



Briuselis, 2024 m. birželio 11 d.
(OR. en)

10842/24

TRANS 290
FIN 526
MI 587
IND 304

PRANEŠIMAS

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato
kam: Tarybai

Ankstesnio
dokumento Nr.: 10442/24 + COR 1

Dalykas: Tarybos išvados dėl Europos Audito Rūmų specialiosios ataskaitos
Nr. 04/2024 dėl ES pastangų siekiant jos kelių eismo saugumo tikslų
– Patvirtinimas

1. 2024 m. kovo d. Europos Audito Rūmai paskelbė specialiąją ataskaitą Nr. 04/2024 „ES kelių eismo saugumo tikslų siekimas. Laikas perjungti aukštesnę pavarą“¹.
2. Vadovaudamasis Tarybos išvadamis dėl Audito Rūmų parengtų specialiųjų ataskaitų nagrinėjimo procedūros², 2024 m. kovo 27 d. Nuolatinių atstovų komitetas pavedė Sausumos transporto darbo grupei išnagrinėti šią ataskaitą³.
3. Po specialiosios ataskaitos pristatymo ir delegacijų pirmosios diskusijos 2024 m. balandžio 25 d., 2024 m. gegužės 8, 17, 24 ir 28 d. posėdžiuose Sausumos transporto darbo grupė nagrinėjo pirmininkaujančios valstybės narės parengtą Tarybos išvadų projektą. Delegacijos pastabas pateikė ir raštu.

¹ Dok. 7853/24. Ši specialioji ataskaita pateikiama Audito Rūmų svetainėje:
<http://eca.europa.eu>.

² Dok. 7515/00 + COR 1.

³ Dok. 7855/24.

4. Po 2024 m. gegužės 28 d. darbo grupės posėdžio buvo padaryta kitų projekto pakeitimų⁴, atsižvelgiant į vėlesnes dviejų delegacijų pastabas. Šie pakeitimai susiję su šio pranešimo priedo 12, 16, 18–22 punktais juos sunumeravus iš naujo.
5. 2024 m. birželio 5 d. išvadų projektui pritarė Nuolatinių atstovų komitetas.
6. Todėl Tarybos prašoma patvirtinti šio pranešimo priede išdėstytas Tarybos išvadas.

⁴ Dok. 9513/5/24 REV 5.

Tarybos išvados dėl Europos Audito Rūmų specialiosios ataskaitos Nr. 04/2024 „ES kelių eismo saugumo tikslų siekimas. Laikas perjungti aukštesnę pavarą“

EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

1. PALANKIAI VERTINA 2024 m. kovo 14 d. paskelbtą Europos Audito Rūmų specialiąją ataskaitą Nr. 04/2024 „ES kelių eismo saugumo tikslų siekimas. Laikas perjungti aukštesnę pavarą“, kurioje nuodugniai nagrinėjama dabartinė kelių eismo saugumo padėtis ir tendencijos ES, ypač kadangi dabar esame 2021–2030 m. politikos laikotarpio pusiaukelėje;
2. PRITARIA Audito Rūmams, kad atėjo laikas atlikti vertinimą, kad būtų galima nuolat gerinti kelių eismo saugumą, o tam reikia imtis veiksmų keliais frontais, laikantis rizika grindžiamo arba integruoto požiūrio (pvz., saugios sistemos požiūrio), įtraukiant valdžios institucijas visais lygmenimis, visus kelių eismo dalyvius, pramonės atstovus ir pilietinės visuomenės subjektus, kad būtų pasiekti plataus užmojo tikslai iki 2030 m. perpus sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų keliuose skaičių (palyginti su 2019 m.) ir iki 2050 m. kuo labiau priartėti prie nulinio nukentėjusiųjų keliuose skaičiaus, įgyvendinant visiškai saugaus eismo viziją arba panašias veiksmingas strategijas;
3. PALANKIAI VERTINA kai kurių valstybių narių pažangą siekiant savo tikslų iki 2030 m. perpus sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų keliuose skaičių, tačiau PRIPAŽĮSTA, kad dabartinė bendra pažanga yra nepakankama norint pasiekti šį tikslą;
4. PRIMENA analizę ir įsipareigojimus, išdėstytus 2017 m. birželio 8 d. Tarybos išvadose dėl kelių eismo saugumo ir Valetos deklaracijos patvirtinimo⁵, kuriose pabrėžiama nepriimtina žūčių ir sunkių eismo įvykių žala žmonėms ir visuomenei;

⁵ Žr. dok. 9994/17.

5. ATSIŽVELGDAMA į skirtingą valstybių narių pradinę padėtį, ATKREIPIA DĖMESĮ į tai, kad bendros kompetencijos politikos srityje (kelių eismo saugumo srityje) metodų, praktikos ir nacionalinių ypatumų skirtumai tarp valstybių narių yra vertingas tarpusavio mokymosi ir keitimosi geriausios praktikos pavyzdžiais, kuriuose dalyvauja valstybės narės, šaltinis;
6. REIŠKIA GILŲ SUSIRŪPINIMĄ dėl didelio aktyvių ir pažeidžiamų eismo dalyvių (pėsčiųjų, dviratininkų, motorinių dviračių transporto priemonių, elektrinių paspirtukų naudotojų), kurie taip pat vis dažniau susiduria su didesnėmis ir sunkesnėmis transporto priemonėmis, skaičiaus tarp žuvusiųjų per avarijas ES keliuose tiek miesto, tiek kaimo vietovėse ir dėl didelės rizikos, kad jauni ir vyresnio amžiaus eismo dalyviai gali žūti arba būti sunkiai sužeisti eismo įvykiuose, todėl ragina labiau įsigilinti į rizikos duomenis ir primygtinai ragina imtis atitinkamų veiksmų;
7. ATKREIPIA DĖMESĮ į įsipareigojimus užtikrinti saugų įvairių transporto priemonių sambūvį, kaip nurodyta neseniai pasirašytoje tarpinstitucinėje Europos deklaracijoje dėl dviračių transporto⁶, ir ATKREIPIA DĖMESĮ į vykdomą Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų⁷ peržiūrą, kurioje aptariamos ES masto pradedančiųjų vairuotojų ir lydimojo vairavimo reguliavimo sistemos, taip pat su tinkamumu vairuoti susiję klausimai;
8. ATKREIPIA DĖMESĮ į politiniu lygmeniu pasiektą susitarimą dėl Europos reglamentavimo sistemos, kuria sudaromos palankesnės sąlygos užtikrinti tarpvalstybinį kelių eismo saugumo taisyklių vykdymą⁸, peržiūros ir į tai, kad dauguma žūčių kelyje ES yra tiesioginė kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų pasekmė;
9. REIŠKIA SUSIRŪPINIMĄ dėl to, kad viena iš pagrindinių avarijų kelyje priežasčių ir toliau yra pavojingas elgesys kelyje, ypač greičio viršijimas, vairavimas apsvaigus nuo alkoholio ar narkotikų, išsiblaškytas arba nuovargis vairuojant ir vairavimas neprisiseigus saugos diržo, vaikų apsaugos sistemų ir apsaugos priemonių nenaudojimas ar naudojimas neteisingai;

⁶ 2024 m. balandžio 4 d., dok. 6215/24.

⁷ Žr. Tarybos bendrą poziciją dėl pasiūlymo dėl naujos Direktyvos dėl vairuotojo pažymėjimų, kuri buvo priimta 2023 m. gruodžio 4 d., dok. 16345/23.

⁸ 2024 m. kovo 12 d. pasiektas preliminarus politinis susitarimas dėl pasiūlymo, kuriuo iš dalies keičiama Direktyva (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keisti informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus.

10. PRIPAŽĮSTA didėjančią aktyviojo judumo transporto rūšių svarbą ateities judumui, atsižvelgiant, be kita ko, į energijos taupymą, būtinybę kovoti su klimato kaita ir į tai, kad viešąja politika turi būti skatinamas šis perėjimas visų labui, ypač kiek tai susiję su kelių eismo saugumo ir prieinamumo didinimu;
11. ATKREIPIA DĖMESĮ į 2020 m. vasario 19–20 d. Stokholmo deklaraciją⁹, visų pirma į jos 11 punktą, kuriame valdžios institucijos raginamos įpareigoti nustatyti maksimalų 30 km/h važiavimo keliais greitį vietovėse, kuriose dažnai ir planuotai juda aktyvūs ir pažeidžiami eismo dalyviai ir transporto priemonės, išskyrus atvejus, kai esama svarių įrodymų, kad didesnis greitis yra saugus. PAŽYMI, kad viešojoje erdvėje iš esmės yra ribota ir kad todėl, kai tikslinga, greitį būtina reguliuoti taip, kad būtų užtikrintas saugus bendros erdvės naudojimas. PALANKIAI VERTINA veiksmus, kurių šioje srityje imtasi visoje ES;
12. DĖKOJA Komisijai už paramą bazinio lygio ir tendencijų lygio projektams, kurie padeda sekti žūčių ir sunkių sužalojimų visoje Europoje raidą – mažėjimą iki nulio – ir įvertinti investicijų į kelių eismo saugumą veiksmingumą. SU DŽIAUGSMU PAŽYMI, kad, vykdant tolesnę veiklą, tendencijų lygio projekte dalyvauja visos valstybės narės;
13. PRIPAŽĮSTA valstybių narių kelių eismo saugumo duomenų, įskaitant avarijų keliuose duomenis, palyginamumo naudą. MANO, kad įmanoma įgyvendinti tinkamai nukreiptus veiksmus ES lygmeniu, net jei valstybių narių metodikos nėra visiškai suderintos, atsižvelgiant į tai, kad prašant visiško suderinimo gali sumažėti valstybių narių, norinčių dalyvauti ES projektuose, skaičius, o tai apsunkina praeities duomenų palyginamumą ir galėtų sudaryti neproporcingą administracinę naštą;
14. TEIKIA DIDELĘ SVARBĄ nepriklausomam tyrimui siekiant nustatyti avarijų keliuose, kuriose patiriama sunkių sužalojimų ir žūsta žmonių, priežastis, kad ateityje jų būtų išvengta;

⁹ Žr. 2020 m. vasario 19–20 d. trečiojoje pasaulinėje ministrų konferencijoje dėl kelių eismo saugumo „2030 m. pasaulinių tikslų pasiekimas“ pasirašytą Stokholmo deklaraciją.

15. PABRĖŽIA CARE ekspertų grupės vykdomą darbą siekiant surinkti ir pateikti sunkių sužalojimų keliuose duomenis, kuriuo skatinama naudoti bendrą apibrėžtį, grindžiamą MAIS3+ traumų klasifikacija, taip pat kiek įmanoma dalytis turimomis žiniomis ir gerąja patirtimi. PRIPAŽIŠTA administracinio darbo krūvį ir ATKREIPIA DĖMESĮ į duomenų apsaugos svarbą, tačiau šiuo atžvilgiu AKCENTUOJA tai, kad svarbu spręsti problemą, kai ne visada pranešama apie kelių eismo įvykiuose nukentėjusius asmenis, įskaitant pažeidžiamus eismo dalyvius, ir turėti palyginamų duomenų apie sunkius sužalojimus ES;
16. AKCENTUOJA Komisijos remiamas ir Europos Parlamento raginamas įgyvendinti kelių eismo saugumo valdymo iniciatyvas, pavyzdžiui, Europos kelių eismo saugumo stebėjimo centro (ERSO) iniciatyvą ir ES mainų kelių eismo saugumo srityje projektą (EURSE), kad ES valstybių narių valdžios institucijos ir suinteresuotieji subjektai galėtų per pažintinius vizitus ir nacionalinius praktinius seminarus konkrečiai keistis žiniomis ir geriausios praktikos pavyzdžiais įvairiais kelių eismo saugumo klausimais. PRIPAŽIŠTA finansinės paramos svarbą šiuo atžvilgiu, nedarant poveikio finansavimo tvarkai, dėl kurios turi būti susitarta kitoje daugiametėje finansinėje programoje. ATKREIPIA DĖMESĮ į Aukšto lygio grupę kelių eismo saugumo klausimais, kurioje valstybės narės nuolat sužino apie viena kitos saugos priemones, teisės aktus ir gerąją patirtį;
17. PALANKIAI VERTINA pažangą, padarytą įgyvendinant būtiniausius naujų transporto priemonių saugos standartus pagal Bendrosios saugos reglamentą¹⁰, ir valstybių narių pastangas užtikrinti senstančio transporto priemonių parko techninę apžiūrą atliekant transporto priemonių patikrinimus, tiek periodinius techninius patikrinimus, tiek patikrinimus kelyje. Šiuo atžvilgiu ATKREIPIA DĖMESĮ į būsimą pasiūlymą dėl peržiūrėto Techninės apžiūros dokumentų rinkinio. Kadangi transporto priemonių parkas palaipsniui atnaujinamas ir vis daugiau transporto priemonių ES keliuose yra įrengtos pažangiosios pagalbos vairuotojui sistemos (ADAS), galima tikėtis teigiamo poveikio mažinant žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių;
18. MANO, kad transporto priemonių sauga taip pat yra susijusi su jų pagrindinėmis techninėmis charakteristikomis ir vairuotojo elgesiu ir kad aktyviosios ir pasyviosios saugos sistemos yra tik atsakomosios susijusios rizikos mažinimo priemonės;

¹⁰ Reglamentas (ES) 2019/2144, OL L 325, 2019 12 16, p. 1.

19. PRIPAŽĮSTA investicijas į aukštos kokybės, atsparią ir tvarią kelių infrastruktūrą;
20. PABRĖŽIA duomenų, susijusių su eismu, transportu ir transporto priemonėmis, tarpusavio sujungimo ir sąveikumo, laikantis duomenų privatumo taisyklių, svarbą siekiant pagerinti eismo ir kelių eismo saugumo valdymą;
21. PRIPAŽĮSTA novatoriškų technologijų, kuriomis didinamas kelių eismo saugumas, potencialą. PAŽYMI, kad, siekiant kuo labiau padidinti šį potencialą, šias technologijas turi būti lengva naudoti ir jas kuriant turi būti atsižvelgiama į saugą, o vairuotojai turėtų žinoti, kaip teisingai ir saugiai jomis naudotis. Tačiau PRIPAŽĮSTA ir su tuo susijusių išsiblaškymo vairuojant riziką – šiuo atžvilgiu itin svarbu, kad būtų didinamas vairuotojų informuotumas mokant vairuotojus, rengiant kampanijas ir užtikrinant vykdymą, taip pat tobulinant technologijas;
22. ATKREIPIA DĖMESĮ į neseniai priimtus reglamentus, kurie turi įtakos automatizuotoms transporto priemonėms¹¹, ir PRAŠO Komisijos tęsti darbą, kartu į jį įtraukiant ir techninius reglamentus dėl visiškai automatizuotų transporto priemonių, gaminamų neribotomis serijomis, kuriuose dėmesys būtų skiriamas tam, kad šios transporto priemonės ES keliais pradėtų važiuoti saugiai ir integruotai. Taip pat PRAŠO Komisijos glaudžiai bendradarbiauti su valstybėmis narėmis ir atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais siekiant, kad automatizuotas judumas taptų saugia realybe visoje transporto sistemoje, ir sprendžiant atitinkamus uždavinius, susijusius su dirbtiniu intelektu, ypatingą dėmesį skiriant automatizuotų transporto priemonių sambūviui su pažeidžiamais eismo dalyviais, motorinėmis dviratėmis transporto priemonėmis ir kitomis žmogaus kontroliuojamomis transporto priemonėmis;
23. PRITARIA perėjimui prie kitų transporto rūšių, įtikinant eismo dalyvius vis dažniau naudotis aktyvaus judumo ir kolektyviniu transportu, siekiant pagerinti gyvenimo kokybę, sveikatą, klimatą, įtraukumą ir visų pirma kelių eismo saugumą, kartu sutelkiant dėmesį į tvirtą šių transporto rūšių saugumo politiką;

¹¹ Įgyvendinimo reglamentas (ES) 2022/1426, kuriuo nustatomos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/2144 taikymo taisyklės dėl visiškai automatizuotų transporto priemonių automatizuoto vairavimo sistemos (ADS) vienodų tipo patvirtinimo procedūrų ir techninių specifikacijų, ir Deleguotasis reglamentas (ES) 2022/2236 dėl neribojamos serijos gamybos transporto priemonėms, mažomis serijomis gaminamoms transporto priemonėms ir mažomis serijomis gaminamoms visiškai automatizuotoms transporto priemonėms bei specialiosios paskirties transporto priemonėms taikomų techninių reikalavimų ir dėl programinės įrangos atnaujinimo;

24. PALANKIAI VERTINA Komisijos pastangas nustatyti techninius reikalavimus elektra varomiems asmeniniams judumo prietaisams (mikromobilumo priemonėms), kuriuos naudoja vis daugiau eismo dalyvių, o dėl to sukeliami dar daugiau žūčių ir patiriama dar daugiau sužalojimų. PRIPAŽIŠTA, kad valstybių narių požiūris ir reglamentavimas, susiję su tais prietaisais, labai skiriasi siekiant geriau apsaugoti aktyvius ir pažeidžiamus eismo dalyvius. Šiuo atžvilgiu ATKREIPIA DĖMESĮ į Komisijos teminį vadovą¹², kuris apima geriausią praktiką ir pagrindines rekomendacijas dėl mikromobilumo integravimo į judumo mieste planavimą, ir REMIA Komisiją, kuri tęsia saugaus asmeninių judumo prietaisų naudojimo gairių pateikimo darbą, nedarant poveikio valstybių narių kompetencijai;
25. PAŽYMI, kad, 2019 m. peržiūrėjus Direktyvą dėl kelių eismo saugumo infrastruktūros valdymo, padaryta didelė pažanga pagrindinės kelių infrastruktūros projektavimo saugumo procedūrų srityje, PABRĖŽIA, kad kai kurios valstybės narės taiko šias saugumo procedūras dar plačiau, nei reikalaujama pagal šios direktyvos taikymo sritį, visų pirma už pagrindinių kelių ribų ir neatsižvelgiant į tai, ar finansavimas gaunamas iš Europos fondų. PABRĖŽIA, kad pagal peržiūrėtą TEN-T reglamentą¹³ kiekvienam miestų transporto mazgui bus privaloma priimti darnaus judumo mieste planus (DJMP), kuriuose atsispindėtų Sąjungos gairėse nustatyti kelių eismo saugumo aspektai, ir PABRĖŽIA, kad kelių eismo saugumas yra teminė reikiama sąlyga nustatant Europos regioninės plėtros fondo, „Europos socialinio fondo +“ ir Sanglaudos fondo projektus¹⁴;
26. PALANKIAI VERTINA tai, kad Komisija visiškai arba iš dalies pritaria Europos Audito Rūmų rekomendacijoms, ir PRAŠO valstybių narių toliau dėti pastangas ir bendradarbiauti su Komisija įgyvendinant su tomis rekomendacijomis susijusius veiksmus. TEIKIA didelę svarbą nuolatiniam ir tvirtam valstybių narių tarpusavio ir valstybių narių ir Komisijos bendradarbiavimui tiek individualiai, tiek vykdant plataus masto projektus, įskaitant keitimąsi geriausios praktikos pavyzdžiais.

¹² DJMP saugaus mikromobilumo priemonių naudojimo miesto vietovėse teminis vadovas, paskelbtas 2021 m. gruodžio mėn. kaip ES rekomendacinių dokumentų kompendiumo dalis;

¹³ Dok. PE-CONS 56/24 + ADD 1–29.

¹⁴ Reglamento (ES) 2021/1060 (OL L 231, 2021 6 30, p. 159) IV priedo 3 punktas.