



**A9-0211/2021**

22.6.2021

## **PRANEŠIMAS**

dėl 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programos –  
rekomendacijos dėl tolesnių žingsnių siekiant visiškai saugaus eismo vizijos  
(2021/2014(INI))

Transporto ir turizmo komitetas

Pranešėja: Elena Kountoura

## TURINYS

	<b>Psl.</b>
PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS .....	3
AIŠKINAMOJI DALIS .....	18
PRIEDAS. PRANEŠĖJAI INFORMACIJĄ TEIKUSIŲ SUBJEKTŲ IR ASMENŲ SĄRAŠAS .....	23
INFORMACIJA APIE PRIĖMIMĄ ATSAKINGAME KOMITETE .....	24
GALUTINIS VARDINIS BALSAVIMAS ATSAKINGAME KOMITETE .....	25

## PASIŪLYMAS DĖL EUROPOS PARLAMENTO REZOLIUCIJOS

dėl 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programos – rekomendacijos dėl tolesnių žingsnių siekiant visiškai saugaus eismo vizijos  
(2021/2014(INI))

*Europos Parlamentas,*

- atsižvelgdamas į 2019 m. birželio 19 d. Komisijos tarnybų darbinį dokumentą „2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programa „Tolesni žingsniai siekiant visiškai saugaus eismo vizijos“ (SWD(2019)0283),
- atsižvelgdamas į 2020 m. gruodžio 9 d. Komisijos komunikatą „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“ (COM(2020)0789),
- atsižvelgdamas į 2015 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2015/413, kuria sudaromos palankesnės sąlygos keistis informacija tarpvalstybinio lygmeniu apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus<sup>1</sup> (Tarpvalstybinio kelių eismo saugumo užtikrinimo direktyva),
- atsižvelgdamas į 2006 m. gruodžio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2006/126/EB dėl vairuotojo pažymėjimų<sup>2</sup> (Vairuotojo pažymėjimų direktyva),
- atsižvelgdamas į 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (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<sup>3</sup> (Bendrosios saugos reglamentas),
- atsižvelgdamas į savo 2021 m. balandžio 27 d. rezoliuciją dėl Techninės apžiūros dokumentų rinkinyje pateikiamų kelių eismo saugos aspektų įgyvendinimo ataskaitos<sup>4</sup>,
- atsižvelgdamas į 2017 m. birželio 8 d. Europos Vadovų Tarybos išvadas dėl kelių eismo saugumo siekiant pritarti 2017 m. kovo mėn. Valetos deklaracijai,
- atsižvelgdamas į 2020 m. vasario 19–20 d. Stokholmo deklaraciją, paskelbtą per Trečiąją pasaulinę ministrų konferenciją dėl saugaus kelių eismo,
- atsižvelgdamas į 2015 m. spalio 7 d. Tarybos deklaraciją dėl dviračių transporto, kaip klimatui palankios transporto rūšies, kurią Liuksemburge vykusiame neoficialiame susitikime pasirašė ES Transporto ministrai,
- atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 54 straipsnį,

---

<sup>1</sup> OL L 68, 2015 3 13, p. 9.

<sup>2</sup> OL L 403, 2006 12 30, p. 18.

<sup>3</sup> OL L 325, 2019 12 16, p. 1.

<sup>4</sup> Priimti tekstai, P9\_TA(2021)0122.

- atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą (A9-0211/2021),
- A. kadangi kiekvienais metais ES keliuose žūsta maždaug 22 700 žmonių, o apytiksliai 120 000 patiria sunkius sužalojimus; kadangi per pastaruosius 10 metų ES kelių eismo įvykiuose žuvo daugiau kaip 11 800 vaikų ir jaunuolių, jaunesnių kaip 17 metų; kadangi pastaraisiais metais pažanga mažinant ES mirštamumo rodiklius sustojo ir todėl tikslas nuo 2010 iki 2020 m. perpus sumažinti žūčių keliuose skaičių nebuvo pasiektas; kadangi pirmiau pateikti skaičiai rodo nepriimtina ES piliečių mokamą žmogiškąją ir kadangi socialinę kainą ir kadangi eismo įvykių išorės sąnaudos ES prilygsta apie 2 proc. jos metinio BVP;
  - B. kadangi ES atsiranda naujų tendencijų ir kyla sunkumų automatizavimo srityje, o tai gali turėti didžiulį poveikį kelių eismo saugumui; kadangi reikia spręsti problemą, susijusią su dažnėjančiu reiškiniu, kai dėmesį blaško nešiojamieji įtaisai; kadangi netolimoje ateityje, mišriame eisme dalyvaujant ir įvairiausiomis automatizuotomis ir (arba) išmaniosiomis ypatybėmis pasižyminčioms transporto priemonėms, ir įprastoms transporto priemonėms, kils naujas pavojus, visų pirma pažeidžiamiesiems eismo dalyviams, kaip antai motociklininkams, dviratininkams ir pėstiesiems;
  - C. kadangi technologinė pažanga, junglumas, automatizavimas ir dalijimosi ekonomika suteikia naujų galimybių kelių eismo saugumo srityje, taip pat spūsčių, ypač miestuose, problemai spręsti; kadangi plėtojant saugos ir tvarumo priemonių sinergiją ir toliau tęsiant perėjimą prie viešojo transporto rūšių ir aktyvaus judumo būtų galima sumažinti išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį, pagerinti oro kokybę ir padėti kurti aktyvesnę ir sveikesnę gyvenseną;
  - D. kadangi keleivių, važiuojantys automobiliuose, kuriems pagal Europos naujų automobilių vertinimo programą (Euro NCAP) skiriamos penkios žvaigždutės, rizika patirti mirtinus sužeidimus yra 68 proc., o rimtus sužeidimus – 23 proc. mažesnė nei keleivių, važiuojančių automobiliuose, kuriems skiriamos dvi žvaigždutės;
  - E. kadangi pažeidžiamų eismo dalyvių žūčių keliuose dalis didėja, nes, pagerėjus transporto priemonių saugai ir kitoms kelių eismo saugumo priemonėms, daugiausia naudos iš to gauna automobilių vairuotojai; kadangi ES parduodamų naujų automobilių masė, galia ir didžiausias greitis didėja ir tai kelia vis didesnę pavojų kelių eismo saugumui; kadangi privaloma nedelsiant spręsti su motociklininkų, dviratininkų ir pėsčiųjų saugumu susijusią problemą;
  - F. kadangi motorinės dviratės transporto priemonės nulemia 17 proc. viso žūčių kelyje skaičiaus, nors jais nuvažiuojama vos 2 proc. visos ridos; kadangi padėtis skirtingose šalyse labai skiriasi; kadangi ES turėtų teikti pirmenybę tolesniems veiksams, kad per ateinančią dešimtmetį šios transporto priemonės taptų saugesnės;
  - G. kadangi, vieno Europos Komisijos tyrimo duomenimis, keliuose vos 8 proc. žūčių įvyksta greitkeliuose, 37 proc. miesto teritorijose ir 54 proc. kaimo keliuose; kadangi kelių eismo saugumui yra svarbios visą gyvavimo ciklą teikiamos naujos investicijos ir tinkama esamos infrastruktūros priežiūra;
  - H. kadangi pranešama ne apie visas avarijų aukas, o tai iškraipo turimus statistinius duomenis; kadangi reikia sukurti veiksmingus bandymų metodus, pagal kuriuos būtų

galima nustatyti tikrąjį eismo įvykių aukų skaičių;

- I. kadangi užtikrinti saugų eismo dalyvių elgesį, pvz., važiuoti reikiamu greičiu, naudoti saugos priemones, pvz., saugos diržus ir apsauginius šalmus, nevairuoti apsvaigus nuo alkoholio ar narkotikų, vairuoti, važiuoti ir vaikščioti neblaškant dėmesio, ir priversti juos taip elgtis yra itin svarbu siekiant išvengti mirtinų kelių eismo įvykių ir sušvelninti jų padarinius;
- J. kadangi judumo ir kelių eismo saugumo srityse esama lyčių, amžiaus ir socialinės nelygybės;
- K. kadangi, siekiant naujų ES kelių eismo saugumo tikslų, reikia aktyvesnių ir bendradarbiavimu grindžiamų pastangų, kad būtų sukurta tvirta Europos kelių eismo saugumo politika, padedant suinteresuotiesiems subjektams, mokslininkams ir novatoriams, siekiant parengti politika grindžiamus sprendimus, pagrįstus patikimais duomenimis ir poveikio analize, daugiau ir labiau tikslinių nacionalinių vykdymo užtikrinimo priemonių ir veiksmingo tarpvalstybinio bendradarbiavimo užtikrinant sankcijų vykdymą;
- L. kadangi 40–60 proc. visų su darbu susijusių mirties atvejų yra kelių eismo įvykiai, įvykstantys dirbant arba važinėjant į darbą; kadangi vairuotojo nuovargis yra dažna problema ES keliuose;
- M. kadangi, norint įgyvendinti nacionalinius kelių eismo saugumo planus ir naująją ES kelių eismo saugumo politikos programą, reikia stabilų ir pakankamų finansinių išteklių, skiriamų tiek iš valstybių narių, tiek iš ES biudžeto;

***2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programa „Tolesni žingsniai siekiant visiškai saugaus eismo vizijos“***

- 1. palankiai vertina tai, kad ES 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programoje dar kartą patvirtino savo strateginį tikslą (visiškai saugaus eismo viziją) – siekti, kad iki 2050 m. žūčių ES keliuose skaičius būtų kuo arčiau nulio, o sunkių sužalojimų skaičius –nulinis, – ir vidutinio laikotarpio tikslą iki 2030 m. 50 proc. sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų atvejų skaičių, kaip numatyta Valetos deklaracijoje; atkreipia dėmesį į tai, kad šie su kelių eismo saugumu susiję ES tikslai ir uždaviniai turėtų būti sutvirtinti koordinuojama, gerai suplanuota, sistemiška ir gerai finansuojama kelių eismo saugumo strategija ES, nacionaliniu, regiono ir vietos lygmenimis;
- 2. šiuo požiūriu palankiai vertina tai, kad ES lygmeniu buvo priimtas saugios sistemos principas, kurio pagrindas – veiklos peržiūros planas ir laiko požiūriu suderinti žuvusiųjų skaičiaus ir sunkių sužalojimų atvejų mažinimo tikslai; palankiai vertina tai, jog bendradarbiaujant su valstybėmis narėmis buvo nustatyti pagrindiniai veiklos rezultatų rodikliai (PVRR), kad būtų galima atlikti tikslingesnę ir konkretesnę valstybių narių veiklos rezultatų analizę ir nustatyti trūkumus; ragina Komisiją iki 2023 m. nustatyti orientacinius tikslus; pabrėžia šiuo metu vykdomo ES ir valstybių narių bendradarbiavimo šiuo klausimu svarbą ir primygtinai ragina visas valstybes nares visapusiškai įsipareigoti vykdyti šią veiklą ir pritarti suderintai PVRR metodologijai, pagal kurią bus galima palyginti valstybių narių duomenis; ragina parengti išsamias ES

veiksmų gaires, pagal kurias būtų galima vertinti rezultatus ir konkrečioms įstaigoms pranešti apie veiksmų įgyvendinimą;

3. vis dėlto mano, kad pirmiau minėtus PVVR dar galima patobulinti, ir primygtinai ragina Komisiją apsvarstyti galimybę šiuos rodiklius išplėsti ir atnaujinti ES strateginiame plane dėl kelių eismo saugumo; mano, kad apsauginės įrangos PVRR reikėtų papildyti PVRR, pagal kuriuos būtų renkami pagal transporto rūšį ir kelio tipą suskirstyti poveikio duomenys, atsižvelgiant į visų kelių eismo dalyvių kelionės atstumą ir trukmę ir kelių rūšis, siekiant geriau suprasti įvairius rizikos koeficientus ir susijusius pavojus; ragina Komisiją toliau glaudžiai bendradarbiauti su valstybėmis narėmis, kad būtų nustatyti kelių infrastruktūros PVRR, pagal kuriuos nustatoma kelių tinklo saugumo kokybė, nepriklausoma nuo kelių eismo dalyvių elgesio ar transporto priemonių technologijos, remiantis sutarta bendrąja vertinimo metodika; apgailestauja dėl to, kad transporto priemonių PVRR neatsižvelgiama į motorinių dviračių transporto priemonių saugą; ragina Komisiją parengti L kategorijos transporto priemonių saugos rodiklius ir pabrėžia, kad į juos reikia įtraukti visus L kategorijos transporto priemonių PVRR;
4. pabrėžia, kad itin svarbu ES finansavimą investuoti į tvarius ir pažangius kelių eismo saugumo sprendimus ir sparčiau siekti kelių eismo saugumo rezultatų visoje ES; ragina Komisiją apsaugoti ir didinti ES investicijas į kelių eismo saugumą vykdant visas susijusias ES finansavimo programas, be kita ko, mokslinių tyrimų ir inovacijų srityse; be to, ragina visas valstybes nares paskirti tinkamą nacionalinio biudžeto sumą, kuri kartu su ES lėšomis sudarytų sąlygas įgyvendinti šių valstybių nacionalines kelių eismo saugumo programas ir naująją 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programą; ragina valstybes nares sukurti nacionalinius kelių eismo saugumo fondus kaip mechanizmus, pagal kuriuos būtų renkamos baudos pagal jų kelių eismo taisykles, o surinktos lėšos būtų perskirstomos kelių eismo saugumui; ragina Komisiją išplėsti ES saugaus kelių eismo mainų programą, kuri sukurta kelių eismo saugumui gerinti, tačiau šiuo metu yra skirta tik šešioms valstybėms narėms, ir į ją įtraukti visas valstybes nares;
5. ragina valstybes nares sukurti nacionalines kelių eismo saugumo observatorijas, kurios rinktų, tvarkytų ir prižiūrėtų nacionalines kelių eismo saugumo duomenų bazines; prašo valstybių narių savo nacionalines kelių eismo saugumo strategijas suderinti su 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programos tikslais ir kuo greičiau pašalinti su tuo susijusius trūkumus;

### ***Saugi infrastruktūra***

6. ragina valstybes nares ir Komisiją pirmenybę teikti investicijoms, teikiančioms didesnę naudą, susijusią su kelių eismo saugumu, ypatingą dėmesį skiriant zonoms, kuriose būna daugiausia eismo įvykių, įskaitant investicijas į dabartinės infrastruktūros išlaikymą, joms teikiant pirmenybę, ir investicijas į naujos infrastruktūros kūrimą, kai būtina; palankiai vertina tai, kad 2021–2027 m. Europos infrastruktūros tinklų priemonėje nustatytas saugios ir patikimos infrastruktūros ir judumo projektų, įskaitant kelių eismo saugumą, finansavimas; ragina Komisiją ir toliau skatinti ES finansavimo galimybes pasitelkiant Europos infrastruktūros tinklų priemonę, regioninius ir sanglaudos fondus, programą „InvestEU“ ir Europos investicijų banko (EIB) pradėtą įgyvendinti Saugesnio transporto platformą, ypač tose valstybėse narėse, kuriose kelių eismo saugumas yra palyginti prastas; pabrėžia, kad svarbu šių priemonių tinkamumo

kriterijus kelių eismo saugumo veiksams padaryti aiškesnius; ragina Komisiją remti valstybes nares ir jas skatinti investuoti į saugesnio, tvaresnio, atsparesnio ir daugiaryšio transporto tinklą įgyvendinant jų nacionalinius ekonomikos atgaivinimo ir atsparumo didinimo planus; ragina Komisiją persvarstant Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) reglamentą<sup>5</sup> nustatyti būsimų sprendimų dėl investicijų į kelių eismo saugumą, įskaitant pagrindinio tinklo priežiūros stebėsenos plano įgyvendinimą ES lygmeniu, pagrindą;

7. atkreipia dėmesį į tai, kad aktyvus ES kelių tinklo vertinimas bus naudinga priemonė vertinant konstrukcinį kelių saugumo lygį ir siekiant tikslingiau investuoti; šiuo požiūriu palankiai vertina tai, kad į neseniai peržiūrėtas ES infrastruktūros saugumo taisykles<sup>6</sup> įtrauktas greitkelių ir pagrindinių kelių rizikos zonų kartografavimas ir saugumo kategorijų nustatymas, ir ragina valstybes nares nurodyti kuo daugiau jų teritorijoje esančių pagrindinių kelių, siekiant padidinti su kelių eismo saugumu susijusį naujosios direktyvos potencialą; ragina valstybes nares pagal direktyvą sukurti nacionalines savanoriško pranešimo sistemas, kurios būtų prieinamos internetu ir kurias galėtų naudoti visi kelių eismo dalyviai, kad būtų lengviau rinkti eismo dalyvių ir transporto priemonių perduodamus duomenis ir bet kokią kitą su saugumu susijusią informaciją, kurią pranešėjas laiko keliančia faktinį arba galimą pavojų kelių infrastruktūros saugumui, siekiant užtikrinti, kad ES piliečiai skaidriai, nedelsiant ir tiesiogiai prisidėtų prie saugumo; ragina Komisiją ir valstybes nares kuo greičiau susitarti dėl metodikos, pagal kurią būtų sistemingai vykdomi viso tinklo kelių vertinimai, kaip reikalaujama pirmiau minėto teisės akto peržiūrėtoje versijoje, įskaitant bet kokius aktyvių kelių eismo dalyvių saugumui svarbius aspektus;
8. ragina Komisiją ir valstybes nares paspartinti darbą, susijusį su ES specifikacijomis dėl kelio ženklų ir ženklinimo charakteristikų, siekiant sudaryti sąlygas didesniai transporto priemonių automatizavimui; primena, koks svarbus yra kelio ženklų ir ženklinimo vaidmuo, įskaitant jų vietą, matomumą ir šviesogražą, visų pirma pagalbos vairuotojui sistemų, pvz., išmaniųjų greičio palaikymo pagalbinių sistemų ir eismo juostos laikymosi sistemų, efektyvumui; pabrėžia, kad, siekiant užtikrinti visų kelių eismo dalyvių saugumą, svarbu naudoti infrastruktūrą, kad būtų tiesiami savaime suprantami, savaime prigyjantys ir klaidas atleidžiantys keliai, ypač pavojingose zonose ar teritorijose, kuriose yra daug pažeidžiamų eismo dalyvių;
9. ragina Komisiją ir valstybes nares parengti pėsčiųjų ir dviračių infrastruktūros kokybės reikalavimus, kad būtų sprendžiamas nepakankamo aktyvių eismo dalyvių saugumo lygio klausimas; ragina Komisiją savo naujame Europos kelių eismo augimo auditorių forume parengti išsamias bendras ES kelių eismo infrastruktūros auditorių ir inspektorių mokymo programas, įskaitant konkrečius mokymus apie pažeidžiamų kelių eismo dalyvių poreikius;
10. pažymi, kad riboto judumo ar kitą negalią turintys kelių eismo dalyviai turi specialiųjų poreikių, į kuriuos reikėtų atsižvelgti planuojant ir kuriant naują kelių infrastruktūrą; ragina valstybes nares skatinti investicijas į projektus, kuriais siekiama, kad kelių

---

<sup>5</sup> OL L 348, 2013 12 20, p. 1.

<sup>6</sup> 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, 2019 11 26, p. 1.



infrastruktūra būtų įtrauki ir prieinama kiekvienam;

11. pažymi, kad pagal ES infrastruktūros saugumo taisyklių peržiūrą Komisija privalo apsvarstyti galimybę iki 2021 m. peržiūrėti Direktyvą 2004/54/EB<sup>7</sup> dėl tunelių būtiniausių saugos reikalavimų ir apsvarstyti galimybę priimti naują pasiūlymą dėl teisėkūros procedūra priimamo akto dėl tiltų būtiniausių saugos reikalavimų; ragina Komisiją toliau gerinti saugų naudojimąsi tuneliais, be kita ko, organizuojant informuotumo didinimo kampanijas ir atliekant susijusius tyrimus;
12. ragina Komisiją ir valstybes nares įsteigti ekspertų grupę, kuri parengtų kelių klasifikacijos sistemos, pagal kurią greičio riba labiau atitiktų kelio konstrukcijos ypatybes ir išplanavimą, laikantis saugios sistemos principo;
13. ragina ateityje peržiūrint TEN-T reglamentą numatyti priemonių, kuriomis būtų toliau didinamas kelių eismo saugumas miestų transporto mazguose ir priemiesčių bei kaimo vietovėse ir gerinamas eksploatavimo saugumas visą ypatingos svarbos infrastruktūros objekto, kaip antai tunelių ir tiltų, gyvavimo ciklą, taip pat atsižvelgiant į naujas pažeidžiamos infrastruktūros stebėsenos technologijas, ir nustatyti konkrečius su saugumu susijusius tikslus ir kokybės reikalavimus;
14. ragina valstybes nares pripažinti perėjimo prie aktyvių transporto rūšių, pvz., pėsčiųjų ir dviračių transporto, ir tvarių viešojo transporto rūšių svarbą, nes tai yra svarbios priemonės siekiant sumažinti pavojų keliuose, ir šiuo tikslu skirti pakankamai investicijų; šiuo požiūriu palankiai vertina tai, kad pradėta įgyvendinti iniciatyva „Saugesnio transporto platforma“, pagal kurią aiškiai raginama kurti geresnę infrastruktūrą, skirtą tvariam transportui, įskaitant dviratininkus ir pėsčiuosius, ir kelių eismo įvykių skaičiaus mažinimo projektams; ragina Komisiją ir EIB pradėti vykdyti informuotumo didinimo ir informavimo kampanijas, siekiant užtikrinti, kad visos suinteresuotosios šalys būtų tinkamai informuotos apie jos sąlygas ir apsvarstyti galimybę ja naudotis;
15. ragina užtikrinti didesnę Europos dviračių trasų tinklo „EuroVelo“ ir TEN-T sąveiką, kad dviračių transporto infrastruktūra taptų saugesnė ir geriau susieta; pabrėžia, kad svarbu užtikrinti, kad TEN-T projektuose pėsčiųjų ir dviračių takai, kai įmanoma, būtų nepertraukiami; ragina Komisiją skatinti pertvarkyti apleistas geležinkelių atkarpas ir aktyviai remti bendro dviračių ir traukinių projektus ir jų įvairiarūšį transportą; pažymi, kad naujų formų infrastruktūra, kaip antai pažangiosios „stop“ linijos, dviračių juostos, dviračių gatvės arba dviračių greitkeliai suteikia naujų galimybių saugiam aktyviam judumui; pabrėžia, kad reikia imtis veiksmų siekiant suderinti kelių ženklams ir signalams taikomas taisykles ir užtikrinti jų vykdymą, kad būtų išvengta painiavos ir padidintas saugumas ir lengvesnis naudojimas;
16. mano, kad Komisija turėtų kuo labiau stengtis užtikrinti, kad valstybėse narėse kaip atsakas į COVID-19 pandemiją sukurta dviračių ir pėsčiųjų eismo infrastruktūra būtų išsaugota ir plečiama, siekiant skatinti saugų aktyvų keliavimą;
17. ragina Komisiją ir valstybes nares glaudžiai bendradarbiauti su regionais ir miestais siekiant užbaigti kurti visą trūkstantį vadinamąją paskutinio kilometro infrastruktūrą ir

---

<sup>7</sup> OL L 167, 2004 4 30, p. 39.



įvairiarūšes tarpvalstybines jungtis visame TEN-T tinkle, taip užtikrinant, kad infrastruktūra ir paslaugomis būtų naudojamosi sklandžiau ir veiksmingiau ir didinant kelių eismo saugumą;

### ***Saugios transporto priemonės***

18. palankiai vertina neseniai peržiūrėtą Bendrosios saugos reglamentą, nes pagal jį nuo 2022 m. ES bus privaloma transporto priemonėse diegti naujus pažangius saugos elementus, pvz., išmaniąją greičio palaikymo pagalbinę sistemą ir avarinės eismo juostos laikymosi sistemą, ir dėl to iki 2030 m. gali būti išgelbėta maždaug 7 300 gyvybių ir išvengta 38 900 sunkių sužalojimų; ragina Komisiją priimti plataus užmojo ir laiku įgyvendinamus antrinės teisės aktus, pagal kuriuos taip pat būtų privaloma visose naujose transporto priemonėse įdiegti aukšto lygio išmaniojo greičio palaikymo sistemas; atsižvelgdamas į tai, ragina Komisiją išnagrinėti privalomo šių sistemų įrengimo motocikluose taikymo praktikoje galimybes ir naujos kartos išmaniojo greičio palaikymo automobiliuose, furgonuose, sunkvežimiuose ir autobusuose galimybes, priimtinumą ir galimą poveikį;
19. atsižvelgdamas į tai, primena, kad transporto priemonių technologijos srityje labai svarbios inovacijos, kurios dėl aktyvių ir pasyvių saugos elementų gali padėti palengvinti sunkias avarijas ir sumažinti avarijų tikimybę; ragina Komisiją persvarstyti būsimus keleivinių transporto priemonių standartus atsižvelgiant į naujus technologijų pokyčius ir atsižvelgti į veiksnius, kurie gali turėti įtakos kelių eismo saugumui, pvz., masę, galią, greitį ir priekinės dalies dydį;
20. ragina Komisiją būsimoje L kategorijos transporto priemonių tipo patvirtinimo peržiūroje nustatyti, kad motocikluose būtų privaloma įdiegti stabdžių antiblokavimo sistemas; ragina Komisiją išplėsti transporto priemonių, kuriose privaloma įdiegti pagalbos iškvietos sistema „eCall“, kategorijas, ypač kalbant apie motorines dvirates transporto priemones;
21. ragina Komisiją toliau rengti transporto priemonių tipo patvirtinimo atsparumo smūgiams reikalavimus ir įtraukti juos į būsimas teisės aktų peržiūras, į kurias taip pat turėtų būti įtraukti naujausi Euro NCAP susidūrimo bandymų kriterijai, pagal kuriuos stebimas susidūrimo poveikis kitoms transporto priemonėms ir pažeidžiamiesiems kelių eismo dalyviams, siekiant įgyvendinti minimalių standartų suderinimą ir suvienodinant keleivinių saugumą;
22. ragina Komisiją ir valstybes padėti miestams sukurti greičio ribų duomenų bazes, siekiant skatinti diegti išmaniojo greičio palaikymo technologiją, kaip reikalaujama Bendrosios saugos reglamente;
23. pabrėžia, kad eismo įvykių, kuriuose dalyvauja sunkvežimiai ir pažeidžiami kelių eismo dalyviai, pavojų ir dažnumą būtų galima smarkiai sumažinti naudojant pagalbines posūkių valdymo sistemas; pažymi, kad 2022 m. naujų tipų sunkvežimiams ir 2024 m. visuose naujuose sunkvežimiuose pagalbinės posūkių valdymo sistemos taps privalomos; ragina Komisiją sukurti Europos pagalbinių posūkių valdymo sistemų veiksmų programą, kuria būtų skatinama šios technologijos nauda ir suinteresuotieji subjektai būtų skatinami pagalbines posūkių valdymo sistemas į naujas ir esamas transporto priemones įdiegti kaip įmanoma anksčiau; palankiai vertina iniciatyvas,

kuriomis skatinamas savanoriškas privalomų pagalbinių posūkių valdymo sistemų nustatymas; ragina Komisiją ir valstybes nares finansiškai remti pagalbinių posūkių valdymo sistemų diegimą naujose transporto priemonėse ir esamose transporto priemonėse;

24. pabrėžia, kad manipuliavimas elektroniniais saugos elementais, kaip antai pažangiomis pagalbos vairuotojui sistemomis, bei su jais susijęs sukčiavimas kelia didelį pavojų saugumui, todėl šį klausimą reikėtų spręsti rengiant specialius programinės įrangos vientisumo kontrolės mokymus inspektoriams;
25. ragina Komisiją parengti susidūrimo bandymų manekenu standartus, kurie labiau atitiktų aspektų, kaip antai, ir transporto priemonėse važiuojančių, ir ne transporto priemonėse būnančių kelių eismo dalyvių amžiaus, lyties, ūgio ir sudėjimo, įvairovę;
26. ragina valstybes nares teikti mokesčių paskatas ir ragina privačius draudikus siūlyti patrauklias transporto priemonių draudimo sistemas, kai įsigyjamos ir naudojamos aukščiausius saugos standartus atitinkančios transporto priemonės; ragina Komisiją peržiūrėti automobilių ženklinimo teisės aktus, siekiant, kad prekybos vietoje ir internete būtų pateikiama daugiau informacijos apie naujų transporto priemonių saugumo įvertinimus;
27. palankiai vertina persvarstyto Bendrosios saugos reglamentą reikalavimą, kad priminimą užsisegti saugos diržus sistemą būtų privaloma montuoti visose sėdynėse, ir ragina Komisiją parengti informavimo apie vaikų apsaugos sistemų saugos parametrus reikalavimų standartus; ragina Komisiją pradėti vykdyti tėvų ir globėjų informuotumo apie vaikų saugumą kelių transporte didinimo kampanijas, siekiant toliau didinti informuotumą apie poreikį naudoti saugos diržus, taip pat ir galinių sėdynių keleiviams, atsižvelgiant į daugelyje šiuo metu naudojamų ir dar daugelį metų naudosimų transporto priemonių, kuriose neįdiegta priminimo apie saugos diržą technologija, kylantį pavojų transporto priemonėse esančių asmenų saugumui;
28. primygtinai ragina Komisiją, vadovaujantis 2021 m. balandžio 27 d. Parlamento rezoliucija dėl Techninės apžiūros dokumentų rinkinyje pateikiamų kelių eismo saugos aspektų įgyvendinimo ataskaitos, deramai atsižvelgti į naujajame Bendrosios saugos reglamente numatytą technikos pažangą, susijusią su transporto priemonių saugos elementais, ir į kitos Techninės apžiūros dokumentų rinkinio peržiūros taikymo sritį įtraukti pažangias saugos sistemas, siekiant užtikrinti, kad atliekant periodines privalomas technines apžiūras jos būtų patikrinamos; atsižvelgdamas į tai, ragina kompetentingas institucijas užtikrinti papildomą inspektorių, atliekančių periodinę privalomąją techninę apžiūrą, mokymą, kvalifikacijos kėlimą ir perkvalifikavimą; ragina nustatyti griežtesnius transporto priemonių savidiagnostikos reikalavimus, kad būtų neleidžiama sugesti pažangiosioms pagalbinėms vairavimo sistemoms, kad jos, nors sukurtos saugai didinti, galiausiai netaptų pavojumi;
29. apgailestauja, kad techninės apžiūros teisės aktų rinkinio nuostatos, susijusios su krovinių pritvirtinimo patikra, nėra privalomos; ragina Komisiją atliekant būsimą teisės aktų rinkinio peržiūrą pasiūlyti sugriežtinti šias nuostatas;
30. pabrėžia, kad reikia dėti daugiau pastangų, kad būtų užkirstas kelias odometro rodmenų klastojimui, ir taip užtikrinti naudotų transporto priemonių kokybę ir saugumą; todėl

ragina valstybes nares naudotis odometro duomenų mainų sistema – ES platforma MOVEHUB ir jos ODOCAR moduliu, kuriuos sukūrė Komisijos Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas (DG MOVE), įgyvendinamas Parlamento pasiūlytą Europos odometro duomenų klastojimo ribojimo sistemos bandomąjį projektą (OREL);

31. ragina Komisiją pasiūlyti naują suderintą reguliavimo sistemą, taikomą automatizuotiems automobiliams, kad, atliekant išsamius testus, įskaitant atliekamus realiomis vairavimo sąlygomis, būtų užtikrinta, jog automatizuoti automobiliai veiks visiškai saugiai jų vairuotojų ir kitų eismo dalyvių atžvilgiu, visų pirma turint omenyje jų sąveiką su įprastomis transporto priemonėmis ir pažeidžiamais eismo dalyviais;
32. prašo Komisijos tuo tarpu įvertinti šiuo metu egzistuojančių pagalbinių vairavimo sistemų keliamą pavojų kelių eismo saugumui, pvz., pernelyg didelį vairuotojų pasikliovimą jomis ir dėmesio blaškymą; ragina Komisiją apsvarstyti galimybę nustatyti reikalavimą vairuotojų mobiliuosiuose ir elektroniniuose prietaisuose įdiegti „saugaus vairavimo režimą“ ir standartiškai įdiegti kitas technologines priemones kuriomis būtų mažinamas dėmesio blaškymas vairuojant;
33. pabrėžia, kad, kaip Komisija nurodė savo ES strateginiame kelių eismo saugumo didinimo veiksmų plane, viešieji pirkimai suteikia įdomią galimybę daryti teigiamą įtaką kelių eismo saugumui; ragina Komisiją aiškiai atsižvelgti į tai, kad ekonomiškai patys naudingiausi konkursai kelių viešojo keleivinio transporto paslaugų viešųjų pirkimų srityje turėtų būti vykdomi remiantis geriausiu kainos ir kokybės santykiu, kuris taip pat turėtų apimti transporto priemonių saugumą, inovacijas, kokybę, tvarumą ir socialinius klausimus; primygtinai ragina valstybes nares ir susitariančiąsias valdžios institucijas saugumo aspektus laikyti svarbiausiais kriterijais sudarant kelių transporto paslaugų viešųjų pirkimų paslaugas;
34. pažymi, kad dėl naujų asmeninių judumo įtaisų taip pat kyla nemažai didelių susirūpinimą keliančių klausimų, susijusių ne vien su pačių įtaisų sauga, bet ir su jų saugiu naudojimu dalyvaujant eisme; apgailestauja, kad tik kelios valstybės narės nustatė su šia problema susijusius teisės aktus ir kad dėl nepakankamo suderinimo ES lygmeniu gali kilti nesusipratimų ir svečiams gali būti sudėtinga laikytis vietos lygmeniu taikomų taisyklių; ragina Komisiją apsvarstyti galimybę priimti šiems naujiems judumo įtaisams taikomą tipo patvirtinimo sistemą ir išleisti valstybėms narėms skirtas gaires dėl saugumo aspektų valdymo, įskaitant tokių įtaisų naudojimui taikomas kelių eismo taisykles; primena Komisijai ir valstybėms narėms, kad reikia įgyvendinti ES ir nacionalines informuotumo didinimo ir švietimo kampanijas dėl saugaus mikromobilumo priemonių naudojimo, ypatingą dėmesį skiriant pažeidžiamiesiems kelių eismo dalyviams, pvz., vaikams, vyresnio amžiaus asmenims ar riboto judumo asmenimis; ragina Komisiją ir valstybes nares keistis geriausia patirtimi, kaip pagerinti saugų mikromobilumo priemonių naudojimą;
35. ragina Komisiją atnaujinti ES kelių eismo įvykių duomenų bazės (CARE) reikalavimus ir įtraukti mikromobilumo transporto priemonių, pvz., elektrinių paspirtukų ir kitų elektrinę pavarą turinčių dviračių, susidūrimų nustatymą; ragina valstybes nares, remiantis CARE duomenų bazėje pateikta informacija, nacionaliniu, regioniniu ar vietos lygmenimis įgyvendinti konkrečias prevencines saugos priemones;

## *Saugus naudojimas keliais*

36. pažymi, kad, remiantis Komisijos tyrimu, apskaičiuota, jog alkoholis yra susijęs su 25 proc. visų žūčių keliuose, o narkotikai – su 15 proc. žūčių keliuose<sup>8</sup>; pažymi, kad ES rekomendacija dėl leistino alkoholio kiekio kraujyje buvo priimta 2001 m.; ragina Komisiją atnaujinti minėtas rekomendacijas ir įtraukti visiško vairavimo esant vairuotojui neblaiviam netoleravimo ribos sistemą ir nustatyti ES rekomendaciją dėl visiško neteisėtų psichoaktyviųjų medžiagų netoleravimo, taip pat standartus, taikomus reikalavimų vykdymo užtikrinimui keliuose, kiek tai susiję su vairavimu apsvaigus nuo narkotikų; pažymi, kad suderinus leistiną alkoholio kiekį kraujyje visoje ES visų kategorijų transporto priemonėse bus lengviau palyginti blaivumą keliuose vadovaujantis pagrindiniais veiklos rezultatų rodikliais; ragina Komisiją parengti gaires dėl vaistų, kurie gali paveikti žmonių gebėjimą vairuoti transporto priemonę, ženklinimo ir pradėti vykdyti informavimo kampanijas, siekiant padidinti medicinos tarnybų, įskaitant šeimos gydytojus, informuotumą šioje srityje; ragina Komisiją į peržiūrėtas rekomendacijas įtraukti ir gaires dėl antialkoholinio variklio užrakto įmontavimo, ypač daug dėmesio skiriant recidyvistams, labai sunkiai pirmą kartą nusižengusiems asmenims ir visiems profesionaliems vairuotojams;
37. pažymi, kad greičio viršijimas yra pagrindinis veiksnys, lemiantis maždaug 30 proc. mirtinų avarijų keliuose, ir atsakomybę sunkinanti aplinkybė beveik visose avarijose; ragina Komisiją, vadovaujantis visų tipų keliams taikomu saugios sistemos principu, parengti rekomendaciją taikyti saugias greičio ribas, pvz., didžiausią leistiną 30 km/h greitį gyvenamuosiuose rajonuose ir vietovėse, su galimybe nustatyti aukštesnes greičio ribas pagrindinėse transporto arterijose, kuriose būtų tinkamai užtikrinama pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga; ragina valstybes nares teikti pirmenybę investicijoms į greičio kontrolę ir kokybišką informavimą apie greičio svarbą ir greičio valdymą; ragina valstybes nares taikyti baudas, kuriomis būtų atgrasoma nuo greičio viršijimo, įskaitant baudos taškų sistemas, ir apsvarstyti galimybę tam, kad pažeidėjai recidyvistai pasitaisytų, nustatyti informuotumo apie greitį kursus;
38. pažymi, kad, remiantis Komisijos skaičiavimais<sup>9</sup>, kasmet ES nustatoma 10 mln. rimtų kelių eismo taisyklių pažeidimų, susijusių su greičio viršijimu, važiavimu degant raudonam šviesoforo signalui ir nerezidentų vairavimu esant vairuotojui neblaiviam; pripažįsta pažangą, padarytą nuo 2015 m. rengiant tarpvalstybinio sankcijų už kelių eismo taisyklių pažeidimus vykdymo sistemą, tačiau apgailestauja dėl to, kad Tarpvalstybinio kelių eismo saugumo užtikrinimo direktyvoje nustatyta dabartine tarpvalstybinio sankcijų už kelių eismo taisyklių pažeidimus vykdymo sistema tinkamai neužtikrinamas tyrimas siekiant užtikrinti sankcijų vykdymą arba sprendimų dėl sankcijų pripažinimą; mano, kad užtikrinus geresnį tarpvalstybinį kelių eismo taisyklių vykdymą būtų labiau laikomasi tokių taisyklių ir tai veiktų kaip atgrasomoji priemonė, taip sumažinant pavojingo elgesio atvejų skaičių ir padidinant kelių eismo saugumą; šiuo požiūriu ragina Komisiją atliekant kitą direktyvos peržiūrą spręsti pirmiau minėtas

<sup>8</sup> 2014 m. vasario 18 d. Komisijos tyrimas dėl vairavimo esant vairuotojui neblaiviam prevencijos, taikant antialkoholinius variklio užraktus (angl. *Study on the prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*).

<sup>9</sup> 2019 m. kovo 15 d. Komisijos atliktas įžanginis poveikio vertinimas dėl Tarpvalstybinio kelių eismo saugumo užtikrinimo direktyvos peržiūros (angl. *Inception Impact Assessment on the revision of the Cross-Border Enforcement Directive*).

problemas, įvertinti vairuotojų teisių ir baudos taškų tarpusavio pripažinimo klausimą ir peržiūrėti direktyvos taikymo sritį, į ją įtraukiant rinkliavos nustatymą siekiant siekiant užkirsti kelią pavojingam vairuotojų elgesiui ir išsaugoti infrastruktūros kokybę;

39. primena, kad Vairuotojo pažymėjimų direktyva nustatytas suderintas ES pažymėjimų modelis ir minimalūs reikalavimai vairuotojo pažymėjimui gauti; pažymi, kad direktyvą reikės nuolat atnaujinti dėl visų pirma į profesionalių vairuotojų mokymo programą įtraukiamų naujų technologinių pokyčių transporto priemonėse, taip pat dėl infrastruktūrų technologijos ir transporto priemonių automatizavimo; ragina Komisiją parengti minimalius vairuotojų mokymo ir saugaus eismo švietimo standartus, laipsniškai derinant vairavimo kursų formą, turinį ir rezultatus visoje ES, ir apsvarstyti galimybę į būsimą direktyvos peržiūrą įtraukti vairuotojų švietimo tikslų matricą, apimančią tris kategorijas: žinias ir įgūdžius, riziką didinančius aspektus ir savarankišką vertinimą; ragina taip pat nustatyti pakopinę pažymėjimų išdavimo sistemą, kurią įgyvendinant pradedantieji vairuotojai būtų skatinami įgyti daugiau patirties daugiau patirties aukštesnio lygio įgūdžių, kaip antai matomo eismo, savarankiško vertinimo ir pavojaus suvokimo, srityse, kartu apribojant tam tikrą didelės rizikos veiklą, pvz., vairavimą naktį ir su keleiviais, kartu atsižvelgiant į asmenų, gyvenančių atokiose vietovėse ir turinčių ribotas galimybes naudotis viešuoju transportu, judumo poreikius; be to, ragina Komisiją dar labiau suderinti minimalius vairavimo ir važiavimo instruktorių standartus, įskaitant periodinį mokymą, pavojaus suvokimo mokymą, griežtesnius minimalius mokymus ir komunikacijos įgūdžius; su susirūpinimu pažymi, kad buvo pranešta apie neteisėtą vairuotojo pažymėjimų išdavimą keliose valstybėse narėse ir ragina Komisiją stebėti šią problemą;
40. ragina Komisiją įvertinti galimybę nustatyti privalomus teorinius ir praktinius mokymus, siekiant gauti visų motorinių dviračių transporto priemonių kategorijų vairuotojo pažymėjimą;
41. ragina Komisiją parengti švietimo saugaus eismo ir judumo srityse teikimo valstybėse narėse pagrindinius veiklos rezultatų rodiklius ir parengti ES švietimo saugaus eismo ir judumo srityse rengimo, įgyvendinimo ir vertinimo priemones. ragina visas valstybes nares užtikrinti kokybišką švietimą saugaus eismo srityje, kuris būtų pradedamas mokykloje ir sudarytų dalį tęstinio mokymosi visą gyvenimą;
42. pažymi, kad COVID-19 pandemija lėmė pristatymo į namus paslaugų sektoriaus ir, visų pirma, furgonų, motorinių dviračių transporto priemonių, kaip antai mopedų ir dviračių, naudojimo plėtrą, ir paskatino naujų tipų darbo skaitmeninėse platformose ir verslo modelių atsiradimą; ragina Komisiją užtikrinti, kad profesionalūs furgonų vairuotojai būtų tinkamai apmokyti, ir spręsti furgonų vairuotojų nuovargio ir greičio viršijimo problemą, visų pirma kylančią dėl to, kad labai padidėjo pristatymų į namus skaičius; be to, ragina Komisiją persvarstant tinkamumo Techninės apžiūros dokumentų rinkinį apsvarstyti galimybę sugriežtinti techninės apžiūros tvarką ir nustatyti prievolę papildomai tikrinti furgonus, kuriais naudojasi siuntinių pristatymo paslaugų teikėjai, kai tik pasiekama tam tikra rida, ir apsvarstyti galimybę šią prievolę išplėsti ir taikyti ir kitoms šių kategorijų transporto priemonėms, naudojamoms kitais komerciniais tikslais; ragina Komisiją parengti rekomendaciją dėl pristatymo paslaugą teikiančių darbuotojų saugos, įskaitant darbdaviams ir bendrovėms taikomus reikalavimus užtikrinti, kad būtų parūpinama ir naudojama saugos įranga ir saugios transporto priemonės, taip pat



teikiami mokymai apie skaitmenines priemones, kaip antai programėles ir sąveikiąsias platformas, kuriomis jiems galėtų tekti naudotis;

43. reiškia didelį susirūpinimą dėl komercinio krovinio ir keleivinio transporto priemonių vairuotojų nuovargio, kuris yra viena iš keliuose vykstančių avarijų priežasčių; atsižvelgdamas į tai, ragina Komisiją užtikrinti, kad Tarybos direktyva 89/391/EEB dėl darbuotojų saugos ir sveikatos<sup>10</sup> būtų tinkamai įgyvendinama atsižvelgiant į kelių eismo saugumo aspektus; ragina Komisiją nustatyti komercinio krovinio ir keleivinio transporto vairuotojų nuovargio PVRR; prašo Komisijos ir valstybių narių padidinti saugių stovėjimo aikštelių skaičių TEN-T tinkle ir užtikrinti, kad jos būtų pritaikytos vairuotojų poreikiams, ir teikti informaciją apie jų prieinamumą atnaujintoje ir vartotojui patogioje interneto svetainėje; ragina Komisiją įvertinti, ar stovėjimo metu veikiančių kabinų oro kondicionierių ar atitinkamų oro kondicionavimo sistemų diegimas sunkiasvorėse krovininėse transporto priemonėse galėtų turėti teigiamo poveikio vairuotojų nuovargio ir kelių eismo saugumo aspektu, kadangi šios sistemos gali veikti nepriklausomai nuo pagrindinio variklio;
44. pabrėžia, kad efektyvus ir visapusiškas atsakas po eismo įvykio apima ne tik medicininę priežiūrą ir rehabilitaciją, bet ir psichinės bei socialinės paramos teikimą, aukų pripažinimą ir išsamų tyrimą siekiant nustatyti eismo įvykio priežastis ir priemones, kuriomis siekiama užkirsti kelią jų pasikartojimui ateityje, taip pat, kai tinkama, baudžiamuosius ir civilinius procesus; ragina valstybes nares užmegzti glaudesnę jų kelių eismo saugumo institucijų ir sveikatos priežiūros sektorių bendradarbiavimą ir užtikrinti, kad būtų teisingai naudojamosi gelbėjimo tarnybų koridoriais, siekiant paspartinti gelbėjimo operacijas; taip pat ragina Komisiją ir valstybes nares teikti pakankamą finansavimą efektyviai skubios pagalbos infrastruktūrai, įskaitant medicines oro susisiekimo paslaugas, visų pirma atokiuose, kalnų ir salų regionuose; ragina Komisiją ateityje peržiūrint Vairuotojo pažymėjimų direktyvą nustatyti, kad pirmosios pagalbos mokymas būtų privalomas; ragina valstybes nares savo nacionalinėse kelių eismo taisyklėse įtvirtinti gelbėjimo tarnybų koridorių koncepciją ir pradėti vykdyti tolesnes informuotumo didinimo kampanijas; primena, kaip svarbu veiksmingai teikti tolesnę pagalbą aukoms;
45. ragina valstybes nares plėtoti savo pagrindinius traumatologijos tinklus ir patvirtinti tarpusavio bendradarbiavimo gaires, kad skubiosios medicinos pagalbos tarnybos galėtų greitai atvežti pacientus, taip pat ir į kitas šalis;
46. pabrėžia, kad esant prastam tarpvalstybiniam kelių eismo taisyklių vykdymui silpninamos pastangos įgyvendinti visiškai saugaus eismo viziją; ragina valstybes nares savo kelių eismo saugumo planuose nustatyti metinius vykdymo užtikrinimo ir laikymosi tikslus ir užtikrinti, kad jiems būtų skiriamas atitinkamas finansavimas, taip pat atlikti ir skelbti metinę tolesnę įgyvendintų tikslų ir pasiektų rezultatų analizę; pabrėžia, kad tik gerai išaiškinta, gerai viešinama, nuosekli vykdymo užtikrinimo veikla ir švietimas užtikrinant vykdymą gali turėti ilgalaikį poveikį vairavimo elgsenai; pažymi, kad veiksmingumas toliau bus didinamas, jeigu baudų už nustatytus pažeidimus tvarkymas iš esmės bus automatizuotas;
47. pažymi, kad vairavimas arba važiavimas naudojantis mobiliuoju telefonu arba kitu

---

<sup>10</sup> OL L 183, 1989 6 29, p. 1.

elektroniniu prietaisu smarkiai kenkia gebėjimui vairuoti ir sukelia 10–30 proc. eismo įvykių; ragina valstybes nares nustatyti efektyvias, proporcingas ir atgrasančias baudas, įskaitant nefinansines baudas, už naudojimąsi mobiliuoju telefonu, didinti informuotumą apie susijusias grėsmes ir gerinti taisyklių laikymosi užtikrinimą;

### ***Ateičiai paruošta sistema***

48. atkreipia dėmesį į tai, kad, įgyvendinant ES strategiją iki 2030 m. ir vėliau, dėl išorės veiksnių ir besiformuojančių visuomenės tendencijų kyla su kelių eismo saugumu susijusių beprecedenčių sunkumų; pažymi, kad ES turėtų praminti taką, kad išmaniosios ir automatizuotos transporto priemonės galėtų išriedėti tinkamu laiku, taip pat turėtų įvertinti galimą riziką, kylančią tokias transporto priemones derinant mišriame eisme su įprastomis transporto priemonėmis ir pažeidžiamais eismo dalyviais; ragina Komisiją visapusiškai įvertinti didesnio automatizuotų transporto priemonių skaičiaus poveikį eismui miestuose ir aplinkai; pabrėžia, kad gali prireikti atnaujinti infrastruktūrą siekiant užtikrinti, kad automatizuotos ir pusiau automatizuotos transporto priemonės galėtų veikti saugiai, ir kartu didinti tradicinių transporto priemonių saugumą, taip suteikiant naudos visiems kelių eismo dalyviams;
49. ragina valstybes nares sukurti transporto priemonių pridavimo į metalo laužą programas, laikantis žaliųjų sąlygų, siekiant skatinti pirkti ir naudoti saugesnes, švaresnes ir efektyvesnio energijos vartojimo transporto priemones ir atnaujinti viešuosius ir privačiuosius transporto priemonių parkus; prašo Komisijos ir valstybių narių dirbti kartu su EIB ir išnagrinėti naujus finansavimo planus siekiant palengvinti investicijas į saugias ir tvarias transporto paslaugas ir saugius ir tvarius transporto priemonių parkus;
50. atkreipia dėmesį į tai, kad duomenys atliks pagrindinį vaidmenį gerinant kelių eismo saugumą; primena, kad transporto priemonės kaupiami duomenys yra itin vertingi eismo valdymui, techninėms apžiūroms ir avarijų analizei; ragina Komisiją nustatyti sistemą, kuria naudojantis ir laikantis Bendrojo duomenų apsaugos reglamento<sup>11</sup> transporto priemonės kaupiamus duomenis būtų galima gauti ne tik remonto rinkoje, bet tik eismo įvykio tyrimo ir techninių apžiūrų reikmėms; atsižvelgdamas į tai, pabrėžia skaitmeninių duomenų, saugomų eismo įvykio duomenų savirašiuose, svarbą atliekant nuodugniais avarijų analizes siekiant pagerinti kelių eismo saugumą; ragina Komisiją užtikrinti, kad eismo įvykio duomenų savirašiuose būtų registruojami ir saugomi visi duomenų elementai, reikalingi nuodugniai avarijų analizei ir kelių eismo saugumo tyrimams (įskaitant vietą, datą ir laiką);
51. primena, kad, nors visi susiję ES, nacionalinio ir vietos lygmenų veikėjai ir valdžios institucijos yra bendrai atsakingi už kelių eismo saugumą, ES turėtų imtis tvirto vadovaujamo vaidmens, siekiant užtikrinti, kad kelių transporto srityje kelių eismo saugumui ir toliau būtų teikiama pirmenybė ir būtų padedama panaikinti valstybių narių kelių eismo saugumo skirtumus, ir užtikrinti, kad ES ir toliau būtų pasaulio lyderė šioje srityje; pabrėžia ES atsakomybę skatinti bendradarbiavimą ir keitimąsi geriausios praktikos pavyzdžiais su trečiosiomis šalimis, pvz., Jungtine Karalyste, siekiant įgyvendinti Stokholmo deklaraciją dėl kelių eismo saugumo; ragina Komisiją ir valstybes nares užtikrinti, kad ES kelių eismo saugumo politikos tikslai būtų taikomi

<sup>11</sup> OL L 119, 2016 5 4, p. 1.



visoms susijusioms išorės programoms, ir sukurti veiksmingą keitimosi informacija apie kelių eismo taisyklių pažeidimus su kaimyninėmis ES nepriklausančiomis šalimis sistema, kad būtų pagerintas vykdymo užtikrinimas, kartu užtikrinant, kad bet kokiam keitimuisi informacija būtų taikomos griežtos apsaugos priemonės, auditas ir priežiūros sąlygos, visapusiškai laikantis taikytinų ES taisyklių;

52. turėdamas omenyje būsimą Judumo mieste dokumentų rinkinio peržiūrą, ragina Komisiją skatinti saugos ir tvarumo priemonių sąveiką miesto teritorijose; šiuo požiūriu ragina persvarstyti transporto infrastruktūros miesto teritorijose prioritetus, įskaitant viešųjų erdvių paskirties keitimą, ir pirmenybę teikti ne individualioms motorinėms transporto priemonėms, o tvarioms, saugesnėms ir sveikesnėms transporto rūšims, tokioms kaip viešasis transportas, vaikščiojimas ar važiavimas dviračiu, tuo pat metu atsižvelgiant į specialiuosius pažeidžiamų kelių eismo dalyvių, kaip antai vaikų, neįgaliųjų ir vyresnio amžiaus asmenų, poreikius; ragina daugiau investuoti ir bendrai ES finansavimo priemonėmis daugiau finansuoti stovėjimo ir kitas judumo sujungiamumo zonas įvažiuojant į miesto teritorijas, suteikiant galimybes lengvai naudotis įvairiomis viešojo transporto rūšimis, kadangi reikia mažinti spūstis miestuose ir išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį; palankiai vertina EIB ketinimą remti plataus užmojo investicijų programas, kuriomis vietos ir regiono lygmenimis valdžios institucijoms būtų padedama skatinti tvarų judumą, pvz., tvaraus judumo mieste planus ir viešojo transporto projektus; ragina Komisiją geriau integruoti ES kelių eismo saugumo tikslus ir veiksmus į tvaraus judumo mieste planų gaires stebint ir skatinant geriausią praktiką, be kita ko, nustatant ES lėšų naudojimo siekiant veiksmingai pagerinti kelių eismo saugumą miestuose rodiklį;
53. pažymi, kad kaimo vietovės sudaro maždaug 83 proc. ES teritorijos ir jose gyvena 30,6 proc. jos gyventojų; atkreipia dėmesį į tai, kad kaimo vietovėse ir retai apgyvendintose vietovėse trūksta kokybiškos transporto infrastruktūros ir reguliarių kolektyvinio viešojo transporto paslaugų, o tai daro tiesioginį poveikį kelių eismo saugumui; taip pat pažymi, kad 54 proc. žūčių keliuose ES įvyksta kaimo keliuose; pabrėžia, kad į Darnaus ir išmanaus judumo strategiją reikėtų įtraukti kaimo vietovių prieinamumo, sujungiamumo ir kelių eismo saugumo gerinimą; ragina Komisiją į tai atsižvelgti būsimame komunikate dėl ilgalaikės kaimo vietovių vizijos;
54. pabrėžia, kad reikia skatinti integruotą požiūrį, kad būtų įgyvendinti visiškai saugaus eismo vizijos tikslai ir skatinamas įvairių sektorių bendradarbiavimas, be kita ko, regionų, nacionaliniu ir ES lygmenimis bendradarbiaujant su NVO, pilietine visuomene, taip pat įmonėmis ir pramone; ragina įmones ir MVI, laikantis Stokholmo deklaracijos, toliau siekti kelių eismo saugumo taikant saugios sistemos principus visoje jų vertės grandinėje, įskaitant vidaus praktiką, taikomą pirkimų, gamybos ir paskirstymo procesuose, ir į savo tvarumo ataskaitas bei į savo oficialias svetaines įtraukti ataskaitas apie rezultatus saugumo srityje; taip pat ragina įmones ir MVI, kai taikytina, savo vairuotojams teikti specialius kelių eismo saugumo mokymus ir apsvarstyti galimybę sukurti „judumo valdytojo“, kuris koordinuotų ir optimizuotų įmonės prekių ir darbuotojų vežimo judumo poreikius visoje logistikos grandinėje, pareigas;
55. ragina Komisiją, kuriant Europos lygmens kelių eismo saugumo kultūrą, bendradarbiauti su valstybėmis narėmis, pilietine visuomene ir kitais svarbiais suinteresuotaisiais subjektais; palankiai vertina per Europos judumo savaitės renginius

pradėtą teikti ES kelių eismo saugumo mieste apdovanojimą ir Europos kelių saugos chartijos – didžiausios kelių eismo saugumui skirtos pilietinės visuomenės platformos – atnaujinimą; ragina Komisiją, įgyvendinant 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programą, artimiausiais metais surengti iniciatyvą „Europos kelių eismo saugumo metai“; taip pat, atsižvelgdamas į tai, kad 2022-ieji metai yra Europos žalesnių miestų metai, ragina įsteigti, finansuoti ir prižiūrėti „Saugesnio miesto ženklą“, kuris būtų pagrįstas aukščiausiais kelių eismo saugumo visiems eismo dalyviams standartais ir labiau tinkamomis gyventi viešosiomis erdvėmis, įskaitant geresnę oro kokybę ir mažesnę išmetamą CO<sub>2</sub> kiekį;

56. atkreipia dėmesį į pasaulinę eismo įvykiuose nukentėjusių asmenų atminimo dieną, kuri kasmet minima trečiąjį lapkričio sekmadienį daugybei milijonų pasaulio keliuose žuvusių ir sunkiai sužalotų asmenų atminti, padėkoti pagalbos tarnyboms už jų darbą ir pagalvoti apie šią didžiulę kasdien tebevykstančių nelaimių našta ir kainą šeimoms, bendruomenėms ir šalims; oficialiai pripažįsta šią dieną ir ragina Europos Vadovų Tarybą ir Komisiją tą patį padaryti surengiant metinį renginį, kurį remtų visos trys institucijos;
57. laikosi nuomonės, kad, siekiant pagal visa apimančią išsamią darnaus ir išmanaus judumo strategiją tinkamai įgyvendinti tolesnius ES kelių eismo saugumo politikos etapus, reikia tam tikrų naujų kelių eismo saugumo srities pajėgumų, visų pirma susijusių su koordinavimu, stebėjimu, vertinimo funkcijomis ir technine parama visai strategijai; atsižvelgdamas į tai, ragina Komisiją apsvarstyti galimybę įsteigti Europos kelių transporto agentūrą, kuri remtų tvarų, saugų ir pažangų kelių transportą, arba, jei tai neįmanoma, patikėti šią užduotį esamai agentūrai;
  - o
  - o o
58. paveda Pirmininkui perduoti šią rezoliuciją Tarybai, Komisijai ir valstybių narių vyriausybėms bei parlamentams.

## AIŠKINAMOJI DALIS

### 1. Aplinkybės ir bendrosios pastabos

Kasmet ES įvyksta beveik milijonas avarių. Vien 2019 m. 23 000 žmonių žuvo ir 120 000 buvo sunkiai sužeisti. Kas savaitę ES keliuose žūstančiųjų skaičius prilygsta didžiulio keleivinio lėktuvo avarijai, per kurią žūtų visi (maždaug 500) orlaivyje buvę žmonės. Nors pastaraisiais dešimtmečiais ES ir jos valstybės narės padarė reikšmingą pažangą kelių eismo saugumo srityje, pranešėja pripažįsta, kad šie skaičiai yra sukrečiantys ir pačiu liūdniausiu būdu atkreipia dėmesį į tai, kad kelių eismo saugumui privaloma teikti pirmenybę politiniu, socialiniu ir asmeniniu lygmenimis. Be to, šie skaičiai – tai visai šalia vykstančios tragedijos, dėl jų visuomenei tenka sumokėti didžiulę kainą. Štai kodėl ES ilgalaikė vizija – siekti, kad iki 2050 m. kelių transporto srityje žūstančiųjų skaičius priartėtų kuo arčiau nulio (*visiškai saugaus eismo vizija*).

Pranešėja yra tvirtai įsitikinusi, kad mūsų visuomenė nebeturėtų taikstyti su žūtimis ir sunkiais sužalojimais keliuose. Mūsų pagrindinė teisė judėti neturėtų būti lydima žuvusiųjų keliuose skaičiaus ir ši principą reikia diegti į visą sprendimų dėl kelių eismo saugumo priėmimo procesą. Todėl pranešėja labai apgailestauja dėl to, kad nuo 2013 m. žūčių ir sunkių sužalojimų ES keliuose skaičiai akivaizdžiai nekinta ir kad nebuvo pasiektas dokumente „2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“ numatytas strateginis tikslas nuo 2010 iki 2020 m. 50 proc. sumažinti žūstančiųjų keliuose skaičių. Be to, vis dar reikia pažymėti, kad padėtis kelių eismo saugumo srityje valstybėse narėse skiriasi; reikia nedelsiant skirti dėmesio naujoms tendencijoms, su mūsų gyvenimo būdu ir judėjimu susijusiems sunkumams, kuriuos taip pat lemia technologinė pažanga.

Visa tai, kas paminėta, leidžia gerai suprasti, kad turime dar daug ką nuveikti ir reikės dėti daug pastangų, kad priartėtume prie *visiškai saugaus eismo vizijos*. Tuo pat metu pirmiau minėtais teiginiais taip pat akcentuojama, kad reikia iš esmės keisti mūsų požiūrį į kelių eismo saugumą.

Europos Vadovų Taryba jau žengė žingsnį šia linkme, 2017 m. kovo mėn. priėmusi Valetos deklaraciją, kuria dar kartą patvirtinami įsipareigojimai ir tikslai kelių eismo saugumo srityje. Tarybai pateikus išvadas, Europos Komisija priėmė naują 2021–2030 m. skirtą požiūrį į ES kelių eismo saugumą, dar kartą patvirtindama savo ilgalaikę plataus užmojo viziją ir nustatydamą tikslus iki 2030 m. 50 proc. sumažinti žūčių ir – pirmą kartą – sunkių sužalojimų skaičių.

Pirmiausia šią politiką Komisija pristatė 2018 m. gegužės mėn. Judumo dokumentų rinkinyje ir prie jo pridėtame Strateginiame kelių eismo saugumo didinimo veiksmų plane. Beveik po metų Komisija, priėmusi 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programą „Tolesni žingsniai siekiant visiškai saugaus eismo vizijos“, nustatė, kaip šią politiką būtų galima paversti konkrečiais veiksmais.

Naujos politikos programos naujovė yra tai, kad buvo priimtas vadinamasis saugios sistemos principas, kurį taikant siekiama iš naujo parengti kelių eismo saugumo politiką, daugiausia dėmesio skiriant žūčių ir sunkių sužalojimų prevencijai keturiose pagrindinėse – saugių transporto priemonių, saugios infrastruktūros, saugaus naudojimosi keliais ir geresnių sveikatos priežiūros paslaugų įvykus avarijai – srityse, taip pat taikant šį principą reikia tvirtesnio valdymo ES lygmeniu. Pagal saugios sistemos principą didelės dalies žūčių ir sunkių sužalojimų galima išvengti, net jei automobilių susidūrimų ir toliau bus.

Todėl dabar tinkamas metas Europos Parlamentui pateikti politinę rezoliuciją dėl kelių eismo saugumo. Šis pranešimas – oficialus Parlamento atsakas į pirmiau minėtą naująjį Komisijos principą ir jos 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programą.

Todėl pranešėja palankiai vertina naują politikos programą, naujus nustatytus tikslus ir priimtą saugios sistemos principą. Pranešėjos nuomone, ši politikos programa kartu su politine valia ir ES, nacionaliniu, regioniniu ir vietos lygmenimis suderintomis priemonėmis turi potencialo veikti kaip vertingas įrankis, siekiant apgręžti nekintančius rodiklius ir visiems užtikrinti saugesnius kelius, taigi, pagerinti socialinę gerovę.

Pranešime analizuojami visi naujos politikos aspektai ir pateikiamas vertinimas, kaip ES ketina įgyvendinti pasiūlytus veiksmus, kartu nustatant politinius prioritetus ir pasiūlant tolesnes iniciatyvas ES ir nacionaliniu lygmenimis.

Atsižvelgdama į tam tikras būsimas Komisijos teisėkūros iniciatyvas, pranešėja ragina priimti konkrečių pasiūlymų, kuriais būtų padidintas kelių eismo saugumas, turint omenyje TEN-T reglamentą, Judumo mieste dokumentų rinkinio peržiūrą, Vairuotojo pažymėjimų direktyvą, Tarptautinio kelių eismo saugumo užtikrinimo direktyvą dėl kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimų ir Techninės apžiūros dokumentų rinkinį.

Be to, kadangi kelių eismo saugumas yra pasidalijamoji kompetencija, toliau pateiktais pasiūlymais Komisija primygtinai raginama priimti valstybėms narėms skirtas rekomendacijas. Verta atkreipti dėmesį į tai, kad įrodyta, jog Komisijos rekomendacijos dėl kelių eismo saugumo yra labai vertinga priemonė siekiant politinių pokyčių valstybėse narėse.

## **2. Pagrindiniai klausimai ir pranešėjos pozicija**

### **2.1. 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programa „Tolesni žingsniai siekiant visiškai saugaus eismo vizijos“**

Kaip minėta pirmiau, pranešėja pritaria 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programai, naujiems nustatytiems tikslams ir priimtam saugios sistemos principui.

Nustačius pirmąjį aštuonių pagrindinių veiklos rezultatų rodiklių (PVRR) rinkinį bus galima atlikti tikslingesnę valstybių narių veiklos rezultatų analizę ir nustatyti trūkumus. Pranešėja ragina iki 2023 m. nustatyti orientacinius PVRR tikslus ir primygtinai ragina valstybes nares ir jų nacionalines kompetentingas institucijas visapusiškai dalyvauti renkant šiuos duomenis.

Įgyvendinti ES kelių eismo saugumo politiką galima tik prisiimant atitinkamą politinį įsipareigojimą ir skiriant pakankamai lėšų. Tuo remdamasi, pranešėja prašo valstybių narių skirti kelių eismo saugumui dalį savo nacionalinio biudžeto ir derinti ją su ES lėšomis, kad būtų pasiekta geresnių rezultatų.

### **2.2 Saugi infrastruktūra**

Visų su keliais susijusių infrastruktūrų ir jų konstrukcinio saugumo lygio kokybė yra pagrindinis veiksnys siekiant apsaugoti eismo dalyvius. Pranešėja laikosi nuomonės, kad valstybės narės ir Europos Komisija, kurdamos ar statydamos naujas infrastruktūras, turi teikti pirmenybę toms investicijoms, kuriomis duodama daugiausia naudą kelių eismo saugumo atžvilgiu.

Be to, eismo dalyviai turi būti informuoti apie kelio kokybę ir jo saugumo lygį. Buvo žengtas pirmasis svarbus žingsnis – į neseniai peržiūrėtas ES infrastruktūros saugumo taisykles įtrauktas rizikos zonų kartografavimas ir saugumo kategorijų nustatymas. Vis dėlto pranešėja pabrėžia, kad, remiantis kriterijais, dėl kurių buvo bendrai susitarta, visus Europos kelius privaloma sistemingsai vertinti ir reitinguoti.

Be to, į būsimą TEN-T reglamento peržiūrą turi būti įtraukiamos priemonės, kuriomis būtų dar labiau didinamas kelių eismo saugumas miestų transporto mazguose ir gerinamas eksploataavimo saugumas visą ypatingos infrastruktūros gyvavimo ciklą.

### **2.3 Saugios transporto priemonės**

Saugesnės transporto priemonės keliuose – tai dar vienas esminis saugios sistemos principo elementas.

Pažangios techninės transporto priemonių savybės, automatizavimas ir mikromobilumas yra tik keli uždaviniai, kuriuos raginama spręsti įgyvendinant ES kelių eismo saugumo politiką.

Dėl neseniai atliktos Bendrosios saugos reglamento peržiūros visai netrukus bus privaloma transporto priemonėse diegti pažangius saugos elementus, pvz., išmaniąją greičio palaikymo pagalbinę sistemą ir avarinės eismo juostos laikymosi sistemą. Pranešėja palankiai vertina šią peržiūrą, ragina priimti plataus užmojo antrinės teisės aktą, siekiant neatsilikti nuo technikos raidos, ir pritaria sumanymui įtraukti šiuos pažangius saugos elementus į kitos Techninės apžiūros dokumentų rinkinio peržiūros taikymo sritį. Be to, pranešėja atkreipia dėmesį į tai, kad reikia naujos suderintos reguliavimo sistemos, taikomos automatizuotiems automobiliams, kad būtų užtikrinta, jog jie veiks saugiai.

Dėl asmeninių judumo įtaisų pažymėtina, kad Komisijos paprašyta parengti naujiems judumo įtaisams taikomą tipo patvirtinimo sistemą ir išleisti valstybėms narėms skirtas gaires dėl tokių įtaisų naudojimui taikomų eismo taisyklių.

### **2.4 Saugus naudojimas keliais ir geresnės sveikatos priežiūros paslaugos įvykus avarijai**

Alkoholis susijęs su maždaug 25 proc. visų žūčių keliuose ir kartu su greičio viršijimu yra viena iš dviejų pagrindinių žūčių keliuose priežasčių. Todėl pranešėja laikosi aiškios pozicijos, kuria pritariama siekti visiškai netoleruoti vairavimo esant vairuotojui neblaivam ir tai taikyti visiems vairuotojams. Tas pats principas turi būti taikomas ir neteisėtų psichoaktyviųjų medžiagų atveju. Atitinkamai pranešime raginama priimti standartus, taikomus reikalavimų vykdymo užtikrinimui keliuose, kiek tai susiję su vairavimu apsvaigus nuo narkotikų.

Dėl greičio viršijimo pranešėja laikosi nuomonės, kad, vadovaujantis saugios sistemos principu, visiems skirtingiems kelių tipams privaloma taikyti saugaus greičio ribas. Labai geras pavyzdys – didžiausias leistinas 30 km/h greitis gyvenamuosiuose rajonuose ir vietovėse, kuriose daug dviratininkų ir pėsčiųjų. Daugelyje Europos miestų ši geroji patirtis yra taikoma, todėl kelių eismo saugumo ir geresnės gyvenimo kokybės srityje pasiekta reikšmingų rezultatų.

Pranešėja atkreipia dėmesį į susirūpinimą keliantį kelių eismo taisyklių pažeidimų, kuriuos įvykdo nerezidentai, kiekį ir nurodo, kad, atliekant būsimą direktyvos peržiūrą, reikia toliau stiprinti dabartinės tarpvalstybinio sankcijų už kelių eismo taisyklių pažeidimus vykdymo sistemos efektyvumą.

Pranešėja taip pat mano, kad, Vairuotojo pažymėjimų direktyvoje nustatčius priemones, kuriomis pradedantieji vairuotojai būtų skatinami įgyti daugiau patirties, taip pat ją nuolat atnaujinant pagal technologinius transporto priemonių ir infrastruktūros pokyčius, bus užtikrintas saugesnis naudojimasis keliais.

Miesto keliuose gausu krovinių furgonų, motorinių dviračių transporto priemonių ir dviračių, nes labai išaugo pristatymo į namus paslaugų sektorius, taip pat ir dėl COVID-19 pandemijos. Didelė procentinė avarių keliuose dalis yra tiesiogiai siejama su profesionalių vairuotojų darbo sąlygų kokybe. Todėl pranešėja siūlo priemones, kuriomis būtų sprendžiama vairuotojų nuovargio problema ir didinama pristatymo paslaugą teikiančių darbuotojų sauga.

Įrodyta, kad daugeliu atvejų skubiai suteiktos ir veiksmingos sveikatos priežiūros paslaugos įvykus avarijai yra pagrindinis veiksnys mažinant sunkių sužalojimų pasekmes. Šiuo požiūriu pranešėja ragina vykdyti glaudesnę kelių eismo saugumo institucijų ir sveikatos priežiūros sektoriaus bendradarbiavimą, taip pat į Vairuotojo pažymėjimų direktyvą įtraukti privalomą pirmosios pagalbos mokymą visiems vairuotojams.

Geresnis tarpvalstybinis kelių eismo taisyklių vykdymo užtikrinimas yra pagrindinis saugesnio naudojimosi keliais aspektas. Pranešėjos nuomone, ilgalaikių vairavimo elgsenos pokyčių galima pasiekti tik skyrus deramą finansavimą, nustatčius metinius tikslus ir gerai išaiškinant bei viešinant vykdymo užtikrinimo priemones.

## ***2.5 Ateičiai paruošta sistema***

Gebėjimas atidžiai stebėti naujus visuomenės pokyčius bei nuolatinę technologinę pažangą ir prie jų prisitaikyti turi būti neatskiriama ES kelių eismo saugumo politikos ypatybė. Pavyzdžiui, per kelerius ateinančius metus automatizuoti automobiliai pradės važinėti keliuose kartu su įprastomis transporto priemonėmis ir šalia pažeidžiamų eismo dalyvių. Pranešėja visapusiškai pripažįsta riziką, galinčią kilti dėl įvairių būsimų su kelių eismo saugumu susijusių iššūkių, ir prašo ES pasirengti jas spręsti.

Atsižvelgdama į būsimus pokyčius, pranešėja, siekdama toliau didinti kelių eismo saugumą, taip pat prašo, kad būtų sukurta sistema, kuria naudojantis ir laikantis Bendrojo duomenų apsaugos reglamento transporto priemonės kaupiamus duomenis būtų galima gauti ne tik remonto rinkoje. Ji mano, kad galimybė gauti transporto priemonės kaupiamus duomenis turėtų būti suteikiama tik eismo įvykio tyrimo ir techninės apžiūros reikmėms.

Be to, pranešime ypatingas dėmesys skiriamas pažeidžiamiesiems eismo dalyviams. Iki šiol didesnė transporto priemonių sauga ir kitos kelių eismo saugumo priemonės daugiausia buvo naudingos besinaudojantiems automobiliais. Pranešėja pabrėžia, kad neturi būti kenkiama pėsčiųjų ir dviratininkų, taip pat tam tikrų kitų demografinių grupių (pvz., vyresnio amžiaus eismo dalyvių, riboto judumo eismo dalyvių) saugumui. Taip pat, jei daugiau žmonių eis pėsčiomis, važiuos dviračiu ar naudosis viešuoju transportu, ne tik pagerės mūsų kelių eismo saugumo lygis, bet ir bus padedama siekti mūsų klimato srities tikslų. Būtent dėl šios priežasties pranešėja pritaria saugos ir tvarumo priemonių sąveikai ir ragina persvarstyti transporto infrastruktūros tankiai apgyvendintose miesto teritorijose prioritetus.

Pranešėja atkreipia dėmesį į tai, kad aktyvus pilietinės visuomenės ir socialinių partnerių dalyvavimas yra būtina išankstinė sąlyga įgyvendinant visiškai saugaus eismo viziją. Siekiant padidinti saugumą keliuose, į ES kelių eismo saugumo politiką privaloma įtraukti išsamią

informavimo sistemą ir paskatas visiems suinteresuotiesiems subjektams. Pranešėja pripažįsta, kad šiame kontekste svarbus ES kelių eismo saugumo mieste apdovanojimas, taip pat Komisijos ketinimas atnaujinti Europos kelių saugos chartiją, ir žengia dar vieną žingsnį prašydama laiku paskelbti iniciatyvą „Europos kelių eismo saugumo metai“.

Galiausiai, pranešėja laikosi nuomonės, kad, siekiant pagal visa apimančią išsamią darnaus ir išmanaus judumo strategiją tinkamai įgyvendinti ES kelių eismo saugumo politiką, itin svarbi tvirtesnė valdymo struktūra. Pranešėja, semdamasi įkvėpimo iš to, kaip Europos agentūros pasiekė rezultatų padėdamos užtikrinti didesnę kitų transporto rūšių saugą, ragina Komisiją toliau remti saugų kelių transportą ir išnagrinėti galimybes sukurti naują agentūrą.



## **PRIEDAS. PRANEŠĖJAI INFORMACIJĄ TEIKUSIŲ SUBJEKTŲ IR ASMENŲ SĄRAŠAS**

Toliau pateiktą sąrašą visiškai savanoriškai ir tik savo atsakomybe parengė pranešėja. Pranešėja, rengdama pranešimo dėl 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo politikos programos – rekomendacijos dėl tolesnių žingsnių siekiant visiškai saugaus eismo vizijos (2021/2014(INI)) projektą gavo informacijos iš toliau nurodytų subjektų ar asmenų.

<b>Subjektas ir (arba) asmuo</b>
Europos Komisija – MOVE GD
Europos transporto saugumo taryba (ETSC)
Europos transporto darbuotojų federacija (ETF)

## INFORMACIJA APIE PRIĖMIMĄ ATSAKINGAME KOMITETE

<b>Priėmimo data</b>	17.6.2021
<b>Galutinio balsavimo rezultatai</b>	+ :            44 - :            1 0 :            3
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai</b>	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Paolo Borchia, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Johan Danielsson, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Giuseppe Ferrandino, João Ferreira, Mario Furore, Søren Gade, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Julie Lechanteux, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Tomasz Piotr Poręba, Dominique Riquet, Dorien Rookmaker, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Vera Tax, Barbara Thaler, István Ujhelyi, Henna Virkkunen, Petar Vitanov, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Roberts Zile, Kosma Złotowski
<b>Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai</b>	Ignazio Corrao, Clare Daly

## GALUTINIS VARDINIS BALSAVIMAS ATSAKINGAME KOMITETE

<b>44</b>	<b>+</b>
ECR	Tomasz Piotr Poręba, Roberts Zīle, Kosma Złotowski
ID	Paolo Borchia, Marco Campomenosi
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Gheorghe Falcă, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Giuseppe Milazzo, Cláudia Monteiro de Aguiar, Massimiliano Salini, Sven Schulze, Barbara Thaler, Henna Virkkunen, Elissavet Vozemberg-Vrionidi
Renew	José Ramón Bauzá Díaz, Izaskun Bilbao Barandica, Søren Gade, Elsi Katainen, Caroline Nagtegaal, Jan-Christoph Oetjen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Johan Danielsson, Ismail Ertug, Giuseppe Ferrandino, Isabel García Muñoz, Bogusław Liberadzki, Rovana Plumb, Vera Tax, István Ujhelyi, Petar Vitanov
The Left	Clare Daly, João Ferreira, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Anna Deparnay-Grunenberg

<b>1</b>	<b>-</b>
NI	Dorien Rookmaker

<b>3</b>	<b>0</b>
ECR	Peter Lundgren
ID	Julie Lechanteux, Philippe Olivier

Sutartiniai ženklai:

+ : už

- : prieš

0 : susilaikė