



Briuselis, 2026 m. vasario 19 d.
(OR. en)

6516/26

TRANS 86

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2026 m. vasario 13 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Dalykas:	KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ KOMITETUI ES kelių eismo saugumo politikos programos įgyvendinimo pusiaukelės ataskaita

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2026) 77 final.

Pridedama: COM(2026) 77 final



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2026 02 13
COM(2026) 77 final

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

ES kelių eismo saugumo politikos programos įgyvendinimo pusiaukelės ataskaita

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

1. ĮVADAS

ES keliuose kasmet žūsta beveik 20 000 žmonių – šis sukrečiantis skaičius yra ne vien statistika, bet ir realybė, dėl kurios šeimose atsiveria negyjanti žaizda, bendruomenės sustingdo gedulas ir visam laikui netenkame nepamatuojamo žmogiškojo potencialo. Iki penkių kartų daugiau žmonių – 100 000 asmenų – keliuose patiria sužalojimų, kurie iš esmės keičia jų tolesnį gyvenimą. Šie gyvenimą apverčiantys sužalojimai dažnai lemia nuolatinį nedarbingumą, lėtinį skausmą ir pragyvenimo šaltinių netektį; jie daro didelį poveikį ne tik tiesiogiai nukentėjusiųjų, bet ir jų šeimos narių, globėjų ir platesnio rato artimųjų gyvenimo kokybei.

Ryškiausia ir tragiškiausia reiškinio pusė yra žmonių gyvybių praradimas dėl susidūrimų keliuose. Tačiau dėl eismo avarių patiriama ir ekonominė našta; apskaičiuota, kad dėl eismo įvykių ES kasmet susidaro 2 proc. BVP išlaidų¹. Šie ištekliai galėtų būti panaudoti inovacijoms skatinti, švietimui, sveikatos priežiūrai ir kitoms svarbioms viešosioms investicijoms. Kelių eismo saugumas turėtų būti ES ekonomikos konkurencingumo ramstis, nes jis daro tiesioginę įtaką veiksmingam prekių ir darbo jėgos judėjimui ir įmonių veiklos sąnaudoms visuose sektoriuose.

Perėjimas prie saugesnio ir darnesnio judumo taip pat yra labai svarbus siekiant išlaikyti ES pramonės pirmavimą ir konkurencingumą pasaulio rinkose². Europos automobilių gamintojai ir jų tiekėjų tinklai pirmąją kuriant pažangias saugos technologijas, pradedant autonominėmis avarinio stabdymo sistemomis ir baigiant transporto priemonių junglumu, todėl ES tampa pasauline inovacijų lydere automobilių saugos srityje. Orientuojantis į kelių eismo saugumą ne tik išgelbėjamos gyvybės, bet ir skatinama technologinė pažanga, kuriamos aukštos kvalifikacijos reikalaujančios darbo vietos ir išlaikomas ES konkurencinis pranašumas sparčiai kintančioje pasaulinėje automobilių rinkoje. Investicijos į kelių eismo saugumą taip pat prisideda prie ES pasirengimo ir atsparumo užtikrinamos ypatingos svarbos kelių infrastruktūros ir susijusių paslaugų tęstinumą ir patikimumą, ypač tais atvejais, kai kelių koridoriai ir mazgai tenkina tiek civilinius, tiek gynybos poreikius.

ES ir jos valstybės narės yra tvirtai įsipareigojusios užtikrinti kelių eismo saugumą. ES lygmeniu šis įsipareigojimas atsispindėjo naujausioje 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programoje³, kurioje buvo pakartoti bendri tikslai iki 2030 m. perpus sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų keliuose skaičių⁴ ir pasiekti visiškai saugaus eismo viziją („Vision Zero“), kad iki 2050 m. keliuose nebebūtų žūčių. Siekdamas šių tikslų, valstybės narės priėmė ir įgyvendina nacionalines strategijas, veiksmų planus ir kitų

¹ 2019 m. EK transporto išorinių kaštų vadovas (rengiama nauja redakcija).

² 2025 m. kovo 5 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos automobilių pramonės veiksmų planas“, COM(2025) 95 *final* <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

³ COM(2018) 293: 2018 m. gegužės 17 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europa kelyje. Tvarus judumas Europoje: saugus, susietas ir netaršus“, Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europa kelyje. Tvarus judumas Europoje: saugus, susietas ir netaršus“ I priedas, COM(2018)293, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52018DC0293>.

⁴ Tada nuspręsta, kad baziniai metai, nuo kurių bus vertinama pažanga, bus 2019 m.

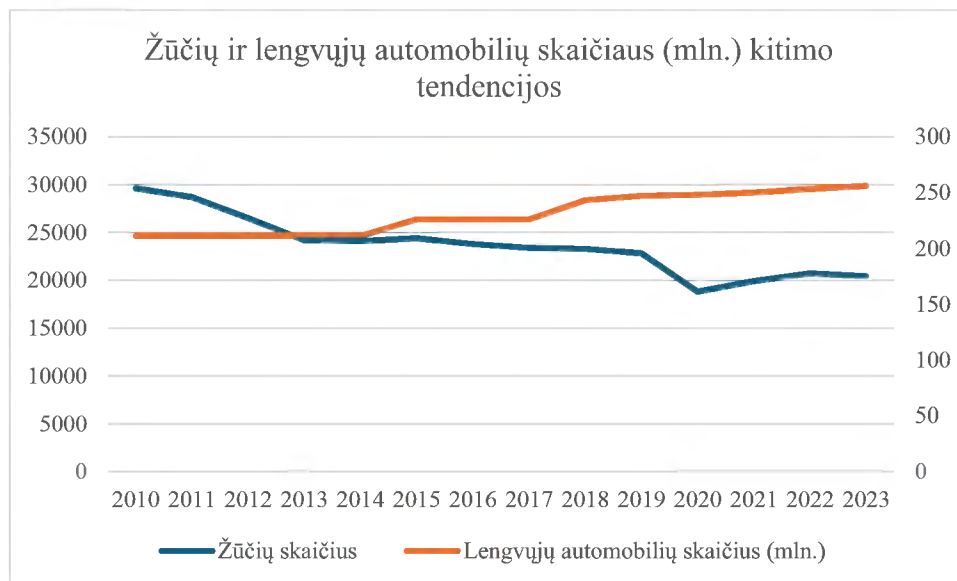
formų įsipareigojimus, tokius kaip tarpžinybiniai susitarimai ir federacinio bendradarbiavimo struktūros.

2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programoje išlaikytos saugios sistemos koncepcijos pagrindinės prioritėtinės sritys: saugesni keliai ir kelkraščiai, saugesnės transporto priemonės, saugesnis naudojimas keliais, geresnis reagavimas po avarijos ir geresnis duomenų rinkimas bei analizė. Joje pabrėžiama, kad itin svarbu šalinti pagrindinius rizikos veiksnius – leidžiamo greičio viršijimą, vairavimą apsvaigus nuo alkoholio, dėmesio atitraukimą (blaškymą) ir apsaugos priemonių nenaudojimą, kartu ypatingą dėmesį skiriant pažeidžiamiesiems eismo dalyviams: pėstiesiems, dviratininkams ir motociklininkams.

Šis komunikatas yra pažangos siekiant ES kelių eismo saugumo tikslų laikotarpio vidurio ataskaita, kurioje apžvelgiami pokyčiai nuo 2019 m., nustatomi nauji iššūkiai, kurie nebuvo visiškai numatyti pirminėje sistemoje, ir siūloma pakeitimų, kurie leistų ES toliau sėkmingai siekti savo 2030 m. tikslų. Joje pateikta analizė rodo, kad kai kuriose srityse padaryta vilčių teikianti pažanga, tačiau taip pat atkreipiamas dėmesys į kai kurias dideles spragas, kurioms reikia nedelsiant skirti dėmesio ir aktyvesnių veiksmų siekiant gelbėti gyvybes, mažinti ekonominę naštą ir stiprinti ES konkurencingumą.

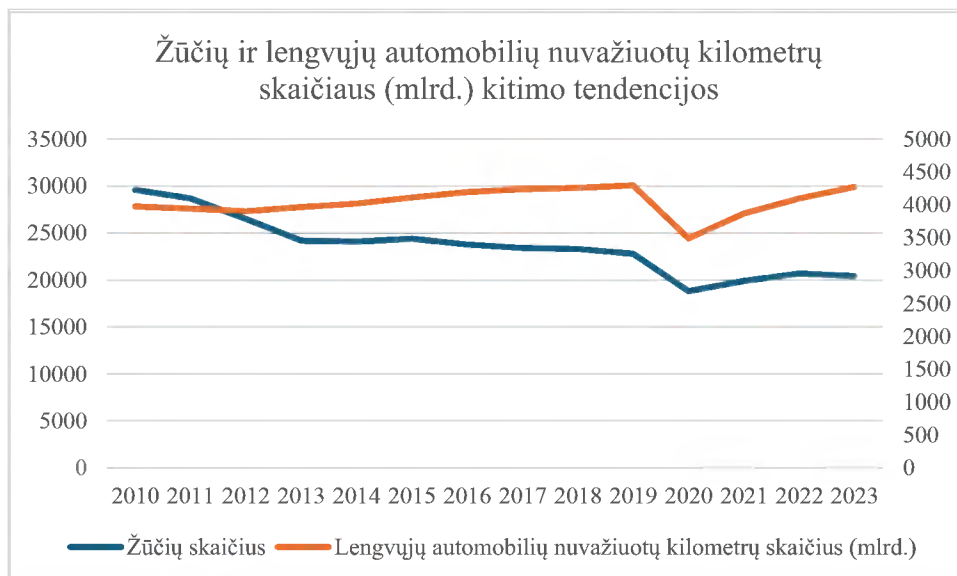
1.1. PAŽANGA SIEKIANT KELIŲ EISMO SAUGUMO TIKSLŲ

Iš naujausių duomenų matyti, kad 2024 m. ES per avarijas keliuose žuvo 19 900 žmonių. Tai yra 440 mažiau žuvusiųjų nei 2023 m., t. y. 2 proc. mažiau⁵. Turint omenyje, kad vienam asmeniui tenkantis transporto priemonių skaičius ir kilometražas didėja, tai yra didelis laimėjimas, tačiau jis taip pat rodo, kad reikia nuolatinių pastangų visais lygmenimis.



1 diagrama. Žūčių ir lengvųjų automobilių skaičiaus (mln.) kitimo tendencijos ES 2010–2023 m. Šaltiniai: EU CARE avarijų keliuose duomenų bazė; duomenys apie lengvuosius automobilius, Eurostatas (interneto duomenų kodas [road eqs carage](#)).

⁵ Nors tai liudija pažangą, bendra trajektorija gerokai atsilieka nuo metinio 4,6 proc. sumažinimo, kurio reikia, kad būtų pasiektas 2030 m. tikslas perpus sumažinti žūčių keliuose skaičių.



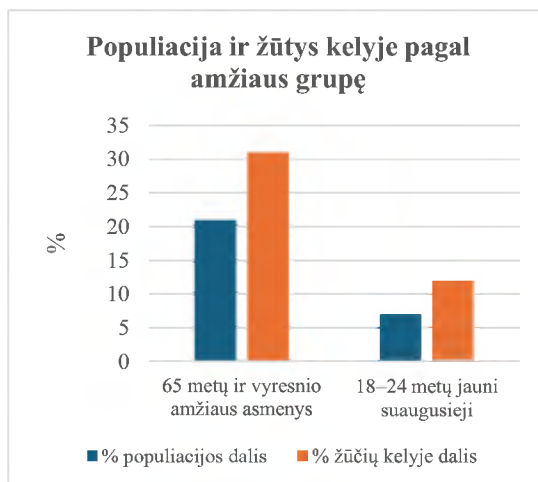
2 diagrama. Žūčių ir lengvųjų automobilių nuvažiuotų kilometrų skaičiaus (mlrd.) kitimo tendencijos ES 2010–2023 m. Šaltiniai: EU CARE avarijų keliuose duomenų bazė; duomenys apie lengvųjų automobilių kilometražą, Eurostatas (interneto duomenų kodas [road pa mov](#)).

Nuo 2019 bazinių metų žūčių keliuose skaičius visoje ES sumažėjo 12 proc., tačiau šis pagerėjimas neatspindi didelių skirtumų tarp valstybių narių. Šiuo metu tik kelios valstybės narės – Belgija, Bulgarija, Danija, Lenkija, Lietuva, Malta ir Slovėnija – sėkmingai siekia 2030 m. 50 proc. sumažinimo tikslo. Kai kuriose valstybėse narėse, įskaitant Airiją ir Estiją, žuvusiųjų keliuose skaičius padidėjo, o kitose, pavyzdžiui, Prancūzijoje, Italijoje ir Nyderlanduose, padėtis pagerėjo tik nežymiai. 2024 m. žuvusiųjų skaičius svyravo nuo 20 mirčių milijonui gyventojų Švedijoje iki 78 mirčių milijonui gyventojų Rumunijoje.

Siekdama geriau suprasti šias tendencijas, Komisija dirbo su valstybėmis narėmis, kad stebėtų jų veiklos rezultatus pagal pagrindinius kelių eismo saugumo srities rodiklius. Įgyvendinant šiuos projektus, „Baseline“⁶ ir „Trendline“⁷, gauta informacijos apie veiksnius, susijusius su avarijų ir sužalojimų rizika, ir atsiskleidė dideli skirtumai tarp šalių. Žr. 2 skirsnį.

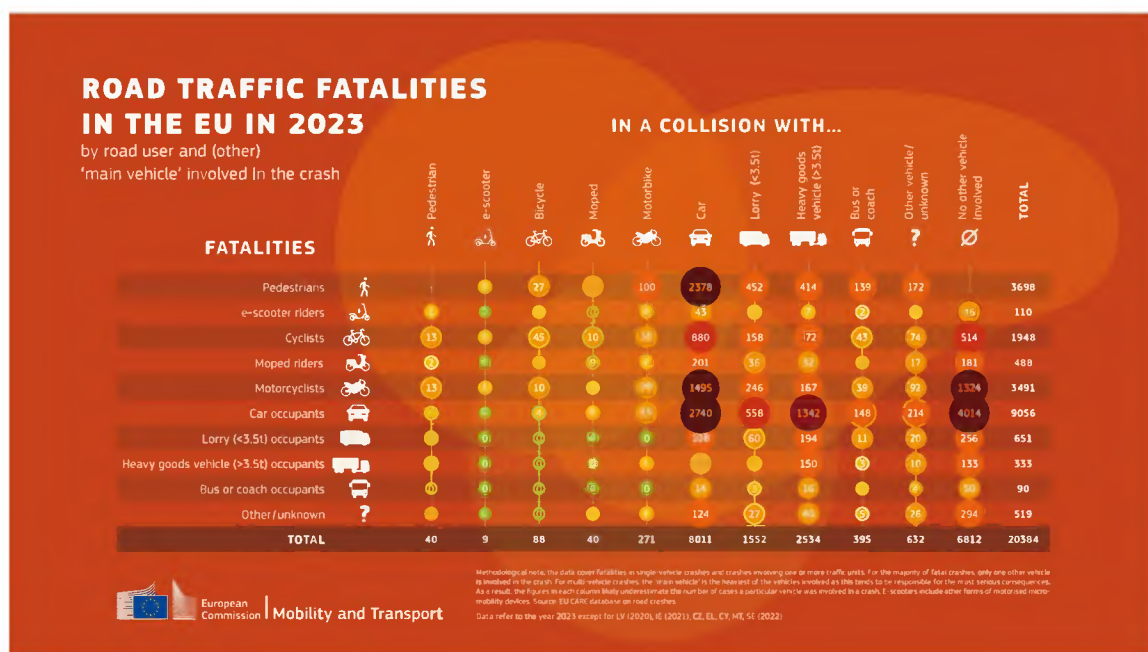
⁶ <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

⁷ <https://trendlineproject.eu/>.



3 diagrama. Mirčių ES keliuose pasiskirstymas pagal lytį ir amžiaus grupes, 2023 m. Šaltiniai: EU CARE avarijų keliuose duomenų bazė; gyventojų duomenys, Eurostatas (interneto duomenų kodas [demo_pjan](#)).

Kalbant apie nukentėjusiųjų kelių eismo įvykiuose geografinį ir demografinį pasiskirstymą, išryškėja tam tikros aiškios tendencijos. Pavojingiausio tipo keliai tebėra kaimo keliai. Keliuose žūsta kur kas daugiau vyrų nei moterų. Vis didesnį susirūpinimą taip pat kelia neproporcingai didelė keliuose žūstančių jaunuolių ir vyresnio amžiaus žmonių, ypač pėsčiųjų ir dviratininkų, dalis.



4 diagrama. Žūčių po susidūrimo ES keliuose matrica pagal eismo dalyvius ir kitas su avarija susijusias pagrindines transporto priemones, 2023 m. □ Šaltinis: EU CARE avarijų keliuose duomenų bazė

Vertinant absoliučiais skaičiais, didžiausia tikimybė žūti eismo įvykiuose kyla automobiliuose esantiems asmenims. Jiems tenka apie 44 proc. visų žūčių, po jų rikiuojasi pėstieji, motociklininkai ir dviratininkai. Tačiau, įvertinus transporto priemonių skaičių keliuose, daug didesnis pavojus žūti eismo įvykio metu kyla motociklininkams. Ypatingos rizikos grupė – kelio darbininkai ir techninės priežiūros darbuotojai.

Išsamesnė šių mirtinų avarijų keliuose geografinių ir demografinių duomenų analizė pateikiama ES kelių eismo saugumo stebėjimo centro ataskaitose⁸.

Iš ataskaitų matyti, kad daug automobiliuose esančių asmenų ir motociklininkų žūva avarijose, kuriose dalyvauja viena transporto priemonė, o pėstieji ir dviratininkai yra ypač pažeidžiami, kai susiduria su automobiliu.

Pažanga apsaugant pažeidžiamus eismo dalyvius, pavyzdžiui, pėsčiuosius, dviratininkus ir lengvųjų elektrinių judumo priemonių naudotojus, yra nevienoda. 2019–2023 m. pėsčiųjų žuvo maždaug 900 mažiau. Tačiau dviratininkų ir motociklininkų žūčių skaičius sumažėjo daug mažiau – maždaug po 100 kiekvienoje kategorijoje visoje ES. Miestuose beveik 70 proc. žuvusiųjų per avarijas keliuose buvo pažeidžiami eismo dalyviai. Ši procentinė dalis tebėra didelė, o tai rodo, kad labai svarbu imtis veiksmų siekiant gerinti kelių eismo saugumą miestuose.

Kartu ES keliuose labai padaugėjo kitų asmeninių judumo priemonių, pavyzdžiui, elektrinių paspirtukų, ir atitinkamai padaugėjo sužeidimų ir žūčių šioje kategorijoje. Šios konkrečios eismo dalyvių kategorijos duomenys CARE duomenų bazėje⁹ pradėti rinkti 2023 m. Šiuo metu svarstoma, kaip spręsti su šia kategorija susijusias saugumo problemas. 2024 m. Komisijos tyrime¹⁰ išnagrinėti iššūkiai ir galimybės, susiję su asmeninių judumo priemonių reglamentavimu, ir rekomenduotos suderintos taisyklės, kurios leistų spręsti dabartinio susiskaidymo visoje ES problemą.

Judumo mieste ekspertų grupė¹¹ paskelbė keletą rekomendacijų¹², kuriose daugiausia dėmesio skiriama pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugai. Jose pirmenybė teikiama 30 km/val. greičio apribojimo įgyvendinimui miestų teritorijose kaip didžiausią poveikį darančiai priemonei, o po to – kelių infrastruktūros, skirtos šioms grupėms, pavyzdžiui, saugių pėsčiųjų perėjų ir atskirų pėsčiųjų bei dviračių takų, kokybės reikalavimų nustatymui.

⁸ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en.

⁹ ES duomenų bazė su suskirstytais duomenimis apie avarijas keliuose, kuriose žūsta ar yra sužalojami žmonės: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en.

¹⁰ Suderintų taisyklių, skirtų mikromobilumo plėtrai remti ir asmeninių judumo priemonių kelių eismo saugumui didinti, poreikio tyrimas, galutinė ataskaita (1.0), Europos Sąjungos leidinių biuras 2024 m. <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>

¹¹ Judumo mieste ekspertų grupė (E03863), įsteigta Komisijos sprendimu C(2022) 5320 *final*.

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=lt.

2. PAGRINDINIAI ELGSENOS RIZIKOS VEIKSNIAI

Nepaisant dešimtmečius trukusių investicijų į kelių eismo saugumą, sąmoningumo ugdymo kampanijų ir teisėkūros priemonių, žūtis ir toliau lemia elgsenos rizikos veiksniai. Pagrindinės problemos – pernelyg didelis arba netinkamas greitis, vairavimas apsvaigus nuo alkoholio ir (arba) narkotikų, dėmesio atitraukimas (blaškymas) ir saugos diržo neprisisegimas. Daugiau informacijos apie kiekvieną iš šių rizikos veiksnių galima rasti ES kelių eismo saugumo stebėjimo centro paskelbtoje analizėje¹³. Toliau pateikiama rizikos veiksnių pavyzdžių.

Vairavimas apsvaigus nuo alkoholio. Apie 25 proc. visų žūčių ES keliuose yra susijusios su alkoholiu. Atsitiktiniai blaivumo patikrinimai kelyje rodo, kad apskritai alkoholio ribinių verčių laikomasi – maždaug 98 proc. Tačiau net ir šis, regis, nedidelis 2 proc. reikalavimų nesilaikymo atvejų skaičius rodo, kad ES keliuose yra maždaug penki milijonai neblaivių vairuotojų.

Leidžiamo greičio viršijimas. Manoma, kad dėl pernelyg didelio arba netinkamo greičio tiesiogiai įvyksta apie 30 proc. visų mirtinų avarių ES keliuose. Daugelyje šalių greičio apribojimų miesto keliuose laikomasi mažiau nei 50 proc.

Dėmesio atitraukimas (blaškymas). Išsamios ES avarių analizės rodo, kad vairuotojų dėmesio atitraukimas (blaškymas) yra vienas iš veiksnių, lemiančių 10–30 proc. mirtinų avarių, priklausomai nuo šalies ir duomenų šaltinio.

Neprisegtas saugos diržas. Daugiau kaip ketvirtadalis per avarijas žuvusių automobiliuose esančių asmenų avarijos metu nesegėjo saugos diržų. Stebėjimo tyrimų duomenimis, kai kurios šalys nurodo, kad mažiau nei 50 proc. gale sėdinčių keleivių segi saugos diržus, o tai reiškia didelį saugos trūkumą.

Siekiant išspręsti šias elgsenos problemas, kelių eismo saugumo didinimo priemonės turi būti taikomos pagal saugios sistemos koncepciją kartu su kitomis priemonėmis, kuriomis siekiama pagerinti kelių infrastruktūrą ir transporto priemonių saugumą ir užtikrinti veiksmingą priežiūrą po avarijos.

3. PAGRINDINĖS SISTEMINĖS PROBLEMOS

Iš įrodymų, gautų įgyvendinant ES ir nacionalines strategijas, veiksmų planus ir kitus strateginius dokumentus, taip pat iš valstybių narių atstovų atsiliepimų matyti, kad tam tikri sisteminiai iššūkiai ir toliau trukdo daryti pažangą link 2030 m. tikslų.

- **Kelių eismo taisyklių vykdymo užtikrinimas** tebėra iššūkis, nes struktūriškai trūksta kelių eismo policijos pareigūnų ir automatinių kamerų sistemų.
- **Ribotas visuomenės pritarimas**, visų pirma vykdymo užtikrinimo priemonėms. Visuomenės pasipriešinimas automatizuotam vykdymo užtikrinimui, didesniems greičio apribojimams ir griežtesnėms sankcijoms atspindi platesnį kultūrinį abejingumą poreikiui pirmenybę teikti saugumui, o ne judumo patogumui.

¹³ Žr. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en, kur pateikiami išsamūs pranešimai apie vairavimą apsvaigus nuo alkoholio ir narkotikų, apsaugos priemones, pvz., saugos diržus, dėmesio atitraukimą (blaškymą) ir greitį. Taip pat žr. https://road-safety.transport.ec.europa.eu/cu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcokol_en, kur skelbiamas 2022 m. tyrimas „Vairavimo apsvaigus nuo alkoholio ir narkotikų prevencija“.

Pavyzdžiui, protestuotojai padega greičio matuoklius ir pašalina eismo intensyvumo mažinimo priemones.

- **Per menki pajėgumai.** Institucijoms, atsakingoms už kelių eismo saugumo infrastruktūrą, eismo pritaikymą ir vykdymo užtikrinimą, ypač savivaldybių lygmeniu, dažnai trūksta kvalifikuotų darbuotojų. Daugelyje ES valstybių narių nuolat trūksta vairavimo instruktorių, egzaminuotojų ir už transporto priemonių techninę apžiūrą atsakingų asmenų.
- **Nepakankamas finansavimas.** Daugeliui valstybių narių trūksta konkrečiai kelių eismo saugumui skirto nacionalinio ir vietos biudžeto, todėl jos negali samdyti kvalifikuotų darbuotojų kelių infrastruktūros saugumo projektams rengti ir įgyvendinti arba išlaikyti tinkamo skaičiaus už vykdymo užtikrinimą atsakingų darbuotojų.
- **Politinė valia** visais lygmenimis tebėra nenuosekli, o kelių eismo saugumas dažnai laikomas techniniu, o ne politiniu klausimu. Ryžto veikti stoką gali lemti nepakankamas supratimas apie kelyje patirtų traumų ekonominį, socialinį poveikį ir poveikį aplinkai.
- Vis dar yra **valdymo problemų**, o atsakomybė išskaidyta skirtingais administraciniais lygmenimis ir tarp skirtingų sektorių.
 - Nors **ES lygmeniu** Kelių eismo saugumo aukšto lygio grupei¹⁴ suteikti didesni įgaliojimai, kad ji galėtų teikti strategines konsultacijas ir dažnesnę grįžtamąją informaciją, į ES valstybių narių atstovų iškeltus klausimus ne visada reaguota tinkamais ES atsakomaisiais veiksmais su kelių eismo saugumu susijusiose politikos srityse.
 - ES kelių eismo saugumo valdymo sistema nėra pakankamai struktūruota, kad būtų galima plačiau diegti automatizuotas kelių eismo transporto priemones ir naudoti didelius duomenų kiekius kelių eismo saugumo veiksmų tikslais. Kitų rūšių transportui įsteigtos vykdomosios įstaigos, kurioms suteikti saugumo užtikrinimo įgaliojimai, tačiau nėra bendros sistemos, kuri padėtų atlikti stebėseną, koordinavimą ir techninį darbą, kurių reikia siekiant saugiai diegti automatizuotas transporto priemones ES keliuose. Tai galbūt neišnaudota galimybė tiek kelių eismo saugumui, tiek ES ekonomikai.
 - O **nacionaliniu lygmeniu**, nepaisant daugelio teigiamų pavyzdžių, nepakankamas transporto, ekonomikos, sveikatos, teisingumo ir švietimo institucijų veiklos koordinavimas dažnai trukdo laikytis reikiamo holistinio požiūrio į kelių eismo saugumą¹⁵.

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en.

¹⁵ PSO rekomenduoja paskirti vadovaujančią agentūrą, kuri parengtų nacionalines strategijas ir nustatytų nacionalinius kiekybinius tikslus. Žr. Belin M-Å, Khayesi M, Tran N., „Road safety is no accident: building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009–2023“, *Injury Prevention*, 15 July 2025, <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>.

4. KAS JAU NUVEIKTA?

2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programa¹⁶ yra šio dešimtmečio strateginis politikos dokumentas. Joje nustatytos keturios pagrindinės veiksmų sritys (intervencinės sritys), atitinkančios keturis saugios sistemos koncepcijos ramsčius: saugūs keliai ir kelkraščiai; saugios transporto priemonės, saugus naudojimasis keliais ir veiksmingas pagalbos tarnybų reagavimas. Komisija ėmėsi veiksmų kiekvienoje iš šių sričių: priėmė teisės aktus, skyrė finansavimą, vykdė informavimo veiklą ir stiprino gebėjimus.

4.1. INFRASTRUKTŪROS SAUGUMAS

Siekiant didesnio eismo dalyvių saugumo, labai svarbu tiesti gerus kelius ir įrengti gerus kelkraščius. Siekdama sumažinti avarijų skaičių ir sunkumą, 2019 m. spalio mėn. ES priėmė peržiūrėtą direktyvą dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (KISV direktyva)¹⁷. Pakeitus taisyklės išplėsta direktyvos taikymo sritis, kad ji apimtų ne tik transeuropinį transporto tinklą (TEN-T), bet ir greitkelius bei pagrindinius kelius ir visus ne miesto vietovėse esančius kelius, tiesiamus ES lėšomis. Tai reiškia, kad kaimo keliai, kuriuose žūsta daugiau kaip pusė visų žuvusiųjų keliuose, dabar patenka į direktyvos taikymo sritį ir taip užtikrinamas saugumo integravimas į visus kelių planavimo, projektavimo ir eksploatavimo etapus.

Šiame svarbiame procese valstybės narės turi reguliariai atlikti viso tinklo kelių vertinimus, grindžiamus rizikos mažinimo metodika, kuri padeda geriau nustatyti avarijų riziką konkrečiose kelio atkarpose. Dėl to kelių eismo saugumo patikrinimai bus atliekami pavojingiausiose atkarpose ir tai padės nukreipti investicijas ten, kur jų labiausiai reikia. Komisija parengė gaires¹⁸, kurios padės nacionalinėms valdžios institucijoms atlikti savo užduotį, ir Europos žemėlapi¹⁹, kuriame pavaizduotas visas kelių tinklas, kuriam taikoma direktyva.

Vykdydama tolesnę veiklą pagal Europos deklaraciją dėl dviračių transporto²⁰ ir KISV direktyvos reikalavimą sistemingai atsižvelgti į pažeidžiamus eismo dalyvius visas kelių eismo saugumo valdymo procedūrose, Komisija šiuo metu rengia saugių kelių ir pažeidžiamiesiems eismo dalyviams patogios infrastruktūros projektavimo gaires.

Direktyvoje dėl intelektinių transporto sistemų²¹ numatytos statinis ir dinaminis eismo reguliavimas, pavyzdžiui, greičio apribojimai visuotiniame TEN-T tinkle, greitkeliuose,

¹⁶ COM(2018) 293, I priedas.

¹⁷ 2019 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/1936, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2008/96/EB dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (OL L 305/1, 2019 11 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

¹⁸ Viso tinklo kelių eismo saugumo vertinimo metodika ir įgyvendinimo vadovas, 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068_en.

¹⁹ [„TENtec“ žemėlapių žiūryklės - Paieška TEN-T tinkle | Europos transporto infrastruktūra.](#)

²⁰ [Europos deklaracija dėl dviračių transporto, OL C/2024/2377, 2024 4 3.](#)

²¹ 2023 m. lapkričio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2023/2661, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu sritys intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos, (OL L, 2023/2661, 2023 11 30, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

pagrindiniuose keliuose ir miestų transporto mazguose. Jis padės vairuotojams geriau laikytis reikalavimų ir užtikrins saugesnį ir išmanesnį eismą, nes bus remiamos išmaniosios greičio palaikymo pagalbinės sistemos ir sąveikus, susietas ir automatizuotas judumas.

4.2. TRANSPORTO PRIEMONĖS SAUGUMAS

Saugios transporto priemonės yra antrasis saugios sistemos ramstis. Transporto priemonės daro didelį poveikį kelių eismo saugumui, o spartūs technologijų pokyčiai reiškia, kad reglamentuotojai joms turi nuolat skirti dėmesį.

2024 m. liepos mėn. iki galo įsigaliojo Transporto priemonių bendrosios saugos reglamentas²², kuriuo nustatomi būtiniausi visų ES rinkoje parduodamų naujų transporto priemonių saugos standartai. Juo nustatyti reikalavimai, galintys reikšmingai padidinti saugą, pavyzdžiui, išmanioji greičio palaikymo pagalbinė sistema, pagalbinė kelio juostos laikymosi sistema, aklosios zonos informacija ir atbulinės eigos aptikimo sistemos, taip pat padidintos apsaugos nuo galvos smūgio zonos, galinčios sumažinti sužalojimus susidūrus su pažeidžiamais eismo dalyviais, pavyzdžiui, pėsčiaisiais ir dviratininkais. Įgyvendindama reglamentą ir automatizuotų transporto priemonių reglamentavimo sistemą Komisija nuolat dirba su valstybėmis narėmis ir suinteresuotaisiais subjektais.

2025 m. balandžio mėn. Komisija pasiūlė peržiūrėti transporto priemonių techninės apžiūros ES taisyklę²³. Tikslas – užtikrinti transporto priemonių saugumą per visą jų eksploatavimo laikotarpį ir sumažinti oro teršalų kiekį ir triukšmo taršos lygį, visų pirma atsižvelgiant į technologinius pokyčius ir ES transporto priemonių parko senėjimą. Naujų taisyklių tikslas – pritaikyti elektrinių transporto priemonių ir pažangiųjų pagalbos vairuotojui sistemų periodines technines apžiūras, įvesti privalomą periodinę techninę motociklų apžiūrą ir metinę senesnių lengvųjų automobilių ir furgonų apžiūrą, įdiegti pažangius išmetamųjų teršalų kiekio tikrinimo metodus, kad būtų galima fiksuoti taršias transporto priemones, ir nustatyti, kad per patikrinimus kelyje būtų privaloma tikrinti, ar tinkamai pritvirtintas kroviny. Apskaičiuota, kad, visa tai įgyvendinus, 2026–2050 m. būtų išgelbėta apie 7 000 gyvybių ir išvengta apie 65 000 sunkių sužalojimų.

4.3. SAUGUS NAUDOJIMASIS KELIAIS

Saugus naudojimas keliais, kuris apima tinkamą greitį, blaivumą bei dėmesingumą vairuojant ir saugos įrangos naudojimą, yra trečioji dabartinės 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programos veiksmų sritis ir trečiasis saugios sistemos koncepcijos elementas. Vairuotojo pažymėjimų išdavimas, tikslinis švietimas,

²² [2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas \(ES\) 2019/2144](#) dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga.

²³ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2014/45/ES dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų periodinės techninės apžiūros ir Direktyva 2014/47/ES dėl Sąjungoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje, COM/2025/180, ir pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos dėl transporto priemonių registracijos dokumentų ir transporto priemonių registracijos duomenų, įrašytų į nacionalinius transporto priemonių registrus, kuria panaikinama Tarybos direktyva 1999/37/EB, COM/2025/179.

sąmoningumo ugdytas ir griežta vykdymo užtikrinimo tvarka yra svarbūs paskatų saugiai naudotis kelių ir transporto priemonėmis struktūros elementai.

2025 m. spalio mėn. ES priėmė peržiūrėtą **Vairuotojo pažymėjimų direktyvą**²⁴. Pagal naujas taisykles ne tik įvedami mobilieji vairuotojo pažymėjimai, bet ir numatomas lydimasis jaunų besimokančių asmenų vairavimas, griežtesnės taisyklės ir (arba) sankcijos pradėjusiems vairuotojams, kurie vairuoja apsvaigę nuo alkoholio ir narkotikų, didesnis informuotumas apie riziką, geresnė pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga ir nauja sistema, pagal kurią valstybės narės gali visą gyvenimą tikrinti vairuotojo psichinį ir fizinį tinkamumą vairuoti.

Nors ankstesnės ES taisyklės padėjo užtikrinti, kad vairuotojai nerezidentai labiau laikytųsi kelių eismo saugumo taisyklių, išliko didelė spraga: apie 40 proc. tarpvalstybinius pažeidimus padariusių asmenų liko nenubausti, nes sunku nustatyti pažeidėjus, išreikalauti baudas ir atimti teisę vairuoti. Šie trūkumai pašalinti naująja Vairuotojo pažymėjimų direktyva. Už sunkius pažeidimus, pavyzdžiui, vairavimą apsvaigus nuo alkoholio ar narkotikų, nustatytos greičio ribos viršijimą daugiau kaip 50 km arba kelių eismo taisyklių pažeidimus, dėl kurių žūsta ar sunkiai sužalojami kiti asmenys, vairuotojo pažymėjimą išduodanti valstybė narė privalės priimti sprendimą dėl **vairuotojų teisių atėmimo**, panašų į valstybės narės, kurioje padarytas pažeidimas, skirtą sankciją. Taip sankcija bus taikoma visoje ES. Be to, naujai priimta **Tarpvalstybinio vykdymo užtikrinimo (TVU) direktyva**²⁵ stiprina valstybių narių bendradarbiavimą: joje numatyta, kad valstybės narės viena kitai padės užtikrindamos, kad būtų vykdomos finansinės sankcijos už įvairesnius kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus.

Greitis tebėra pagrindinis avarijas keliuose lemiantis veiksnys. Per didelis arba netinkamas greitis susijęs su 10–15 proc. visų avarijų ir maždaug 30 proc. mirtinų avarijų ir dėl jo visų avarijų padariniai yra dar sunkesni. Jei pėsčiąjį partrenkia automobilis, judantis 30 km/val. greičiu, tikimybė, kad pėstysis išgyvens, yra 90 proc.; esant 50 km/val. greičiui, tikimybė išgyventi sumažėja iki 20 proc.²⁶ Nors greitis išlieka politiškai ir kultūriškai opus klausimas, greičio mažinimo iniciatyvos yra labai naudingos ne tik dėl mažesnio avarijų, žūčių ir sužalojimų keliuose skaičiaus, bet ir dėl naudų aplinkai, nes taip mažinamas išmetamųjų teršalų kiekis, triukšmo taršos lygis ir degalų suvartojimas.

Daugelis ES lygmeniu skatinamų iniciatyvų iš esmės jau yra susietos su greičiu, pvz., minėtasis ES transporto priemonių bendrosios saugos reglamentas ir TVU direktyva. Daugelis nacionalinių, regioninių ir vietos valdžios institucijų jau pradėjo arba planuoja pradėti įgyvendinti naujas greičio valdymo iniciatyvas, pavyzdžiui, 30 km/val. zonas

²⁴ [2025 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva \(ES\) 2025/2205 dėl vairuotojo pažymėjimų](#), kuria iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/1724 bei Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2022/2561 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/126/EB bei Komisijos reglamentas (ES) Nr. 383/2012.

²⁵ 2024 m. gruodžio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2024/3237, kuria iš dalies keičiama Direktyva (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus.

²⁶ <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

miestuose, ypač vietovėse, kuriose aktyvūs ir pažeidžiami eismo dalyviai ir transporto priemonės dažnai planingai persimaišo²⁷.

Kitos pasirinko kitas priemones, pavyzdžiui, daugiau dėmesio skyrė geresniam infrastruktūros projektavimui siekiant apsaugoti pažeidžiamus eismo dalyvius, geresniam rizikos nustatymui ir eismo srautų valdymui arba atskyrimui, greičio apribojimų laikymosi užtikrinimui ir geresniam švietimui bei komunikacijai.

4.4. VEIKSMINGAS PAGALBOS TARNYBŲ REAGAVIMAS

Greitas pagalbos tarnybų reagavimas yra labai svarbus gelbstint gyvybes ir mažinant sužalojimų sunkumą. ES veiksmais priežiūros po avarijos srityje – ketvirtuoju saugios sistemos ramsčiu – siekiama sutrumpinti laiką nuo avarijos iki medikų komandų atvykimo į avarijos vietas. Pagalbos tarnyboms sparčiau reaguojant labai padidėja išgyvenimo galimybės: viename Ispanijos tyrime²⁸ nurodyta, kad 10 minučių sutrumpėjęs medicinos tarnybos reagavimo laikas siejasi su trečdaliu mažesne mirties tikimybe.

„Trendline“ tyrimo rezultatai rodo, kad daugumoje Europos šalių įvykus pusei incidentų pagalbos tarnybų reagavimo laikas yra 10 minučių arba mažiau. 95 proc. atvejų pagalbos tarnybų reagavimo laikas yra apie 25 minutės arba mažiau. Kaimo vietovėse sureaguoti užtrunka vidutiniškai 10 minučių ilgiau nei miestuose.

ES teisės aktais dėl pagalbos iškvietos sistemos „eCall“ nustatyta, kad nuo 2018 m. balandžio 1 d. visuose ES parduodamuose naujuose automobiliuose turi būti įdiegtos automatizuotos pagalbos iškvietos telefono numeriu 112 sistemos. Suomijoje atlikta analizė²⁹ rodo, kad įsijungus pagalbos iškvietos sistemai „eCall“ laikas nuo pirminio skambučio pagalbos tarnyboms iki medicinos darbuotojų atvykimo į avarijos vietą sutrumpėja nuo 25 iki 22 minučių. Greitkeliuose reagavimo trukmė sutrumpėja dar labiau – nuo 20 iki 14 minučių.

2024 m. Komisija atnaujino teisės aktus dėl pagalbos iškvietos sistemos „eCall“, kad nuo 2026 m. sausio 1 d. naujų tipų transporto priemonėse, o nuo 2027 m. sausio 1 d. – visose naujose transporto priemonėse pagalbos iškvietos sistema „eCall“ suveiktų naudojant naujausias ryšių technologijas³⁰. Kita vertus, laipsniškai išjungiant 2G ir 3G judriojo ryšio tinklus visoje ES ateityje kils pavojus, kad esamose transporto priemonėse, kuriose įrengti 2G-3G „eCall“ įtaisai, naudotis „eCall“ paslauga nebebus įmanoma.

²⁷ Žr. Yannis, G. ir Michelaraki, E., „Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review“, *Journal of Safety Research* 92 (2025), p. 490–503, kuriame teigiama: „Dabartiniai moksliniai įrodymai rodo, kad miestuose nustačius 30 km/val. greičio apribojimus galima išgelbėti daugiau kaip 40 proc. gyvybių, be to, jie daro didelį teigiamą poveikį aplinkai, energijos suvartojimui ir visuomenės sveikatai, pvz., suvartojama mažiau degalų ir dažniau vaikščiojama pėsčiomis ar važiuojama dviračiu.“

²⁸ Sánchez-Mangas R, García-Ferrrer A, de Juan A, Martín Arroyo A, „The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?“, *Accident Analysis & Prevention* 2010, Volume 42, Issue 4, July 2010, p. 1048–1056, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

²⁹ <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>

³⁰ IP daugialypės terpės posistemio (IMS) paketinio perdavimo tinklai, pvz., 4G ir 5G.

4.5. KOORDINAVIMAS IR INFORMAVIMAS ES LYGMENIU

ES ir jos valstybės narės yra bendrai atsakingos už kelių eismo saugumo politiką ir dalijasi kompetencija šioje srityje. Siekiant pagerinti saugumą, reikia, kad koordinuotų veiksmų visais valdymo lygmenimis imtųsi visos šalys: valdžios institucijos, sektoriaus atstovai, naudotojų asociacijos, NVO, mokyklos ir tyrėjai.

ES lygmeniu **Kelių eismo saugumo aukšto lygio grupė**, kurią sudaro aukšto rango nacionaliniai atstovai, yra keitimosi informacija ir konsultacijų su valstybėmis narėmis forumas. Aukšto lygio grupės nariai aptaria nacionalinio lygmens pažangą ir dažnai kelia bendro intereso klausimus, dėl kurių jie norėtų imtis veiksmų ES lygmeniu, pavyzdžiui, dėl asmeninių judumo priemonių reglamentavimo arba kelių eismo taisyklių taikymo automatizuotoms transporto priemonėms.

Komisija kas dvejus metus rengia **kelių eismo saugumo rezultatų konferencijas**, kad aptartų pažangą, keitusi geriausia praktika ir įtrauktų suinteresuotuosius subjektus. **Europos kelių eismo saugumo koordinatorius** koordinuoja veiksmus su valstybėmis narėmis.

Komisija ragina savanoriškai priimti įsipareigojimus pagal **Europos kelių eismo saugumo chartiją**³¹ – didžiausią pasaulyje kelių eismo saugumui skirtą pilietinės visuomenės platformą, kurią sudaro daugiau kaip 4 300 narių. Metiniais apdovanojimais pagerbiamos novatoriškos iniciatyvos, pvz., skelbiami saugūs Europos miestai.

Vykdamas **ES mainų kelių eismo saugumo srityje projektą**³² („Road Safety Exchange“) ES lėšomis stiprinami gebėjimai ir vykdoma porinė veikla valstybėse narėse, kurios turi daugiausia galimybių pagerinti savo veiklos rezultatus. Pareigūnai užmezga partnerystės ryšius su kolegomis iš kitų šalių, dalijasi geriausia praktika ir pristato sėkmingas iniciatyvas. Keli bendradarbiavimo mainai padėjo padaryti apčiuopiamą pažangą įgyvendinant nacionalines kelių eismo saugumo strategijas ir planavimą. Bendradarbiaudama su Švedija, Lietuva pradėjo darbą, kad išplėstų 2 + 1 kelių infrastruktūros taikymą³³. Rumunija ėmė rengtis diegti Ispanijos sistemos įkvėptą nacionalinį fiksuoto greičio kamerų tinklą; šiuo metu planuojama, kad jis bus įrengtas 2026 m. Latvija, remdamasi Suomijos metodika, ėmė tirti galimybes atlikti išsamų avarijos tyrimą. O Graikija, susipažinusi su Ispanijos ir Danijos patirtimi, įgyvendindama naują kelių eismo įstatymą, sumažino greičio apribojimus miestų teritorijose iki 30 km/val. ir netrukus nustatys papildomas didesnio motociklininkų saugumo priemones.

Šiomis propagavimo pastangomis pavyko suburti kelių eismo saugumo bendruomenės suinteresuotuosius subjektus ir paskatinti valstybes nares tam tikro lygiu viena kita vertinti ir viena iš kitos mokytis. Tačiau politinis kelių eismo saugumo prioritetų nustatymas ir kelių eismo saugumo klausimų integravimas į kitus sektorius, pavyzdžiui, ekonomikos politiką, sveikatą ir saugą darbo vietoje, iš esmės lieka nacionalinės atsakomybės klausimas.

³¹ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

³² <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

³³ 2 + 1 kelias – kelias su dviem eismo juostomis viena kryptimi ir viena eismo juosta priešinga kryptimi, atskirta skiriamąja juosta arba pertvara, kai antra eismo juosta kas kelis kilometrus atsiranda vis kitoje pusėje. Toks planas leidžia saugiai lenkti, kartu užtikrina mažesnes statybos sąnaudas nei tiesiant vien dvigubą važiuojamąją dalį.

4.6. KELIŲ SAUGUMO FINANSAVIMAS

Finansavimas yra labai svarbus įgyvendinant kelių eismo saugumo sprendimus ir spartinant pažangą kelių eismo saugumo srityje visoje Europoje, visų pirma šalyse, kurios šioje srityje atsilieka.

ES naudojo tris pagrindines priemones – Europos regioninės plėtros fondą (ERPF) ir Sanglaudos fondą (SF), kuriuos kartu valdo Komisija ir valstybės narės, ir Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP), kurią tiesiogiai valdo Komisija, – nacionaliniams ir regioniniams transporto infrastruktūros projektams, kuriais prisidedama prie kelių eismo saugumo, finansuoti. Be to, pagal Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę buvo remiami projektai, kuriais prisidedama prie kelių eismo saugumo.

EITP lėšomis ES taip pat finansavo tarpvalstybinius pajėgumų stiprinimo projektus, pavyzdžiui, viso tinklo kelių infrastruktūros vertinimus, pagrindinius veiklos rezultatų rodiklius, vykdymo užtikrinimo kampanijas ir intelektinės transporto sistemos paslaugų įgyvendinimą tarpvalstybiniu mastu.

Neseniai paskelbtoje Europos Audito Rūmų ataskaitoje³⁴ apskaičiuota, kad per pastarąjį dešimtmetį projektams, susijusiems su kelių eismo saugumu, buvo skirta 6 663 mln. EUR³⁵ ERPF, SF ir EITP lėšų, t. y. šiek tiek daugiau nei 2 proc. šių fondų vertės. Tačiau šie įverčiai taip pat apima infrastruktūros ir kitus projektus, kuriuose kelių eismo saugumas yra tik pagalbinis, o ne pagrindinis veiksmo tikslas. Audito Rūmai rekomendavo pirmenybę teikti bendram ES finansavimui toms iniciatyvoms, kurios turėtų didžiausią poveikį kelių eismo saugumui.

Finansavimas taip pat skirtas tolesniems moksliniams tyrimams pagal programą „Europos horizontas“, be kita ko, susijusiems su saugia infrastruktūra, saugiomis transporto priemonėmis, saugiu naudojimu keliais ir pagalba po avarijos. 2021–2027 m. kelių eismo saugumo mokslinių tyrimų projektams skirta suma yra apie 123 mln. EUR, t. y. apie 0,13 proc. visos dabartinės programos „Europos horizontas“ vertės.

Kalbant apie finansavimą, Europos investicijų bankas (EIB) į savo 2022 m. skolinimo transporto sektoriui politiką, kurios laikotarpio vidurio peržiūrą numatyta atlikti 2026 m., visų investicijų į kelius prioritetu nurodė saugumo aspektą. Be to, kelių eismo saugumo garantijos yra įtrauktos į aplinkos apsaugos ir socialinius standartus, kurie taikomi visoms EIB operacijoms. Per Saugesnio transporto platformą EIB rėmė tikslines investicijas į kelių eismo saugumą, konsultacinę paramą ir techninę pagalbą, ir taip atsirado projektų keliose ES valstybėse narėse. Europos Sąjungoje EIB įpareigoja laikytis KISV ir Tunelių saugos direktyvų³⁶, įskaitant poveikio kelių saugumui vertinimus ir kelių saugumo auditus.

³⁴ Europos Audito Rūmų specialioji ataskaita 2024/04 „ES kelių eismo saugumo tikslų siekimas. Laikas perjungti aukštesnę pavarą“, https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_LT.pdf.

³⁵ EITP – 1 477 mln. EUR; ERPF ir SF – 5 186 mln. EUR.

³⁶ 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/54/EB dėl transeuropinio kelių tinklo tunelių būtiniausių saugos reikalavimų.

4.6.1. ES FINANSUOJAMŲ KELIŲ EISMO SAUGUMO MOKSLINIŲ TYRIMŲ APŽVALGA

2021–2025 m. pagal programą „Europos horizontas“ buvo remiama daugiau kaip 20 mokslinių tyrimų ir inovacijų projektų, daugiausia dėmesio skiriant kelių eismo saugumui.

ES finansuojama kelių eismo saugumo mokslinių tyrimų veikla vykdyta keturiose pagrindinėse srityse, atitinkančiose keturis saugios sistemos koncepcijos ramsčius: saugią infrastruktūrą, saugias transporto priemones, saugų naudojimąsi keliais ir greitą bei veiksmingą pagalbą po avarijos.

Su infrastruktūra susijusių projektų, vykdysimų iki 2026–2027 m., tikslas yra sukurti duomenimis grindžiamo saugumo vertinimo sistemą („Evoroads“³⁷), išplėtoti optimalios kelių eismo saugumo stebėsenos infrastruktūrą („iDriving“³⁸) ir parengti pažeidžiamiems eismo dalyviams skirtus kelių eismo saugumo sprendimus miestuose („Soteria“³⁹).

Kalbant apie transporto priemonių saugą, dabartiniai projektai apima tokias temas kaip aktyviosios ir pasyviosios saugos sistemų kūrimas būsimoms autonominėms transporto priemonėms („SAFE-UP“⁴⁰) ir tarpininkavimas tarp žmogaus vairavimo ir automatizuoto vairavimo („Mediator“⁴¹).

Naujausių saugaus kelių naudojimo projektų spektras: nuo eismo dalyvių saugumo vertinimo miesto teritorijose („PHOEBE“⁴²) iki miesto erdvės valdymo pagal aktyvaus judumo modelius („REALLOCATE“⁴³) ir komercinių transporto priemonių vairuotojų neblaivumo, apsvaigimo nuo narkotikų ir nuovargio fiksavimo priemonių („PANACEA“⁴⁴).

Kalbant apie greitą ir veiksmingą pagalbą po avarijos, daugiausia dėmesio skiriama veiksmingų atsakomųjų ir po avarijos taikomų priemonių, skirtų visiems kelių transporto būdams, kūrimui, medicininių ir inžinerinių priemonių susiejimui („ProAct_Us“⁴⁵) ir avarijų keliuose ilgalaikių padarinių vertinimui („IMPROVA“⁴⁶).

4.7. KELIŲ EISMO SAUGUMO VEIKSMŲ ĮGYVENDINIMAS NACIONALINIŲ LYGMENIU

Nors ES lygmeniu įgyvendinamos svarbios finansavimo, teisėkūros, mokslinių tyrimų ir informavimo iniciatyvos, pagrindinė atsakomybė už kelių eismo saugumą yra nacionalinio, regioninio ir savivaldybių lygmens.

³⁷ <https://evoroads-project.eu/>.

³⁸ <https://idriving-project.eu/>.

³⁹ <https://soteriaproject.eu/>.

⁴⁰ <https://www.safe-up.eu/>.

⁴¹ <https://mediatorproject.eu/>.

⁴² <https://phoebe-project.eu/>.

⁴³ <https://reallocatemobility.eu/>.

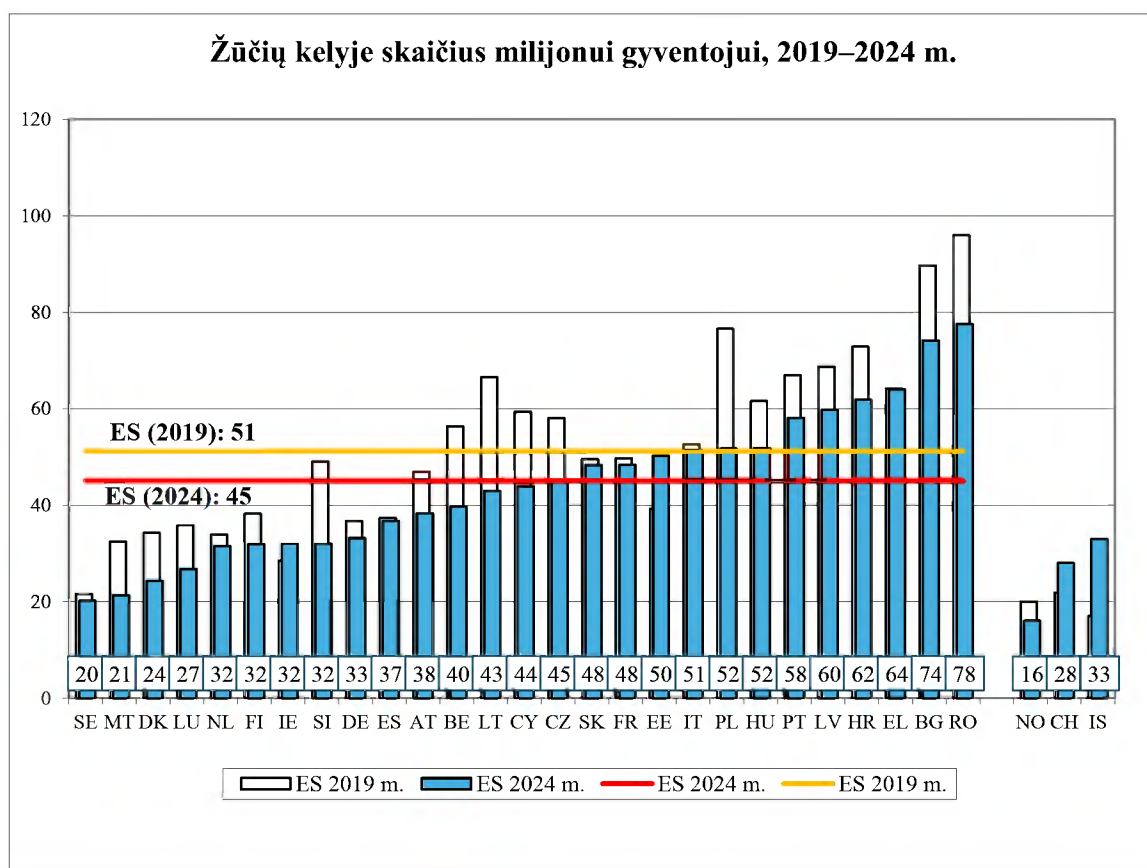
⁴⁴ <https://panacea-project.eu/>.

⁴⁵ <https://protact-us.eu/>.

⁴⁶ <https://improva-roadsafety.eu/>.

Kartu su šia ataskaita paskelbtose šalių ataskaitose apžvelgiama daug priemonių, kurių imamasi nacionaliniu lygmeniu. Dauguma atvejų šios priemonės grindžiamos daugiametėmis strategijomis, veiksmų planais arba vyriausybės lygmens veiksmų programomis, kuriose nustatomi atskiri nacionaliniai prioritetai, finansavimas ir konkretūs tikslai.

Iš šių šalių ataskaitų matyti, kad ilgalaikiai veiksmai, investicijos ir kelių eismo saugumo prioritetų nustatymas daugeliu atvejų davė naudos. Pavyzdžiui, nors Lenkija, Lietuva ir Slovėnija vis dar susiduria su iššūkiais, kiekviena iš jų 2024 m. žūčių keliuose skaičių sumažino 33–35 proc., palyginti su 2019 m., ir sėkmingai siekia tikslo iki 2030 m. 50 proc. sumažinti žūčių keliuose skaičių. Tuo tarpu kai kuriose šalyse, įskaitant Bulgariją, Rumuniją ir Graikiją, žūčių keliuose skaičius vis dar gerokai viršija ES vidurkį, o tai rodo, kad šiose valstybėse narėse reikia imtis daugiau veiksmų. Nors kai kuriose šalyse 2025 m. pradėtos taikyti naujos kelių eismo saugumo politikos priemonės, kelių eismo saugumo duomenys jų poveikio dar neatsispindi.



5 diagrama. ES žūčių keliuose skaičius milijonui gyventojų 2019–2024 m. Šaltiniai: EU CARE avarijų keliuose duomenų bazė; gyventojų duomenys, Eurostatas (internetu duomenų kodas [demo_pjan](#)).

Sėkmingos priemonės gali skirtis priklausomai nuo nacionalinių aplinkybių. Tarp svarbių laimėjimų – specialiai pritaikytos investicijos į kelių infrastruktūrą ir kelių eismo saugumą Lenkijos miestuose; 30 km/val. greičio apribojimo įgyvendinimas visos Ispanijos miestų centruose; Prancūzijoje įdiegtas visuotinis automatizuotų eismo kamerų tinklas; Belgijoje sukurta nauja nacionalinė politinė kelių eismo saugumo platforma visų lygių federalinės ir regioninės valdžios institucijoms; Danijoje vykdomos tinkamai

vykdomos informavimo apie kelių eismo saugumą kampanijos ir jos gerai išnagrinėjamos.

Išsami informacija apie kiekvienos valstybės narės kelių eismo saugumo charakteristikas pateikiama šalių ataskaitose, skelbiamose kartu su šiuo komunikatu⁴⁷.

⁴⁷ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en; <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

5. VISUOMENĖS IR TECHNOLOGIJŲ TENDENCIJOS, DARANČIOS POVEIKĮ KELIŲ EISMO SAUGUMUI

Keletas klausimų, kuriems nebuvo skirta daug dėmesio priimant 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programą, ilgainiui tapo sritimis, kuriose reikia imtis tikslinių veiksmų, kad būtų sumažintas jų poveikis kelių eismo saugumui.

5.1. DEMOGRAFINIAI POKYČIAI

Vyksta dideli ES demografinės struktūros pokyčiai, darantys tiesioginį poveikį kelių eismo saugumui. Visuomenė senėja ir prognozuojama, kad 65 metų ir vyresnių piliečių dalis padidės nuo 22 proc. 2024 m. iki 30 proc. 2050 m.⁴⁸ Šie demografiniai pokyčiai kelia išskirtinių iššūkių, nes vyresnio amžiaus eismo dalyviai tampa labiau pažeidžiami dėl fizinio silpnumo, lėtesnės reakcijos ir didesnių sužalojimų sunkumo rodiklių⁴⁹.

Toliau vyrauja didesnės urbanizacijos tendencija – daugiau kaip 75 proc. ES gyventojų šiuo metu gyvena miestų teritorijose⁵⁰. Dėl tokios žmonių koncentracijos užstatytoje aplinkoje atsiranda nauja judumo dinamika, pvz., didėja judumo rūšių įvairovė, daugėja pėsčiųjų ir dviratinkų, o eismas tampa intensyvesnis.

5.2. TECHNOLOGINĖ PAŽANGA

Automobilių sektoriuje vyksta precedento neturinti technologinė transformacija, daranti didelį poveikį saugai. Pažangiosios pagalbos vairuotojui sistemos (ADAS) tampa standartinėmis funkcijomis, o tokios technologijos kaip automatinis avarinis stabdymas, kelio juostos sekimo pagalbinė sistema ir išmanioji greičio palaikymo pagalbinė sistema gana apčiuopiamai didina saugumą. Šių funkcijų sėkmei labai svarbu, kad vairuotojai jas pripažintų.

Susietosios transporto priemonių technologijos sudaro sąlygas tikralaikiam išpėjimui apie pavojų ir eismo valdymo optimizacijai. Naudojant transporto priemonių tarpusavio komunikaciją (V2V) ir transporto priemonių ir infrastruktūros komunikaciją, vairuotojai gali būti išpėjami apie pavojingas sąlygas, avarių vietas ir optimalius maršrutus. Jų diegimas valstybėse narėse parodė jų pridėtinę vertę. Įrodyta, kad pagalbos tarnybos savo paskirties vietas pasiekia greičiau ir saugiau, o kelių valdytojai turi tikslią tikralaikę informaciją apie vidutinį greitį ir eismo intensyvumą. Su kiekviena nauja transporto priemone sistema tampa veiksmingesnė, tačiau ji, ypač transporto priemonių tarpusavio komunikacijos paslaugos, veikia dar ne visoje ES.

⁴⁸ Šaltinis: Eurostatas (interneto duomenų kodai [proj_23np](#) ir [demo_pjanbroad](#)), atitinkamas „Statistics Explained“ straipsnis: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU.

⁴⁹ Žr. teminę vyresnio amžiaus asmenų ataskaitą adresu https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en ir <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

⁵⁰ □Šaltinis: Eurostatas (interneto duomenų kodas [cens_21urb01](#)), taip pat žr. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

Laipsniškas automatizuotų transporto priemonių diegimas atveria galimybių ir kelia iššūkių. Nors įrodyta, kad didesnis automatizavimo lygis mažina žmogaus klaidų poveikį, dėl pereinamojo laikotarpio kils naujų iššūkių, pavyzdžiui, valdyti saugią autonominių ir žmogaus valdomų transporto priemonių sąveiką mišriame eisme, užtikrinti nemotorizuotų eismo dalyvių saugumą ir nustatyti atsakomybę už susidūrimus su automatizuotomis transporto priemonėmis.

5.3. BESIKEIČIANTYS JUDUMO MODELIAI

Transporto ir judumo sektorių keičia naujos paslaugos ir kintanti eismo dalyvių elgsena. Dėl mikromobilumo sprendimų, pvz., elektrinių paspirtukų, elektrinių dviračių ir kitų asmeninių judumo priemonių, plitimo atsirado naujų pažeidžiamų eismo dalyvių kategorijų; tų priemonių naudotojai dažnai turi dalytis ribota miesto gatvės erdve su pėsčiaisiais ir dviratininkais.

Pavėžėjimo ir dalijimosi automobiliu paslaugos pakeitė kelionių modelius, dėl to gali padidėti miesto transporto priemonių kilometražas, o aktyvumas suintensyvėja per piko valandas.

Dėl trumpalaikių projektų ekonomikos išsiplėtė pristatymo motociklais ir dviračiais paslaugos, kurias teikiančius darbuotojus spaudžia trumpi pristatymo terminai ir ekonominiai suvaržymai, dažnai lemiantys rizikingą elgseną⁵¹. O pristatymo paslaugas teikiančių vairuotojų naudojamų transporto priemonių rūšys, įskaitant neteisėtai importuotus elektrinius paspirtukus arba nepatvirtintus mopedus, viršijančius taikomus greičio apribojimus, kelia didesnę pavojų kelių eismo saugumui.

5.4. KLIMATO KAITOS POVEIKIS

Klimato kaita tapo svarbiu, tačiau nepakankamai įvertintu veiksniumi, darančiu poveikį kelių eismo saugumui. Ekstremalūs meteorologiniai reiškiniai tampa vis dažnesni ir sunkesni, todėl susidaro pavojingos vairavimo sąlygos. Karščio bangos gali pabloginti kelio dangos būklę ir paveikti vairuotojų gebėjimą vairuoti, o dėl dažnesnių audrų, potvynių ir šalnų susidaro pavojingos sąlygos, kurioms reikia pritaikomosios infrastruktūros ir skubios pagalbos tarnybų pajėgumų.

Kylanti temperatūra taip pat daro poveikį transporto priemonių, ypač elektrinių transporto priemonių, eksploatacinėms savybėms ir gali padidinti padangų defektų riziką. Šilumos salos miestuose efektas, kai paviršiaus temperatūra gali gerokai viršyti aplinkos oro temperatūrą, dar labiau didina šias grėsmes miestuose.

5.5. KIBERNETINIS SAUGUMAS IR DUOMENŲ NAUDOJIMAS

Didėjant transporto priemonių junglumui atsirado naujų silpnų vietų, kurių mažai paisyta pirmą kartą rengiant 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programą. Susietosioms ir automatizuotoms transporto priemonėms kylančios kibernetinio saugumo

⁵¹ Žr. The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

grėsmės gali sukelti avarijas, išjungti saugos sistemas ir pakenkti privatumui – ši problema taip pat bus sprendžiamas naudojantis Kibernetinio atsparumo aktu⁵².

Per pastaruosius penkerius metus duomenų rinkimas tapo daug labiau paplitęs, tačiau didžiųjų duomenų teikiamos galimybės dar nėra išnaudotos rengiant naudingas išvalgas apie kelių eismo saugumą. Transporto priemonių gamintojų transporto priemonėse renkamais duomenimis, draudikų turimais duomenimis apie reikalavimus atlyginti žalą ir ligoninių bei greitosios pagalbos tarnybų turimais duomenimis apie sveikatos priežiūros incidentus retai dalijamasi kelių eismo saugumo tikslais. Pavyzdžiui, transporto priemonių elektroninių duomenų rašytuvų duomenys prieinami tik konkrečiais mokslinių tyrimų tikslais, kaip antai tiriant, kas vyko likus kelioms sekundėms iki konkrečios avarijos, tačiau jie pateikiami neišskaidyti, todėl formuojant politiką nėra naudingi.

6. EKONOMINĖS PASEKMĖS NESPRENDŽIANT KELIŲ EISMO SAUGUMO PROBLEMAS

Dėl avarių keliuose ES ekonomikai susidaro didžiulė našta socialiniu, ekonominiu ir sveikatos aspektais. Apskaičiuota, kad mirtinų, sunkių ir nesunkių sužalojimų išorės socialiniai ir ekonominiai kaštai sudaro apie 2 proc. ES šalių BVP⁵³. Nepaisant pažangos, padarytos mažinant avarių dažnumą ir sunkumą, šie kaštai išliko dideli. Iki 2030 m. perpus sumažinus žūčių keliuose skaičių (palyginti su 2019 m.), būtų išvengta maždaug 11 000 žūčių ir būtų lengviau kasmet sumažinti sunkių sužalojimų mūsų keliuose skaičių maždaug 100 000 atvejų.

Sveikatos priežiūros ir reabilitacijos išlaidos daro ryškiausią tiesioginį ekonominį poveikį. Skubios medicinos pagalbos paslaugų, hospitalizavimo, reabilitacijos ir ilgalaikės nukentėjusiųjų avarijose priežiūros išlaidos daro spaudimą visų valstybių narių sveikatos priežiūros biudžetams⁵⁴. Be to, sunkių sužalojimų skaičius mažėja lėčiau nei žūčių skaičius. Ekonominę naštą didina kaštai, susiję su **psichikos sveikatos** poveikio avarijoje išgyvenusiems asmenims, jų šeimos nariams ir liudytojams problemų sprendimu⁵⁵.

Antras svarbus avarijos poveikio komponentas yra **prarastas našumas ir suprastėję ekonominės veiklos rezultatai**. Kiekviena žūtis keliuose prilygsta dešimtmečiams tiek namuose, tiek darbe prarastų gyvybių, o sunkūs sužalojimai dažnai lemia nuolatinę negalią arba sumažėjusį darbingumą. Našumo sumažėjimą lemia ne tik sutrumpėjęs darbo laikas ir žmogiškojo kapitalo pakeitimo kaštai, bet ir tai, kad nukentėję asmenys negali atlikti neapmokamo darbo, pavyzdžiui, namų ruošos darbų ar savanoriškos veiklos.

Infrastruktūros ir pagalbos tarnybų reagavimo kaštai apima skubios pagalbos tarnybų darbą, eismo valdymą incidentų padarinių šalinimo metu, žalą turtui ir transporto

⁵² [Reglamentas - 2024/2847 - LT - EUR-Lex](#).

⁵³ 2019 m. Europos Komisijos transporto išorinių kaštų vadovas (rengiama nauja redakcija).

⁵⁴ Žr. Study to Support Assessment of the EU Road Safety Policy Framework 2021–2030 At the Mid-Point <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>; <https://op.europa.eu/en/>

⁵⁵ Pavyzdžiui, vykdant pagal programą „Europos horizontas“ finansuojamą projektą „IMPROVA“ atlikta sisteminė daugiau kaip 1 400 tyrimų apie psichologinį avarių keliuose poveikį peržiūra ir nustatyta įvairių ilgalaikių pasekmių, įskaitant su stresu susijusius sutrikimus (pvz., potrauminio streso sutrikimą ir prisitaikymo sutrikimus), nerimo sutrikimus ir fobiją, emocinės nuotaikos sutrikimus (pvz., depresiją) ir kitus funkcinius sutrikimus.

priemonių remontą ar pakeitimą. Šie tiesioginiai kaštai didėja, nes transporto priemonės ir kelių infrastruktūra tampa technologiškai sudėtingesnės, todėl jas remontuoti arba pakeisti yra brangiau.

Policijos, priešgaisrinių ir kitų (nemediciniui) skubios pagalbos tarnybų darbo avarių vietoje išlaidos lemia **administracinius kaštus**. Taip pat yra papildomų kaštų, susijusių su teisingumo vykdymu, pavyzdžiui, teisinės išlaidos, nusikaltėlių baudžiamojo persekiojimo išlaidos ir ieškinių bei draudimo išlaidos.

Be tiesioginių kaštų, avarijos keliuose daro didelį netiesioginį ekonominį poveikį. Pavyzdžiui, dėl **eismo spūsčių**, kurias sukėlė avarijos, prarandamas laikas ir sunaudojama daugiau degalų.

7. INVESTICIJŲ POREIKIAI

Norint, kad avarių keliuose prevencija atneštų galimą ekonominę naudą, reikia didelių, bet ekonomiškai efektyvių investicijų. Reikalingas koordinuotas finansavimas visais valdžios lygmenimis, kad būtų patobulinta infrastruktūra, sustiprėtų vykdymo užtikrinimas, pagerėtų transporto priemonių saugos technologijos ir švietimo programos.

Tačiau tyrimai rodo, kad šių investicijų ekonominė grąža gerokai viršija kaštus, todėl kelių eismo saugumo gerinimas yra viena iš ekonomiškiausių viešosios politikos priemonių⁵⁶. Ekonominis argumentas už spartesnius kelių eismo saugumo veiksmus yra įtikinamas, nes neveikimo kaina gerokai pranoksta efektyviems veiksams reikalingas investicijas.

2024 m. specialiojoje ataskaitoje Audito Rūmai pažymėjo, kad kelių eismo saugumas dažnai nėra svarbu ES bendrai finansuojamų infrastruktūros projektų atrankos kriterijus; atrankos kriterijuose dažnai neatsižvelgiama į kelio ruožus, kuriuose įvyksta daug eismo įvykių. Audito Rūmai rekomendavo aiškiau nustatyti prioritetus, kad ateityje skiriant finansavimą daugiausia dėmesio būtų skiriama toms priemonėms, kuriomis labiausiai tikėtina sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių.

Reikia ne tik investuoti į naują ir perprojektuotą kelių infrastruktūrą, bet ir skirti lėšų šios kelių infrastruktūros priežiūrai. Ne tik daugėja naujų transporto priemonių ES keliuose (nuo 2019 m. jų skaičius išaugo beveik 5 mln. lengvųjų automobilių ir daugiau kaip 270 000 sunkvežimių⁵⁷), bet ir dėl klimato kaitos poveikio dažnėja ir intensyvėja gaisrai, audros ir potvyniai, nuo kurių visų prastėja kelių būklė ir eismo saugumas. Be to, reikia atsižvelgti į didėjantį poreikį sudaryti palankesnes sąlygas kariniam mobilumui ir dvejopo naudojimo reikalavimams visoje ES, todėl reikia atnaujinti tam tikras kelių infrastruktūros atkarpas (įskaitant kelius, tiltus ir tunelius), kad būtų užtikrintas struktūrinis ir veiklos atsparumas. Tokie atnaujinimai turėtų būti suprojektuoti taip, kad būtų išvengta naujų pralaidumo problemų ir išlaikytas funkcionalumas esant didesnėms

⁵⁶ Naujausiame Nyderlandų tyrime (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) apskaičiuota, kad nacionalinių investicijų į kelių infrastruktūrą sąnaudų ir naudos santykis svyravo nuo 1:7 iki 1:2,5. Senesnėje Europos kelių direktorių konferencijos ataskaitoje apibendrintas įvairių kelių eismo saugumo priemonių kaštų ir naudos santykis: https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf.

⁵⁷ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

apkrovoms ir nepalankiausioms sąlygoms (pvz., esant didesniems sunkiasvorių transporto priemonių srautams ar dėl incidentų nukreipus eismą kitu maršrutu).

Kelių eismo rizikos veiksniai ir iššūkiai taip pat rodo, kad reikia nuolat investuoti į fiksavimo ir vykdymo užtikrinimo pajėgumus, susijusius su greičio viršijimu, vairavimu apsvaigus nuo alkoholio ir narkotikų, dėmesio atitraukimu (blaškymu), raudono šviesoforo signalo nepaisymu ir saugos diržų nesegėjimu. Šios investicijos turi užtikrinti pakankamą policijos tarnybų aprūpinimą ištekliais, kad jos galėtų atlikti ir administruoti patikrinimus keliuose, ir remti automatizuotas pažeidimų fiksavimo kameromis ir vykdymo užtikrinimo sistemas.

Kartu su vykdymo užtikrinimu turėtų būti finansuojamos veiksmingos informavimo apie kelių eismo saugumą ir švietimo kampanijos. Tokios kampanijos turi būti pritaikytos įvairioms tikslinėms auditorijoms (vaikams, paaugliams, besimokantiems ir pradedantiems vairuotojams, labiau patyrusiems vairuotojams ir kitiems eismo dalyviams, pavyzdžiui, dviratininkams ir asmenims, naudojančioms asmenines judumo priemones) ir įvairioms rizikos grupėms, pavyzdžiui, jauniems vyrams, vyresnio amžiaus žmonėms ir motociklininkams. Jas geriausia vykdyti nacionaliniu arba regioniniu lygmeniu, tačiau valstybių narių valdžios institucijos paprašė ES padėti rengti ir vykdyti tokias kampanijas⁵⁸ ir sudaryti patogias sąlygas keistis geriausia praktika⁵⁹.

8. TOLESNI VEIKSMAI

Iš šios laikotarpio vidurio ataskaitos matyti, kad reikia imtis spartesnių ir tikslinių veiksmų įvairiose srityse. Komisija nustatė keletą visų atitinkamų valdymo lygmenų (ES ir nacionalinio) prioritetų esamiems ar naujiems veiksams, kuriems reikalingas neatidėliotinas dėmesys, pastovus angažavimasis ir atskiras visų suinteresuotųjų subjektų finansavimas.

8.1. INFRASTRUKTŪROS SAUGUMO DIDINIMO SPARTINIMAS IR INTELEKTINIŲ TRANSPORTO SISTEMŲ DIEGIMAS

Išliekant uždaviniui mažinti žūčių ir sunkių sužalojimų keliuose skaičių pirmenybė turi būti teikiama investicijoms į kelių infrastruktūros atnaujinimą.

Šiuo metu Komisija už kelių infrastruktūrą atsakingoms institucijoms rengia inžinerinių saugaus eismo priemonių kelkraščiuose ir keliuose projektavimo gaires ir pažeidžiamiems eismo dalyviams skirtos kelių infrastruktūros kokybės reikalavimus. Šios gairės bus paskelbtos 2026 m.

2024 m. taip pat buvo atnaujintas TEN-T reglamentas⁶⁰ – į jį įtraukti nauji Europos tinklo saugos reikalavimai. Darnaus judumo mieste planuose dabar taip pat turi būti aptarti kelių eismo saugumo klausimai, o valstybės narės turi rinkti duomenis apie kiekvieno

⁵⁸ Pavyzdžiui, ES pagal programą „Erasmus+“ bendrai finansavo mokyklinio amžiaus vaikų švietimo kelių eismo saugumo klausimais programą „Knights for Road Safety“.

⁵⁹ Per kasmetinius ES kelių eismo saugumo apdovanojimus dažnai pristatomos švietimo kelių eismo saugumo temomis kampanijos.

⁶⁰ 2024 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1679 dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros Sąjungos gairių, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2021/1153 ir (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013.

miestų transporto mazgo saugumą. Infrastruktūros planavimas turi atitikti veiklos poreikius, įskaitant saugumą.

Komisija įsipareigoja:

- toliau padėti valstybėms narėms spręsti problemas, nustatytas šalių kelių eismo saugumo ataskaitose (pridedamose prie šios ataskaitos), taip pat ir tada, kai tokią paramą valstybės narės nustatys savo 2028–2034 m. finansavimo laikotarpio nacionalinės ir regioninės partnerystės investicijų ir reformų planuose;
- nustatyti, kad investicijų į kelių infrastruktūrą Europos Sąjungoje sąlyga būtų kelių eismo saugumo elementų integravimas tose kelio atkarpose, kuriose galima labiausiai padidinti saugumą⁶¹ ir tiksliniais veiksmais pasiekti didžiausią pagerėjimą⁶², be kita ko, pažeidžiamų eismo dalyvių labui;
- padėti valstybėms narėms investuojant į kelius įgyvendinti būsimas (2026 m.) inžinerinių saugaus eismo priemonių kelkraščiuose bei keliuose projektavimo gaires ir pažeidžiamiems eismo dalyviams skirtos infrastruktūros projektavimo gaires;
- padėti valstybėms narėms integruoti kelių eismo saugumo, atsparumo ir naudojimo reikalavimus į kelių priežiūros ir atnaujinimo projektus, kurių imamasi siekiant palengvinti karinį mobilumą arba dvejetainį naudojimą, visų pirma tuos, kuriais šalinamos pralaidumo problemos, pavyzdžiui, susijusios su tiltais ir tuneliais, be kita ko, parengiant projektavimo gaires; šiuo tikslu turėtų būti apsvaistyta galimybė Direktyvoje 2008/96/EB nustatytas kelių eismo saugumo procedūras taikyti kelio atkarpoms, kurios nepatenka į jos taikymo sritį, tačiau aktualios kariniam mobilumui;
- padėti nemokamai teikti naudotojams įvairesnę su kelių eismo saugumu susijusią būtinąją universalią eismo informaciją, galbūt įtraukiant tokius įvykius kaip „eilės galas“ arba „artėja skubios pagalbos transporto priemonės“ platesniame geografiniame tinkle; šiuo tikslu pagal Intelektinių transporto sistemų (ITS) direktyvą⁶³ planuojama peržiūrėti dabartines technines specifikacijas⁶⁴;
- toliau remti valstybes nares diegiant patobulintą eismo valdymą ir pažangius vykdymo užtikrinimo sprendimus⁶⁵;

⁶¹ Remiantis KISV direktyvos 5 straipsniu, 6 straipsnio a ir d punktais, sudaryti ES kelių rizikos reitingų žemėlapi, apimančių TEN-T kelių tinklą, visus greitkelius, visus pagrindinius kelius, jungiančius didmiesčius ar regionus, ir visus ES finansuojamus tarp miestinius kelius.

⁶² Pirmenybė turėtų būti teikiama problemiškesiems kelio atkarpoms, nurodytoms Viso tinklo kelių eismo saugumo vertinimo [metodikoje](#) ir įgyvendinimo vadove (Europos Komisija, 2023 m.) arba pagal nacionalines metodikas, atitinkančias Direktyvos 2008/96/EB (KISV direktyvos) 5 straipsnį.

⁶³ [2023 m. lapkričio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva \(ES\) 2023/2661, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos.](#)

⁶⁴ 2013 m. gegužės 15 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) Nr. 886/2013, kuriuo Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES papildoma nuostatomis dėl duomenų, kurių reikia, kad vartotojams, kai įmanoma, nemokamai galima būtų teikti su eismo sauga susijusią būtinąją universalią eismo informaciją, ir tos informacijos teikimo procedūrų.

⁶⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en?prefLang=lt.

- apsvaiginti, kaip geriausiai skatinti tolesnį sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų (C-ITS) diegimą, be kita ko, taikant technines specifikacijas;
- parengti valstybėms narėms skirtą rekomendacinį dokumentą dėl pagalbos iškvietos paslaugos „eCall“ tęstinumo transporto priemonėse, kuriose įrengta 2G / 3G pagalbos iškvietos sistema „eCall“, be kita ko, dėl galimų nacionalinio lygmens reglamentavimo priemonių, kad iki 2030 m. būtų išlaikytas bent vienas perjungiamųjų ryšių tinklas.

8.2. VYKDYMO UŽTIKRINIMO IR ATGRASYMO STIPRINIMAS

Kelių eismo saugumo priemonių veiksmingumas labai priklauso nuo nuoseklaus ir matomo vykdymo užtikrinimo.

Komisija:

- toliau padės valstybėms narėms rengti patikimas vykdymo užtikrinimo strategijas, kad būtų sprendžiamos nuolatinės greičio viršijimo, vairavimo apsvaigus nuo alkoholio ir dėmesio atitraukimo (blaškymo) problemos, dalijantis geriausia praktika per tokias iniciatyvas ir grupes kaip Kelių eismo saugumo aukšto lygio grupė, ES mainų kelių eismo saugumo srityje projektas, Europos kelių eismo saugos chartija ir CARE ekspertų grupė. Tam bus naudojamos automatizuotos vykdymo užtikrinimo technologijos ir teikiama įrodymais pagrįsta mokslinių tyrimų medžiaga apie sėkmingus metodus;
- toliau sudarys sąlygas veiksmingam vairuotojo pažymėjimų ir transporto priemonių registravimo institucijų bendradarbiavimui, be kita ko, naudojant IT priemones, tokias kaip MOVEHUB;
- pasieks, kad taikant geriau apibrėžtas procedūras savitarpio pagalba užtikrinant bausmių už kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus vykdymą būtų veiksmingesnė, ir tam skirs finansinę paramą;
- paskelbs valstybėms narėms skirtas greičio valdymo gaires.

8.3. TRANSPORTO PRIEMONIŲ SAUGOS TECHNOLOGIJŲ PAŽANGA

Tęsdama dešimtmečius vykdytą transporto priemonių saugos reglamentavimą, kurio naujausias elementas yra Transporto priemonių bendrosios saugos reglamentas⁶⁶, Komisija:

- dirbs, kad paspartintų pažangių saugos sistemų diegimą ir remtų perėjimą prie susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių;
- 2027 m. atliks Transporto priemonių bendrosios saugos reglamente nustatytą saugos priemonių vertinimą.

Be to, Komisija sudaro palankesnes sąlygas kurti tarpvalstybines bandymų laboratorijas, kad būtų galima dideliu mastu pasirengti diegti tiek keleiviams, tiek kroviniams vežti skirtas autonomines transporto priemones pagal vieną tarpvalstybinę leidimų išdavimo sistemą. Šios bandymų aplinkos turėtų padėti rinkai pasirengti autonominėms transporto

⁶⁶ Reglamentas (ES) 2019/2144.

priemonėms ir jas komercializuoti, taip pat nustatyti savybes, kurias gali reikėti patobulinti saugos tikslais. Šia iniciatyva valstybėms narėms bus sudarytos sąlygos toliau plėtoti susietą infrastruktūrą (įskaitant sąveikiąsias intelektines transporto sistemas (C-ITS)), kad būtų galima greičiau dalytis duomenimis apie visas transporto priemones ir infrastruktūrą, taip toliau didinant kelių eismo saugumą.

8.4. NAUJOS JUDUMO FORMOS

Remdamasi tyrimu⁶⁷, kuriame nagrinėjami iššūkiai ir galimybės, susiję su asmeninių judumo priemonių reglamentavimu, Komisija įsipareigoja:

- parengti išvadas dėl galimos asmeninių judumo priemonių techninių specifikacijų suderinimo naudos⁶⁸;
- parengti gaires valstybėms narėms ir regionų bei vietos administravimo įstaigoms dėl klausimų, aktualių užtikrinant vairuotojų ir kitų eismo dalyvių saugumą asmeninių judumo priemonių naudojimo kontekste; jos praplės 2021 m. Darnaus judumo mieste plano saugaus mikromobilumo priemonių naudojimo teminio vadovo gaires⁶⁹.

8.5. MOKSLINIŲ TYRIMŲ IR INOVACIJŲ INICIATYVOS

Pagal dabartinę 2021–2027 m. programą „Europos horizontas“ pirmenybė ir toliau bus teikiama moksliniams tyrimams ir inovacijoms kelių eismo saugumo srityje, ypatingą dėmesį skiriant naujų problemų supratimui ir sprendimui. Prioritetinės mokslinių tyrimų sritys apima kelių eismo saugumą ir kelių atsparumą kaimo vietovėse, pažeidžiamų eismo dalyvių, pvz., pėsčiųjų, dviratininkų ir mikromobilumo priemonių naudotojų, saugumą, taip pat dirbtinio intelekto ir didžiųjų duomenų naudojimą siekiant numatyti avarijas keliuose ir jų išvengti.

Komisija taip pat remia transporto priemonių saugos technologijų inovacijas, įskaitant žmogaus ir technologijų sąsajas transporto priemonių sistemose. Ji toliau skatins automobilių gamintojų, technologijų bendrovių ir mokslinių tyrimų įstaigų bendradarbiavimą per Sąveikiojo, susietojo ir automatizuoto judumo partnerystę.

8.6. ŠVIETIMAS IR INFORMUOTUMO DIDINIMAS

Komisija toliau remia keitimąsi geriausia praktika, susijusia su švietimu ir sąmoningumo ugdymu kelių eismo saugumo klausimais, konkrečiai, pasinaudodama ES kelių eismo saugos chartija⁷⁰, ES mainų kelių eismo saugumo srityje projektu ir kas dvejus metus rengiamomis konferencijomis.

⁶⁷ Mikromobilumo plėtrai remti ir asmeninių judumo priemonių kelių eismo saugumui didinti skirtų suderintų taisyklių poreikio tyrimo galutinė ataskaita (1.0), Europos Sąjungos leidinių biuras 2024 m., <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

⁶⁸ Transporto ministrų prašymu 2025 m. gruodžio mėn. Transporto, telekomunikacijų ir energetikos tarybos posėdyje.

⁶⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en?prefLang=lt.

⁷⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

Komisija taip pat sieks įtraukti švietimą ir sąmoningumo ugdymą kelių eismo saugumo klausimais į kitas ES finansavimo ir informuotumo didinimo priemones, be kita ko, į programą „Erasmus+“ ir kai valstybės narės tai numatys savo 2028–2034 m. finansavimo laikotarpio nacionalinės ir regioninės partnerystės planuose, visų pirma judumo mieste ir kaime srityje.

8.7. PRIVAČIOJO SEKTORIAUS IR DARBDAVIŲ VAIDMUO UŽTIKRINANT KELIŲ EISMO SAUGUMĄ

Komisija ragins tiek privačiojo, tiek viešojo sektoriaus darbdavius suformuoti įmonių politiką, kuri profesinės veiklos saugai teiktų pirmenybę. Ji galėtų būti parengta pagal akademinės ekspertų grupės rekomendacijas, paskelbtas 2025 m. balandžio mėn. Marakeše (Marokas) įvykusioje 4-ojoje pasaulinėje ministrų konferencijoje kelių eismo saugumo klausimais⁷¹.

Čia rekomenduojama, pvz., užtikrinti, kad kelių eismo saugumo aspektai būtų įtraukti į saugos darbo vietoje taisykles ir praktiką, o valdžios institucijos ir organizacijos rodytų pavyzdį. Tai būtų galima pasiekti diegiant visoms organizacijoms bendrą saugos kultūrą ir taikant saugos valdymo sistemas, pvz., ISO 45001 arba ISO 39001.

Pilietinės visuomenės organizacijos, įskaitant kelių eismo saugumo propagavimo grupes, paramos aukoms organizacijas ir profesines asociacijas, atlieka labai svarbų vaidmenį išlaikant visuomenės sąmoningumą, remiant politikos formavimą ir teikiant paslaugas avarijose nukentėjusiems asmenims ir jų šeimoms.

Komisija toliau skatins tokį privačiojo ir trečiojo sektorių dalyvavimą kelių eismo saugumo srityje, be kita ko: kas dvejus metus rengs konferencijas, pasitelks ES kelių eismo saugumo chartiją ir organizuos kasmetinius ES saugaus kelių eismo apdovanojimus⁷².

8.8. STEBĖSENA IR ATSKAITOMYBĖ

Komisija toliau siūlys kelių eismo saugumo specialistams stebėsenos ir atskaitomybės mechanizmus, kad būtų skatinama pažanga link 2030 m. tikslų ir galiausiai iki 2050 m. visiškai saugaus eismo vizijos („Vision Zero“). Šiame darbe padės:

- CARE duomenų bazė ir ekspertų grupė, kurios padės rinkti žūčių ir sužalojimų keliuose duomenis standartizuotomis ataskaitų teikimo priemonėmis; taip pat bus dirbama su valstybėmis narėmis, kad gerėtų renkamų duomenų apie sunkius sužalojimus kokybė ir būtų gauta išskaidytų duomenų apie tam tikrų tipų transporto priemones;
- Europos kelių eismo saugumo stebėjimo centras⁷³, kuris skelbs patikimus palyginamus avarijų keliuose duomenis, išsamias analizes ir informaciją apie kelių eismo saugumo tendencijas, praktiką ir politiką ES.

⁷¹ Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps: Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety, Swedish Transport Administration, 2025.

⁷² <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards>.

⁷³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en.

8.9. VALDYMO KLAUSIMŲ SPRENDIMAS

Tikimasi, kad, Komisijai padedant, tolesnis valstybių narių keitimasis geriausia praktika ir darbas tinkamai atsiliepiant į Kelių eismo saugumo aukšto lygio grupės keliamas problemas dar labiau pagerins padėtį.

Naujas problemas galima spręsti tipo patvirtinimu, nacionalinėmis priemonėmis arba ES teisės aktais. Geresnės infrastruktūros kūrimas daugiausia priklauso nuo nacionalinio finansavimo, o kelių eismo saugumui tenka konkuruoti su kitais nacionaliniais politiniais prioritetais. Už švietimą ir vykdymo užtikrinimą ir toliau bus atsakingos valstybės narės ir jie priklausys nuo išteklių paskirstymo ir politinės valios. Įsigaliojus naujausiam ES kelių eismo saugumo teisės aktų rinkiniui⁷⁴ ir priklausomai nuo to, kokie bus pasiūlymų dėl techninės apžiūros rezultatai, atnaujinamos ES kompetencijai priklausančios su kelių eismo saugumu susijusios priemonės. Apskritai tikėtina, kad pažanga bus stabili, tačiau laipsniška ir labai priklausys nuo politinės valios.

Be to, ES kelių eismo saugumo suinteresuotųjų subjektų ekosistema nėra susiformavusi taip, kad potencialiai didelė kelių eismo saugumo nauda būtų tokia, kokią žada transporto priemonių automatizavimo technologijų pažanga. Nors automobilių pramonės veiksmų plane⁷⁵ nurodyta, kad ši sritis yra labai svarbi būsimos ES konkurencingumo darbotvarkės dalis, dar turi būti sukurta ne vien bandymus aprėpianti institucinė struktūra. Tačiau yra daug potencialo tokias struktūras finansuoti daugiausia naudotojų mokesčiais.

Svarstant valdymo klausimus, reikėtų atsižvelgti į strateginių tarpvalstybinių koridorių ir mazgų, įskaitant tuos, kurių funkcija yra dvejopo naudojimo, poreikius. Vienas jų yra kelių eismo saugumo, TEN-T įgyvendinimo, kibernetinio saugumo ir atsparumo aspektų suderinimas.

Komisija įsipareigoja:

- plėtoti gebėjimų stiprinimo projektus ir visų valdymo lygmenų valdžios institucijų keitimąsi gerąja patirtimi kelių eismo saugumo srityje;
- teikti valstybėms narėms labiau struktūrizuotą grįžtamąją informaciją apie bendras problemas, kurias jos išskėlė Kelių eismo saugumo aukšto lygio grupėje;
- apsvarstyti, ar reikia keisti ES valdymo struktūras, susijusias su saugiu susietųjų ir automatizuotų transporto priemonių diegimu.

Komisija ragina valstybes nares:

⁷⁴ Jį sudaro trys direktyvos: [2025 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva \(ES\) 2025/2205 dėl vairuotojo pažymėjimų](#); [2025 m. spalio 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva \(ES\) 2025/2206, kuria iš dalies keičiama Direktyva \(ES\) 2025/2205, kiek tai susiję su tam tikrų rūšių teisės vairuoti atėmimu](#); [2024 m. gruodžio 19 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva \(ES\) 2024/3237, kuria iš dalies keičiama Direktyva \(ES\) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keisti informacija tarpvalstybiniu lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus](#).

⁷⁵ 2025 m. kovo 5 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos automobilių pramonės veiksmų planas“, COM(2025) 95 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LT/TXT/?uri=celex:52025DC0095>.

- užtikrinti, kad jos turėtų gerai veikiančias kelių eismo saugumo valdymo ir koordinavimo struktūras ir subjektus;
- skirti pakankamą finansavimą saugumo programoms;
- įsipareigoti reguliariai stebėti pažangą ir teikti pažangos ataskaitas.

Komisija ragina vietos ir regionų valdžios institucijas:

- laikytis holistinės prieigos prie kelių eismo saugumo, kurią taikant saugumas integruojamas į žemės naudojimo ir transporto planavimą;
- įgyvendinti greičio valdymo strategijas;
- užtikrinti pažeidžiamiems eismo dalyviams tinkamą infrastruktūrą;
- plėtoti pagalbos tarnybų pajėgumus.

9. IŠVADA

Ši 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programos įgyvendinimo peržiūra atskleidžia bauginančią tikrovę: nors padaryta pažanga, daugelyje valstybių narių pažangos tempo nepakanka, kad būtų pasiektas 2030 m. ES tikslas. Tačiau peržiūra taip pat turi tam tikrų teigiamų aspektų: ji atkreipia dėmesį į kai kurias veiksmingas priemones, kurias būtų galima atkartoti arba išplėsti, ir informuoja apie daug žadantį naujų technologijų ir metodų, kurie gali padidinti kelių eismo saugumą, diegimą. Be to, reikia laiko, kol kai kurie veiksmai ir investicijos padarys poveikį, ir kelių eismo saugumo duomenys juos atspindi ne iš karto. Svarbu, kad Komisija ir valstybės narės toliau imtųsi veiksmų, kad būtų pasiektas trumpalaikis ir ilgalaikis teigiamas poveikis.

Šioje ataskaitoje apibendrinti rezultatai rodo, kiek daug galima pasiekti, kai subjektai visais lygmenimis – nuo privačių asmenų iki ES lygmens valdymo struktūrų – savo atsakomybės srityse prisideda prie saugios sistemos koncepcijos įgyvendinimo. Tačiau dėl sulėtėjusios pažangos siekiant visiškai saugaus eismo vizijos („Vision Zero“) spartesnio eismo augimo ir naujų socialinių bei technologinių tendencijų kontekste kyla abejonių, ar dabartinis kelių eismo saugumo priemonių rinkinys yra tinkamas ateičiai.

Analizė rodo, kad kelių eismo saugumo problemos tampa vis sudėtingesnės dėl demografinių pokyčių, technologijų transformacijos, klimato kaitos ir kintančių judumo modelių, kurie nebuvo iki galo numatyti rengiant 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programą.

Visgi iš ataskaitos taip pat matyti, kad yra daug galimybių daryti pažangą. Technologinė pažanga transporto priemonių saugos srityje, didėjantis informuotumas apie investicijų į saugumą ekonominę naudą ir vis didesnis politinis dėmesys darniam judumui sudaro palankias sąlygas imtis spartesnių veiksmų.

Labai svarbu pasinaudoti šiomis galimybėmis imantis koordinuotų, tęstinių ir tinkamai finansuojamų veiksmų visoje ES ir valstybėse narėse visais valdžios ir visuomenės lygmenimis. Investicijos į kelių eismo saugumą duoda didelę grąžą ne tik tuo, kad išvengiama išlaidų, bet ir tuo, kad gerėja gyvenimo kokybė ir auga ekonominis našumas. Argumentas imtis veiksmų yra įtikinamas tiek socialiniu, tiek ekonominiu požiūriu.

Sėkmė priklausys nuo atnaujinto politinio įsipareigojimo, tinkamo finansavimo, glaudesnio suinteresuotųjų subjektų bendradarbiavimo ir noro taikyti novatoriškus metodus sprendžiant įsisenėjusias problemas. Komisija yra pasirengusi remti valstybes nares ir suinteresuotuosius subjektus šioje itin svarbioje srityje turėdama omenyje, kad

siekiant visiškai saugaus eismo vizijos („Vision Zero“) reikės kolektyvinių veiksmų ir bendros atsakomybės.

Gyvybės, kurias galima išgelbėti, sužalojimai, kurių galima išvengti, ir ekonominė nauda, kurią galima gauti, pateisina nuolatinės pastangas, kurių reikės ES kelių eismo saugumo tikslams pasiekti.

Komisija ragina valstybes nares ir visus suinteresuotuosius subjektus skubiai imtis iššūkio kurti ateitį, kurioje ES žūčių kelių transporto sektoriuje skaičius kuo labiau priartėtų prie nulio, o judumas būtų darnus ir saugus. Be atnaujinto ryžto, investicijų ir veiksmų visose valstybėse narėse ir ES lygmeniu šis siekis gelbėti gyvybes mūsų keliuose liks tik geru noru.