

**LT**

**LT**

**LT**



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2010.7.20  
KOM(2010) 389 galutinis

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS  
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ  
KOMITETUI**

**Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos  
kryptys**

{SEK(2010) 903}

# KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI

## Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys

### IŽANGA

Kelių eismo sauga – svarbi visuomenės problema. 2009 m. Europos Sąjungos keliuose žuvo daugiau kaip 35 000 žmonių (šis skaičius prilygsta vidutinio dydžio miesto gyventojų skaičiui) ir sužeista ne mažiau kaip 1 500 000 žmonių. Visuomenė patiria didelių nuostolių – 2009 m. jie sudarė apie 130 mlrd. EUR.<sup>1</sup>

Komunikate „2020 m. Europa. Pažangaus, tvaraus ir integracinio augimo strategija“<sup>2</sup> Komisija pabrėžė tokius Europai svarbius dalykus kaip socialinė sanglauda, ekologiškesnė ekonomika, švietimas ir inovacijos. Į šiuos tikslus reikėtų atsižvelgti formuluojant įvairius Europos transporto politikos aspektus; šia politika turėtų būti siekiama užtikrinti tvarų visų piliečių judumą, mažinti transporto sektoriuje išskiriamo anglies dioksido kiekį ir pasinaudoti visomis technologinės pažangos galimybėmis. Rengiama 2010–2020 m. transporto politikai skirta baltoji knyga, kurioje didelis dėmesys bus skirtas kelių eismo saugai, nes norint pagerinti bendrą transporto sistemos veiksmingumą ir patenkinti piliečių ir įmonių poreikius bei lūkesčius labai svarbu užtikrinti, kad kelių eismo įvykiuose nukentėtų ir žūtų kuo mažiau kelių eismo dalyvių.

Todėl reikia taikyti visapusišką integruotą požiūrį, kuris derėtų su kitais politikos tikslais. Į vietos, nacionalinio, Europos ar tarptautinio lygmens kelių eismo saugos politiką turėtų būti integruoti atitinkami kitų sričių viešosios politikos tikslai, ir atvirkščiai.

Politikos kryptių pasiūlyme visapusiškai atsižvelgiama į rezultatus, pasiektus įgyvendinant 2001–2010 m. Trečiąją Europos kelių eismo saugos veiksmų programą, taip pat parodoma, jog ir toliau reikės vis daugiau pastangų kad ir kiek saugos srityje būtų nuveikta.

Europos kelių eismo saugos politikos kryptių programa iki 2020 m. siekiama sukurti bendrą valdymo sistemą ir iškelti svarbius tikslus, kuriais vadovaujantis turėtų būti įgyvendinamos nacionalinės ar vietos strategijos. Vadovaujantis bendros atsakomybės principu, aprašyti veiksmai turėtų būti įgyvendinami tinkamiausiu lygmeniu ir taikant tinkamiausias priemones.

Komisija mano, kad įgyvendinant šias politikos kryptis pirmiausia reikėtų imtis šių trijų veiksmų:

- sukurti valstybių narių gerąja patirtimi grindžiamą organizuotą ir nuoseklią bendradarbiavimo sistemą, būtiną siekiant veiksmingai įgyvendinti 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptis;

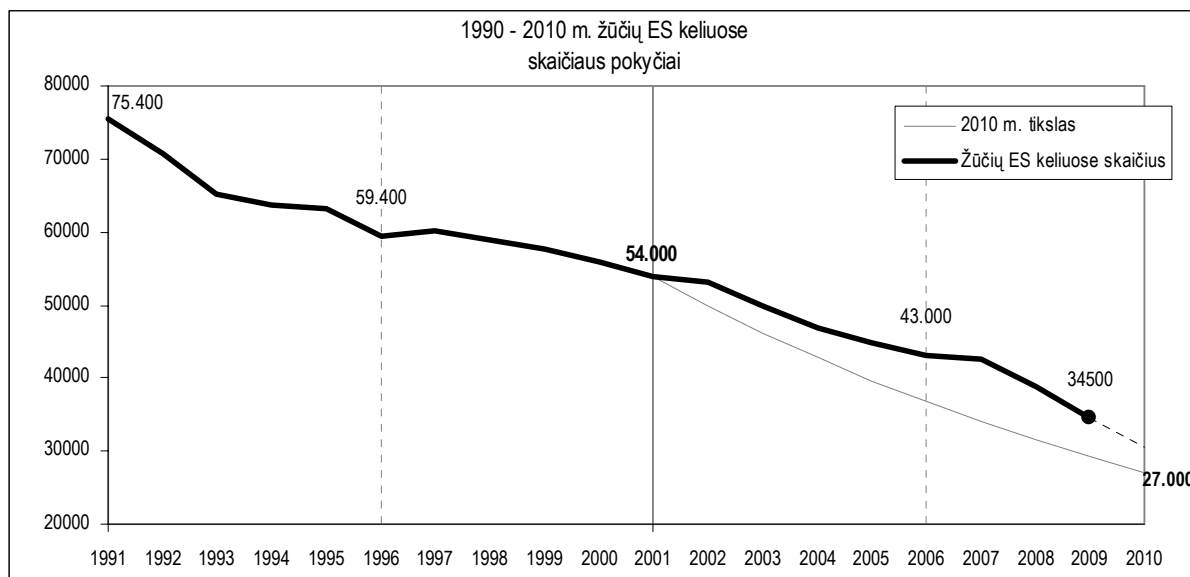
<sup>1</sup> Šie skaičiai pagrįsti statistine gyvybės verte, apskaičiuota pagal Mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros šeštąją bendrąją programą atliekant HEATCO tyrimą.

<sup>2</sup> COM (2010) 2020.

- sukurti pagalbos sužeistiesiems ir pirmosios pagalbos strategiją, pagal kurią būtų sprendžiamas neatidėliotinas ir vis svarbesnis klausimas – mažinti sužalojimų keliuose.
- didinti pažeidžiamų kelių eismo dalyvių, visų pirma motociklų vairuotojų saugą: jų eismo įvykių statistika ypač kelia nerimą.

## 2. TREČIOSIOS EUROPOS KELIŲ EISMO SAUGOS VEIKSMŲ PROGRAMOS *EX-POST* VERTINIMAS

2003 m. birželio 2 d. Komisija priėmė Trečiąją Europos kelių eismo saugos veiksmų programą, kurioje nustatė plataus užmojo tikslą – iki 2010 m. perpus sumažinti žūčių keliuose ir į kurią įtraukė 62 pasiūlymus dėl konkrečių veiksmų transporto priemonių, infrastruktūros ir eismo dalyvių saugos srityje. *Ex-post* vertinimas buvo atliktas siekiant išnagrinėti Europos kelių eismo saugos veiksmų programos poveikį, įgyvendinimo pažangą ir veiksmingumą (dokumentą galima rasti svetainėje <http://ec.europa.eu/roadsafety>). Nors iki 2010 m. pabaigos pradinis tikslas greičiausiai nebus pasiektas, Europos kelių eismo saugos veiksmų programa paskatino valstybes nares gerinti kelių eismo saugą.



## 3. PRINCIPAI IR TIKSLAS

### 3.1. Principai

#### Visoje Europoje siekti aukščiausių kelių eismo saugos standartu

Kelių eismo saugos politikoje didžiausias dėmesys turi būti skiriamas piliečiams – jie turi būti skatinami prisiimti atsakomybę už savo ir kitų saugą. ES kelių eismo saugos politikos tikslas – pagerinti kelių eismo saugą ir visos Europos piliečiams užtikrinti saugias ir geras judumo sąlygas. Reikėtų sutelkti pastangas siekiant gerinti pažeidžiamų kelių eismo dalyvių saugą ir taip skatinti kelių eismo dalyvių lygiateisiškumą.

#### Integruotas požiūris į kelių eismo saugą

Į būsimą kelių eismo saugos politiką turėtų būti atsižvelgiama kitose ES politikos srityse, o ją įgyvendinant turėtų būti atsižvelgiama į kitų politikos sričių tikslus. Kelių eismo sauga, be

kita ko, yra glaudžiai susijusi su energetikos, aplinkos, užimtumo, švietimo, jaunimo, visuomenės sveikatos, mokslinių tyrimų, inovacijų ir technologijų, teisingumo, draudimo<sup>3</sup>, prekybos ir užsienio politikos sritimis.

### **Subsidiarumas, proporcingumas ir bendra atsakomybė**

Labai svarbus valdymo klausimas: pagal subsidiarumo ir proporcingumo principus, kurie kelių eismo saugos srityje įgyvendinami taikant bendros atsakomybės principą, Europos, valstybių narių, regionų ir vietos valdžios institucijos, taip pat pilietinės visuomenės veikėjai savo atsakomybės srityje turės atitinkamai išsipareigoti ir imtis konkrečių veiksmų. Europos saugaus eismo chartija – geras atitinkamų subjektų prisiimtų išsipareigojimų pavyzdys.

### **3.2. Tikslas**

Siekdama sukurti bendrą saugią kelių eismo erdvę, Komisija nuo 2010 m. siūlo toliau siekti **iki 2020 m. Europos Sąjungoje žūčių keliuose sumažinti perpus**<sup>4</sup>. Palyginti su tikslu, kuris nebuvo pasiektas įgyvendinant dabartinę Europos kelių eismo saugos veiksmų programą, nustačius tokį bendrą tikslą šiam klausimui suteikiama daug didesnė svarba (atsižvelgiant į kai kurių valstybių narių per pastarąjį dešimtmetį jau padarytą pažangą), ir šis žingsnis rodo Europos išsipareigojimą siekti kelių eismo saugos.

Valstybės narės skatinamos atsižvelgiant į jų pradinę padėtį, poreikius ir aplinkybes įgyvendinti nacionalines kelių eismo saugos strategijas ir taip prisidėti prie bendro tikslo. Daugiausia dėmesio jos turėtų skirti toms sritims, kuriose pažanga mažiausia, ir vadovautis toje srityje daugiausia pažangos padariusių valstybių rezultatais. Todėl galėtų būti nustatyti konkretūs nacionaliniai tikslai, pavyzdžiui, neviršyti milijonui gyventojų tenkančių žūčių keliuose skaičiaus. Toks požiūris turėtų padėti mažinti skirtumus tarp valstybių narių ir visoje ES vienodinti kelių eismo saugą.

Komisija mano, kad per viešas konsultacijas<sup>5</sup> pateiktas siūlymas nustatyti sunkių sužalojimų kelių eismo įvykiuose mažinimo tikslą yra vertas dėmesio. Šiuo metu tokio tikslo Europos lygmeniu nustatyti neįmanoma, nes nėra nustatytos bendros sunkių ir lengvų sužalojimų apibrėžties. Kai šioje srityje bus padaryta pakankamai pažangos, Komisija siūlys, kad Europos kelių eismo saugos politikos kryptį iki 2020 m. įgyvendinimo programoje būtų nustatytas bendras „sužalojimų skaičiaus mažinimo tikslas“.

## **4. STRATEGINIAI TIKSLAI**

Kelių eismo dalyvis yra pirmoji kelių eismo saugos grandinės grandis. Kad ir kokios techninės priemonės būtų nustatytos, kelių eismo saugos politikos veiksmingumas daugiausia priklauso nuo eismo dalyvių elgesio. Todėl būtinas **švietimas, mokymas ir reikalavimų**

---

<sup>3</sup> Draudimo sektorius gali prisidėti prie geresnės kelių eismo saugos vykdydamas mokymo veiklą ir draudimo politiką. Pavyzdžiui, taikant progresines kelių mokesčių sistemas (angl. *Pay-As-You-Drive*, PAYD), pagal kurias draudimo įmoka priklauso nuo nuvažiuotų kilometrų skaičiaus, būtų galima labai sumažinti dėl avarių patiriamus nuostolius ir automobilių išmetamo CO2 kiekį.

<sup>4</sup> Kadangi 2010 m. rezultatų dar neturima, bus remiamasi prognozėmis, kurios grindžiamos 2009 m. duomenimis.

<sup>5</sup> Viešosios konsultacijos dėl būsimų kelių eismo saugos politikos kryptį rengimo vyko 2009 m. liepos–gruodžio mėn. Per jas surengta daug teminių seminarų, konsultacijos internetu ir suinteresuotųjų šalių konferencija. Internetu arba raštu gauta apie 550 atsakymų.

**įgyvendinimas.** Tačiau kelių eismo saugos sistemoje pavojaus visiškai išvengti neįmanoma, todėl reikia atsižvelgti į žmogiškąsias klaidas ir netinkamą elgesį ir imtis visų įmanomų taisomųjų veiksmų. Todėl visi sistemos elementai, visų pirma **transporto priemonės ir infrastruktūra**, turėtų padėti išvengti eismo dalyvių, visų pirma pažeidžiamiausių eismo dalyvių, klaidų padarinių ir juos mažinti.

Ateinančiam dešimtmečiui nustatyti septyni tikslai. Bus pasiūlytos šių tikslų įgyvendinimo ES ir nacionalinio lygmens priemonės. Komisija užtikrins Trečiosios Europos kelių eismo saugos veiksmų programos tęstinumą, visų pirma tais atvejais, kai *ex-post* vertinimu nustatyti tęstiniai veiksmai.

### **1 tikslas. Gerinti kelių eismo dalyvių švietimą ir mokymą**

Įgyvendinant Trečiąją Europos kelių eismo saugos veiksmų programą priimta svarbių teisės aktų, susijusių su vairuotojų pažymėjimų išdavimu ir profesionalių vairuotojų mokymu. Šių naujų priemonių poveikis bus įvertintas artimiausiais metais. Tačiau konsultuojantis su ekspertais ir visuomene pabrėžta, kad reikia gerinti vairuotojų pažymėjimų išdavimo tvarkos ir mokymo sistemos kokybę, ypatingą dėmesį skiriant jauniems pradedantiesiems vairuotojams.

Iš tiesų, šiuo metu vairuotojų rengimas vis dar pernelyg fragmentiškas ir specializuotas. Komisija siūlo skatinti platesnį požiūrį – į švietimą ir mokymą žvelgti kaip į bendrą visą gyvenimą trunkančio nuolatinio mokymosi procesą. Turėtų būti skatinama naudoti interaktyvius mokymo metodus ir ugdyti savarankiškumą, tuo pačiu tinkamai atsižvelgiant į poreikį taikyti pagrįstą vairuotojų pažymėjimų išdavimo kainą.

#### **• Pasirengimas egzaminui**

Šiame etape siekiama užtikrinti, kad praktinis pasirengimas egzaminui būtų visiškai saugus. Komisija apsvarstys keletą galimybių, visų pirma galimybę į pasiruošimo vairavimo egzaminui procesą įtraukti vairavimą su lydinčiu asmeniu. Bus išnagrinėta galimybė nustatyti mokymo procese dalyvaujantiems asmenims, tokiems kaip lydintys asmenys ir instruktoriai, taikytinus suderintus būtiniausius reikalavimus.

#### **• Vairavimo egzaminas**

Per vairavimo egzaminą turėtų būti patikrintos ne tik egzaminuojamojo asmens kelių eismo taisyklių žinios ar jo gebėjimas vairuoti. Komisija apsvarstys, kaip per egzaminą patikrinti ir bendresnius egzaminuojamojo asmens vairavimo įgūdžius arba net įvertinti jo požiūrį į kelių eismo saugą ir su ja susijusį elgesį (pavojų suvokimą), taip pat ar jis vairuoja saugiai ir taupiai (numatyti, kad pagal pasiruošimo teorijos ir praktikos egzaminams programą būtų suteikti geresni ekologiško vairavimo pagrindai).

#### **• Vairuotojų gebėjimų tobulinimas**

Reikia išnagrinėti nuolatinio neprofesionalių vairuotojų gebėjimų tobulinimo klausimą, visų pirma todėl, kad senėjant Europos visuomenei vis svarbiau bus išsaugoti vyresnio amžiaus žmonių gebėjimą vairuoti. Imantis veiksmų šioje srityje reikės atsižvelgti į neįgaliųjų ir vyresnio amžiaus žmonių teisę į judumą ir įvertinti galimybę priimti alternatyvius sprendimus.

## Priemonė

*Bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis Komisija rengs bendrą kelių eismo saugos švietimo ir mokymo strategiją, kurioje, be kita ko, numatys, kad į pasiruošimą egzaminui būtų įtraukta praktinė dalis, taip pat nustatys bendrus būtiniausius reikalavimus instruktoriams.*

### **2 tikslas. Griežčiau taikyti kelių eismo taisykles**

Pagal Trečiosios Europos kelių eismo saugos veiksmų programos *ex-post* vertinimą taisyklių taikymas – vis dar yra vienas svarbiausių veiksnių, padedančių labai sumažinti žūčių ir sužalojimų skaičių, ypač jei jis taikomas aktyviai ir jei apie jį plačiai skelbiama. Per viešas konsultacijas taip pat patvirtinta, kad naujoje kelių eismo saugos politikos kryptių programoje taisyklių taikymui turėtų būti skiriamas didelis dėmesys. Iš tiesų įgyvendinant ankstesnę programą nebuvo pasinaudota visomis Europos reikalavimų įgyvendinimo strategijos galimybėmis, visų pirma dėl nepakankamos pažangos įgyvendinant Komisijos siūlymą įgyvendinti reikalavimus tarpvalstybiniu mastu.

Tokia strategija turėtų būti pagrįsta šiais elementais:

- **Tarpvalstybinis keitimasis informacija kelių eismo saugos srityje**

Reikėtų tęsti 2008 m. pradėtą darbą rengiant direktyvos, kuria būtų palengvintas saugos užtikrinimas, pasiūlymą. Šis pasiūlymas, kuris rengiamas siekiant palengvinti keitimasi informacija apie kelių eismo saugos pažeidimus,<sup>6</sup> – tai dar vienas žingsnis siekiant užtikrinti, kad būtų vienodinamos pažeidėjams taikomos nuostatos.

- **Reikalavimų įgyvendinimo kampanijos**

Geresnis veiklos koordinavimas ir keitimasis gerąja patirtimi padeda daug veiksmingiau įgyvendinti reikalavimus ir taikyti kontrolės priemones. Reikėtų skatinti tikslines kontrolės kampanijas (tokias kampanijas atskirai ir drauge jau rengė kelios valstybės narės) ir apie jas plačiai informuoti. Be to, iš patirties žinoma, kad veiksmingiausių rezultatų pasiekama, kai kontrolės politika derinama su eismo dalyvių informavimu. Todėl Komisija ir toliau remis visuomenės, visų pirma jaunimo, informavimo veiksmus ir sąmoningumo ugdymą.

- **Transporto priemonių technologijos, skirtos padėti įgyvendinti reikalavimus**

Naujos technologijos, pavyzdžiui, transporto priemonėse įrengtos sistemos, kuriomis tikroju laiku perduodama informacija apie vyraujančius greičio apribojimus, galėtų padėti jų geriau laikytis. Keliuose vis daugėja lengvųjų komercinių transporto priemonių, o dėl to didėja pavojus, kad jos pateks į eismo įvykius, todėl, vadovaujantis Komisijos jau nustatytomis gairėmis<sup>7</sup> ir atsižvelgiant į bendrą naudą aplinkai ir klimatui, reikėtų išnagrinėti galimybę greičio ribotuvus įrengti ir tokiose transporto priemonėse. Sprendžiant vairavimo apsvaigus nuo alkoholio problemą, turėtų būti taikomos ne tik baudos, bet ir prevencinės priemonės. Todėl Komisija išnagrinės, ar pagal galiojančias priemones galima reikalauti, kad transporto

<sup>6</sup> Pasiūlymas rengiamas atsižvelgiant į atitinkamus asmens duomenų apsaugą reglamentuojančius ES teisės aktus.

<sup>7</sup> COM (2009) 593 galutinis.

priemonėse, pavyzdžiui komercinėse transporto priemonėse (pvz., mokykliniuose autobusuose), būtų privalu įrengti antialkoholinį variklio užraktą.

- **Nacionaliniai reikalavimų įgyvendinimo tikslai**

Kelių eismo saugos politikos veiksmingumas labai priklauso nuo to, kiek intensyviai tikrinama, kaip laikomasi saugos reikalavimų. Komisija skatina nustatyti nacionalinius kontrolės tikslus, kurie turėtų būti įtraukti į nacionalinius reikalavimų įgyvendinimo planus<sup>8</sup>.

**Priemonės**

- ***Komisija bendradarbiaus su Europos Parlamentu ir Taryba siekdama sukurti tarpvalstybinio keitimosi kelių eismo saugos informacija sistemą.***
- ***Komisija imsis veiksmų, kad būtų sukurta bendra kelių eismo saugos užtikrinimo strategija, kurioje būtų numatyta:***
  1. ***galimybė greičio ribotuvus įrengti lengvosiose komercinėse transporto priemonėse ir tam tikrais konkrečiais atvejais nustatyti prievolę naudoti antialkoholinį variklio užraktą;***
  2. ***parengti nacionalinius įgyvendinimo planus.***

**3 tikslas: Saugesnė kelių infrastruktūra**

Daugiausia žmonių žūsta kaimo ir miesto keliuose (2008 m. duomenimis, aukų skaičius atitinkamai sudarė 56 ir 44 %, palyginti su 6 % greitkeliuose). Todėl reikėtų nustatyti, kaip, vadovaujantis subsidiarumo principu, atitinkamus saugaus infrastruktūros valdymo principus palaipsniui pritaikyti ir valstybių narių vietinės reikšmės kelių tinklų valdymui.

Komisija užtikrins, kad prašymuose iš ES fondų finansuoti valstybių narių kelių infrastruktūros darbus būtų numatytas saugos reikalavimų laikymasis. Bus išnagrinėta galimybė šį principą taikyti ir išorės pagalbai.

**Priemonės**

***Komisija:***

1. ***užtikrins, kad Europos fondų lėšos būtų skiriamos tik infrastruktūrai, kuri atitinka kelių eismo saugos ir tunelių saugos direktyvų reikalavimus.***
2. ***skatins, kad, visų pirma keičiantis gerąja patirtimi, atitinkami saugaus infrastruktūros valdymo principai būtų taikomi ir valstybių narių vietinės reikšmės keliams.***

**4 tikslas. Saugesnės transporto priemonės**

<sup>8</sup> Žr. Komisijos rekomendaciją 2004/345/EB dėl kelių eismo saugumo nuostatų vykdymo užtikrinimo (OL L 111, 2004 4 17, p. 75).

Igyvendinant Trečiąją Europos kelių eismo saugos veiksmų programą transporto priemonių saugos srityje padaryta svarios pažangos. Nors automobilių sauga gerėja (tai iš dalies lemia platus pasyviosios saugos įrangos, tokios kaip saugos diržai ir oro pagalvės, naudojimas, taip pat elektroninių saugos sistemų diegimas), kitoms transporto priemonėms, visų pirma, motociklams, tiek dėmesio neskiriama. Be to, artimiausiais metais reikės spręsti naujas saugos problemas, susijusias su tuo, kad vis labiau plinta transporto priemonės su alternatyvia jėgos pavara.

#### • Dabartinės transporto priemonės

Per pastaruosius metus priimta arba pradėta rengti daug transporto priemonių saugos techninių standartų ir reikalavimų<sup>9</sup>. Visas jų poveikis bus pastebimas tik ateinančiame dešimtmetyje.

Rinkai pateiktos transporto priemonės saugos standartus turėtų atitikti visą naudojimo laikotarpį. Komisija įvertins ir atitinkamai atlikusi poveikio vertinimą pasiūlys veiksmus, kad būtų vienodinami ir laipsniškai griežtinami techninės apžiūros<sup>10</sup> ir techninės patikros keliuose<sup>11</sup> ES teisės aktai. Galutinis tikslas – pasiekti, kad valstybės narės abipusiškai pripažintų viena kitos atliekamas transporto priemonių patikras.

Šiuo metu transporto priemonės duomenys (tipo patvirtinimo, registracijos, patikrinimų rezultatų duomenys ir pan.) valstybėse narėse pateikiami skirtingai. Siekdama palengvinti keitimąsi informacija Komisija išnagrinės galimybę sukurti Europos elektroninę duomenų bazę.

#### • Ateities transporto priemonės

Kaip teigiama Komisijos komunikate „Europos netaršių ir efektyviai energiją vartojančių transporto priemonių strategija“<sup>12</sup>, siekiant sumažinti kelių transporto poveikį aplinkai, transporto priemonių su alternatyvia jėgos pavara kūrimas ir tiekimas rinkai – svarbus ateinančio dešimtmečio prioritetas. Tačiau kai kurios iš šių transporto priemonių iš esmės skiriasi nuo tradicinių transporto priemonių, o tai gali turėti poveikį saugai. Todėl, siekiant aiškiai nustatyti jų poveikį visiems susijusiems veiksniams (pvz., infrastruktūrai ir pažeidžiamiems eismo dalyviams) ir galimus sprendimų būdus (pvz., vykdyti mokslinius tyrimus, standartizaciją ir pan.), būtina laikytis integruoto ir koordinuoto požiūrio.

Be to, tikimasi, kad kelių eismo sauga labai pagerės, kai bus pradėtos diegti vadinamosios susietosios sistemos, kuriomis tarp transporto priemonių keičiamasi duomenimis, duomenys perduodami iš transporto priemonių į infrastruktūrą ir į kitas netoliese esančias transporto priemones siekiant kuo geriau informuoti vairuotojus, taip sumažinti avarijų pavojų ir apskritai užtikrinti, kad eismas būtų sklandesnis.

---

<sup>9</sup> Pavyzdžiui, motociklų saugos klausimas bus sprendžiamas pateikiant dviračių, triračių ir keturračių transporto priemonių tvirtinimo reglamento pasiūlymą.

<sup>10</sup> OL L 141, 2009 6 6, p. 12.

<sup>11</sup> OL L 203, 2000 8 10, p. 1.

<sup>12</sup> COM (2010) 186.

## Priemonės

### **Komisija:**

1. *teiks pasiūlymus siekdama paskatinti pažangą aktyviosios ir pasyviosios transporto priemonių (pavyzdžiui, motociklų ir elektrinių transporto priemonių) saugos srityse.*
2. *teiks pasiūlymus siekdama palaipsniui derinti ir tobulinti techninę apžiūrą ir technines patikras keliuose.*
3. *toliau vertins susietųjų sistemų poveikį ir naudą siekdama nustatyti, kokia taikomoji įranga naudingiausia, ir pasiūlyti tinkamas jų darnaus diegimo priemones.*

**5 tikslas. Skatinti šiuolaikinių technologijų naudojimą siekiant gerinti kelių eismo saugą**

Igyvendinant Trečiąją Europos kelių eismo saugos programą atlikta daug pažangiųjų transporto sistemų tyrimų ir vykdyta įvairi mokslinių tyrimų veikla. Pritaikius pažangiąsias transporto sistemas (pavyzdžiui, įdiegus avarijų nustatymo ir eismo priežiūros sistemas, kuriomis kelių eismo dalyviams realiuoju laiku būtų teikiama informacija), būtų galima labai pagerinti eismo saugą.

Igyvendindama Pažangiųjų transporto sistemų diegimo veiksmų planą<sup>13</sup> ir siūlomą Pažangiųjų transporto sistemų direktyvą<sup>14</sup> Komisija visų pirma pateiks pasiūlymą dėl techninių specifikacijų, kurios būtinos norint, kad duomenys ir informacija būtų perduodami iš vienos transporto priemonės į kitą (V2V), tarp transporto priemonių ir infrastruktūros, ir atvirkščiai (V2I), ir iš vienos infrastruktūros į kitą (I2I). Be to, reikėtų išsamiau įvertinti galimybę plačiau taikyti pažangias pagalbos vairuotojui sistemas, kaip antai išpėjimo apie nukrypimą nuo kelio juostos, išpėjimo apie susidūrimą ar pėsčiųjų atpažinimo sistemas, jas pritaikant jau naudojamoms komercinės paskirties ir (arba) privačioms transporto priemonėms. Norint pasinaudoti visomis tokios saugai gerinti skirtos įrangos teikiamomis galimybėmis, reikia remti jos spartesnę diegimą ir padėti jai įsigalėti rinkoje.

Pritaikius pažangiąsias transporto sistemas, visų pirma pradėjus teikti europinės automobilyje montuojamos pagalbos iškvietos sistemos paslaugą „eCall“<sup>15</sup>, per ateinančius septynerius metus pagalba turėtų būti teikiama daug veiksmingiau ir operatyviau. Reikėtų išnagrinėti „eCall“ sistemos naudojimo poveikį ir galimybę ją taikyti plačiau, visų pirma siekiant tobulinti motociklų, sunkiųjų transporto priemonių ir autobusų vairuotojų gelbėjimo sistemą.

Nors pažangiosios transporto sistemos padeda gerinti kelių eismo saugą, jų vystymas, visų pirma transporto priemonėje montuojamų sistemų ir nešiojamųjų prietaisų kūrimas, kelia daug rūpesčių dėl saugos (dėmesio blaškymas, poveikis mokymui ir pan.), todėl šį klausimą reikia išnagrinėti išsamiau.

<sup>13</sup> COM (2008) 886.

<sup>14</sup> COM (2008) 887.

<sup>15</sup> Žr. COM (2009) 434.

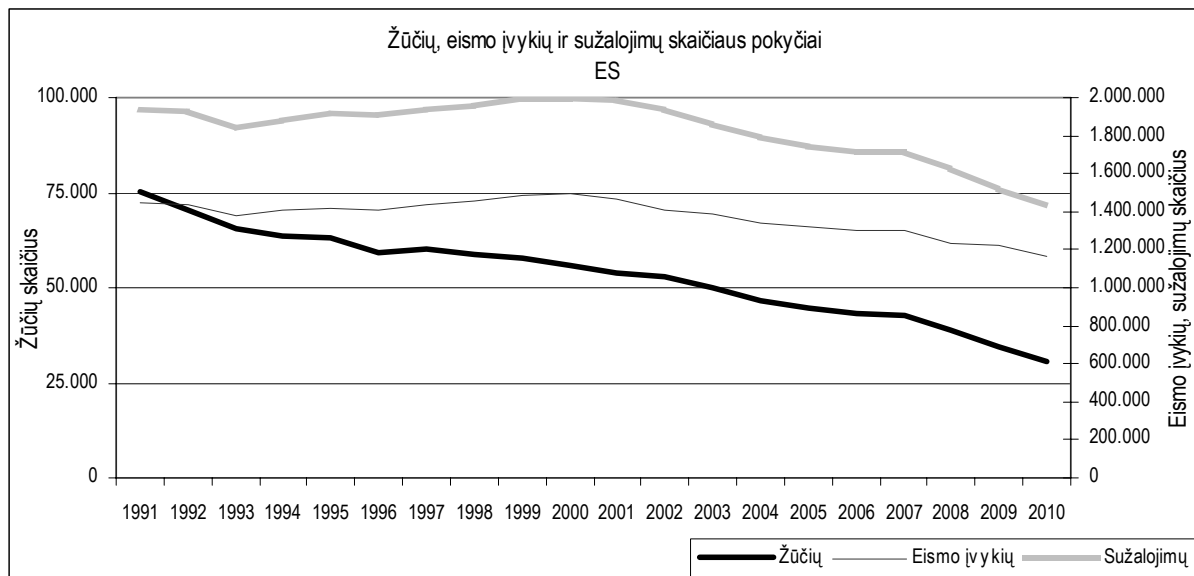
## Priemonės

*Igyvendindama Pažangiųjų transporto sistemų diegimo veiksmų planą ir siūlomą Pažangiųjų transporto sistemų direktyvą Komisija bendradarbiaus su valstybėmis narėmis siekdama:*

- 1. įvertinti galimybę pažangias pagalbos vairuotojui sistemas pritaikyti jau naudojamoms komercinės paskirties ir privačioms transporto priemonėms.*
- 2. paspartinti „eCall“ sistemos diegimą ir įvertinti jos diegimo kitose transporto priemonėse galimybę.*

### **6 tikslas. Gerinti skubios medicininės pagalbos paslaugas**

Nors 2001–2010 m. žūčių sumažėjo, sužeidimų, kaip matyti iš toliau pateikto grafiko, vis dar daug. Kaip per viešas konsultacijas ne kartą pabrėžė suinteresuotosios šalys, vienas iš ateinančio dešimtmečio Europos prioritetinių veiksmų turėtų būti sužalojimų mažinimas. Be to, sužalojimų keliuose problema tarptautiniu lygmeniu (visų pirma Pasaulio sveikatos organizacijos<sup>16</sup>) pripažinta kaip viena svarbiausių visuomenės sveikatos problemų, o jos aktualumas patvirtintas JT lygmeniu paskelbtus kampaniją „JT veiksmų kelių eismo saugos srityje dešimtmetis“.



Siekiant, kad per kelių eismo avarijas patiriami sužalojimai būtų lengvesni, reikia imtis įvairių veiksmų, susijusių su transporto priemonių ir infrastruktūros sauga, pažangiosiomis transporto sistemomis, galimybe gauti skubią pagalbą, reagavimo operatyvumu ir koordinavimu, pirmosios pagalbos veiksmingumu ir rehabilitacija ir pan.

Todėl Komisija, kuriai padės darbo grupė, suburs atitinkamus veikėjus, tarptautinių ir nevyriausybinių organizacijų atstovus, vyriausybių ekspertus ir Komisijos atstovus ir parengs bendros sužalojimų keliuose ir pirmosios pagalbos veiksmų strategijos pagrindus.

<sup>16</sup> Pasaulinė sužalojimų keliuose prevencijos ataskaita, Pasaulinė sveikatos organizacija, 2004.

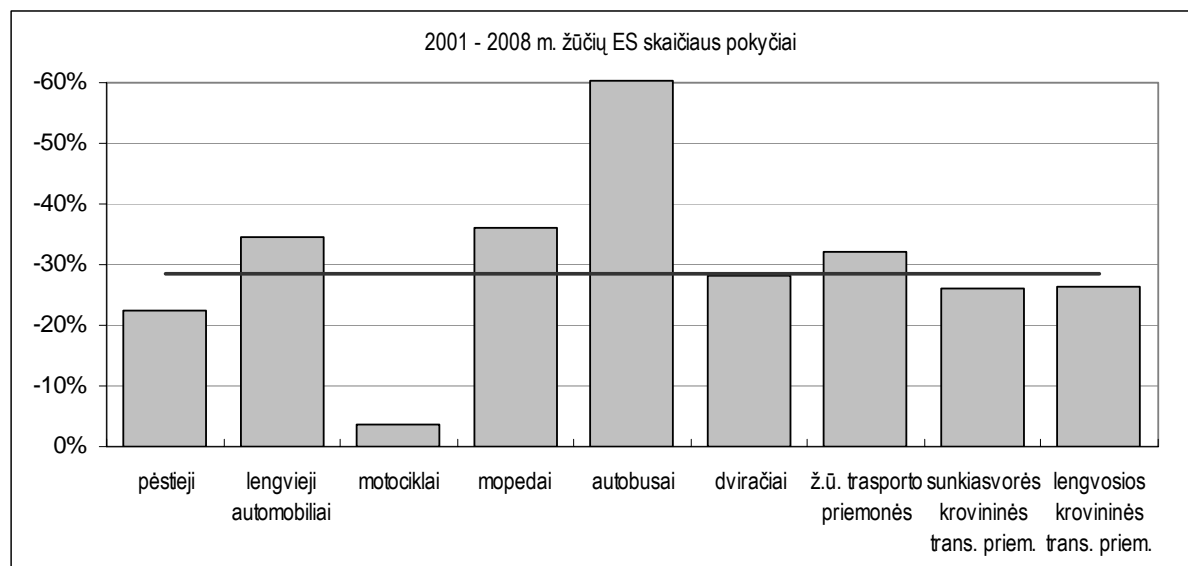
Visų pirma bus bandoma susitarti dėl eismo įvykių aukoms taikomų apibrėžčių ir sąvokų, taip pat nustatyti, kokių veiksmų reikėtų imtis siekiant tobulinti prevenciją ir reagavimą, taip pat gerinti jų socialinį ir ekonominį poveikį. Tuo pagrindu būtų galima nustatyti, kokių konkrečių veiksmų būtų galima imtis, pavyzdžiui, keistis gerąja patirtimi, parengti reagavimo gaires, nustatyti bendras sunkių ir lengvų sužalojimų sąvokų apibrėžtis, skatinti valstybes nares kurti mišrias gelbėjimo grupes ir pan.

### Priemonės

***Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis ir kitais kelių eismo saugos srityje veikiančiais subjektais, pasiūlys parengti bendrą sužalojimų keliuose ir pirmosios pagalbos veiksmų strategiją.***

#### **7 tikslas. Apsaugoti pažeidžiamus kelių eismo dalyvius**

Pažeidžiamų kelių eismo dalyvių, tokių kaip motociklų ir mopedų vairuotojai, dviratininkai ir pėstieji, žūsta ir sužalojama labai daug, o kai kuriose Europos šalyse šis rodiklis vis dar didėja. 2008 m. šie eismo dalyviai sudarė 45 % visų žuvusių keliuose ir, statistikos duomenimis (žr. toliau pateiktą diagramą), iki šiol jiems skiriama nepakankamai dėmesio.



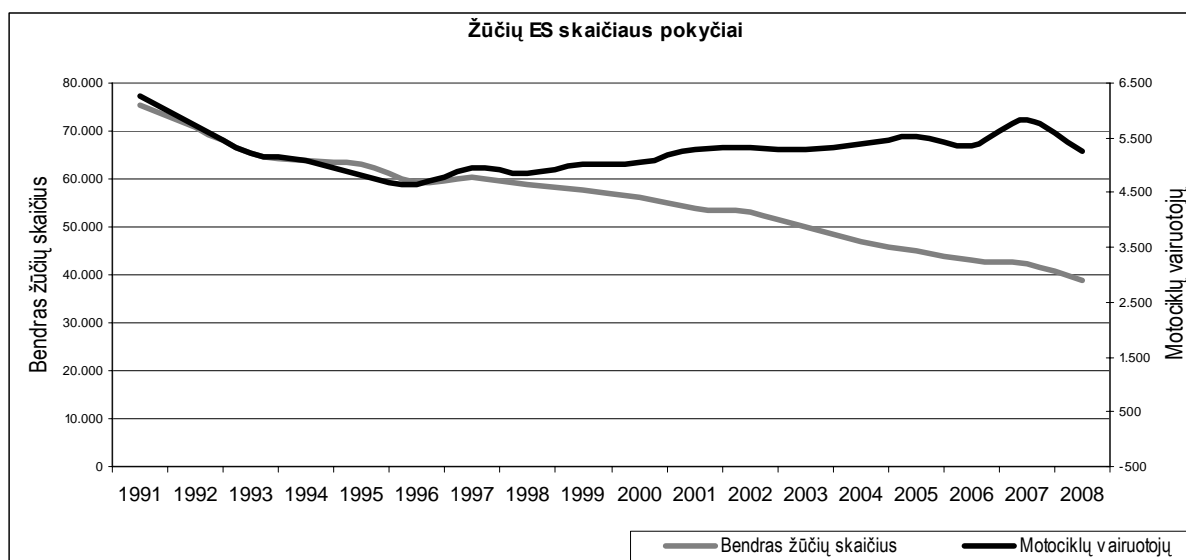
Be to, kiti kelių eismo dalyviai iš esmės yra pažeidžiami (pvz., senyvi žmonės, maži vaikai, neįgalieji), nepriklausomai nuo jų vaidmens kelyje (ar jie būtų pėstieji, vairuotojai ar keleiviai). Jų pažeidžiamumas itin didelis miesto vietovėse<sup>17</sup>.

- **Dviratės motorinės transporto priemonės**

Šias transporto priemones naudojančių kelių eismo dalyvių nuolat daugėja, o šios grupės avarijų ir aukų skaičių pastebimai sumažinti sunkiausia. Visų pirma, kaip matyti iš toliau

<sup>17</sup> 2008 m. 28 % žuvusiųjų miesto keliuose buvo vyresni nei 65 m.

pateiktos diagramos, motociklų vairuotojų (palyginti su kitais eismo dalyviais) žūčių skaičių mažinti sekasi daug sunkiau<sup>18</sup>.



Siekiant spręsti motociklininkų saugos problemą, būtina imtis įvairių veiksmų ir:

1. geriau informuoti kitus kelių eismo dalyvius apie dvirates motorines transporto priemones naudojančius kelių eismo dalyvius;
2. skatinti mokslinius tyrimus ir technikos pažangą siekiant gerinti dviračių motorinių transporto priemonių saugą ir mažinti avarių padarinius, sutelkiant dėmesį į tokius dalykus kaip asmens saugos priemonių standartai, oro pagalvės, atitinkamos pažangiųjų transporto sistemų įrangos (pvz., „eCall“) naudojimas, laipsniškas pažangių stabdžių sistemų diegimas, tinkamų neteisėto transporto priemonių perdirbimo prevencijos priemonių taikymas ir t.t. Komisija pasiūlys, kad techninę apžiūrą reglamentuojantys ES teisės aktai būtų taikomi ir dviratėms motorinėms transporto priemonėms. Be to, reikėtų ir toliau siekti, kad kelių infrastruktūra būtų geriau pritaikyta dviratėms motorinėms transporto priemonėms (pvz., įrengti saugesni apsauginiai barjerai);
3. skatinti valstybes nares didesnę dėmesį skirti reikalavimų, susijusių su greičiu, vairavimu apsvaigus nuo alkoholio, šalmo naudojimu, neteisėtu transporto priemonių perdirbimu ir vairavimu be tinkamo dviračių motorinių transporto priemonių vairuotojo pažymėjimo, vykdymo užtikrinimui.

#### • Pėstieji ir dviratininkai

2008 m. 27 % visų žuvusiųjų keliuose buvo dviratininkai ir pėstieji (miesto vietovėse – 47 %). Daugelis žmonių, kurie norėtų važiuoti dviračiais, atsisako tos minties dėl tikrų ar įsivaizduojamų saugos pavojų. Nacionalinės ir vietos valdžios institucijos vis aktyviau piliečius skatina važinėti dviračiais ir vaikščioti, todėl kelių eismo saugos klausimams reikės skirti vis daugiau dėmesio.

<sup>18</sup> Pavyzdžiui, 2001–2008 m. dvirates motorines transporto priemones vairuojančių eismo dalyvių žūčių sumažėjo 4 %, o automobilių keleivių ir vairuotojų žūčių – 35 %.

Nuo 2003 m. ES lygmeniu priimta teisės aktų, kuriais siekiama mažinti sužalojimų riziką; juose numatytos tokios priemonės kaip smūgio energiją sugeriantys priekinės automobilių dalies elementai, pažangios stabdžių sistemos, nematomos zonos veidrodėliai ir pan. Reikės išnagrinėti galimybę imtis ir kitų veiksmų (pvz., susijusių su matomumo gerinimu, greičio valdymu, tinkamos nemotorinių transporto priemonių infrastruktūros kūrimu, pavojingo mišraus transporto atskyrimu ir pan.). Kadangi ši problema daugiausia susijusi su miestų valdymu, pagal subsidiarumo principą, apie kurį primenama Komisijos judumo mieste veiksmų plane, daugiausia veiksmų reikės imtis vietos lygmeniu<sup>19</sup>. Atsižvelgiant į didelę važinėjimo dviračiais naudą aplinkai, klimatui, eismo dalyviams ir visuomenės sveikatai, reikėtų pamąstyti, ar šioje srityje nebūtų galima nuveikti daugiau.

- **Senyvo amžiaus žmonės ir neįgalieji**

2008 m. 20 % visų žuvusiųjų keliuose buvo senyvo amžiaus žmonės (iš jų 40 % – pėstieji). Senėjant visuomenei būtina neatidėliojant įvertinti vyresnių eismo dalyvių pažeidžiamumą. Didelis pavojus kyla ir neįgaliesiems. Šioje srityje turima labai mažai žinių, todėl didelį dėmesį reikia skirti moksliniams tyrimams, be kita ko, siekiant nustatyti medicininius kriterijus, pagal kuriuos būtų vertinamas gebėjimas vairuoti.

### Priemonės

- ***Komisija rengs tinkamus pasiūlymus, kad būtų:***

1. *stebimi ir toliau tobulinami pažeidžiamų kelių eismo dalyvių apsaugos techniniai standartai;*
2. *tikrinamos ir dviratės motorinės transporto priemonės;*
3. *gerinama dviratininkų ir kitų pažeidžiamų kelių eismo dalyvių sauga, pvz., skatinant kurti tinkamą infrastruktūrą.*

- ***Valstybės narės turėtų skatinti kelių eismo dalyvius keistis informacija ir bendrauti tarpusavyje ir su kompetentingomis institucijomis. Komisija skatins šias pastangas.***

## 5. 2011–2020 M. EUROPOS KELIŲ EISMO SAUGOS POLITIKOS KRYPČIŲ ĮGYVENDINIMAS

### 5.1 Priežiūros griežtinimas siekiant užtikrinti, kad visos susijusios šalys geriau laikytųsi įsipareigojimų

- **Pirmenybė ES teisės aktų kelių eismo saugos srityje įgyvendinimui**

Atsižvelgiant į tai, kad galioja keliolika kelių eismo saugai skirtų teisės aktų, galima sakyti, kad ES teisės aktų iš esmės priimta pakankamai. Komisija sieks visų pirma stebėti, kad ES kelių eismo saugos teisės aktai valstybėse narėse būtų įgyvendinami visapusiškai ir teisingai.

- **Atviros valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimo sistemos sukūrimas**

---

<sup>19</sup> COM (2009) 490.

Turėtų būti sukurta organizuota atviro valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimo sistema, kuri padėtų įgyvendinti ES kelių eismo saugos politiką ir stebėti pažangą. Ši sistema būtų skirta:

- padėti valstybėms narėms parengti nacionalinius kelių eismo saugos planus. Šiuose planuose, kuriuose pateikta išsami informacija bus skelbiama, turėtų būti aprašytos bendram tikslui pasiekti taikomos priemonės ir sudarytas tvarkaraštis. Juose, atsižvelgiant į konkrečią šalių situaciją, taip pat galėtų būti išdėstyti konkretūs nacionaliniai tikslai;
- skatinti glaudų Komisijos ir valstybių narių bendradarbiavimą, kad būtų galima stebėti pažangą, susijusią su bendro tikslo įgyvendinimu, gerinti duomenų rinkimą, įgyvendinti porinius projektus ir keistis gerąja patirtimi.

## **5.2 Kelių eismo saugos politikos veiksmingumo stebėsenos ir vertinimo bendros priemonės**

### **• Rinkti ir analizuoti duomenis ir taip gerinti stebėseną**

Siekiant sukurti Bendrijos duomenų bazę CARE, valstybės narės pagal 1993 m. Tarybos sprendimą<sup>20</sup> įpareigotos Komisijai teikti duomenis apie jų teritorijoje įvykusius kelių eismo įvykius, kuriuose žuvo arba buvo sužeista žmonių.

CARE duomenų bazės duomenų kokybė ir palyginamumas iš esmės patenkinami, tačiau to negalima pasakyti apie duomenų apie sužeistuosius palyginamumą. Be to, reikia dar daug nuveikti gerinant rizikos tikimybės ir veiksmingumo rodiklius.

Turimi Europos kelių eismo saugos duomenys ir informacija susisteminti ir paskelbti Europos kelių eismo saugumo observatorijos (ERSO) interneto svetainėje. Tokia integruota priemonė labai svarbi norint stebėti, kaip įgyvendinama kelių eismo saugos politika, vertinti jos poveikį ir kurti naujas iniciatyvas. Todėl Komisija sieks ir toliau vystyti ERSO ir tuo tikslu, be kita ko, imsis veiksmų ryšių ir piliečių informavimo kelių eismo saugos klausimais srityse.

### **• Gerinti supratimą apie avarijas ir pavojus**

Eismo įvykio techniniai tyrimai gali padėti kaupti vertingą patirtį, kuri būtų naudinga ateityje gerinant kelių eismo transporto saugą. Oro, geležinkelių ir jūrų transporto srityse pagal ES teisinę sistemą reikalaujama, kad valstybės narės įsteigtų nepriklausomas techninių tyrimų tarnybas.

Komisija, atsižvelgdama į kelių transporto ypatybes, išnagrinės galimybę jam pritaikyti kitų rūšių transportui taikomus eismo įvykių techninių tyrimų principus ir metodus.

Atsižvelgiant į socialinį ir ekonominį poveikį bus išnagrinėta, kokios pridėtinės vertės būtų gauta, jei būtų kuriama ir transporto priemonėse, visų pirma komercinėse, įrengiama jau Trečiojoje Europos kelių eismo saugos veiksmų programoje minėta duomenų registravimo įranga (juodosios dėžės).

---

<sup>20</sup> OL L 329, 1993 12 30, p. 63.

## *Priemonės*

- *Komisija bendradarbiaus su valstybėmis narėmis siekdama:*

1. *skatinti porinius projektus ir kitus bendradarbiavimo būdus ir taip gerinti valstybių narių eismo saugą;*
2. *gerinti su eismo įvykiais susijusių duomenų rinkimą ir analizę, taip pat plėtoti Europos kelių eismo saugumo observatorijos vaidmenį.*

- *Komisija:*

3. *Atidžiai stebės, ar teisingai įgyvendinami ES kelių eismo saugos teisės aktai.*
4. *Tirs poreikį nustatyti bendrus techninių kelių eismo įvykių tyrimų principus.*

## 6. IŠVADA

Siūlomos politikos kryptys – tai galimų veiksmų, kurių numatoma imtis per ateinančią dešimtmetį, planas. Būtent per konsultacijas su suinteresuotomis šalimis susiję subjektai daugiausia pabrėžė, kad Europos lygmeniu parengtas veiksmų planas ir plataus užmojo tikslai buvo svarbi paskata visais lygmenimis imtis veiksmų ir padėjo pasiekti svarbių rezultatų.

Siūlomos politikos kryptys – tai bendra programa, pagal kurią įvairiais susijusiais – Europos, nacionaliniu, regionų ar vietos – lygmenimis būtų galima įgyvendinti konkrečias iniciatyvas. Atskiroms priemonėms būtų taikomas ES geresnio reguliavimo principais grindžiamas tinkamas poveikio vertinimas. Komisijos teiks pasiūlymus ES kompetencijai priklausančiais klausimais, o visais kitais atvejais remis įvairiais lygmenimis įgyvendinamas iniciatyvas, skatins keitimąsi informacija, nustatys ir skelbs geriausius pasiektus rezultatus ir atidžiai stebės pažangą.