkamiausio kelių ir eismo duomenų rinkimo, mainų ir integravimo sistema**

Nustačius šiuo pagrindus, bus išplėtos funkcinės dabartinių paslaugų galimybės ir pagerės jų kokybė (tikslumas, aprėptis, išsamumas).

(4) **Paslaugų tęstinumo tarp valstybių ir įvairių rūšių transporto užtikrinimas**

Užtikrinus paslaugų tęstinumą, bus geriau derinamas įvairių rūšių transportas, pagerės ekologinė padėtis krovinių transporto koridoriuose, nes, norint keliautojams ir vežėjams teikti nuoseklią paramą, būtina sudaryti galimybę realiuoju laiku naudotis duomenimis, suderinti keitimosi duomenimis formas ir integruoti duomenis.

(5) **Privatumo ir atsakomybės klausimų sprendimas**

Tai turėtų paskatinti naudoti įvairias PTS priemaitas (pvz., išpėjimo apie išvažiavimą iš eismo juostos, susidūrimų vengimo, avarinio stabdymo sistemas), kurioms labiau paplitus rinkoje, gerokai sumažės avarių.

Pasirinktios B netiesioginis poveikis:

- (a) naudojant bendrą platformą, turinčią unikalią, sertifikuotą, saugiai įrengiamą sąsają, turėtų būti mažiau blaškomas vairuotojo dėmesys, o dėl sinergijos, skatinančios spartesnę **saugos didinimo prietaikų** plitimą rinkoje, turėtų labai sumažėti išlaidos. Toks papildomų įrenginių diegimas padėtų įgyvendinti e. skambučio (*eCall*) sistemą, kurios paskirtis – mažinti žūstančiųjų skaičių greičiau suteikiant medicinos pagalbą įvykus avarijai, dėl to iki 2020 m. 27 ES valstybėse narėse gerokai sumažėtų žūstančiųjų (5–15 %⁶) ir sunkių sužalojimų (10–15 %) skaičius.
- (b) **Eismo valdymo** strategijas bus lengviau pritaikyti jungtiniams tinklams, pvz., miesto ir (arba) tarp miestinių kelių tinklams, apimantiems papildomų rūšių transportą.

⁶ *eCall SEISS Study* (2006).

- (c) Patikimesnė **tikralaikė kelionės ir eismo informacija** padės veiksmingai ir lanksčiai planuoti maršrutus, taupyti laiką ir kontroliuoti taršą jautriose kelių tinklo dalyse.
- (d) Numatoma, kad plačiai taikant tipines su PTS susietas **e. krovinių priemones**, būtų sutaupoma 10 % laiko ir 8 % finansinių išteklių, 3–10 % padidėtų našumas, 2–3 % sumažėtų krovinių logistikos išlaidos⁷.
- (e) Lengviau įgyvendinti kitas **viešojo sektoriaus prietaikas**, pvz., socialinių teisės aktų (dėl poilsio laiko) įgyvendinimo, gyvų gyvūnų vežimo, išorės sąnaudų internalizavimo, pavojingų krovinių stebėjimo, elektroninių rinkliavų rinkimo, skaitmeninių tachografų, e. skambučio.

Remiantis TRANSTOOLS modeliavimu prognozuojama, kad spūsčių keliuose sumažėtų apie 2,5 %, avarių sąnaudų – apie 7 %, o dėl geresnio bendradarbiavimo ir sinergijos bendrų išorės sąnaudų sumažėtų dar 1 %.

5.4. Politikos pasirinkties B+, pagal kurią pasirinktis B papildoma komitologijos procedūra, poveikis

Pagal pasirinktį B+ valstybių narių atstovai būtų kviečiami susitarti su partneriais dėl bendros vizijos, PTS diegimo visoje Europoje prioritetų, paslaugų derinimo, būtinųjų joms taikomų reikalavimų (savanoriškumo principu), teisėkūros, standartizavimo ir galimo EB finansavimo prioritetų. Didžiausią naudą teiktų geresnis bendradarbiavimas, **spartesnės sprendimų priėmimo procedūros** ir spartesnė teisėkūra.

PTS prietaikos bus diegiamos sparčiau, todėl greičiau sutrumpėtų kelionės, sumažėtų avarių skaičius ir tarša. Be to, pagal pasirinktį B+ **sumažėtų rizika**, kylanti dirbant su aukšto lygio grupe, rekomenduojančia tik savanoriškus veiksmus.

Pramonei ši pasirinktis būtų naudinga tuo, kad būtų nustatyta aiški politika ir vizija ir, atsižvelgiant į (privaloma tvarka) taikomas specialias viešojo intereso PTS priemones, būtų galima kurti papildomą naudą teikiančias paslaugas. Vartotojams ši pasirinktis būtų naudinga tuo, kad jiems būtų sudarytos platesnės galimybės naudotis paslaugomis, susijusiomis su vairavimo sauga bei komfortu ir mažesnėmis kainomis, kurias lemtų masto ekonomija.

Kadangi taikant pasirinktį B+ PTS prietaikos būtų įgyvendinamos ir diegiamos sparčiau, galima teigti, kad iki 2020 m. būtų pasiekta didesnė bendra nauda.

5.5. Administracinės išlaidos

Europos Komisija patirs tokių administracinių išlaidų: aktyvesnio suinteresuotųjų šalių bendradarbiavimo užtikrinimo; finansinės paramos moksliniams tyrimams, bandymui realiomis sąlygomis ir diegimui visoje Europoje koordinavimo; funkcinių reikalavimų nustatymo ir jų standartizavimo organizavimo; teisėkūros ir pažangos stebėjimo veiklos. Pasirinkties B+ išlaidos veikiausiai būtų didesnės (70 000 EUR per metus) už pasirinkties B išlaidas. Tačiau dėl spartesnio išorės sąnaudų mažinimo makroekonominiu mastu netrukus būtų sutaupyta milijardai eurų.

6. POLITIKOS PASIRINKČIŲ PALYGINIMAS

Poveikio sritis	Sąveika	Bendradarbiavimas	Privatumas ir atsakomybė
		as	

⁷ Krovinių transporto logistikos veiksmų planas, COM(2007) 607.

Pasirinktis A jokių papildomų naujų veiksmų	<i>pagrindinė padėtis</i>	<i>pagrindinė padėtis</i>	<i>pagrindinė padėtis</i>
Pasirinktis B paramos veiksmai ir koordinavimas	++	+	+
Pasirinktis B+ papildyta komitologijos procedūra	++	++	+

Tiesioginio poveikio palyginimas

Pagal **pasirinktis B ir B+**, palyginti su pasirinktimi A, numatomas esminis padėties pagerėjimas. **Pasirinktis B+** geresnė bendradarbiavimo požiūriu ir tuo, kad sudaromos tinkamiausios sparčios pažangos sąlygos. Komisijai suteikus galimybę teikti teisėkūros pasiūlymus ir taikyti komitologijos procedūrą, aktyviai pasikonsultavus su suinteresuotosiomis šalimis, rizika, kad numatomi rezultatai per paskirtą laiką nebus pasiekti, gerokai sumažėtų.

Poveikio sritis	Ekonomika				Visuomenė			Aplinka		
	Spūščių mažinimas	Konkurencingumas	Vartotojai	Augimas	Kelių sauga	Užimtumas	Saugumas	Klimato kaita	Oro kokybė, triukšmas	Energijos vartojimo
Pasirinktis A jokių papildomų naujų veiksmų										
Pasirinktis B paramos veiksmai ir koordinavimas	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Pasirinktis B+ papildyta komitologijos procedūra	++	++	+	+	++	+	++	+	+	+

Netiesioginio poveikio palyginimas

Atlikus analizę patvirtinta, kad, palyginti su pagrindiniu scenarijumi, taikant pasirinktis B ir B+ būtų padarytas teigiamas bendras poveikis siekiant visų politikos tikslų. Numatoma, kad pagal pasirinktį B+ teigiamas poveikis spūstims, kelių saugai ir taršai išmetamosiomis dujomis būtų padarytas greičiau – tai rodo, kad ši pasirinktis veiksmingesnė, nes būtų išgelbėta daugiau gyvybių, sutaupyta daugiau laiko, kuris priešingu atveju būtų sugaištas eismo srautuose, ir būtų sumažintas išmetamas CO₂ kiekis.

Įvertinus tiesioginį (platesnis PTS taikymas) ir netiesioginį (pama įgyvendinant ekonomikos, socialinę ir aplinkos politiką) poveikį, **tinkamesnė pasirinktis yra B+**, nes dėl glaudaus bendradarbiavimo būtų sparčiau pasiekta geresnių rezultatų, be to, taikant šią pasirinktį veikiausiai pavyktų sparčiau susitarti dėl tam tikrų problemų, trukdančių PTS diegti visoje Europoje.

Siūloma teisinė priemonė šiai sistemai nustatyti būtų direktyva, kuria suteikiama teisė taikyti įvairius PTS naudojimo ir diegimo lygmenis ir kartu Komisijai paliekama teisė ir atsakomybė padedant Europos PTS komitetui nustatyti techninius direktyvos įgyvendinimo aspektus.

7. STEBĖSENA IR VERTINIMAS

Būtina stebėti ir vertinti bet kokią naują su PTS susijusią politiką. Išsamiam poveikio vertinimo tekste pateikiamas galimų pažangos, padarytos siekiant bendrųjų ir specialiųjų tikslų, vertinimo rodiklių sąrašas. **Pažangos ataskaitą** siūloma parengti iki 2012 m.