EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 22.2.2006
KOM(2006) 74 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS

EUROPOS KELIŲ EISMO SAUGUMO VEIKSMŲ PROGRAMA LAIKOTARPIO VIDURIO ATASKAITA

(SEC(2006) 221)

1. ĮVADAS

2001 metais patvirtintoje Baltojoje knygoje apie transporto politiką[1] buvo siūloma iki 2010 m. sumažinti žuvusiųjų keliuose skaičių; vėliau šis tikslas buvo įtrauktas į 2003 m. priimtą Europos kelių eismo saugumo veiksmų programą[2].

Be šio tikslo, mintis buvo aiški: jei debatai dėl didesnio efektyvumo Europos, nacionaliniu, regioniniu ar privačiu lygmeniu nėra naujas dalykas, 2003 m. programa įvedė „bendros atsakomybės“ sąvoką.

Didesnis kelių eismo saugumas priklauso nuo veiklos įvairiuose lygmenyse. Kartais tai būna vien tik vietinio lygmens (pvz., padidintas kelių saugumas) ar individualaus naudotojo (atsakingas elgesys) veikla, kartais įtraukiami keli veikėjai: saugesni automobiliai, kuriuos pagamina automobilių pramonė, atsižvelgianti į vartotojų reikalavimus. Bendrija, norėdama veikti, turi atsižvelgti į sutartimi numatytą „bendros kompetencijos“ sąvoką: tam tikri veiksmai, kurių prioritetinis pobūdis įrodytas, aiškiai priklauso tik nuo valstybių narių (ar kitų veikėjų). Kitiems, taip pat prioritetiniams veiksmams, reikia Bendrijos iniciatyvos.

Prieš tai paminėtas mobilizuojantis tikslas, už kurį atsakomybę prisiėmė Europos parlamentas[3], o vėliau – Taryba[4], leido žymiai pasistūmėti į priekį. Šiame komunikate pateikiama laikotarpio vidurio ataskaita, numatyta jau minėtoje 2003 m. priimtoje programoje. Prie komunikato pridedamas Komisijos tarnybų darbo dokumentas[5], kriame pateikiama eismo įvykių statistika (1 dalis), valstybių narių standartinės santraukos (2 dalis), Sąjungos įstatymų dėl kelių eismo saugumo apžvalga (3 dalis), atrinkti Komisijos finansuojami projektai šioje srityje (4 dalis) ir keli pilietiniai įsipareigojimai, prisiimti pagal Europos saugaus eismo chartiją (5 dalis)[6].

2. 2001–2005 M.: PAŽANGOS SPARTĖJIMAS IR IŠLIEKANTYS TRŪKUMAI

2.1. Bendra ataskaita Europos Sąjungos mastu

Valstybių, kurios šiandien yra Europos Sąjungos narės, **keliuose 2001 m. žuvo 50 000 žmonių**, o bendras 2001 m. pasiūlytas ir po plėtros 2004 m. atnaujintas tikslas – **iki 2010 m.** pasiekti, kad šis skaičius per metus neviršytų **25 000 žuvusiųjų**.

2005 m. buvo užregistruota 41 600 žuvusiųjų[7], nepakankamas 17,5 % sumažėjimas per 4 metus. Esant tokiam tempui, 2010 m. Sąjungoje galėtų būti 32 500, o ne ne daugiau kaip 25 000 žuvusiųjų, kaip numatyta. Pažymėtina 2001 m. pakitusi pastarojo dešimtmečio tendencija. Pavyzdžiui:

---

1 Europos transporto politika iki 2010 m: laikas rinktis [KOM (2001) 370 galutinis, 2001 m. rugsėjo 12 d.]

2 Europos kelių eismo saugumo veiksmų programa – perpus sumažinti avarijų keliuose aukų skaičių Europos Sąjungoje iki 2010 m.: bendra atsakomybė [2003 m. birželio 2 d. KOM(203)311 galutinis]

3 2003 m. vasario 12 d. rezoliucija, OL C43E, 2004 2 19, p. 250.

4 2003 m. birželio 5 d. Transporto tarybos išvados, dokumentas 9686 (Spauda 146), p. 22

5 SEK (…), p. (…).

6 Šie dokumentai paskelbti interneto svetainėje Europa / kelių transportas http://europa.eu.int/comm/transport/road/index_en.htm

7 Ši statistika pagrįsta naujausiais esamais laikinais duomenims

– 1994–2000 metais žuvusiųjų keliuose skaičius vidutiniškai mažėjo tik 2 % per metus, tuo tarpu kelių eismo įvykių nežymiai padaugėjo; galima daryti išvadą, kad pagrindinė tokios tendencijos priežastis yra atlikti techniniai automobilių patobulinimai.

– 2001–2005 metais žuvusiųjų keliuose skaičius vidutiniškai mažėjo 5% per metus, tuo tarpu kelių eismo įvykių per metus vidutiniškai sumažėjo 4 %, o 2003–2004 m. – net 5 %; Tokia analogiška pagrindinių rodiklių tendencija atitinka savanoriškų kelių eismo saugumo planų daugumoje valstybių narių įsigaliojimo datas.

Statistikos pagal naudotojų ir automobilių kategorijas arba pagal eismo įvykių rūšis analizė rodo, kad tendencija nėra vienoda. Pavyzdžiui:

– Žuvusiųjų motociklininkų dalis, lyginant su visais žuvusiaisiais keliuose, iki 1996 m. buvo palyginti stabili (9,5 %), nuo to laiko augo ir 2003 m. pasiekė 14 %.

– Absoliutus žuvusiųjų motociklininkų skaičius 2000–2003 m. išaugo 5,6 %, tuo tarpu bendras žuvusiųjų keliuose skaičius per tą patį laikotarpį sumažėjo 12 %. Kai kurie skaičiai kelia nerimą: Italijos, Belgijos, Švedijos ir Jungtinės Karalystės keliuose žuvusiųjų motociklininkų skaičius išaugo atitinkamai 40 %, 39 %, 21 % ir 15 %. Prancūzijoje tendencija žymiai pakito: 2000–2002 m. skaičius išaugo 10 %, o 2003 m., lyginant su praėjusiais metais, sumažėjo 8 %.

– 18–25 metų jaunuoliai priklauso rizikos grupei: Šie 10 % gyventojų sudaro 21 % visų žuvusiųjų 2003 m., o 4/5 šių žuvusiųjų yra vyrai. Reiškinys, žinomas kaip „Šeštadienio vakaro karštligė“ (paskutinėmis dvejomis savaitės naktimis įvykę eismo įvykiai), yra didžiulė nelaimė.

– Pėstieji (5 400 žuvusiųjų) ir dviratininkai (2 000 žuvusiųjų) vis dar yra ypač pažeidžiami.

– Vyresni nei 65 metų pėstieji sudaro maždaug 27 % visų žuvusiųjų pėsčiųjų ir toks procentas yra pernelyg didelis, lyginant su visų gyventojų dalimi (18 %).

– Sunkiasvorės krovininės transporto priemonės dalyvavo 6 % visų eismo įvykių ir 16 % eismo įvykių, kuriuose žuvo žmonės; tai patvirtina šių eismo įvykių sunkumą. Tačiau eismo įvykių skaičius, kuriuose dalyvauja sunkiasvorės krovininės transporto priemonės, mažėja sparčiau už bendrą eismo įvykių skaičių.

– Eismo įvykiai ne gyvenvietėse (išskyrus autostradas) yra pavojingiausi: nors jie sudaro tik 28 % visų eismo įvykių, jų metu žūsta 60 % visų keliuose žuvusiųjų žmonių.

– Eismo įvykiai gyvenvietėse sudaro 67% visų eismo įvykių, jų metu žūsta 31% visų keliuose žuvusiųjų žmonių.

– Autostradose proporcijos yra atitinkamai 5 % visų eismo įvykių ir 9 % žuvusiųjų.

Kalbant apie per paskutiniąją plėtrą įstojusias valstybės nares, jų padėtis kelių eismo saugumo srityje yra ne tokia gera, kaip Sąjungos vidurkis iki 2004 metų. Nors kai kuriose šiose šalyse dešimtojo dešimtmečio pradžioje situacija žymiai pagerėjo, tai nuo 2001 m. ji iš esmės nebesiskiria nuo situacijos daugelyje penkiolikos Europos valstybių narių. Trumpai tariant, per plėtrą įstojusių šalių problemos nėra specifinės: jų pobūdis toks pats, skirtumas yra tik tų problemų buvimo laiko požiūriu.

2.2. Valstybės narės

- ***Pastarojo meto tendencijos***

Prieš tai 2.1 dalyje minėta bendro pobūdžio statistika neatspindi skirtumų valstybėse narėse; pavyzdžiui:

– Žuvusiųjų per metus skaičius milijonui gyventojų yra nuo 50–60 (Malta, Nyderlandai, Švedija ir Jungtinė Karalystė) iki daugiau kaip 200 žuvusiųjų (Latvija ir Lietuva), dvidešimt penkių valstybių Europos vidurkis – 95 žuvusieji.

– Žuvusiųjų per metus skaičius milijonui privačių automobilių[8] yra nuo 130–150 (Nyderlandai, Švedija ir Jungtinė Karalystė) iki 600 (Lietuva) ir 800 (Latvija), dvidešimt penkių valstybių Europos vidurkis – 220 žuvusieji;

– 2001–2004 m. žuvusiųjų skaičius devyniose valstybėse narėse (Vokietijoje, Estijoje, Prancūzijoje, Italijoje, Liuksemburge, Maltoje, Nyderlanduose, Portugalijoje, Švedijoje) mažėjo greičiau nei dvidešimt penkių valstybių narių vidurkis (-14 %); kitose aštuoniose (Belgijoje, Danijoje, Graikijoje, Ispanijoje, Airijoje, Austrijoje, Suomijoje, Jungtinėje Karalystėje) pažanga nebuvo tokia didelė (sumažėjimas ne mažiau kaip 5 %, bet mažesnis už vidutinį); šešiose kitose valstybėse narėse (Čekijoje, Latvijoje, Vengrijoje, Lenkijoje, Slovėnijoje ir Slovakijoje) pažanga buvo nežymi, o tam tikrais atvejais buvo užfiksuotas nedidelis regresas (ne didesnė kaip 5 % pažanga lyginant su 2001 m. statistika), tuo tarpu situacija Kipre ir Lietuvoje pablogėjo. Šiuos santykius reikia vertinti atsargiai, ypač labai mažose valstybėse narėse, kur nedidelis avarijų su sunkiomis pasekmėmis skaičius daro didelę įtaką nacionalinei statistikai.

---

[8] Žuvusiųjų ir automobilių skaičiaus santykis teoriškai geriau atspindi padėtį negu žuvusiųjų ir gyventojų skaičiaus santykis, tačiau jį vertinti reikia atsargiai, nes nėra aišku, kiek realiai automobilių važinėja Europos valstybių keliuose.

- ***Naujieji kelių eismo saugumo planai***

2001 m. Baltoji knyga ir 2003 m. Europos veiksmų programa paskatino kai kurias valstybes nares, kurios to dar nebuvo padariusios, sukurti nacionalinius kelių eismo saugumo planus, į kuriuos būtų įtrauktas bendras tikslas sumažinti aukų keliuose skaičių. Taip Europos Sąjunga prisidėjo prie to, kad kelių eismo saugumas taptų vienu iš pagrindinių Valstybių narių politinių interesų.

Šalia kontrolės ir sankcijų stiprinimo (prioritetas, kuriam plačiai pritariama), valstybių narių planuose paprastai yra numatyti mokymo ir informavimo priemonės, skirtos kelių eismo kultūrai sukurti, visiems veikiantiesiems asmenis įtraukti ir geresniam vairuotojų parengimui užtikrinti. Atitinkami partneriai sutelkiami sudarant chartijas ar savanoriškus įsipareigojimus.

Valstybės narės taip pat ėmėsi iniciatyvų kovoje su alkoholio, narkotikų ir medikamentų vartojimu: kai kuriose valstybėse taikomas žemesnis alkoholio kiekis kraujyje (paprastai 0,2 mg/ml) neseniai vairuotojo pažymėjimą turintiems vairuotojams ar profesionaliems vairuotojams; bausmių už vairavimą, kai alkoholio kiekis kraujuje viršija leistiną normą, padidinimas; arba įstatyminės iniciatyvos dėl vairavimo esant paveiktam narkotikų. Patikrinimai dabar yra atliekami dažniau, jie konkretesni, efektyvesni, patikimesni ir greitesni, ypač, kada jie atliekami kelyje.

3. BENDRIJOS VEIKLOS ATASKAITA NUO 2001 M.

Bendrijos veiklos formos buvo įvairios: teisės aktų leidimas, parama moksliniams tyrimams, dotacijos, geros praktikos analizė ir skleidimas. Šiame skyriuje išsamiau pristatoma neseniai vykdyta veikla. Išsamus nuo 2001 m. priimtų teisės aktų sąrašas ir pasiūlymų, dėl kurių dar vyksta tarpinstitucinės derybos, sąrašas bei europinių projektų ir studijų atranka pateikti jau minėto Komisijos tarnybų darbo dokumento 3 ir 4 dalyse.

3.1. Priversti laikytis taisyklių ir panaikinti nebaudžiamumą

Rekomendacijoje 2004/345/EB nagrinėjama taisyklių dėl vairavimo išgėrus, važiavimo greičio, saugos diržų naudojimo taikymo kontrolės gera praktika. Ji taikoma visoms motorinėms transporto priemonėms, asmeninėms ir toms, kurios priklauso organizacijoms. Jos įgyvendinimą prižiūri valstybių narių ir Komisijos ekspertų grupė.

Šiandien dėl daugelio kelių eismo pažeidimų, kuriuos padaro kitų šalių gyventojai, negalima imtis teisinio persekiojimo, nes valstybių narių administracinės ir policijos institucijos bendradarbiauja nepakankamai sistemingai. Kai kuriose intensyvaus tranzito valstybėse kitų šalių gyventojų padaryti tam tikri pažeidimai gali sudaryti iki 35 % visų pažeidimų. Tai parodo, kad net geriausi rezultatai gali būti geresni, jei valstybės bendradarbiauja kontrolės ir sankcijų srityse. Šios problemos europinis mastas yra akivaizdus ir ją reikės spręsti.

3.2. Vengti klaidų arba kiek įmanoma sumažinti jų pasekmes

Klysti gali visi kelių eismo dalyviai. Atsižvelgiant į potencialiai rimtas dalyvių klaidas, reikėtų sumažinti jų pasekmes (pasyvus saugumas), ar net visai jų išvengti (aktyvus saugumas).

- ***Pasyvus automobilių saugumas***

Automobiliuose esančių žmonių apsauga dabar yra daug geresnė, nei prieš kelis metus, tokio ūmaus pagerėjimo anksčiau niekada nebuvo užfiksuota. Be to, saugumas tapo lemiamu prekybos veiksniu. Šis teigiamas poslinkis įvyko dėl pramonininkų pastangų, prie kurių daug prisidėjo vartotojui skleidžiama informacija, pvz., *EuroNCAP* (Europos naujų automobilių saugumo vertinimo programa) informacija ir Europos parama moksliniams tyrimams; šios srities projektų yra daug.

Naudoti saugos diržus nuo šiol privalu visuose automobiliuose, kuriuose jie įrengti. Plačiai taikomas privalomas specialių įtaisų vaikams apsaugoti automobiliuose naudojimas.

Šiuo metu vyksta tarpinstitucinės derybos dėl atitinkamai saugos diržų įrengimo visuose automobiliuose ir sukvežimių bei autobusų sertifikavimo, kuris prieš tai buvo neprivalomas.

Beje, dar yra rezervų pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugai susidūrimo su motorine transporto priemone metu gerinti.

- ***„e. Saugumas“ ir kiti aktyvaus automobilių saugumo aspektai***

„*e. Saugumo*“ koncepcija buvo pradėta vystyti nuo 2003 m.[9] ir sustiprinta padedant „Protingo automobilio“ iniciatyvai. Protingomis technologijomis atveriamos svarbios aktyvaus saugumo perspektyvos ir papildomas pasyvus saugumas. Bendromis Komisijos, valstybių narių ir pramonės pastangomis siekiama, kad eSaugumas netolimoje ateityje taptų realybe, visų pirma, kiek tai susiję su „*eCall*“ įgyvendinimu[10]. Su kitomis technologijomis, susijusiomis su žmogaus ir mašinos arba automobilio ir infrastruktūros sąveika, dar tik ekperimentuojama.

Remiantis keliais neseniai interneto svetainėje Europa paskelbtais tyrimais, pasirodė įmanoma per trumpą laiką pagerinti padėtį, taikant gero išlaidų ir naudos santykio priemones: ESP (elektroninė stabilumo sistema); artimųjų šviesų naudojimą visuose automobiliuose; sunkvežimių gabaritų žymėjimą šviesą atspindinčiomis juostomis.

---

9 Komisijos komunikatas dėl patikimų ir protingų automobilių informacijos ir komunikacijų technologijų [KOM(2003)542 galutinis, 2003 9 15]

10 KOM (2005) 431 galutinis, 2005 9 14.

- ***„CARS-21“, automobilių pramonės konkurencingumui***

Aukšto lygio darbo grupė *CARS 21*[11], kurios tikslas yra pramonės konkurencijos stiprinimas, išnagrinėjo su teisės aktais, prekyba, aplinkos sauga ir kelių eismo saugumu susijusius klausimus. 2005 m. gruodžio 12 d. buvo priimtos ateinančių dešimties metų gairės[12]. Kelių eismo saugumo srityje tokių sistemų kaip saugos diržo priminimo signalinė lemputė, artimosios šviesos, pagalbinės avarinio stabdymo ir elektroninės stabilumo sistemos įrengimas automobilyje laikomas prioritetu.

- ***Infrastruktūros saugumas***

Acquis kol kas apsiriboja tik Direktyva 2004/54/EB, kuri buvo priimta kilus didžiuliams gaisrams Monblano, Tauerno ir Šv. Gotardo tuneliuose 1999 ir 2001 metais. Ja siekiama prevencinėmis priemonėmis sumažinti nelaimingų atsitikimų riziką, o nelaimingo atitikimo atveju – išgelbėti kuo daugiau gyvybių.

Kalbant apie kelių infrastruktūros gerinimą, geriau administruojant infrastruktūros saugumą kiekvienais metais galima išvengti daugiau kaip 600 mirčių ir 7000 avarijų transeuropinio tinklo keliuose, arba 12 % – 16 % mirčių ir 7 % – 12 % avarijų tuose keliuose. Naudojant informavimo ir skaidrumo strategiją, Bendrijos finansuojamomis audito ir metodologijos iniciatyvomis, tokiomis kaip *Euro RAP* (Europos kelių vertinimo programa) ir *EuroTAP* (Europos tunelių vertinimo programa), siekiama kelių infrastruktūrą padaryti saugesnę.

3.3. Vairuotojo pažymėjimas ir tinkamumo vairuoti standartai

- ***Vairuotojo pažymėjimas***

Šiuo metu vyksta tarpinstitucinės derybos dėl pasiūlymo pertvarkyti ir išplėsti galiojančius įstatymus dėl vairuotojo pažymėjimo, kuriame numatoma, visų pirma, sugriežtinti laipsniško teisės vairuoti motociklus ir ypač sunkiasvores transporto priemones suteikimo taisykles ir įvesti reikalavimą turėti vairuotojo pažymėjimą vairuojant mopedus.

Kad vairavimo mokyklos geriau paruoštų kandidatus, Direktyva 2000/56/EB[13] buvo padidinti egzamino vairuotojo pažymėjimui gauti reikalavimai, atrodo perspektyvūs ir jaunųjų vairuotojų rengimo projektai.

- ***Tinkamumo vairuoti standartai***

Medicinos technologija vystosi, o tam tikrų negalavimų poveikis gebėjimui vairuoti tampa labiau žinomas. Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų III priede esantys minimalūs medicininiai reikalavimai buvo nustatyti maždaug prieš 25 metus ir turi būti atnaujinti. Tam tikslui dabar yra persvarstomi medicininiai reikalavimai dėl regėjimo, epilepsijos ir diabeto, visų pirma, kiek tai susiję su vairuotojų profesionalų gebėjimo vairuoti reikalavimais.

---

11 Ši 2005 m. sausį sukurta grupė jungia Komisijos, valstybių narių, Europos Parlamento, pramonės, profsąjungų, nevyriausybinių organizacijų ir vartotojų atstovus.

12 http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm

13 2000 m. rugsėjo 14 d. Komisijos direktyva 2000/56/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/439/EEB dėl vairuotojo pažymėjimų, OL L 237, 2000 9 21, p. 45

3.4. Vairuoti saugiai ir nekelti pavojaus kitiems

- ***Socialinės ir techninės sričių teisės aktai***

2005 m. gruodžio mėnesį Parlamentas ir Taryba susitarė dėl teisės akto pasiūlymo, kuriuo siekiama pagerinti ir sugriežtinti galiojančias vairavimo bei poilsio laiko kontrolės ir laikymosi taisykles ir teisės akto pasiūlymo, kuriuo siekiama patobulinti socialinių taisyklių (vairavimo, poilsio ir darbo laikas) taikymą. Pažymėtina, kad numatytas žymus patikrinimų skaičiaus, kurie turi būti atlikti tikrinant, kaip vairuotojai laikosi vairavimo ir poilsio laiko (šiuo metu turi būti tikrinama 1 % darbo dienų).

Nuo 2006 metų visose naujose transporto priemonėse yra privalomas skaitmeninis tachografas; Greičio ribotuvai privalomi visoms komercinėse transporto priemonėse, sunkesnėse už 3,5 tonas arba turinčiose daugiau kaip aštuonias keleivių vietas. Pavojingų krovinių pervežimo srityje tebevyksta derinimas su technikos pažanga (kontrolės reikalavimai ir procedūros).

- ***Vairuotojų mokymas***

Profesionaliajame transporte pradinė vairuotojų kvalifikacija ir nuolatinis mokymas nuo šiol yra suderinti aukštu lygmeniu. Direktyva 2003/59/EB dėl vairuotojų profesionalų pradinės kvalifikacijos ir periodinio mokymo turi būti perkelta į nacionalinę teisę iki 2006 m. rugsėjo mėnesio. Ja įvedamas laipsniško teisės vairuoti suteikimo (nuo lengviausių iki sunkiausių transporto priemonių) principas, atsižvelgiant į vairuotojo amžių ir mokymo pradedant dirbti tipą; vairuotojas turi periodiškai atnaujinti savo žinias.

3.5. Europos kelių saugumo chartija

Be nacionalinių valdžios institucijų siekiant skatinti imtis atsakomybės ir kitas kelių eismo saugumu suinteresuotas šalis, Europos kelių saugumo chartijoje įvedama bendros atsakomybės sąvoka, kadangi ją pasirašiusios šalys siekdamos bendro tikslo tvirtai įsipareigoja imtis konkrečių ir nuo jų atsakomybės priklausančių veiksmų.

Nuo 2004 m. balandžio 6 d. įmonės, automobilininkų klubai, asociacijos, mokyklos, žiniasklaida, savivaldybės (tai tik kelios potencialios Chartiją pasirašiusios šalys) kviečiami prisiimti konkrečius įsipareigojimus. Šiandien yra daugiau nei trys šimtai Chartijos įsipareigojimus prisiėmusių šalių, iš kurių daugiau kaip ketvirtis yra savivaldos institucijos. Tikslas – kad 2008 metais būtų 2 500 pasirašiusiųjų šalių. Pasirašiusiųjų šalių ir jų įsipareigojimų sąrašas paskelbtas Chartijos interneto svetainėje[14]. Darbo dokumento 5 dalyje pateikta keletas Chartijos numatytų įsipareigojimų.

3.6. Saugoti ir auklėti rizikos grupei priklausančius ir pažeidžiamus kelių eismo dalyvius

- ***Vaikai ir paaugliai***

Direktyvoje 2003/20/EB, kurį į valstybių narių teisę turi būti perkelta iki 2006 m. gegužės 9 d., numatomos priemonės, skirtos automobiliuose, sunkvežimiuose ir autobusuose vežamų vaikų saugumui pagerinti. Pavyzdžiui, automobiliuose ir sunkvežimiuose, kuriuose įrengti

[14] http://europa.eu.int/comm/transport/roadsafety/charter.htm

saugos įtaisai, mažesnius nei 150 cm ūgio vaikus turi prilaikyti jų svoriui pritaikytas saugos įtaisas.

Be to, atsižvelgiant į tai, kad saugaus kelių eismo vaikai turi būti mokomi nuo pat mažų dienų, su Komisijos pagalba buvo įgyvendinta daug projektų, vyko daug kampanijų ir buvo išleista geros praktikos Europoje vadovų.

- ***Jauni suaugę***

Didžiulė pradedančiųjų vairuotojų dalis yra jauni suaugusieji, į juos turi būti orientuojamasi sąmoningumo ir prevencijos akcijų metu.

Todėl kampanijomis „EuroBob“ ir „Europos naktis be avarijų“ siekiama atkreipti dėmesį į tragiškiausių kelių eismo aspektų – į dažnai rimtas avarijas, įvykstančias naktimis savaitgaliais. Kampanijomis siekiama tinkamai apeliuoti į vairuotojų pilietinę atsakomybę ir skatinti juos nevartoti alkoholinių gėrimų.

- ***Vyresnieji***

Pagrindinis klausimas, iškylantis kalbant apie pagyvenusius žmones – mobilumo ir saugumo suderinimas.

70 metų ir vyresnių pėsčiųjų mirtingumas (40 %) yra didesnis už vairuotojų (12 %). Tačiau vyresnių nei 70 metų žūvančių vairuotojų mirtingumo kreivė labai išauga. Todėl reikia atsižvelgti į šį reiškinį.

- ***Pėstieji ir dviratininkai***

Direktyvoje 2003/102/EB dėl pėsčiųjų ir kitų pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugos prieš ir susidūrus su motorine transporto priemone numatyta, kad naujų tipų transporto priemonių priekinė dalis nuo 2005 m. spalio 1 d. turės būti ne tokia pavojinga pėstiesiems. Dėl šios direktyvos nuostatų patobulinimo 2005 m. rudenį vyko viešos diskusijos.

Be to, nuo 2006 m. bus taikoma Direktyva 2005/66/EB, kuria siekiama pagerinti kelių eismo dalyvių apsaugą jiems susidūrus su transporto priemone, turinčia metalinius lankus.

Direktyvoje 2003/97/EB numatyta, kad nuo 2007 m. sausio mėnesio visi Europos Sąjungoje registruoti sunkvežimiai privalės turėti atgalinio vaizdo veidrodėlius ar papildomas netiesioginio matymo įtaisus, kuriuose nebūtų „nematomos zonos“. Panašus įtaisas dabar važinėjančiuose automobiliuose galėtų išgelbėti 1 300 gyvybių per metus, visų pirma, dviratininkų ir kitų rizikos grupei priklausančių kelių eismo dalyvių, su tokiu įtaisu susijusios sąnaudos būtų keturis kartus mažesnės nei jo nauda.

- ***Motociklininkai ir mopedų vairuotojai***

Žuvusiųjų motociklininkų statistika kelia didžiausią nerimą: tai vienintelė kelių eismo dalyvių kategorija, kur, priešingai bendrai tendencijai, mirtingumas dėl kelių eismo įvykių nemažėja, o kai kuriose valstybėse narėse tokių mirčių skaičius kelia nerimą. Todėl galima laukti, kad 2010 m. žuvusiųjų kelyje skaičius sumažės dvigubai, bet vienas iš trijų žuvusiųjų bus motociklininkas, (dabar – vienas iš šešių žuvusiųjų).

Štai kodėl veiksmų programoje numatytas tikslas teisės aktų pagalba arba savanoriškais susitarimais su pramonės atstovais didinti motociklų saugumą. Pavyzdžiui:

– Pasiūlymu dėl trečiosios direktyvos dėl vairuotojų pažymėjimo (pertvarkymas) įvedamas laipsniškas teisės vairuoti galingiausius motociklus suteikimas.

– Europos motorinių dviračių transporto priemonių gamintojai pagal Europos saugaus eismo chartiją savanoriškai įsipareigojo iki 2010 m. pusėje jų gaminamų naujų modelių įrengti saugesnę stabdymo sistemą, pvz., ABS. Pramonės atstovai turėtų imtis kitų iniciativų technologijos plėtros ir prekybos srityse

Pati svarbiausia yra percepcijos problema: kaip motorinės dviratės transporto priemonės ir jų ypatumai atrodo kitų transporto priemonių vairuotojams ir kaip patys motorinių dviračių transporto priemonių vairuotojai suvokia savo saugumą, lyginant jį su kitomis transporto priemonėmis.

Šiuo metu visose valstybėse narėse vairuojant motorinę dviratę transporto priemonę privaloma dėvėti šalmą. Šios taisyklės ne visada laikomasi, todėl reikia rengti kampanijas šia tema.

- ***Neįgalūs kelių eismo dalyviai***

Automobilio vairavimo fiziškai neįgaliems vairuotojams palengvinimas yra neginčytinas prioritetas. Automobilio vairavimas suteikia jiems tikrąjį savarankiškumą; išlaikant jų ir kitų dalyvių saugumą, reikia garantuoti fiziškai neįgalių vairuotojų mobilumą.

Kai kurie veiksmai buvo užbaigti iki 2003 m.; neseniai *QUAVADIS (Automobilių pritaikymo neįgaliesiems kokybės ir naudojimo aspektai)* paskelbtas tyrimas paskatino informacijos skleidimą ir dalijimąsi ja apie transporto priemonių pritaikymą Europos Sąjungoje.

- ***Dažni pažeidėjai***

Dėl dažnesnių patikrinimų keliuose kelių eismo saugumas pagerėja, tuo pačiu išauga atimtų vairuotojo pažymėjimų skaičius. Ši nuobauda, kuria siekiama neleisti kelių eisme dalyvauti pavojingiausiems pažeidėjams, žinoma, yra reikalinga, tačiau, teisingumo dėlei, taip pat reikia priemonių, skirtų pakeisti vairuotojo elgesį. Ilgalaikio kelių eismo saugumo galėtų būti pasiekta tokius vairuotojus perauklėjus.

3.7. Padėties stebėsena ir priemonių įvertinimas

Komisija jau turi priemonių stebėsenai vykdyti, kitos dar tik rengiamos.

Išanalizavus valstybių narių nacionalinę politiką buvo parengta keletas studijų, jos aprašomos darbo dokumente. Statistikos stebėsena apima greituosius testus, CARE bazę (makroskopiniai duomenys), rizikos faktorius, veiklos rodiklius ir išsamias duomenų bazes.

CARE (Europos kelių avarijų Bendrijos duomenų bazė) viešai interneto svetainėje „Europa“ pateikiama informacija buvo išplėsta, į duomenų bazę pagal integruotąjį SAFETY NET projektą (6-oji pagrindų programa) buvo įtraukti duomenys iš naujųjų valstybių narių ir Norvegijos bei Šveicarijos. Reikėtų pabrėžti, kad su kai kuriomis valsybėmis narėmis būta sunkumų: pavyzdžiui, Italija nuo 1999 m. nebepateikia duomenų, o Vokietijos pateikiamuose duomenyse yra konfidencialios informacijos, todėl jų negalima panaudoti.

Taip pat pagal Bendrijos mokslinių tyrimų projektus arba Komisijos finansuojamus projektus buvo sukurtos arba yra kuriamos kelios išsamesnės duomenų bazės, apimančios tipiškus avarijų scenarijus.

Visų duomenų ir informacijos bendras kaupimas yra pagrindinis uždavinys. Dabartinė įprastinė stebėsena vyks ir toliau, o eksperimentinės stadijos stebėsena, naudojant konkretų mechanizmą, turės būti padaryta nuolatine per vidutinį laikotarpį.

Kalbant apie Europos programos įvertinimo priemones, sunku įvertinti jos poveikį, nes daugelis priemonių poveikis yra sunkiai apskaičiuojamas dėl to, kad yra netiesioginis (rekomendacijos, mokslinių tyrimų projektai, parama rengiant nacionalines kampanijas) arba (ir) uždelstas (teisės aktai).

4. IŠVADA

Apskritai kalbant, kelių eismas Europos Sąjungoje darosi saugesnis; jis didėja netgi greičiau, nei anksčiau, bet yra nevienodo lygio. Svarbiausia, kad šis progresas vis dar nepakankamas ir yra rimtų trūkumų. Visose atitinkamose srityse imtasi konstruktyvių veiksmų, nepamiršta infrastruktūra, elgesys, automobiliai.

Sąjunga ir valstybės narės bei kitos su „bendra atsakomybe“ susijusios šalys turi daugiau ir geriau dirbti, kad pasiektų ambicingą bendrą tikslą. Todėl Komisija išnagrinės papildomas priemones Transporto baltosios knygos laikotarpio vidurio peržiūros metu.