

Specialioji ataskaita

ES kelių eismo saugumo tikslų siekimas

Laikas perjungti aukštesnę pavarą



EUROPOS
AUDITO
RŪMAI

Turinys

	Dalis
Santrauka	I–VIII
Įvadas	01–16
Kelių eismo saugumas yra opus visuomeninis klausimas	01–09
Kelių eismo įvykiai yra dažna ankstyvos mirties priežastis ES	01–03
Pažeidžiamiesiems eismo dalyviams kyla didesnė mirtinų eismo įvykių rizika, be to, esama didelių skirtumų tarp amžiaus grupių ir valstybių narių	04–06
Saugios sistemos požiūris yra visuotinė koncepcija	07–09
Funkcijos ir atsakomybės sritys Europos Sąjungoje	10–12
ES kelių eismo saugumo politika ir reglamentavimo sistema	13–14
ES finansavimas projektams, kuriais prisidedama prie kelių eismo saugumo	15–16
Audito apimtis ir metodas	17–23
Pastabos	24–102
ES saugios sistemos požiūris yra visapusiškas, tačiau Komisijai kyla sunkumų stebint valstybių narių pažangą	24–41
ES saugios sistemos požiūris yra visapusiškas, juo remiantis nustatyti plataus užmojo tikslai	26–27
Komisija dar neįvertino nacionalinių strategijų indėlio siekiant ES tikslų	28–31
Valstybių narių veiklos rezultatų stebėseną dar nėra veiksminga	32–34
Valstybių narių duomenys apie sunkius sužalojimus dar nėra palyginami, o duomenis apie žūtis palyginti galima	35–37
ES pažanga yra per lėta, kad būtų pasiekti 2030 ir 2050 m. tikslai	38–41
ES veiksmai pagal naudojimosi keliais, transporto priemonių ir infrastruktūros ramsčius neapima visų rizikos sričių ir yra nepakankamai integruoti	42–82
Ne visos pagrindinės eismo įvykių priežastys aptartos ES lygmeniu, o Komisija nepakankamai prižiūri valstybių narių vykdymo užtikrinimo strategijas	44–56

Transporto priemonėms taikoma standartizuota ES lygmens sistema, tačiau senstantis automobilių parkas riboja jos poveikį	57–64
Nacionaliniai infrastruktūros saugumo didinimo metodai skiriasi pagal sudėtingumą, o ES reikalavimai netaikomi infrastruktūrai, kurioje žūsta daugiausia žmonių	65–75
Dėl naujų iššūkių reikės dar labiau integruoti Komisijos kelių eismo saugumo veiksmus	76–82
ES kelių eismo saugumo tikslų pasiekimas nebuvo pagrindinis projektų atrankos ir stebėsenos rodiklių kriterijus	83–102
Kelių eismo saugumas nebuvo pagrindinis kriterijus atrenkant infrastruktūros projektus, kuriais siekiama kelių eismo saugumo tikslų	85–91
Nebuvo reikalaujama, kad ES bendrai finansuojamuose projektuose, kuriais siekiama kelių eismo saugumo tikslų, būtų įvertintas jų galimas indėlis į kelių eismo saugumą arba nustatyti susijusių rezultatų rodikliai	92–98
2021–2027 m. laikotarpiu kelių eismo saugumui gali būti skiriama mažiau sanglaudos lėšų, tačiau naujos sąlygos yra pirmas žingsnis siekiant tikslingesnio lėšų skyrimo	99–102
Išvados ir rekomendacijos	103–113

Priedai

- I priedas. Veiksmų pagal kiekvieną JT saugios sistemos požiūrio ramstį pavyzdžiai**
- II priedas. Nuo 2001 m. kintantys Komisijos kelių eismo saugumo tikslai**
- III priedas. ES reglamentavimo sistema, apimanti mūsų audituotus saugios sistemos požiūrio ramsčius**
- IV priedas. Auditui atrinktų ES bendrai finansuojamų projektų sąrašas**
- V priedas. Nacionalinių kelių eismo saugumo tikslų apžvalga**
- VI priedas. Nacionalinių greičio ribų palyginimas su tarptautiniame tyrime rekomenduojamu greičiu**
- VII priedas. Elektrinių paspirtukų teisinis statusas 15 ES valstybių narių**

Santrumpos

Terminų žodynelis

Komisijos atsakymai

Chronologija

Audito grupė

Santrauka

I Kelių eismo saugumas – opus visuomeninis klausimas. 2022 m. ES kelių eismo įvykiuose žuvo 20 640 žmonių, o ypač didelė rizika kilo pėstiesiems, dviratiniams ir motociklininkams. Kelių eismo saugumas yra pasidalijamoji ES ir jos valstybių narių kompetencija, tačiau atsakomybė už visišką kai kurių veiksmų, kurie galėtų tiesiogiai pagerinti kelių eismo saugumą, įgyvendinimą tenka nacionalinėms institucijoms. Komisija šioje srityje koordinuoja veiksmus ES lygmeniu, ypač kai jie turi tarpvalstybinį poveikį.

II 2018 m. ES nustatė dabartinius tikslus perpus sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų keliuose skaičių iki 2030 m., palyginti su 2019 m., ir pasiekti beveik nulinį lygį iki 2050 m. Siekdama šių tikslų, Komisija savo kelių eismo saugumo politiką grindė ES saugios sistemos požiūriu, kuris apima keletą ramsčių, kuriais siekiama užtikrinti, kad, jei vienas elementas neveiktų, kitu tai būtų kompensuota. Apskaičiavome, kad ankstesniu 2014–2020 m. laikotarpiu ES finansavimas iš Europos regioninės plėtros fondo, Sanglaudos fondo ir pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę, skirtas projektams, kuriais prisidedama prie kelių eismo saugumo, sudarė apie 6,6 milijardo eurų.

III Beveik įpusėjus dabartinei 2021–2030 m. politikos programai, įvertinome, ar Komisija veiksmingai nustatė ES saugios sistemos požiūrį ir padėjo valstybėms narėms siekti 2030 ir 2050 m. kelių eismo saugumo tikslų. Pagal saugios sistemos požiūrio valdymo ramstį nagrinėjome, ar šis požiūris buvo visapusiškas ir ar Komisija veiksmingai stebėjo valstybių narių indėlį joms siekiant ES tikslų. Taip pat vertinome, ar Komisija ėmėsi tinkamų veiksmų pagal naudojimosi keliais, transporto priemonių ir infrastruktūros ramsčius. Galiausiai pagal finansinės paramos ramstį nagrinėjome, ar atrenkant ES bendrai finansuojamus projektus, kurie buvo finansuoti 2014–2020 m. laikotarpiu, ir rengiant rodiklius buvo daugiausia dėmesio skirta kelių eismo saugumo tikslams. Auditą atlikome keturiose valstybėse narėse ir patikrinome 13 projektų imtį.

IV Apskritai darome išvadą, kad Komisija sukūrė visapusišką ES saugios sistemos požiūrį ir nustatė plataus užmojo 2030 ir 2050 m. tikslus. Tačiau jos veiksmuose nustatėme trūkumų. Be to, esant dabartiniam pažangos tempui ir nededant papildomų pastangų ES ir valstybių narių lygmeniu, mažai tikėtina, kad šie tikslai bus pasiekti.

V Kalbant apie **valdymo ramstį**, nustatėme, kad Komisija dar neįvertino, koku mastu valstybių narių suplanuotos pastangos padeda siekti ES kelių eismo saugumo tikslų. Nors beveik visos valstybės narės nustatė tikslus perpus sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių, nacionalinių strategijų sudėtingumo lygis skyrėsi. Be to, reikia imtis tolesnių veiksmų, kad valstybių narių veiklos rezultatų stebėseną būtų veiksminga. Nustatėme palyginamumo problemų, susijusių su tuo, kaip valstybės narės rinko ir teikė Komisijai duomenis apie sunkius sužalojimus.

VI Taip pat nustatėme, kad **naudojimosi keliais ramstis** neapėmė visų pagrindinių rizikos sričių tokiu pačiu mastu ES lygmeniu ir kad Komisijos vaidmuo prižiūrint nacionalinius vykdymo užtikrinimo metodus buvo ribotas. Nors **transporto priemonių ramstį** apėmė standartizuota ES lygmens sistema, taikoma naujoms transporto priemonėms, jos poveikis buvo ribotas dėl to, kad valstybių narių automobilių parkai sensta. Valstybių narių procedūros pagal **infrastruktūros ramstį**, įskaitant procedūras, skirtas pavojingiems ruožams ir eismo įvykių priežastims nustatyti, skyrėsi pagal sudėtingumą. Šios srities ES teisės aktuose nustatyti bendri principai ir procedūros, tačiau jų taikymo sritis neapima infrastruktūros, susijusios su dauguma žūčių, pavyzdžiui, miestų teritorijų, nepagrindinių kelių už miesto ribų ir dviračių takų. Galiausiai nustatėme, kad dėl naujų kelių eismo saugumo uždavinių (pavyzdžiui, susijusių su asmeninėmis judumo priemonėmis ir autonominėmis transporto priemonėmis) Komisijos veiksmus reikės toliau integruoti pagal šiuos tris ramsčius.

VII Kalbant apie **finansinės paramos ramstį**, nustatėme, kad 2014–2020 m. laikotarpiu kelių eismo saugumas nebuvo pagrindinis kriterijus atrenkant projektus, kuriais siekiama kelių eismo saugumo tikslų, nes jis konkuravo su kitais prioritetais (pavyzdžiui, didesniu prieinamumu ir ekologiškesniu transportu). Daugumos audituotų projektų atveju atrankos kriterijai nebuvo skirti tinklo ruožams, kuriuose įvyko daugiausia eismo įvykių ar žūčių, ir nebuvo nustatyta jokių kelių saugumo projektavimo kriterijų. Be to, nebuvo reikalaujama, kad ES bendrai finansuojamais projektais būtų įvertintas jų galimas indėlis į kelių eismo saugumą arba nustatyti susijusių rezultatų rodikliai. 2021–2027 m. laikotarpiu sanglaudos politikos finansavimas būsimiems projektams, kuriais siekiama didinti kelių eismo saugumą, gali sumažėti, nebent šiam tikslui pasiekti būtų nustatytos griežtos prioritetų nustatymo taisyklės.

VIII Remdamiesi šiomis išvadomis, Komisijai rekomenduojame:

- 1) gerinti duomenų apie sunkius sužalojimus teikimą ir nustatyti veiksmingumo tikslus;
- 2) daugiau dėmesio skirti eismo įvykių priežastims ir parengti tolesnes gaires, apimančias visas rizikos sritis;
- 3) numatyti aiškesnius ES bendrai finansuojamų projektų, kuriais siekiama kelių eismo saugumo tikslų, prioritetus ir *ex post* vertinimą.

Ivadas

Kelių eismo saugumas yra opus visuomeninis klausimas

Kelių eismo įvykiai yra dažna ankstyvos mirties priežastis ES

01 ES kelių eismo įvykiai yra dažna ankstyvos mirties priežastis: 2022 m. kelių eismo įvykiuose žuvo 20 640 žmonių¹. Be to, apskaičiuota, kad su kiekviena ES prarasta gyvybe dar penki žmonės patiria sunkių sužalojimų, turinčių gyvenimą keičiančių padarinių².

02 Vertinant absoliučiais skaičiais, palyginti su kitomis transporto rūšimis, brangiausiai žmogaus gyvybei atsieina kelių transportas. 2016–2020 m. ES, išskyrus Jungtinę Karalystę, keliuose žuvo vidutiniškai 22 420 žmonių per metus, palyginus su 19 žuvusių geležinkelių keleivių. Paskutinė mirtina oro transporto avarija, kurią patyrė ES oro vežėjas, įvyko 2016 m., kai žuvo du žmonės.

03 Pasaulio mastu, remiantis naujausiais Pasaulio sveikatos organizacijos [duomenimis](#), Europa, palyginus su kitais regionais, atrodo gerai: žūčių skaičius yra mažiausias ir, kitaip nei kituose regionuose, jis mažėja. Tačiau, nors nuo 2000 m. žūčių keliuose skaičius ES gerokai sumažėjo, pastaraisiais metais ši mažėjimo tendencija nekito.

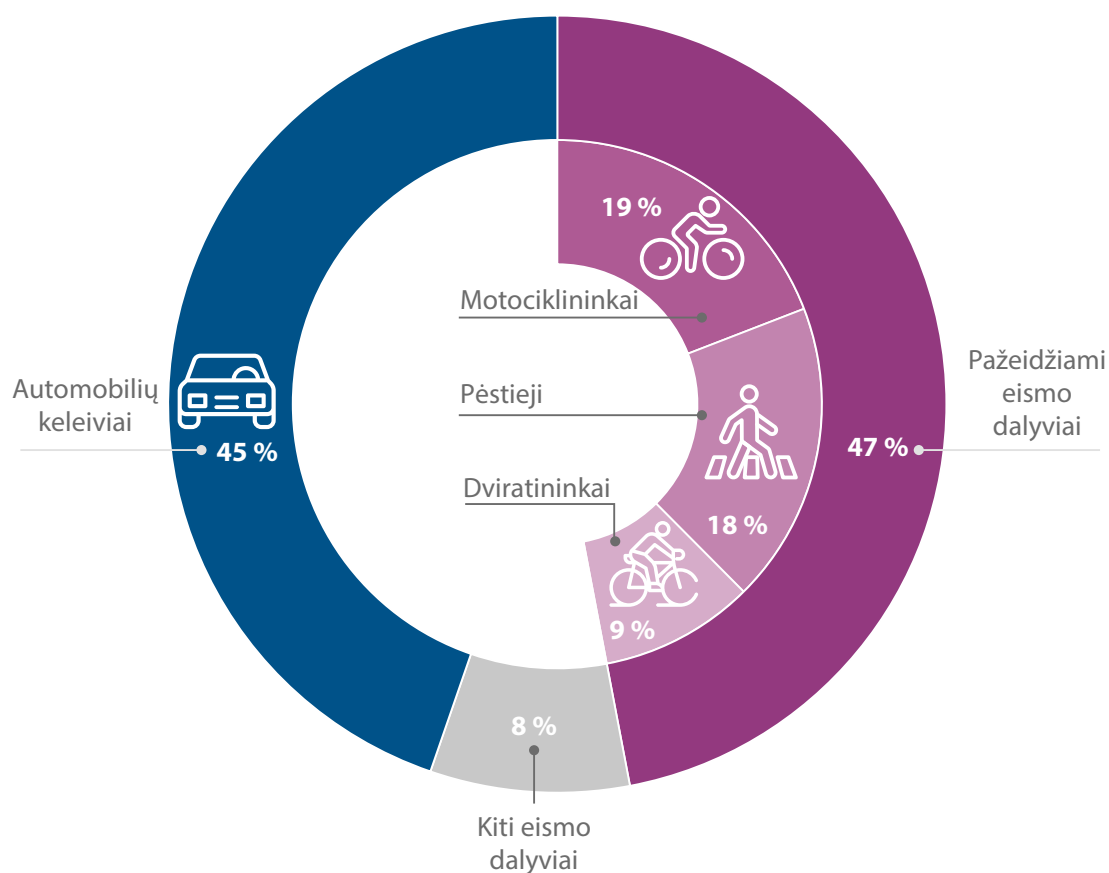
Pažeidžiamiesiems eismo dalyviams kyla didesnė mirtinų eismo įvykių rizika, be to, esama didelių skirtumų tarp amžiaus grupių ir valstybių narių

04 Bet kuris eismo dalyvis gali patekti į mirtiną eismo įvykį, tačiau pažeidžiamiesiems eismo dalyviams (t. y. pėstiesiems, dviratininkams ir motociklininkams) tokia rizika yra ypač didelė. Kalbant apie 2021 m. ES žūčių keliuose skaičių, didžiausia dalis buvo susijusi su pažeidžiamais eismo dalyviais (47 %), o po jų – automobilių keleiviais (45 %) (žr. [1 diagramą](#)). Be to, pažeidžiami eismo dalyviai sudaro beveik 70 % žuvusiųjų miestų teritorijose.

¹ [Kelių eismo saugumas ES](#), Europos Komisija, 2023 m.

² [Sunkūs sužalojimai](#), Europos Komisija, 2021 m.

1 diagrama. ES žūčių keliuose skaičius pagal eismo dalyvius (2021 m.)



Pastaba. Duomenys nesutampa dėl apvalinimo.

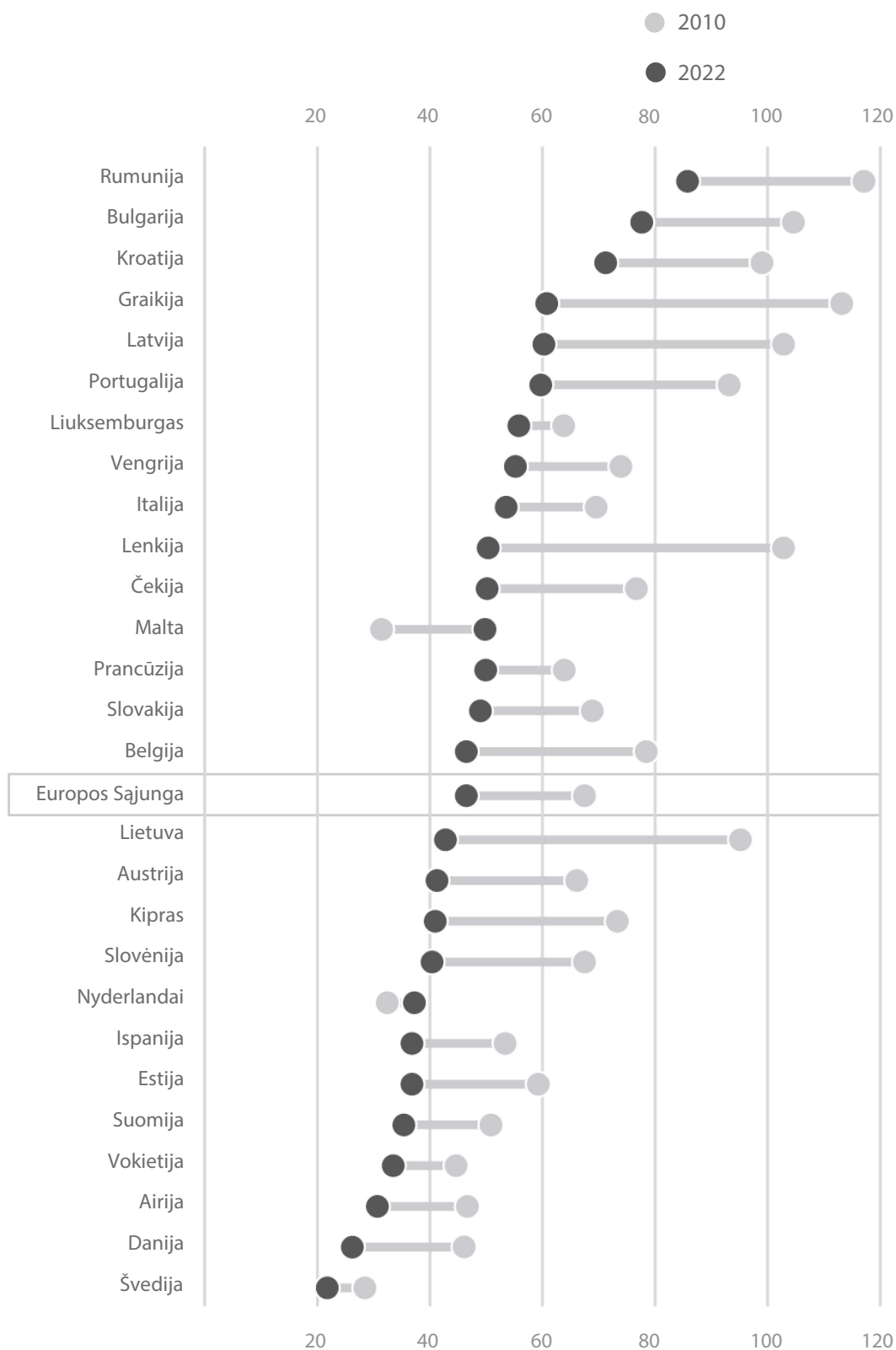
Šaltinis. Audito Rūmai, remiantis Bendrijos kelių eismo įvykių duomenų baze (CARE).

05 Daugiausia žūsta jaunuoliai (18–24 m.), po jų – 65 metų ir vyresni žmonės. Nors daugiausia jaunų eismo dalyvių žūsta, kai jie yra automobilyje (2019 m. – 64 %), pusė 65 metų ir vyresnių žmonių žuvo važiuodami dviračiu arba kaip pėstieji³.

06 2022 m. vidutinis žuvusiųjų kelių eismo įvykiuose rodiklis buvo 46 mirties atvejai milijonui gyventojų, tačiau tarp valstybių narių šis rodiklis labai skyrėsi (žr. **2 diagramą**). Mažiausias žuvusiųjų rodiklis buvo Švedijoje ir Danijoje (atitinkamai 22 ir 26 mirties atvejai milijonui gyventojų). Didžiausias žuvusiųjų rodiklis buvo Rumunijoje – 86 mirties atvejai keliuose milijonui gyventojų.

³ Jaunimas, Europos Komisija, 2021 m. ir Vyresnio amžiaus žmonės, Europos Komisija, 2023 m.

2 diagrama. Žuvusiųjų skaičius milijonui gyventojų valstybėse narėse (2022 m., palyginus su 2010 m.)



Pastaba. Europos Sąjungos vertės neapima Jungtinės Karalystės.

Šaltinis. Audito Rūmai, remiantis CARE.

Saugios sistemos požiūris yra visuotinė koncepcija

07 Kelių eismo saugumas konkuruoja su kitais tikslais, pavyzdžiui, judumu, be to, jam įtakos turi daug veiksnių ir veikėjų. Nustatytos keturios pagrindinės žūčių keliuose priežastys: 1) greičio viršijimas; 2) vairavimas apsvaigus nuo alkoholio; 3) važiavimas neprisėgus saugos diržo ir 4) vairuotojo dėmesio atitraukimas⁴. Institucijos, pramonės atstovai ir pilietinė visuomenė gali padėti šalinti eismo įvykių priežastis įgyvendindami įvairius veiksmus.

08 Saugios sistemos požiūris buvo pirmą kartą išplėtotas Švedijoje ir Nyderlanduose XX a. 10-ajame dešimtmetyje⁵. Jis grindžiamas pripažinimu, kad žmonės padaro klaidų, ir juo siūlomi būdai, kaip užtikrinti, kad dėl tokių klaidų nebūtų žūčių ar sunkių sužalojimų. Šia prevencine strategija sukuriama apsaugos lygmenys, siekiant užtikrinti, kad, jei vienas elementas neveiktų, kitu tai būtų kompensuota.

09 Jungtinės Tautos (JT) šį požiūrį pirmą kartą įtraukė į savo [kelių eismo saugumo strategiją](#) 2011 m. 2020 m. rugpjūčio mėn. JT pradėjo [antrąjį kelių eismo saugumo veiksmų dešimtmetį](#) ir nustatė tikslą 2021–2030 m. bent 50 % sumažinti žūčių ir sužalojimų keliuose skaičių. [I priede](#) pateikiami veiksmų, kuriais prisidedama prie kelių eismo saugumo pagal šį [požiūrį](#), pavyzdžiai. Kelių eismo saugumo iniciatyvomis prisidedama prie JT 3-iojo darnaus vystymosi tikslo (DVT) „Gera sveikata ir gerovė“ ir 11-ojo tikslo „Darnūs miestai ir bendruomenės“.

Funkcijos ir atsakomybės sritys Europos Sąjungoje

10 **Valstybės narės** sprendžia dėl savo nacionalinės transporto politikos ir daugelio kelių eismo ir saugumo nuostatų aspektų. Jos taip pat atsakingos už ES direktyvų perkėlimą į nacionalinę teisę ir ES reglamentų, įskaitant tuos, kurie yra susiję su kelių eismo saugumu, įgyvendinimą. Jos taip pat yra visiškai atsakingos už kai kurių veiksmų, turinčių tiesioginį poveikį žūčių ir sunkių sužalojimų skaičiaus mažinimui, įgyvendinimą. Be to, valstybės narės priima sprendimus dėl prioritetinių infrastruktūros projektų, kuriuos jos finansuoja visų pirma iš nacionalinių ar regioninių biudžetų.

⁴ Europos transporto saugos taryba, „[Vairavimo apsvaigus nuo alkoholio ir kitų su alkoholiu susijusių mirčių Europoje mažinimo pažanga](#)“, 2022 m.

⁵ ITF - EBPO, [Saugios sistemos požiūris praktiškai](#), 2022 m.

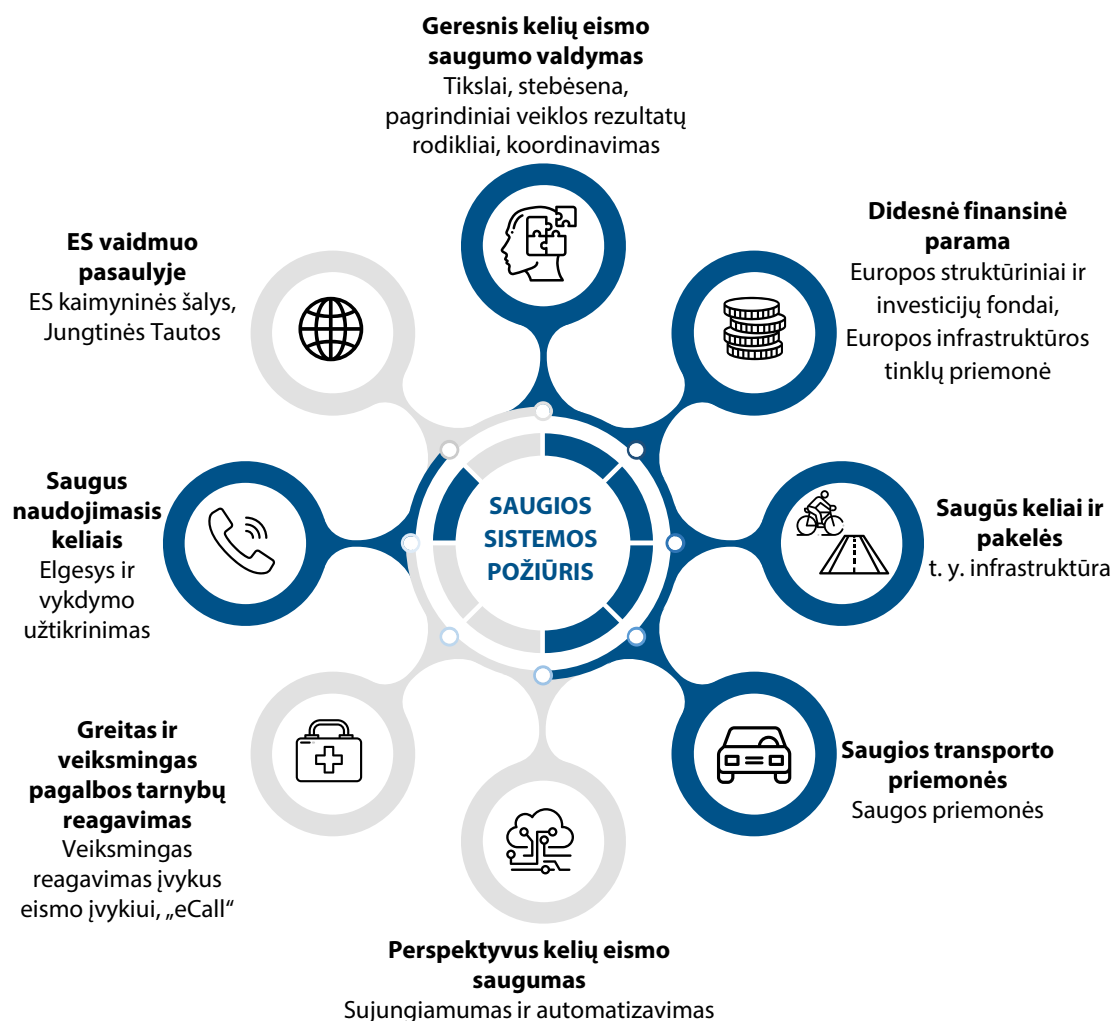
11 1992 m. valstybės narės [susitarė](#) sukurti ES masto transporto infrastruktūros tinklą. Jos taip pat prisiskyrė ES pasidalijamąją kompetenciją nustatyti transporto saugos gerinimo priemones. **Komisija**, visų pirma jos Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas (MOVE GD), yra atsakinga už transporto politikos rengimą, įgyvendinimą ir vykdymo užtikrinimą ES lygmeniu. Kiti Komisijos generaliniai direktoratai, pavyzdžiui, Vidaus rinkos, pramonės, verslumo ir MVĮ generalinis direktoratas (GROW GD), taip pat Europos klimato, infrastruktūros ir aplinkos vykdomoji įstaiga (CINEA), taip pat yra atsakingi už pagrindinius veiksmus, kuriais prisidedama prie ES kelių eismo saugumo politikos.

12 Asmenų ir įmonių elgesys yra vienas iš pagrindinių veiksnių, prisidedančių prie saugios kelių transporto aplinkos, nes jie pasirenka tam tikros formos judumo transporto priemones bei jų saugos savybes ir yra atsakingi už savo elgesį eisme. Svarbus veikėjas yra **draudimo sektorius**, nes šio sektoriaus produktai ir paslaugos kuriami atsižvelgiant į saugos aspektus (pavyzdžiui, politiką „sumoki už tai, kaip vairuoti“), yra skatinama naudoti naujas technologijas, vairuotojai raginami vairuoti saugiai ir renkami duomenys, siekiant geriau suprasti kelių eismo įvykių priežastis.

ES kelių eismo saugumo politika ir reglamentavimo sistema

13 2018 m. Komisija parengė savo 2021–2030 m. kelių eismo saugumo politiką remdamasi **ES saugios sistemos požiūriu**, kuris apima aštuonis ramsčius (žr. [3 diagramą](#)). Komisija taip pat nustatė dabartinius tikslus 2020–2030 m. perpus sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų keliuose skaičių, o iki 2050 m. – pasiekti beveik nulinį lygį. Šiems tikslams taip pat pritarė [Europos Parlamentas](#) ir [Taryba](#). Ši politika grindžiama ankstesnėmis Komisijos pradėtomis iniciatyvomis (žr. [II priedą](#)).

3 diagrama. ES saugios sistemos požiūris



Šaltinis. Audito Rūmai, remiantis Komisijos komunikatu „Europa kelyje“. Mėlyna spalva pažymėti elementai yra įtraukti į audito apimtį.

14 ES saugios sistemos požiūrio reglamentavimo sistemoje derinami privalomi teisės aktai ir rekomendacijos valstybėms narėms (žr. [III priedą](#)).

ES finansavimas projektams, kuriais prisidedama prie kelių eismo saugumo

15 2014–2020 m. laikotarpiu ES daugiausia naudojo tris priemones nacionaliniams ir regioniniams transporto infrastruktūros projektams, kuriais prisidedama prie kelių eismo saugumo, finansuoti:

- **Europos regioninės plėtros fondą (ERPF)** ir **Sanglaudos fondą (SF)**, atsakomybe už jų valdymą dalijasi Komisija ir valstybės narės. Komisijos Regioninės ir miestų politikos generalinis direktoratas (REGIO GD) tvirtina valstybių narių parengtas daugiametes programas, įskaitant finansavimo prioritetus, ir stebi jų įgyvendinimą. Nacionalinės arba regioninės vadovaujančiosios institucijos yra atsakingos už konkrečių projektų, bendrai finansuojamų ERPF SF lėšomis, atranką ir įgyvendinimą;
- **Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP)**, kurią tiesiogiai valdo Komisija (MOVE GD). Komisija atsakomybę už dotacijų skyrimą ir įgyvendinimo stebėseną perdavė CINEA.

Šios trys priemonės tebėra finansavimo šaltinis 2021–2027 m. laikotarpiu. Be to, šiuo laikotarpiu projektai, kuriais prisidedama prie kelių eismo saugumo, gali būti remiami pagal Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę.

16 Kadangi nacionaliniai projektų rengėjai ir institucijos neprivalėjo konkrečiai nurodyti ES bendrai finansuojamų projektų, kuriais prisidedama prie kelių eismo saugumo 2014–2020 m. laikotarpiu, ES lygmeniu bendra finansavimo suma, kuria prisidedama prie kelių eismo saugumo, nėra apžvelgta. Todėl atlikdami auditą įvertinome atitinkamą ES finansavimo, suteikto iš ERPF, SF ir EITP per laikotarpį projektams, kuriais prisidedama prie kelių eismo saugumo, sumą. 2023 m. vasario mėn. duomenimis, įsipareigota skirti suma buvo 6 663 milijonai eurų (1 477 milijonai eurų iš EITP; 5 186 milijonai eurų iš ERPF ir SF).

Audito apimtis ir metodas

17 Šioje ataskaitoje vertinama, ar Komisija veiksmingai nustatė ES saugios sistemos požiūrį (žr. **3 diagramą**) ir padėjo valstybėms narėms pasiekti tikslus 2020–2030 m. perpus sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių ir iki 2050 m. pasiekti beveik nulinį lygį. Šiuo tikslu tikrinome, ar:

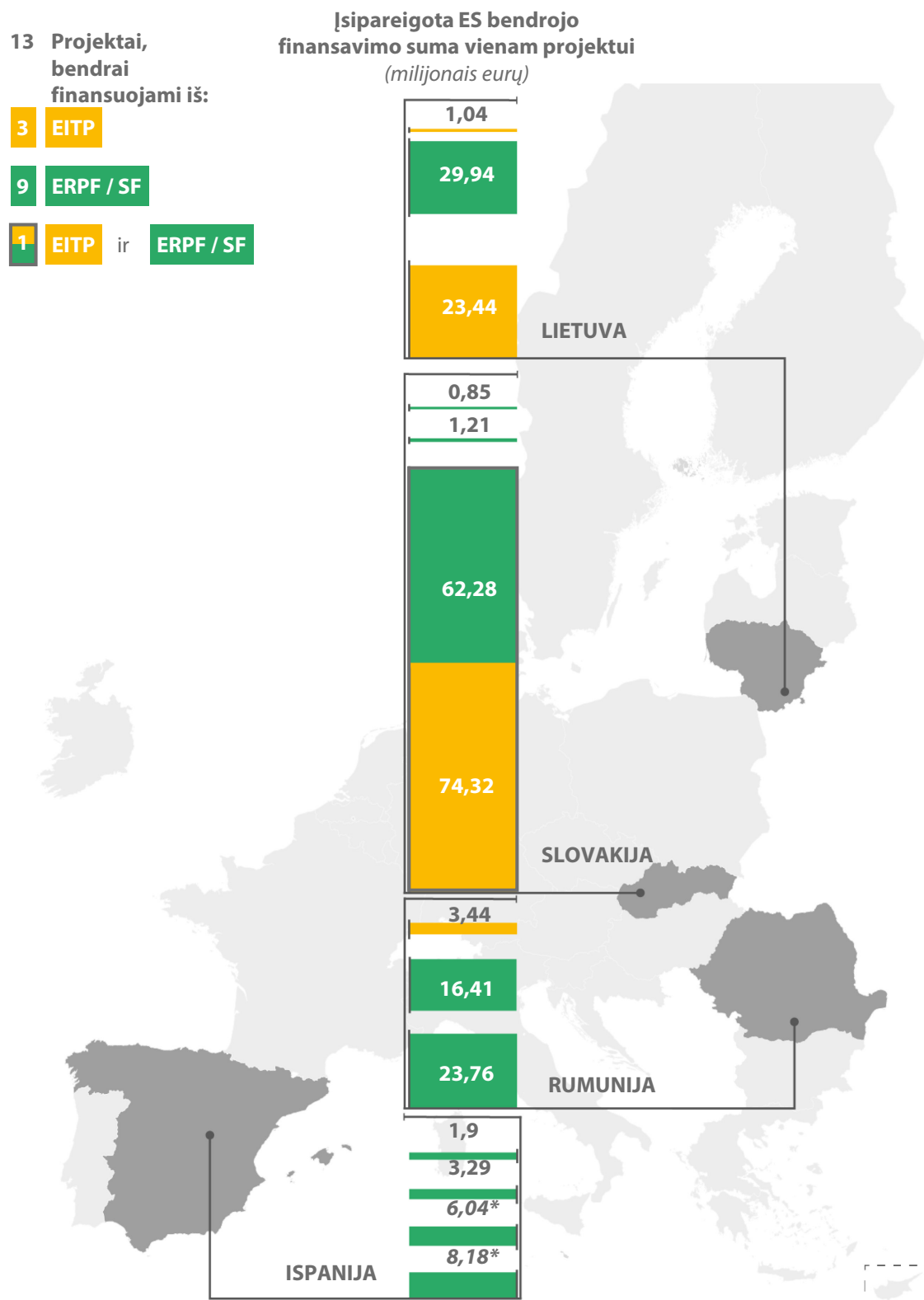
- Komisija sukūrė visapusišką saugios sistemos požiūrį ir veiksmingai stebėjo, kaip valstybių narių kelių eismo saugumo priemonės padėjo pasiekti ES politikos tikslus;
- Komisija ėmėsi atitinkamų pagrindinių veiksmų, susijusių su naudojimosi keliais, transporto priemonių ir infrastruktūros ramsčiais, nustatytais pagal ES saugios sistemos požiūrį;
- 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu atrenkant ES bendrai finansuojamus infrastruktūros projektus ir rengiant rodiklius buvo tinkamai orientuotasi į ES kelių eismo saugumo tikslus.

18 Išnagrinėjome įrodymus, kuriuos gavome iš įvairių šaltinių:

- analizavome ES kelių eismo saugumo strategijos dokumentus, atitinkamus teisėkūros ir politikos dokumentus, taip pat mokslinių tyrimų įstaigų, pramonės asociacijų ir akademinės bendruomenės paskelbtas ataskaitas;
- apklausėme atitinkamų Komisijos generalinių direktoratų ir CINEA darbuotojus, taip pat nacionalinių įstaigų atstovus;
- susitikome su ES ir nacionalinio lygmens suinteresuotųjų subjektų asociacijomis, taip pat su JT Europos ekonomikos komisijos ir JT kelių eismo saugumo fondo darbuotojais;
- į imtį atrinkome keturias valstybes nares (Ispaniją, Lietuvą, Rumuniją ir Slovakiją) ir išanalizavome nacionalines kelių eismo saugumo strategijas ir atitinkamus teisėkūros ir politikos dokumentus;
- surengėme vizitus vietoje keturiose pirmiau nurodytose valstybėse narėse, jų metu patikrinome 13 kelių saugumo infrastruktūros projektų, kurie 2014–2020 m. laikotarpiu buvo finansuojami iš ES biudžeto (žr. **IV priedą**), imtį. Visuose atrinktuose projektuose kelių eismo saugumas buvo paminėtas kaip vienas iš tikslų.

19 4 diagramoje pateikiama valstybių narių ir mūsų audituotų projektų apžvalga.

4 diagrama. Auditui atrinktos valstybės narės ir projektai



Pastaba. *Projektas buvo atšauktas po atrankos.

Šaltinis. Audito Rūmai.

20 Valstybes nares atrinkome remdamiesi ERPF, SF ir EITP finansavimo suma, skirta projektams, kuriais prisidedama prie kelių eismo saugumo, ir įtraukėme valstybes nares, kurių veiksmingumo lygiai ir tendencijos, susijusios su žuvusiųjų keliuose skaičiumi, skiriasi.

21 Mūsų projektų imtį sudaro infrastruktūros projektai, kuriais įvairiai prisidedama prie kelių eismo saugumo (pavyzdžiui, nauji arba atnaujinti greitkeliai ir dviratininkams ar pėstiesiems skirta infrastruktūra). Atrinkome devynis ERPF ir SF projektus, tris EITP projektus ir vieną projektą, gavusį finansinę paramą iš EITP ir SF. Iš viso šiems projektams įsipareigota skirti 242 milijonus eurų ES lėšų.

22 Mūsų auditas apima kelių eismo saugumo sistemą laikotarpiu nuo tada, kai 2011 m. Komisija patvirtino Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planą, ir daugiausia dėmesio skiriama 2014–2020 m. laikotarpiu ES remiamoms investicijoms. Audito darbas vietoje užbaigtas 2023 m. rugsėjo mėn.

23 Nusprendėme atlikti šį auditą ne tik todėl, kad kelių eismo saugumas yra opus visuomeninis klausimas, bet ir dėl to, kad pastaraisiais metais pažanga mažinant žūčių keliuose skaičių ES sustojo. Šia ataskaita siekiama prisidėti prie diskusijų dėl būsimų pasiūlymų dėl politikos iniciatyvų ir teisėkūros procedūra priimamų aktų, įpusėjus dabartinei 2021–2030 m. ES kelių eismo saugumo požiūrio politikos programai.

Pastabos

ES saugios sistemos požiūris yra visapusiškas, tačiau Komisijai kyla sunkumų stebint valstybių narių pažangą

24 Kad ES kelių eismo saugumo strategija būtų veiksminga, joje turėtų būti nustatyti realistiški tikslai, atitinkantys tarpusavyje susijusias ES ir tarptautinio lygmens politikos kryptis⁶. Strategija turėtų apimti veiksmus įvairiose politikos srityse ir joje turėtų būti įvertinti reikiami išteklių⁷. Be to, nacionalinės kelių eismo saugumo strategijos turėtų būti suderintos su bendraisiais ES tikslais. Galiausiai turėtų būti sukurta patikima stebėsenos sistema, pagrįsta atitinkamais rodikliais, kad būtų galima stebėti pažangą siekiant ES kelių eismo saugumo tikslų⁸.

25 Todėl išnagrinėjome ES saugios sistemos požiūrį ir ES lygmeniu nustatytus kelių eismo saugumo tikslus. Taip pat įvertinome Komisijos atliktą valstybių narių indėlio ir pažangos siekiant tokių tikslų apžvalgą. Galiausiai apžvelgėme dabartinį pažangos lygį siekiant nustatytų tikslų.

ES saugios sistemos požiūris yra visapusiškas, juo remiantis nustatyti plataus užmojo tikslai

26 2018 m. Komisija patvirtino ES saugios sistemos požiūrį į kelių eismo saugumą. Jame laikomasi panašaus požiūrio ir struktūros, kaip ir JT (žr. 09 dalį). Tačiau yra ir tam tikrų skirtumų. Visų pirma atkreipėme dėmesį į tai, kad nors pagal ES saugios sistemos požiūrį daugiau dėmesio skiriama technologinei plėtrai, pavyzdžiui, intelektinėms transporto sistemoms arba autonominėms transporto priemonėms, jis tiesiogiai neapėmė daugiarūšio transporto ir žemės naudojimo planavimo aspektų.

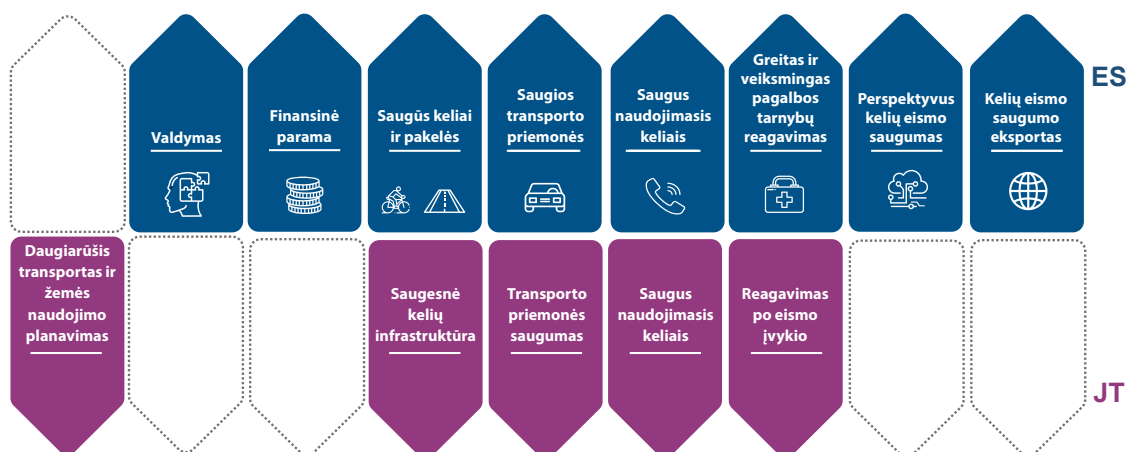
5 diagramoje palyginami du saugios sistemos požiūriai.

⁶ Geresnio reglamentavimo [priemonių rinkinys](#) Nr. 15, 18, 19, Europos Komisija, 2021 m.

⁷ [Rekomendacijos dėl visiškai saugaus eismo vizijos](#), Europos Parlamentas, 2021 m.

⁸ Tarybos [išvados dėl kelių eismo saugumo](#), 2017 m.

5 diagrama. ES ir JT saugios sistemos požiūrių palyginimas



Šaltinis. Audito Rūmai.

27 Ilgainiui Komisija padidino savo užmojus kelių eismo saugumo srityje (žr. [II priedą](#)). 2018 m. priimdama saugios sistemos požiūrį, Komisija prie savo ankstesnių tikslų pridėjo sunkių sužalojimų skaičiaus mažinimą. Ji taip pat nustatė dabartinius tikslus 2020–2030 m. perpus sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų keliuose skaičių, o iki 2050 m. – pasiekti beveik nulinį lygį (žr. [13 dalį](#)).

Komisija dar neįvertino nacionalinių strategijų indėlio siekiant ES tikslų

28 ES kelių eismo saugumo tikslai gali būti pasiekti tik tuo atveju, jei valstybės narės įdiegs politiką ir investicijų programas, kurios padėtų siekti šių tikslų. Didžiosios daugumos iš 27 valstybių narių, įskaitant visas keturias mūsų aplankytas valstybes nares, nacionalinėse strategijose nustatyti tikslai perpus sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių. Tačiau pažangai įvertinti nacionaliniu lygmeniu valstybės narės naudojo skirtingus atskaitos metus (žr. [V priedą](#)).

29 Komisija dar neįvertino, koku mastu nacionalinės kelių eismo saugumo strategijos padeda siekti ES tikslų. Nustatėme, kad keturių mūsų aplankytų valstybių narių nacionalinių strategijų struktūra ar jose pateiktų duomenų išsamumo lygis nebuvo panašūs, todėl jas sunku ne tik palyginti, bet ir įvertinti jų tinkamumą siekiant ES tikslų. Be to, nors visos keturios aplankytos valstybės narės parengė tolesnių veiksmų planą, ne visos turi bendro finansavimo, kurio reikia savo nacionaliniams tikslams pasiekti, sąmatą; šis aspektas trukdys Komisijai parengti apžvalgą ES lygmeniu (žr. [1 lentelę](#)).

1 lentelė. Mūsų aplankytų valstybių narių nacionalinių strategijų analizė

Valstybė narė	Tikslų, nesusijusių su žūtimis ir sunkiais sužalojimais, apibrėžtis	Bendro finansavimo poreikių nustatymas	Tolesnių veiksmų planas
Ispanija	Taip (pagal transporto rūšį, amžių ir pažeidžiamus eismo dalyvius)	Ne	Taip
Lietuva	Taip (dėl avaringų kelio ruožų skaičiaus mažinimo, saugių transporto priemonių ir agentūros rekomendacijų įgyvendinimo lygio)	Taip	Taip
Rumunija	Taip (dėl avaringų kelio ruožų skaičiaus mažinimo)	Ne	Taip
Slovakija	Ne	Ne	Taip

Šaltinis. Audito Rūmai, 2023 m.

30 Be to, nustatėme, kad nebuvo pateikta jokių su kelių eismo saugumu susijusių **Europos semestro** konkrečioms šalims skirtų rekomendacijų. Keliais atvejais Komisija pateikė pastabų dėl kelių eismo saugumo šalių ataskaitose, kurios buvo parengtos kaip Europos semestro proceso dalis. Pavyzdžiui, pastabose daugiausia dėmesio skirta poreikiui imtis tolesnių dviratininkų kelių eismo saugumo veiksmų Belgijoje (2023 m.) ir poreikiui investuoti į saugesnę infrastruktūrą Lietuvoje (2019 m.) ir Rumunijoje (2020 m.). Tačiau neradome įrodymų, kad valstybių narių veiksmai kelių eismo saugumo srityje būtų nuosekliai stebimi.

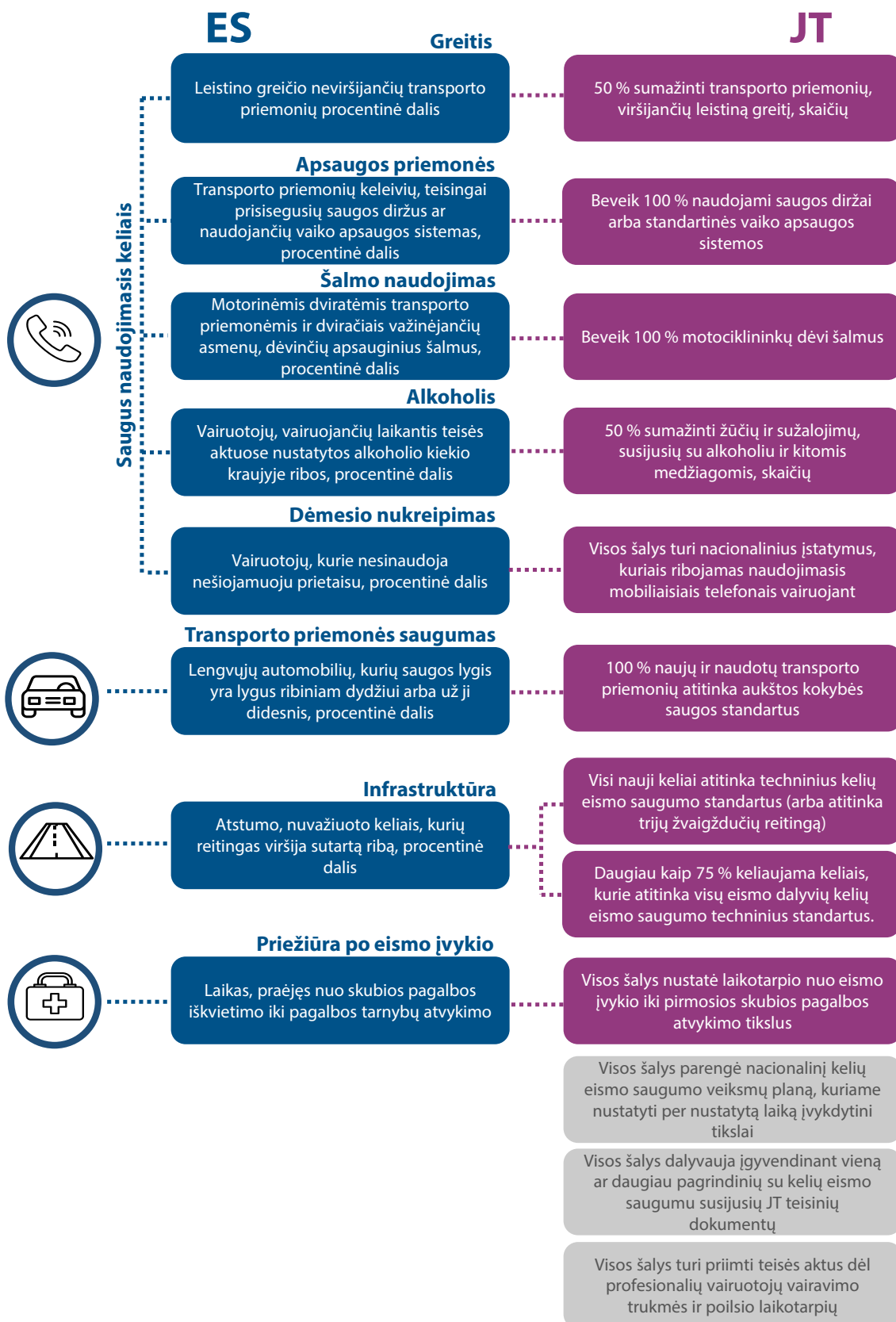
31 Tuo tarpu, siekdama padėti valstybėms narėms dar labiau prisidėti prie ES tikslų, Komisija parengė gerosios patirties sklaidos iniciatyvas.

- o Nuo 2019 m. pagal ES saugaus kelių eismo mainų programą valstybės narės, kurios susiduria su didesnėmis kelių eismo saugumo problemomis, buvo susietos su valstybėmis narėmis, kurių rezultatai geresni. Programa apėmė pažintinius vizitus ir teminius praktinius seminarus, taip pat buvo pateiktos rekomenduojamos veiksmų kryptys. Įgyvendinant pradinį trejų metų bandomąjį projektą daugiausia dėmesio skirta šešioms valstybėms narėms, kurios susidūrė su didesniais iššūkiais, o įgyvendinant antrąjį programos etapą dalyvauja 19 valstybių narių.
- o **Europos kelių eismo saugumo observatorija (ERSO)** teikia duomenis apie kelių eismo įvykius ir skelbia šalių ir temines ataskaitas apie atitinkamą praktiką ir politiką ES. Neseniai Komisija Observatorijai pavedė imtis naujo nacionalinių ir ES kelių eismo saugumo strategijų įgyvendinimo stebėsenos vaidmens. Šios veiklos rezultatai bus panaudoti rengiant ES kelių eismo saugumo strategijos įgyvendinimo ataskaitą, kuri turi būti parengta 2025 m.

Valstybių narių veiklos rezultatų stebėseną dar nėra veiksminga

32 2019 m. Komisija **nustatė** aštuonis pagrindinius kelių eismo saugumo veiklos rezultatų rodiklius (PVRR) (žr. **6 diagramą**). Šiuose PVRR daugiausia dėmesio skiriama veiksniams, kuriais padedama siekti ES kelių eismo saugumo tikslų, t. y. eismo dalyvių elgesys, transporto priemonių saugai, kelių infrastruktūros kokybei ir skubiosios pagalbos teikimui. PVRR yra iš dalies panašūs į savanoriškus visuotinius saugos veiksmingumo tikslus, kuriuos 2017 m. nustatė JT, kad padėtų valstybėms narėms sutelkti dėmesį į savo kelių eismo saugumo veiksmus. 2018 m. komunikate Komisija pareiškė, kad reikia geresnių duomenų, kad būtų galima nustatyti PVRR tikslus. Nors kai kurios valstybės narės yra nurodžiusios tikslus, susijusius su PVRR rinkiniu, tokie tikslai ES lygmeniu dar nenustatyti.

6 diagrama. ES pagrindinių veiklos rezultatų rodiklių ir JT savanoriškų veiksmingumo tikslų palyginimas



Šaltinis. Audito Rūmai, remiantis Komisijos ir JT dokumentais.

33 2020 m. Komisija pradėjo įgyvendinti projektą „Baseline“ ir pagal jį skyrė finansavimą valstybėms narėms, kad šios rinktų duomenis dėl šių PVRR. Įgyvendinant projektą, kuris truko iki 2022 m., dalyvavo aštuoniolika valstybių narių. Nors įgyvendinant projektą padaryta didelė pažanga, manome, kad juo nepavyko pasiekti tinkamo valstybių narių palyginamumo ir parengti pagrindą galimiems tikslams nustatyti. Dalyvavimas projekte buvo savanoriškas ir ne visos valstybės narės surinko tuos pačius PVRR duomenis. Be to, valstybės narės nesilaikė standartinės rodiklių apskaičiavimo metodikos ir dėl to nebuvo galima atlikti tinkamo palyginimo⁹.

34 2022 m., vykdydama tolesnę veiklą pasibaigus projektui „Baseline“, Komisija pradėjo dabartinį projektą „Trendline“, kuriuo siekiama nustatyti nacionalinius visų surinktų PVRR tikslus (žr. **32** dalį). Projekte nustatyta 10 papildomų eksperimentinių rodiklių, kurie turi būti išbandyti ribotu mastu. Nors įgyvendinant projektą dalyvauja kur kas daugiau valstybių narių nei anksčiau (PVRR rinks 25 valstybės narės, o dvi bus stebėtojos), projektas parengtas taip, kad valstybės narės vis dar gali surinkti skirtingų rodiklių rinkinius ir nesilaikyti standartinės metodikos. Taigi, gali būti sudėtinga nustatyti ir stebėti subendrintus ES lygmens tikslinius rodiklius, susijusius su veiklos rezultatais, nes duomenys dar nėra pakankamai palyginami.

Valstybių narių duomenys apie sunkius sužalojimus dar nėra palyginami, o duomenis apie žūtis palyginti galima

35 Nuo 1993 m. valstybės narės turi rinkti eismo saugumo statistinius duomenis apie žūtis ir sužalojimus ir siųsti juos Komisijai (žr. **1 langelį**).

⁹ Projektas „Baseline“, Išvados ir rekomendacijos, 2023 m.

1 langelis

Komisijos CARE duomenų bazė

1993 m. Taryba **sukūrė** kelių eismo įvykių duomenų bazę CARE, kurioje valstybės narės privalo kasmet teikti informaciją. Kadangi sprendime nebuvo konkrečiai nurodyta, kokius duomenis reikėtų pateikti, ekspertų grupė, kurią, be kita ko, sudaro valstybių narių atstovai ir Komisija (MOVE GD ir Eurostatas), reguliariai susitinka aptarti, kokius kintamuosius rinkti bei skleisti ir koku formatu. Duomenų bazėje pateikiami duomenys apie kiekvieną eismo įvykį, per kurį žuvo arba buvo sužeisti asmenys, pavyzdžiui, eismo įvykio tipas ir vieta, išsami informacija apie kelių infrastruktūrą ir informacija apie su įvykiu susijusias transporto priemones ir nukentėjusius eismo dalyvius.

Kiekvieną rudenį Komisija skelbia ES ir valstybių narių lygmens statistinius duomenis. Atskiri duomenys nėra viešai prieinami, tačiau su jais gali susipažinti tyrėjai analizės tikslais, pateikę prašymą.

36 Nepaisant ilgalaikio teisinio reikalavimo, tebėra duomenų palyginamumo problemų. Tai ypač pasakytina apie duomenis apie sužalojimus, nes kiekviena valstybė narė yra nustačiusi savo nacionalinius kriterijus sunkumo laipsniui įvertinti. Dauguma valstybių narių reikalauja, kad sužalojimą kaip sunkų kvalifikuotų policija, kuri reaguoja į nelaimingą atsitikimą, tuo tarpu keliose valstybėse narėse tokį vertinimą atlieka ligoninės. **2 lentelėje** parodyti skirtingi sužalojimų pripažinimo sunkiais kriterijai, kurie buvo taikomi audito metu keturiose mūsų aplinkytose valstybėse narėse.

2 lentelė. Sužalojimo pripažinimo sunkiu keturiose mūsų aplinkytose valstybėse narėse kriterijai

Valstybė narė	Kriterijai, pagal kuriuos sužalojimas klasifikuojamas kaip sunkus
Ispanija	Sužeistieji hospitalizuojami ne trumpiau kaip 24 valandas arba sunkų sužalojimą nustato ligoninėje
Lietuva	Sužeistuosius reikėjo hospitalizuoti, o ligoninė jų sužalojimus užregistravo kaip „sunkų sveikatos sutrikimą“
Rumunija	Sužalojimus klasifikuoja ligoninė
Slovakija	Sužalojimo rūšis įtraukta į teisės aktu nustatytą sužalojimų sąrašą

Šaltinis. Audito Rūmai.

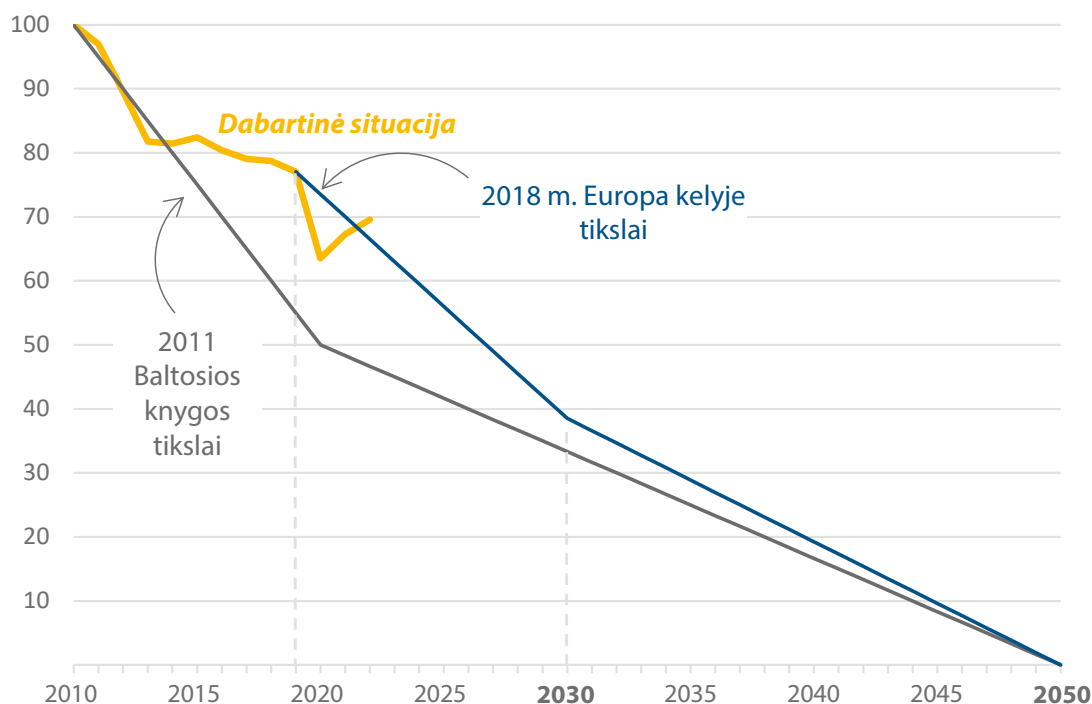
37 Siekdami pagerinti palyginamumą, 2017 m. ES transporto ministrai [susitarė](#) toliau dėti pastangas, kad būtų naudojama bendra sužalojimų apibrėžtis, pagrįsta MAIS3+ traumų klasifikacija. Tai tarptautinė klasifikavimo sistema, pagrįsta ligoninių įrašais. Iki 2023 m. naudodamos MAIS3+ klasifikaciją duomenis rinko tik 19 valstybių narių. Be to, metodai, naudoti MAIS3+ įverčiams gauti, valstybėse narėse nebuvo standartizuoti. Komisija išnagrinėjo tų šalių, kurios surinko duomenis pagal abi metodikas, tendencijas ir nustatė, kad, palyginti su suderinta metodika, pagal nacionalines metodikas apie sunkius sužalojimus pranešama arba nepakankamai, arba nepagrįstai daug¹⁰. Todėl Komisija negali gauti tikslios sunkių sužalojimų apžvalgos ES lygmeniu ir parengti tikslingų veiksmy jų skaičiui sumažinti.

ES pažanga yra per lėta, kad būtų pasiekti 2030 ir 2050 m. tikslai

38 2010–2020 m. žuvusiųjų ES keliuose skaičius sumažėjo 36 %, t. y. gerokai mažiau nei Komisijos [2011 m. baltojoje knygoje](#) nustatytas 50 % tikslas. 2022 m. žūčių keliuose skaičius, palyginti su ankstesniais metais, faktiškai padidėjo 4 % (žr. [7 diagramą](#)).

¹⁰ [Sunkūs sužalojimai](#), Europos Komisija, 2023 m.

7 diagrama. Nuo 2010 m. ES keliuose žuvusiųjų skaičiaus sumažėjimas procentine išraiška, palyginti su 2020, 2030 ir 2050 m. nustatytais tikslais



Pastaba. 2020 m. žūčių keliuose sumažėjimą daugiausia lėmė COVID-19 poveikis kelių eismui.

Šaltinis. Audito Rūmai, remiantis Komisijos duomenimis.

39 Dabartiniu tempu ir nededant papildomų pastangų, ES ir valstybės narės tarpinio 2030 m. tikslo greičiausiai nepasieks, todėl kyla abejonių ir dėl gebėjimo pasiekti 2050 m. tikslą. Iki 2030 m. žūčių skaičius gali sumažėti ne perpus, o tik ketvirtadaliu (palyginti su 2019 m. vertėmis, kurias Komisija pasirinko pažangai įvertinti). Kad būtų pasiektas tarpinis tikslas, reikėtų, kad ES vidutinis metinis žūčių skaičius būtų sumažintas 4,6 %. Tuo tarpu vidutinis metinis sumažėjimas per pastaruosius penkerius metus buvo tik 2,5 %.

40 Taip pat sunku pasiekti su sunkiais sužalojimais susijusį tikslą. Nyderlanduose atliktoje analizėje¹¹ padaryta išvada, kad 2030 m. tikslas dėl žūčių keliuose galėtų būti pasiektas taikant konkretų priemonių, kuriomis siekiama nustatyti transporto priemonių greičio apribojimus miestų teritorijose ir saugią dviračių infrastruktūrą, derinį. Tačiau, net ir geriausiu atveju, sunkių sužalojimų tikslas vis tiek nebūtų pasiektas.

¹¹ Dr. S. de Craen et al, [Halve road casualties in 2030? Calculation of additional measures](#), Ministry of Infrastructure and Water Management, 2022.

41 Įvykdyti šiuos tikslus gali būti dar sunkiau, nes vis sunkiau pasiekti reikšmingų patobulinimų, palyginti su jau ir taip geru rezultatų lygiu. Pavyzdžiui, 2010–2022 m. geriausius rezultatus turinti valstybė narė, kurioje žuvusiųjų skaičius sumažėjo labiausiai, buvo Lietuva (- 60 %), tačiau šioje šalyje 2010 m. žuvusiųjų skaičius buvo septintas pagal dydį, o žuvusiųjų skaičius Nyderlanduose, t. y. šalyje, kurioje 2010 m. jis buvo trečias mažiausias, faktiškai padidėjo 22 %.

ES veiksmai pagal naudojimosi keliais, transporto priemonių ir infrastruktūros ramsčius neapima visų rizikos sričių ir yra nepakankamai integruoti

42 Pagal saugios sistemos požiūrį į kiekvieną ramstį turėtų būti įtrauktos priemonės, apimančios visas atitinkamas rizikos sritis (pavyzdžiui, teisės aktai arba rekomendacijos dėl kelių eismo taisyklių pažeidimų ir jų vykdymo užtikrinimas, transporto priemonių saugos priemonės ir infrastruktūros, įskaitant pėstiesiems ir dviratininkams skirtą infrastruktūrą, kokybės reikalavimai). Be to, siekiant veiksmingai prisidėti prie kelių eismo saugumo, skirtingų ramsčių priemonės turėtų būti integruotos ir viena kitą papildyti.

43 Todėl išnagrinėjome Komisijos saugios sistemos požiūrio ramsčius, susijusius su naudojimosi keliais, transporto priemonėmis ir infrastruktūra, kad įvertintume du elementus, kurie yra labai svarbūs siekiant 2030 ir 2050 m. kelių eismo saugumo tikslų: jų pagrindinių veiksmų tinkamumą ir įvairių ramsčių integracijos lygį.

Ne visos pagrindinės eismo įvykių priežastys aptartos ES lygmeniu, o Komisija nepakankamai prižiūri valstybių narių vykdymo užtikrinimo strategijas

44 Eismo dalyvių elgesys yra pagrindinė kelių eismo saugumo sudedamoji dalis, kuriai, be kitų veiksnių, įtakos turi eismo reguliavimo nuostatos ir taisyklių laikymosi užtikrinimo kelių eismo taisyklių pažeidėjų atžvilgiu lygis valstybėse narėse. Visa atsakomybė už abiejų aspektų rengimą ir įgyvendinimą tenka valstybėms narėms.

45 Išanalizavome taikytinus teisės aktus ir vykdymo užtikrinimo strategijas dėl dviejų iš keturių pagrindinių žūčių keliuose priežasčių, t. y. alkoholio vartojimo ir greičio viršijimo (kitos dvi – važiavimas neprisėgus saugos diržų ir vairuotojo dėmesio atitraukimas; žr. **07** dalį).

46 Apskritai eismo įvykio rizika smarkiai padidėja, kai vairuojama išgėrus alkoholio. Komisijos užsakymu atliktame tyrime padaryta išvada, kad su alkoholiu susiję žūčių atvejai gali sudaryti 20–28 % visų žūčių ES keliuose. Tačiau nėra suderintos ES metodikos, pagal kurią žūčių keliuose atvejai būtų klasifikuojami kaip susiję su alkoholiu, o šiuos duomenis teikiančios valstybės narės tai daro remdamosi savo nacionalinėmis metodikomis¹².

47 Moksliniais tyrimais įrodyta, kad mažesnė alkoholio koncentracija kraujyje siejama su mažesniu su alkoholiu susijusių žūčių keliuose skaičiumi¹³. 2001 m. Komisija rekomendavo valstybėms narėms teisės aktais nustatyti didžiausią leistiną 0,5 mg/ml alkoholio kiekį kraujyje visiems vairuotojams, o konkrečių kategorijų kelių eismo dalyviams (pavyzdžiui, nepatyrusiems vairuotojams arba didelių transporto priemonių vairuotojams) – dar žemesnę 0,2 mg/ml ribą. Tačiau iki 2023 m. spalio mėn. Komisija nepateikė jokios rekomendacijos dėl kitoms medžiagoms taikytinų teisės aktais nustatytų ribų.

48 Atsižvelgdamos į Komisijos rekomendaciją, visos valstybės narės, išskyrus Malta, priėmė teisės aktus, kuriais nustatytas didžiausias leistinas alkoholio kiekis kraujyje. Keturios iš 27 valstybių narių netgi patvirtino visiško alkoholio netoleravimo lygį, taikomą visiems vairuotojams¹⁴.

49 Remiantis naujausiu tyrimu¹⁵, 2019 m. tik 12 valstybių narių pateikė statistinių duomenų apie savo vykdymo užtikrinimo veiklą. Vertinant policijos atliktų vairuotojų blaivumo patikrų skaičių 1000 gyventojų, tarp šalių nustatyta reikšmingų skirtumų (žr. **8 diagramą**).

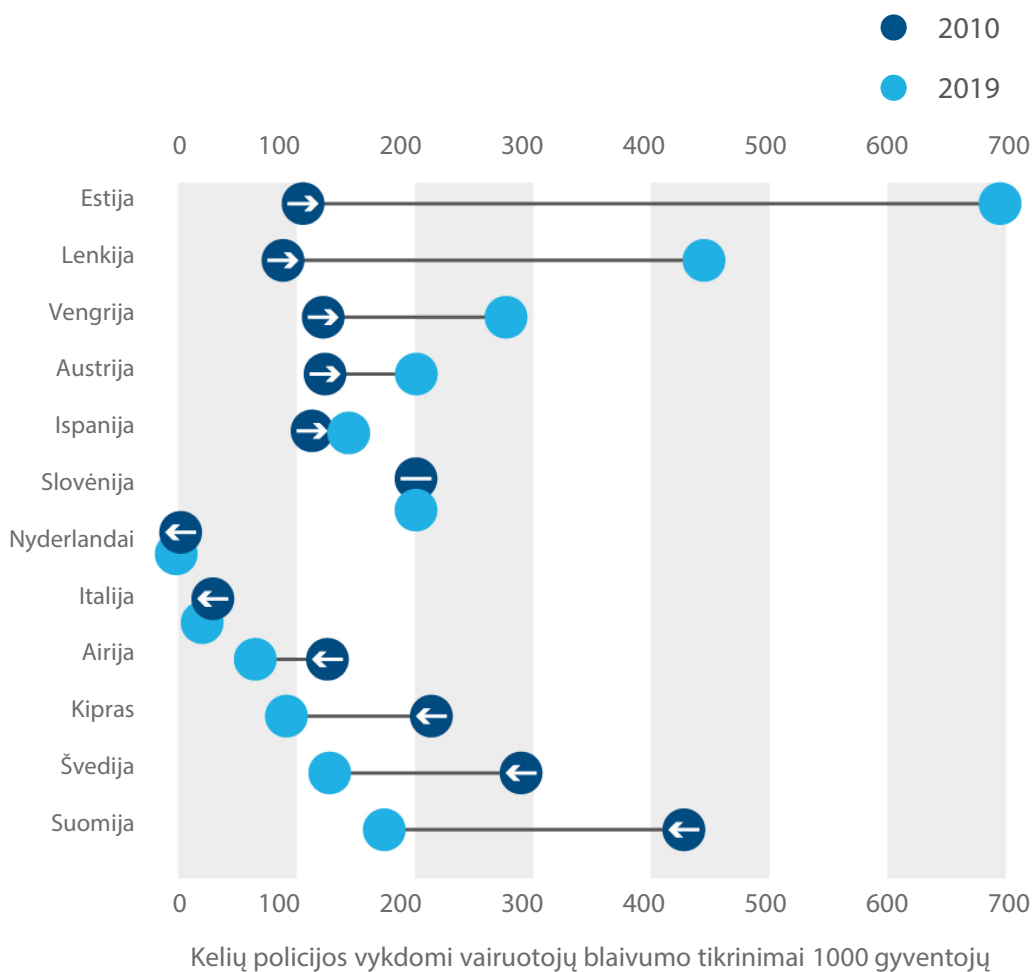
¹² Ecorys, *Prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*, 2014.

¹³ Ecorys ir ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021 m.

¹⁴ Komisijos 2022 m. statistinių duomenų knygelė.

¹⁵ Ecorys ir ITS, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021 m.

8 diagrama. Policijos atliekamų vairuotojų blaivumo patikrų kelyje pokytis (2019 m., palyginti su 2010 m.)



Šaltinis. Audito Rūmai; remiantis *Ecorys* tyrimu.

50 Greitis yra dar vienas svarbus kelių eismo įvykių veiksnys, darantis poveikį tiek eismo įvykių rizikai, tiek jų sunkumui. Mokslinių tyrimų duomenimis, 30 % visų eismų įvykių, kuriuose žuvo žmonės, įvyko dėl pernelyg didelio arba netinkamo greičio¹⁶. Vieno tyrimo duomenimis, sumažinus vidutinį važiavimo greitį 1 km/h visuose ES keliuose, per metus būtų išgelbėta daugiau kaip 2 000 gyvybių¹⁷.

¹⁶ *Kelių eismo saugumo teminė ataskaita. Leistino greičio viršijimas*, Europos Komisija, 2021 m.

¹⁷ Europos transporto saugos taryba, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019 m.

51 Be to, greičio poveikis eismo įvykiuose, kuriuose žuvo žmonės, yra ypač stipulbinantis tuose eismo įvykiuose, kuriuose buvo pažeidžiamų eismo dalyvių. Nors tikimybė, kad pėstysis žus per eismo įvykį, per kurį transporto priemonė važiuoja mažesniu nei 30 km/h greičiu, yra mažesnė nei 10 %, žūtis beveik neišvengiama transporto priemonei važiuojant didesniu nei 55 km/h greičiu¹⁸.

52 2022 m. Komisija paskelbė komunikatą, kuriuo valstybės narės skatinamos mažinti eismo greitį, nors pagrindinis šio komunikato tikslas buvo energijos taupymas. Tačiau Komisija dar nepateikė jokios rekomendacijos valstybėms narėms dėl saugaus greičio apribojimų, nors 2021 m. Europos Parlamentas [paragino](#) Komisiją tai padaryti.

53 Valstybės narės nustato greičio apribojimus kiekvienam kelių tinklo ruožui. Dauguma nacionalinių greičio ribų yra didesnės už tarptautiniame tyrime rekomenduotas ribas¹⁹. Tai ypač pasakytina apie užstatytas teritorijas, kuriose yra pažeidžiamų eismo dalyvių ir variklinių transporto priemonių, kurioms rekomenduojamas 30–40 km/h greičio apribojimas (žr. [VI priedą](#)).

54 Nepaisant greičio apribojimų, tose valstybėse narėse, kurios stebi, kaip laikomasi greičio reikalavimų, pastebėta, kad didelė dalis transporto priemonių leistiną greitį viršija visų tipų keliuose (35 – 75 % transporto priemonių miesto keliuose, 9–63 % kaimo keliuose ir 23–59 % greitkeliuose). Padėtį dar labiau apsunkina tai, kad greičio užtikrinimo metodai ir lygiai valstybėse narėse labai skiriasi. Pavyzdžiui, remiantis naujausiu atliktu tyrimu²⁰, automatiniais greičio matuokliais, kuriuos Komisija rekomendavo naudoti kaip greičio užtikrinimo priemonę, nustatytų pažeidimų dalis 2017 m. svyravo nuo 0 % Rumunijoje iki 99,9 % Maltoje.

55 Komisijos vaidmuo prižiūrint nacionalinius vykdymo užtikrinimo metodus yra ribotas, nes jis yra grindžiamas direktyva, skirta tik tam tikriems tarpvalstybiniais nusižengimams, ir neprivaloma 2004 m. priimta rekomendacija. Kaip reikalaujama pagal Tarpvalstybinio vykdymo užtikrinimo direktyvą, Komisija teikia ataskaitas dėl nacionalinių eismo taisyklių viešai prieinamoje interneto svetainėje, kurioje apibendrinamos pagrindinės vairuotojų ir kitų eismo dalyvių pareigos. Kalbant apie 2004 m. rekomendaciją, Komisija negalėjo reguliariai stebėti jos įgyvendinimo, kaip

¹⁸ Monašo universiteto eismo įvykių tyrimų centras, *Older vulnerable road users*, 2004 m.

¹⁹ Tarptautinė eismo saugos duomenų ir analizės grupė (ITF – EBPO), *Greitis ir susidūrimų rizika*, 2018 m.

²⁰ Europos transporto saugos taryba, *Greičio mažinimas Europoje. PIN trumpa ataskaita Nr. 36*, 2019 m.

buvo numatyta. Tai buvo daugiausia susiję su tuo, kad valstybės narės neprivalo, bet gali savo noru teikti ataskaitas. 2012 m. Komisija pradėjo specialią valstybių narių nacionalinių vykdymo užtikrinimo planų analizę. Atlikus analizę paaiškėjo, kad ne visos valstybės narės savo kelių eismo saugumo strategijose turėjo konkretų vykdymo užtikrinimo planą, todėl Komisija ataskaitos neparengė.

56 2023 m. kovo mėn. Komisija pateikė pasiūlymą dėl naujo kelių eismo saugumo dokumentų rinkinio, į kurį įtrauktos kelios iniciatyvos, kuriomis siekiama sugriežtinti kelių eismo teisės aktus ir vykdymo užtikrinimą. Dokumentų rinkinį, kurį šiuo metu svarsto teisėkūros institucijos, sudaro trys teisės aktai:



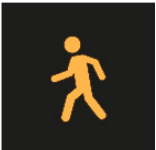
- peržiūrėta [direktyva](#) dėl vairuotojo pažymėjimų, į kurią būtų įtrauktas bent dvejų metų bandomasis laikotarpis naujiems vairuotojams ir visiško vairavimo apsvaigus nuo alkoholio netoleravimo taisyklė;
- nauja [direktyva](#), kuria būtų leidžiama visoje ES taikyti vairuotojų teisių atėmimą dėl didelių kelių eismo taisyklių pažeidimų;
- peržiūrėta [direktyva](#) dėl tarpvalstybinio vykdymo užtikrinimo, kuria siekiama geriau užtikrinti, kad būtų nubausta už užsienyje padarytus kelių eismo saugumo pažeidimus.

Transporto priemonėms taikoma standartizuota ES lygmens sistema, tačiau senstantis automobilių parkas riboja jos poveikį

57 Pagrindinis teisės aktas, kuriuo nustatomi būtiniausi naujų transporto priemonių saugos reikalavimai ES, yra [Bendrosios saugos reglamentas \(BSR\)](#), kuris paskutinį kartą peržiūrėtas 2019 m. Kadangi tai yra ES reglamentas, jis yra tiesiogiai vykdytinas visose valstybėse narėse, nereikalaujant, kad būtų priimti nacionaliniai įgyvendinimo teisės aktai. Tokiu būdu pasiekiamas aukštas suderinimo lygis.

58 BSR reikalavimai klasifikuojami pagal transporto priemonės tipą ir juo nustatomi skirtingi reikalavimų laikymosi terminai, atsižvelgiant į tai, ar transporto priemonė yra naujas modelis, ar naujai pagaminta esamo modelio transporto priemonė (naujomis transporto priemonėms taikomų reikalavimų pavyzdžiai pateikti [9 diagramoje](#)). Be to, pagal BSR nuostatas Komisija gali priimti antrinės teisės aktus ir iš dalies pakeisti reikalavimų sąrašą, kad į jį būtų įtraukti techniniai ir reguliavimo pokyčiai.

9 diagrama. Būsimų privalomų BSR reikalavimų naujoms transporto priemonėms pavyzdžiai

Skydelio simbolis	Funkcijos rūšis	Privaloma data naujoms transporto priemonėms
	Laikymosi kelio juostos pagalba	2024 m. liepos 7 d.
	Autonominė lengvųjų transporto priemonių avarinio stabdymo sistema	2024 m. liepos 7 d.
	Autonominė avarinio stabdymo sistema pėstiesiems ir dviratininkams	2026 m. sausio 7 d.

Šaltinis. Audito Rūmai.

59 Komisija šiuos reikalavimus nustatė remdamasi numatomu jų veiksmingumu mažinant žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių. Komisijos tyrime²¹ įvertinta, kad jei iki 2025 m. rugsėjo mėn. visos siūlomos transporto priemonių saugos priemonės taptų privalomomis, 2022–2037 m. būtų galima išvengti beveik 25 000 žūčių visų kategorijų transporto priemonėse. Iš esmės priimtame BSR į reikalavimus atsižvelgta. Juos numatyta priimti 2022–2026 m.

60 BSR nustatyti reikalavimai yra būtinieji saugos standartai, kuriuos turi atitikti visos naujos ES parduodamos transporto priemonės. Tai ypač pasakytina apie žemos klasės modelius, nes pažangesnės transporto priemonės BSR standartus paprastai viršija, kaip matyti iš saugos bandymų rezultatų, atliktų pagal Europos naujų automobilių vertinimo programą (Euro NCAP)²².

²¹ TRL Ltd., „Cost-effectiveness analysis of policy options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures“, 2018 m.

²² Euro NCAP, „Metai skaičiais“, 2022 m.

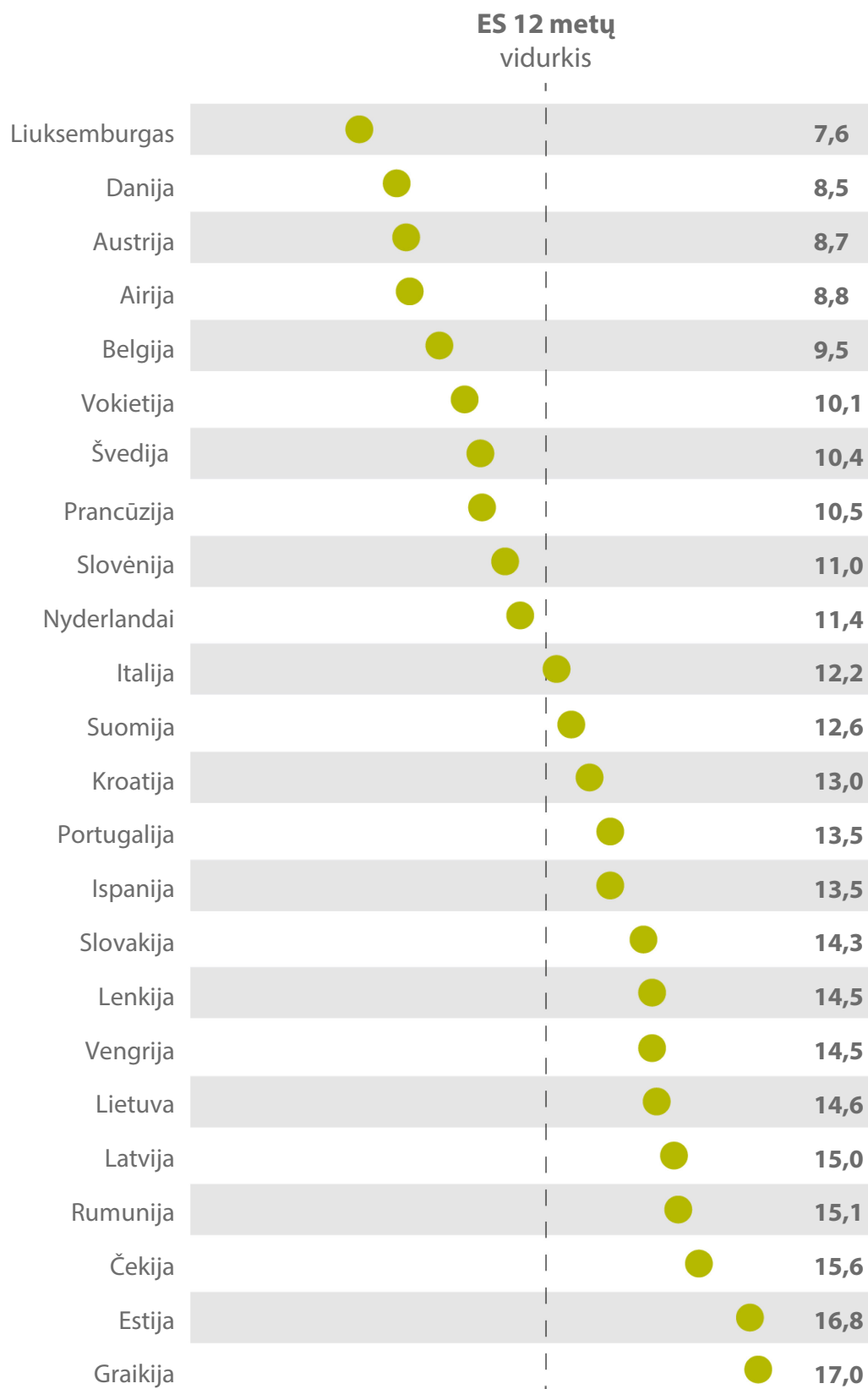
61 Tačiau, nors daugumai naujų transporto priemonių taikomi BSR reikalavimai, tam tikros transporto priemonės taip pat gali būti patvirtintos pagal [individualaus transporto priemonės patvirtinimo procedūrą](#), kuri apima mažiau saugos reikalavimų. Neseniai suinteresuotieji subjektai išreiškė susirūpinimą²³ dėl didėjančios tendencijos, kai ši nuostata vis dažniau taikoma importuojamiems visureigiams, kurie yra ypač pavojingi pažeidžiamiems kelių eismo dalyviams.

62 Be to, BSR reikalavimai taikomi tik naujiems automobiliams. Valstybių narių automobilių parkai sensta – ES vidurkis yra 12 metų (žr. [10 diagramą](#)). Palyginti su 2010 m., vidutinis automobilio amžius padidėjo daugiau kaip 40 %²⁴. Todėl prireiks laiko, kad būtų galima pajusti BSR ir naujų transporto priemonių saugos priemonių poveikį. Be to, nors 2018 m. Komisija numatė paraginti valstybes nares sukurti paskatų atnaujinti transporto priemones, daugiausia dėmesio skiriant kelių eismo saugumo rodikliams, mūsų aplankytose valstybėse narėse tokių paramos schemų nenustatėme. Vis dėlto yra kitiems tikslams taikomų paramos schemų (pavyzdžiui, geresniam transporto priemonių aplinkosauginiam veiksmingumui), kurios gali netiesiogiai turėti naudos kelių eismo saugumui atnaujinant automobilių parką.

²³ BEUC, ECF, ETSC, „Eurocities“, Tarptautinė pėsčiųjų federacija, *Polis*, transportas ir aplinka, [Laiškas už vidaus rinką atsakingam Komisijos nariui Thierry Bretonui](#), 2023 m.

²⁴ SWD(2012) 206.

10 diagrama. Vidutinis valstybių narių automobilių parkų amžius metais



Pastaba. Duomenų apie Bulgariją, Kiprą ir Maltą nėra.

Šaltinis. Audito Rūmai, remiantis Europos automobilių gamintojų asociacijos (ACEA) 2021 m. duomenimis.

63 Be to, labai svarbu, kad toliau būtų laikomasi būtiniausių transporto priemonių saugos standartų net praėjus keleriems metams po jų pirminės registracijos. Tai ypač svarbu atsižvelgiant į senstantį Europos automobilių parką. Todėl valstybės narės turi užtikrinti, kad jų teritorijoje registruotos transporto priemonės būtų periodiškai tikrinamos.

64 ES [direktyvoje](#) nustatytas minimalus techninių apžiūrų dažnumas, atsižvelgiant į transporto priemonės tipą ir jos naudojimą (pavyzdžiui, praėjus ketveriems metams nuo pirmosios registracijos ir vėliau kas dvejus metus automobiliams, kurie nėra taksi ar greitosios pagalbos automobiliai). Atsižvelgdamos į šiuos apribojimus, valstybės narės gali pačios nuspręsti dėl joms priimtinių techninių apžiūrų tvarkaraščių. Kai kurios valstybės narės pasirinko minimalų apžiūrų dažnumą, tuo tarpu kitos nustatė papildomas patikras. Todėl transporto priemonės saugumo rodiklių vertinimo [intervalai](#) valstybėse narėse labai skiriasi. Pavyzdžiui, Kroatijoje apžiūros turi būti atliekamos kasmet nuo pirmųjų metų, o Italijoje reikalaujama, kad jos būtų atliekamos kas dvejus metus, pradedant ketvirtaisiais metais.

Nacionaliniai infrastruktūros saugumo didinimo metodai skiriasi pagal sudėtingumą, o ES reikalavimai netaikomi infrastruktūrai, kurioje žūsta daugiausia žmonių

65 Siekdamas sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių, valstybės narės taip pat gali imtis veiksmų gerindamos savo kelių tinklų projektavimą ir priežiūrą. Investicijos turėtų būti nukreiptos į tuos kelio ruožus, kuriuose yra didžiausia eismo įvykių koncentracija ir didžiausias nelaimingų atsitikimų mažinimo potencialas²⁵ (t. y. avaringos vietos). Tačiau valstybės narės, sprendamos avaringų vietų klausimą, turi skirtingas apibrėžtis ir procedūras (žr. [2 langelį](#)).

²⁵ [Direktyvos \(ES\) 2019/1936](#) 16 konstatuojamoji dalis.

2 langelis

Skirtingi požiūriai į tai, kaip valstybės narės sprendžia avaringų vietų klausimą

- Be standartinių policijos procedūrų, Lietuvos teisės aktuose reikalaujama atlikti išsamų tyrimą, kad būtų galima suprasti kiekvieno mirtino nelaimingo atsitikimo priežastį. Kelių tinklo ruožai, kuriuose per pastaruosius ketverius metus įvyko keturi ar daugiau eismo įvykių, žymimi avaringomis vietomis ir nurodomi viešai prieinamame žemėlapyje, kuriame pateikiamos rekomendacijos vairuotojams. Be to, kiekviena iš šių avaringų vietų analizuojama siekiant nustatyti priemones, kurių reikia imtis, kad būtų pagerinti kelių eismo saugumo rodikliai. Šias kelių eismo saugumo priemones kelių valdytojas turi įgyvendinti vienus metus. Lietuvos kelių eismo saugumo strategijos tikslas – iki 2030 m. panaikinti visas avaringas vietas.
- Ispanija taiko du kriterijus, kad nustatytų kelio ruožus, kuriuose eismo įvykių rizika yra santykinai didesnė. Pirmasis – tai ruožo pavojingumas (pagal įvykusių eismo įvykių skaičių, kelio ruožo ilgį ir vidutinį eismo intensyvumą skirtingu metu). Antrasis – absoliutus eismo įvykių skaičius. Abu parametrai vertinami pagal skirtingas ribines vertes, kurios nustatomos pagal kelių kategoriją ir eismo apimtį.
- Slovakija avaringas vietas apibrėžia kaip vieno kilometro atkarpas, kuriose ankstesniais metais užregistruoti penki ar daugiau eismo įvykių.
- 2008 m. Rumunija avaringas vietas apibrėžė kaip kelių tinklo ruožą, kuriame įvyksta daugiau eismo įvykių nei vidutiniškai. Ši apibrėžtis buvo panaikinta 2018 m. ir tuo metu, kai buvo atliekamas auditas, alternatyvi apibrėžtis dar nebuvo parengta. Nuo to laiko Rumunija pradėjo Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonės lėšomis finansuojamą projektą, kuriuo siekiama spręsti avaringų vietų problemą, taikydama *ad hoc* apibrėžtį joms nustatyti.

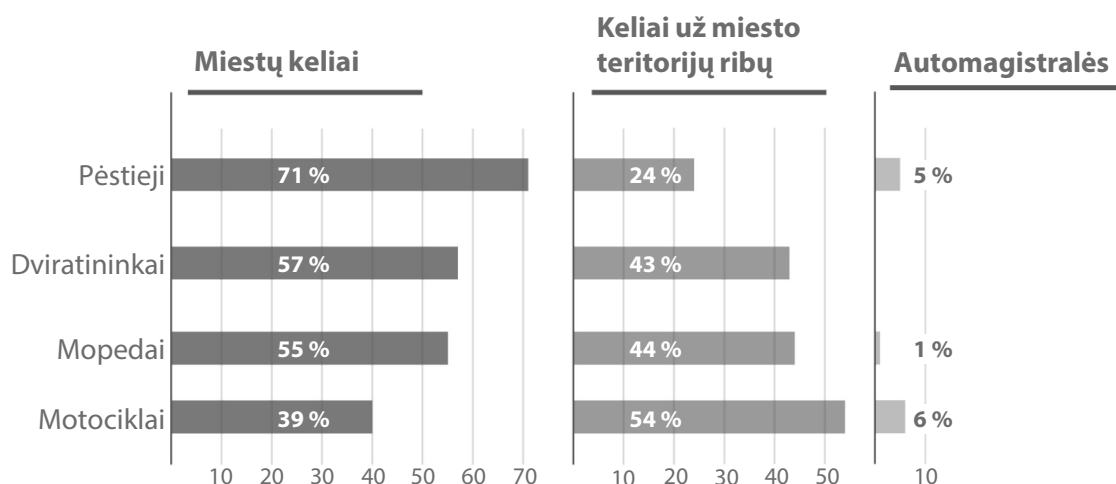
66 2008 m. ES [direktyvoje](#) dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo (KISV) nustatytos bendros procedūros, kurias valstybės narės turi taikyti, kad pagerintų savo kelių tinklų saugumą. Po paskutinės [peržiūros](#) 2019 m. KISV direktyvoje dabar reikalaujama, kad valstybės narės atliktų savo infrastruktūros projektavimo *ex ante* vertinimus ir auditą, taip pat bet kokių charakteristikų ar defektų, dėl kurių reikėjo atlikti techninės priežiūros darbus, *ex post* patikrinimus. Pagal KISV direktyvą, tokios procedūros yra privalomos projektams, vykdomiems keliuose, kurie yra transeuropinio

transporto tinklo (TEN-T) dalis, nacionaliniuose greitkeluose, pagrindiniuose valstybės narės nustatytuose keliuose ir ES bendrai finansuojamoje kelių infrastruktūroje.

67 Tačiau KISV direktyvos reikalavimai netaikomi nei i) miestų teritorijoms ir dviračių takams, nei ii) nepagrindiniams keliams, kuriems nebuvo skirtas ES finansavimas. Šitaip ribojamas direktyvos poveikis, nes šių dviejų rūšių kelių infrastruktūra 2020 m. buvo susijusi su 93 % žuvusiųjų, todėl ji yra labai svarbi siekiant ES kelių eismo saugumo tikslų.

68 Miestų teritorijoms faktiškai teko 40 % visų eismo įvykiuose žuvusių asmenų, ir didžiausia procentinė visų pažeidžiamų kategorijų žuvusiųjų kelių eismo dalyvių, išskyrus motociklininkus (jie dažniausiai susiję su eismo įvykiais keliuose už miesto ribų, žr. **11 diagramą**), dalis.

11 diagrama. 2020 m. pažeidžiamų kelių eismo dalyvių žūčių skaičius ES pagal kelių tipą



Pastaba. Dėl apvalinimo skaičių suma nesudaro 100 %.

Šaltinis. Audito Rūmai, remiantis Komisijos duomenimis.

69 Nuo 2013 m. Komisija skatina miestus rengti darnaus judumo mieste planus (angl. *sustainable urban mobility plans*, SUMP), į kuriuos turėtų būti įtrauktas kelių eismo saugumo aspektas. Tačiau miestai dar neprivalo į savo SUMP įtraukti kelių eismo saugumo aspektų ar net apskritai šių planų parengti.

70 Šiuo metu teisėkūros institucijos svarsto 2021 m. Komisijos pasiūlymą dėl TEN-T reglamento peržiūros, kuriuo siūloma nustatyti naują reikalavimą valstybėms narėms užtikrinti, kad iki 2025 m. daugumoje pagrindinių ES miestų būtų priimti SUMP, taip pat rinkti ir teikti Komisijai duomenis apie eismo įvykius ir sunkius sužalojimus miestų

lygmeniu. Į šiuos SUMP turės būti įtraukti kelių eismo saugumo didinimo veiksmai, visų pirma skirti pažeidžiamiesiems eismo dalyviams, taip pat su eismo įvykiais ir sužalojimais susiję tikslai, tikslinės reikšmės ir rodikliai.

71 2020 m. vertinant absoliučiais skaičiais daugiausia žmonių žuvo **keliuose už miesto ribų** (9 931 žūčių arba 53 %). Nors keliams gali būti taikoma KISV direktyva, jei valstybės narės juos priskirs prie pagrindinių kelių arba jei dėl jų bus gautas ES finansavimas, Komisija neatliks nacionalinių kelių tinklų, kuriems taikoma KISV direktyva, masto apžvalgos. Nors pagal KISV direktyvą valstybės narės privalėjo iki 2021 m. pranešti Komisijai, kuriuos tinklo ruožus jos apibrėžė kaip pagrindinius kelius, tai faktiškai padarė mažiau nei pusė valstybių narių.

72 Be to, KISV direktyvoje nėra nustatyti būtinausi saugos reikalavimai, taikytini kiekvienam infrastruktūros tipui. Nors greitkelių projektavimas yra iš esmės standartizuotas visoje ES, kitų kelių ir miestų teritorijų standartai labai skiriasi. Komisija pradėjo iniciatyvą teikti ekspertų rekomendacijas dėl kelių infrastruktūros projektavimo standartų saugos atžvilgiu.

73 Be to, reikalaujama, kad valstybės narės atliktų viso tinklo kelių saugumo vertinimą tose srityse, kurioms taikoma direktyva. Tokie vertinimai pirmą kartą turi būti atlikti iki 2024 m. pabaigos, o vėliau – bent kas penkerius metus. Siekdamas nustatyti intervencijos prioritetus, valstybės narės savo kelių tinklo ruožus turėtų klasifikuoti pagal jų saugumo lygį. Tada Komisija paskelbs internetinį žemėlapij, kuriame bus nurodytos įvairios kategorijos.

74 Kaip reikalaujama pagal direktyvą ir atlikusi keletą bandomųjų tyrimų, 2023 m. Komisija pristatė [metodiką](#), kurią valstybės narės gali pasirinkti ir pagal kurią atliktų viso tinklo kelių saugumo vertinimus. Metodika apima dvi dalis: pirmoji – reagavimas (remiantis įvykusių eismo įvykių statistika) ir antroji – iniciatyvios priemonės (priklausomai nuo kelio ruožo konstrukcijos).

75 Tačiau Komisijos metodika grindžiama nacionalinėmis ribomis, kurios skiriasi. Pagal šią metodiką siekiama sukurti priemonę, skirtą lyginamajai analizei nacionaliniu lygmeniu, kad valstybės narės galėtų sutelkti dėmesį į pavojingiausias kelio atkarpas. Tačiau audito metu atkreipėme dėmesį į tai, kad trys iš keturių aplankytų valstybių narių Komisijos standartinės metodikos nesilaikys.

Dėl naujų iššūkių reikės dar labiau integruoti Komisijos kelių eismo saugumo veiksmus

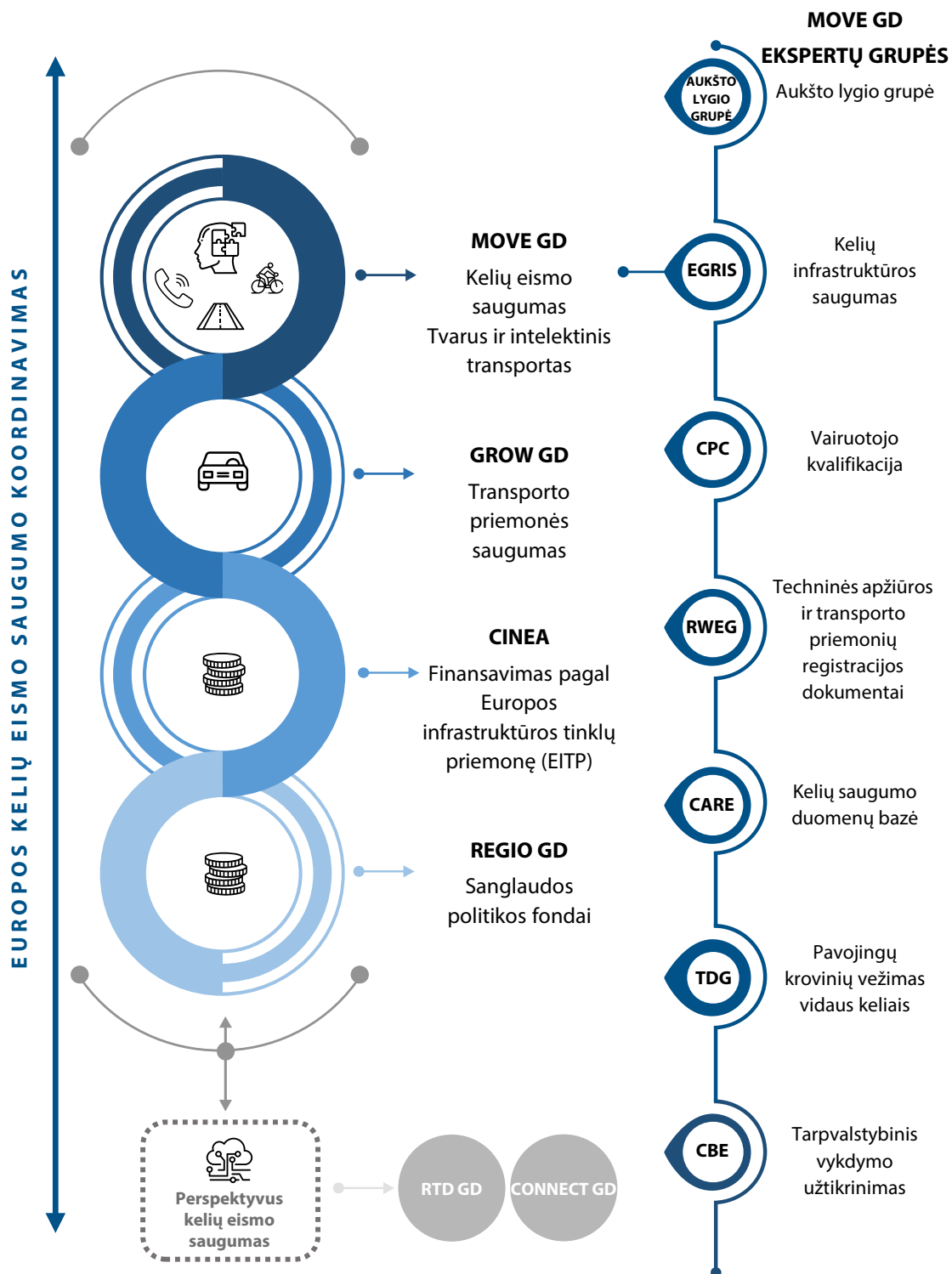
76 Kad saugios sistemos požiūris būtų veiksmingas, veiksmai pagal įvairius jos komponentus turėtų būti glaudžiai susieti²⁶. Pavyzdžiui, kad pažangieji transporto priemonių saugos elementai tinkamai veiktų, jiems reikalingi tinkami kelio ženklai ir signalizavimas, taip pat aiškios eismo taisyklės, kaip bendrauti su pažeidžiamais eismo dalyviais.

77 Nors MOVE GD yra atsakingas už didžiąją Komisijos kelių eismo saugumo veiklos dalį, keli generaliniai direktoratai dalijasi atsakomybe už veiksmus pagal saugios sistemos požiūrį. Kitos ekspertų grupės ir įstaigos taip pat teikia paramą Komisijai darant pažangą ES kelių eismo saugumo politikos srityje (žr. **12 diagramą**). Pavyzdžiui, Komisijai padeda šie subjektai:

- iš valstybių narių atstovų sudaryta aukšto lygio grupė kelių eismo saugumo klausimais, kurioje aptariami ES ir nacionaliniai kelių eismo saugumo klausimai. 2018 m. Komisija išplėtė aukšto lygio grupės įgaliojimus, į juos įtraukdama strategines konsultacijas ir suinteresuotųjų subjektų mainus;
- Europos kelių eismo saugumo koordinatorius, kuris yra vyresnysis Komisijos pareigūnas, kuriam pavesta palaikyti ryšius su valstybėmis narėmis ir dalytis gerąja patirtimi.

²⁶ ITF - EBPO, *Saugios sistemos požiūris praktiškai*, 2022 m.

12 diagrama. Kelių eismo saugumo srityje dirbančios Komisijos įstaigos



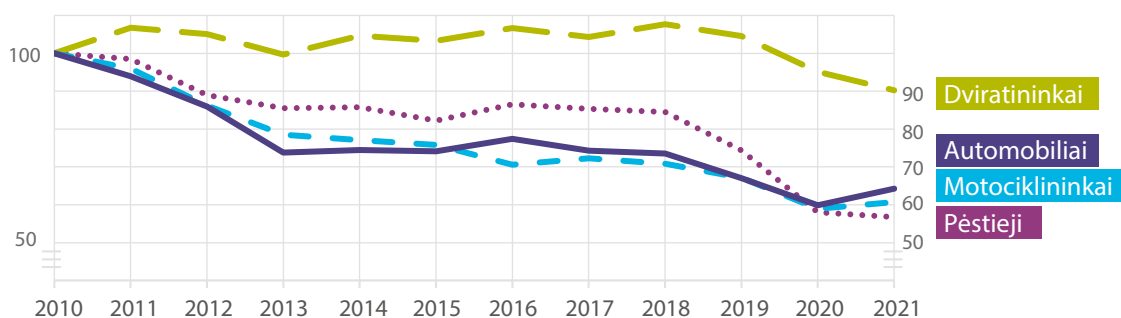
Šaltinis. Audito Rūmai.

78 2021 m. Europos Parlamentas **paragino** Komisiją apsvarstyti galimybę įsteigti centralizuotą agentūrą, atsakingą už kelių eismo saugumą, atsižvelgdamas į tai, kad jau yra tokia geležinkelių, jūrų ir oro transporto srityje veikianti agentūra. 2023 m. Komisija pradėjo galimybių studiją, kad išanalizuotų galimus scenarijus; tikimasi, kad ji bus paskelbta 2024 m. pradžioje. Keletas mūsų apklaustų suinteresuotųjų subjektų taip pat išreiškė nuomonę, kad Komisija nepakankamai koordinuoja savo veiklą tarp skirtingų saugios sistemos požiūrio ramsčių ir kad kelių eismo saugumas dar nebuvo integruotas į Komisijos politiką.

79 Atsižvelgiant į būsimus kelių eismo saugumo uždavinius, pavyzdžiui, susijusius su naujų formų judumu miestuose ir autonominėmis transporto priemonėmis, tikriausiai reikės dar labiau integruoti ir koordinuoti įvairius Komisijos veiksmus. 2020 m. miestų teritorijose užregistruota beveik pusė visų žūčių keliuose (žr. **68** dalį), o pažeidžiamų eismo dalyvių – dar daugiau. Tačiau už kelių eismo saugumą miestų teritorijose atsako ne MOVE GD kelių eismo saugumo skyrius, o atskiras skyrius, atsakingas už judumą miestų teritorijose, kuris daugiausia dėmesio skiria ne tik kelių eismo saugumui. Be to, kelių eismo saugumo klausimus, susijusius su autonominėmis transporto priemonėmis, sprendžia keli skirtingi Komisijos generaliniai direktoratai.

80 ES ragina daugiau dėmesio skirti **aktyviam judumui**, pavyzdžiui, vaikščiojimui pėsčiomis ar važiuvimui dviračiu, ypač **miestų teritorijose**. Nors 2010–2021 m. pėsčiųjų žūčių skaičius sumažėjo tiek pat, kiek ir žūčių automobiliuose, dviratininkų skaičius mažėjimas yra ne toks žymus (žr. **13 diagramą**). Be to, 2010–2021 m. kai kurių valstybių narių miestų teritorijose žuvusiųjų dviratininkų skaičius padidėjo. Pavyzdžiui, Austrijoje per šį laikotarpį miestų teritorijose žuvusiųjų dviratininkų skaičius padidėjo 68 %.

13 diagrama. Žūčių miestų teritorijose atvejai pagal eismo dalyvių tipą (2010–2021 m.)



Šaltinis. Audito Rūmai, remiantis Komisijos duomenimis.

81 Kelių eismo saugumo iššūkių miestų teritorijose taip pat kelia asmeninės judumo priemonės, pavyzdžiui, elektriniai paspirtukai. Komisija dar nėra paskelbusi gairių šioje srityje, o valstybių narių reguliavimo metodai skiriasi (žr. [VII priedą](#)).

82 **Automatizuotos ir autonominės transporto priemonės** gali padidinti kelių eismo saugumą, nes atlikus mokslinius tyrimus nustatyta, kad įdiegus automatizuoto vairavimo sistemas būtų galima išvengti iki 22 % eismo įvykių, kuriuose žūsta ir sunkiai sužeidžiami asmenys²⁷. Nors pirmoji Komisijos [strategija](#) šioje srityje parengta 2018 m., nacionalinės autonominių transporto priemonių vairavimo viešuosiuose keliuose taisyklės vis dar labai skiriasi. Pavyzdžiui, nuo 2022 m. Vokietija leidžia visiškai automatizuotą vairavimą be vairuotojo, tuo tarpu kitos valstybės narės dar nėra sukūrusios jokios reguliavimo sistemos.

ES kelių eismo saugumo tikslų pasiekimas nebuvo pagrindinis projektų atrankos ir stebėsenos rodiklių kriterijus

83 ES finansavimas turėtų būti skiriamas tiems projektams, kuriais labiausiai prisidedama prie ES prioritetų ir tikslų įgyvendinimo. Europos Parlamentas taip pat paragino valstybes nares ir Komisiją teikti pirmenybę investicijoms, kuriomis gaunama didžiausia nauda siekiant kelių eismo saugumo, daugiausia dėmesio skiriant ruožams, kuriuose įvyksta daugiausia eismo įvykių²⁸.

84 Mūsų imties projektų atveju tikrinome, ar atrenkant projektus buvo veiksmingai atsižvelgta į kelių eismo saugumo kriterijų, taip pat patikrinome tiems projektams keliamus reikalavimus, kad būtų galima įvertinti jų indėlį į kelių eismo saugumą ir stebėti rezultatus.

Kelių eismo saugumas nebuvo pagrindinis kriterijus atrenkant infrastruktūros projektus, kuriais siekiama kelių eismo saugumo tikslų

85 2014–2020 m. laikotarpiu ERPF/SF ir EITP parama kelių eismo saugumui buvo teikiama daugiausia finansuojant infrastruktūros projektus, pavyzdžiui, naujus arba atnaujintus kelius, dviračių takus ir saugias bei apsaugotas stovėjimo aikšteles. Projektų pareiškėjai pateikė paraiškas dėl ES bendrojo finansavimo pagal paskelbtus kvietimus

²⁷ Transporto mokslinių tyrimų fondas, „*Automatizuotos vairavimo sistemos*“, 2017 m.

²⁸ Rekomendacijos dėl tolesnių žingsnių siekiant visiškai saugaus eismo vizijos, Europos Parlamentas, 2021 m.

teikti pasiūlymus, kuriuos parengė vadovujančiosios institucijos (pagal pasidalijamąjį valdymą finansuojamų projektų atveju) arba CINEA (EITP atveju). Šie kvietimai turėjo atitikti anksčiau atitinkamose sanglaudos veiksmų programose arba EITP darbo programose nustatytus prioritetus ir reikalavimus.

86 Išanalizavome veiksmų programas ir susijusius kvietimus teikti pasiūlymus, pagal kuriuos mūsų audituoti projektai buvo bendrai finansuojami. Nors ne visi projektai buvo finansuojami pagal konkretų kelių eismo saugumo prioritetą, visų jų vienas iš tikslų buvo kelių eismo saugumas. Iš devynių projektų, bendrai finansuojamų ERPF arba SF lėšomis, tik du buvo finansuojami pagal kelių eismo saugumo prioritetą; kiti projektai buvo atrinkti pagal prioritetus, susijusius su geresniu prieinamumu (keturi projektai), ekologiškesniu transportu (du projektai) ir geresnėmis skaitmeninėmis paslaugomis piliečiams (vienas projektas). Iš trijų EITP projektų tik du gavo paramą pagal su kelių eismo saugumu susijusį prioritetą (saugi ir apsaugota infrastruktūra); vienas projektas buvo skirtas TEN-T tinklui užbaigti. Be to, pagrindinis Sanglaudos fondo ir EITP lėšomis finansuotų greitkelio darbų tikslas buvo pašalinti kliūtis TEN-T tinkle.

87 Daugumos projektų atveju Komisijos ir vadovujančiųjų institucijų taikyti atrankos kriterijai nebuvo skirti kelių tinklo ruožams, kuriuose įvyko daugiausia eismo įvykių ar žuvo asmenų, net jei viena iš numatomų naudų buvo didesnis kelių eismo saugumas. Tik dviejuose ERPF projektuose (Ispanijoje) kartu su paraiškomis buvo pateikta išsami ankstesnių metų kelių eismo įvykių skaičiaus analizė, o viename iš jų taip pat buvo analizuojamas ruožo pavojingumas. Šios informacijos nebuvo galima gauti apie visus projektus, nes jos nebuvo reikalaujama paraiškose. Vadovujančiosios institucijos ir Komisija būtų galėjusios teikti pirmenybę bendram projektų, kurie gali turėti didžiausią galimą poveikį mažinant žūčių skaičių, finansavimui, jei būtų reikalaujama į šį elementą atsižvelgti atrenkant projektus.

88 Be to, nebuvo nustatyta jokių konkrečių saugaus kelių eismo projektavimo kriterijų. Kiekvienas projekto rengėjas, laikydamasis taikytinų nacionalinės teisės aktų ir standartų, taip pat, kai taikoma, [Tunelių saugos direktyvos](#) reikalavimų, galėjo laisvai pasirinkti tinkamiausią kelių projektą. Todėl, atsižvelgiant į didelius kelių standartų skirtumus (žr. [72](#) dalį) ir į tai, kad atrankos etape nebuvo konkrečių kelių eismo saugumo kriterijų, tam tikras šių kelių ir dviračių takų saugumo veiksmingumo lygis į projektų atrankos procesą nebuvo įtrauktas.

89 ERPF ir SF lėšomis bendrai finansuojamų projektų atveju atsakomybė už kiekvienos veiksmų programos ir kvietimo teikti paraiškas finansavimo prioritetų nustatymą tenka vadovaujančiosioms institucijoms. Tačiau Komisija turi galimybę pateikti atsiliepimų tiek partnerystės susitarimo ir veiksmų programų rengimo etape, prieš juos patvirtinant, tiek programos įgyvendinimo etape Nustatėme, kad Komisija pateikė pastabų dėl kelių eismo saugumo dėl tų partnerystės susitarimų ir veiksmų programų, kurie buvo aktualūs mūsų tikrintiems projektams. Pavyzdžiui, Komisija paprašė, kad projektai, skirti kelių eismo saugumui viename Ispanijos regione, būtų įgyvendinami pagal kelių eismo saugumo programą, kad būtų išvengta išteklių susiskaidymo. Galutinėje Ispanijos regioninės veiksmų programos versijoje į šį pasiūlymą buvo atsižvelgta.

90 2021 m. pagal EITP pirmą kartą paskelbtos dvi specialios kelių eismo saugumo temos, pagal kurias galėtų būti finansuojami tyrimai ir darbai. Tačiau tai buvo taikytina tik SF reikalavimus atitinkančioms valstybėms narėms. Veiksmų, kurie galėtų būti finansuojami pagal šias temas, pavyzdžiai apima kelių ruožų, kuriuose dažnai įvyksta eismo įvykiai, modernizavimą ir (arba) kitas priemones, nustatytas atitinkamuose viso tinklo kelių saugumo vertinimuose (žr. **73** dalį). Pagal šias temas iš viso buvo bendrai finansuota 15 projektų, o bendra ES parama siekė 142,5 milijono eurų.

91 Galiausiai ES bendrai finansuojamos infrastruktūros įgyvendinimo ir priežiūros kokybė gali turėti didelį poveikį saugumui (žr. **3 langelį**). Tačiau ES finansavimu remiama tik kelių infrastruktūros statyba ar atnaujinimas, o projektų rengėjai neprisiima įsipareigojimų prižiūrėti kelius, kad būtų užtikrintas tam tikras kelių eismo saugumo lygis. Pažymėjome, kad 2014–2020 m. laikotarpiu Komisija pareiškė, kad Ispanija privalo aiškiai įsipareigoti, kad nacionalinės lėšos būtų naudojamos bendrai finansuojamai kelių infrastruktūrai išlaikyti.

3 langelis

Prastos projektų priežiūros poveikio kelių eismo saugumui pavyzdys

Pagal vieną ERPF lėšomis bendrai finansuojamą projektą Ispanijoje buvo atnaujintas vietos kelias ir papildomai nutiestas dviračių takas. Kadangi dviračių takas kertasi su kitais keliais, projektas apėmė būtinus pirmumo teisės ženklus ir dviratininkų bei pėsčiųjų perėjų kelio ženklinimą tinkamu atstumu nuo pagrindinio kelio. Vizito metu pastebėjome, kad dėl nepakankamos priežiūros pradiniai kelių ženklai beveik išnyko. Todėl dauguma dviratininkų ir pėsčiųjų kelių kirto kitoje vairuotojams sunkiau pastebimoje vietoje. Tai trukdo siekti pirminius projekto kelių eismo saugumo tikslus.



Pastaba. Nuotraukoje mėlynos linijos rodo pradinę dviratininkų perėjimo vietos ženklinimo vietą.

Šaltinis. Audito Rūmai.

Nebuvo reikalaujama, kad ES bendrai finansuojamuose projektuose, kuriais siekiama kelių eismo saugumo tikslų, būtų įvertintas jų galimas indėlis į kelių eismo saugumą arba nustatyti susijusių rezultatų rodikliai

92 Projektų rengėjai, planuodami savo projektus, turėtų atlikti galimų rezultatų *ex ante* vertinimą, o tada *ex post* stebėti projektų rezultatus, kad nustatytų, ar buvo pasiektas numatytas poveikis. Taip būtų užtikrinta, kad ES bendruoju finansavimu būtų veiksmingai siekiama ES kelių eismo saugumo tikslų. Analizavome projektų paraiškas finansavimui gauti, įskaitant patvirtinamuosius dokumentus (pavyzdžiui, sąnaudų ir naudos analizes), kad įvertintume kelių eismo saugumo rezultatų planavimo ir stebėsenos lygį.

93 Nustatėme, kad iš 13 mūsų tikrintų projektų tik šešiose paraiškose buvo pateikta išsami sąnaudų ir naudos analizė arba įvertinta potenciali projekto ekonominė nauda, įskaitant susijusią su kelių eismo saugumu. Taip buvo todėl, kad 2014–2020 m. laikotarpiu buvo reikalaujama, kad į paraišką būtų įtraukta sąnaudų ir naudos analizė tik dėl projektų, remiamų pagal EITP, taip pat dėl ERPF arba SF lėšomis remiamų projektų, kurių visos tinkamos finansuoti išlaidos viršija 75 milijonus eurų.

94 Nors paraiškose kelių eismo saugumas minimas kaip projekto tikslas, trijuose iš šių šešių projektų numatoma nauda kelių eismo saugumui sudarė tik nedidelę visos galimos naudos dalį. [4 langelyje](#) pateiktas tokio projekto pavyzdys.

4 langelis

Saugi ir apsaugota stovėjimo aikštelė, turinti ribotą poveikį kelių eismo saugumui

Audito metu aplookėme vieną saugios ir apsaugotos stovėjimo aikštelės projektą, kuris buvo bendrai finansuojamas EITP lėšomis. Už šias paslaugas ir poilsio vietas imamas mokestis ir šitaip sunkvežimių vairuotojams turėtų būti užtikrintas didesnis saugumas ir apsauga nei kitose stovėjimo aikštelėse, esančiose netoli greitkelių ar logistikos centrų, taip pat tai padėtų sumažinti pavojingo transporto priemonių statymo praktiką.



Šaltinis. Audito Rūmai.

Projekto paraiškoje buvo nurodyta nauda kelių eismo saugumui dėl numatomo eismo įvykių skaičiaus sumažėjimo. Tačiau buvo tikimasi, kad ši nauda sudarys mažiau nei 1 % visos projekto naudos. Pagrindinė paraiškoje numatyta nauda buvo ta, kad ieškant tinkamos stovėjimo vietos sutaupoma laiko ir pinigų. Be to, žemas stovėjimo aikštelės naudojimo lygis sumažina realų projekto indėlį į kelių eismo saugumą.

95 Vykdam 13 mūsų tikrintų projektų atrankos procesus, nebuvo reikalaujama, kad paraiškoje arba sąnaudų ir naudos analizėje būtų nustatyti galimi rezultatai, susiję su išvengtų žūčių ar sunkių sužalojimų skaičiais. Tačiau viename projekte buvo aiškiai pateiktas galimo gyvybių, kurias būtų galima išgelbėti, skaičiaus įvertis. Dar keturiuose projektuose nebuvo tiesiogiai pateikta duomenų apie išvengtus žūčių ir sunkių sužalojimų atvejus, bet jie buvo įtraukti į bendrą projekto socialinės naudos vertę. Dar viename projekte įvertintas nelaimingų atsitikimų skaičiaus sumažėjimas, tačiau nepateikta išsamios informacijos apie atskirą poveikį eismo įvykiams, kuriuose žuvo, buvo sunkiai ar nesunkiai sužeisti žmonės.

96 Projekto ekonominės naudos įverčiui įtakos turi tai, kad žmonių gyvybei priskiriama vertė valstybėse narėse skiriasi (net iki keturių kartų ir taikant įvairias skaičiavimuose naudotas prielaidas). Pavyzdžiui, nustatėme, kad Slovakijoje per dvejus metus buvo parengtos dvi to paties projekto sąnaudų ir naudos analizės. Projekto planas, taigi ir jo potencialas sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių, nepasikeitė. Tačiau abiejų analizių metodinės prielaidos skyrėsi, nes laikui bėgant skyrėsi EITP ir SF paraiškose naudotos sąnaudų ir naudos analizės metodikos. Pagal naują skaičiavimą eismo įvykių, kurių būtų išvengta įgyvendinant projektą, skaičius padidėjo 10 %, o kiekvieno išvengto eismo įvykio ekonominė nauda padidėjo 1,5 karto.

97 Kadangi projektų paraiškose trūko suderintų įverčių, vertintojams ir atrankos komisijoms buvo labai sunku ES lygmeniu palyginti projektų sprendimus, siūlytus finansavimui gauti, atsižvelgiant į jų ekonominį efektyvumą gelbėjant gyvybes. Be to, ES kelių eismo saugumo tikslai nustatyti atsižvelgiant į žuvusiųjų ir sunkių sužalojimų, kurių buvo išvengta, skaičių, o ne pateikti pinigine išraiška (žr. **II priedą**).

98 Pagal EITP bendrai finansuojamų projektų atveju CINEA nesiėmė tolesnių veiksmų projektų rezultatams stebėti įgyvendinus projektą ir užbaigus susijusį dotacijos susitarimą, nes to daryti nereikalaujama. Kalbant apie audituotus projektus, remiamus sanglaudos politikos fondų lėšomis, nustatėme tik vieną atvejį, kai projekto lygmens rodikliu buvo stebimi kelių eismo saugumo rezultatai, (t. y. žūčių skaičiaus sumažėjimas). Kita vertus, **5 langelyje** pateikiami kitų rūšių rodiklių, kurie įtraukti į mūsų tikrintus projektus ir kurie nebuvo orientuoti į kelių eismo saugumo rezultatus, pavyzdžiai.

5 langelis

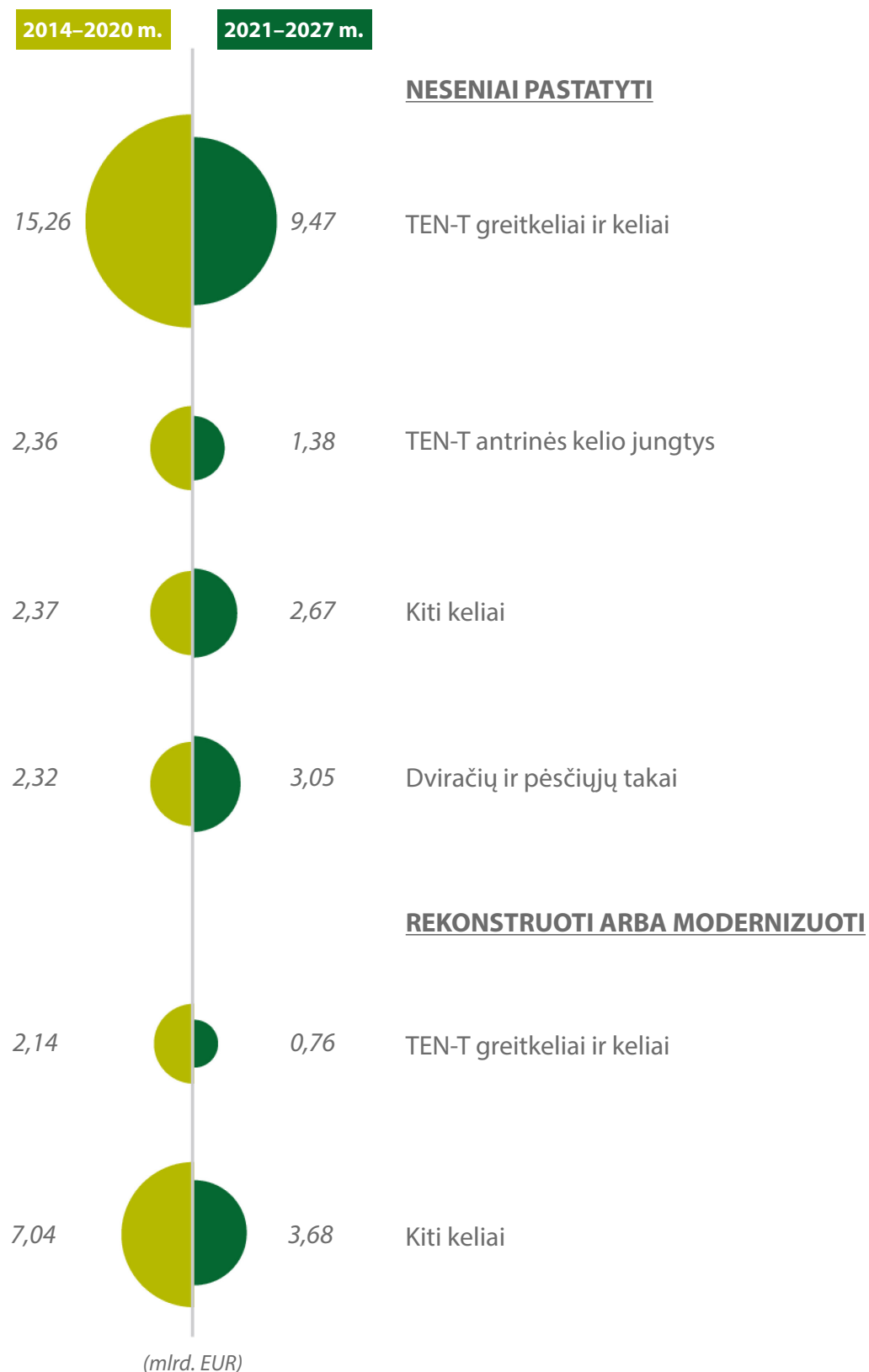
Projektų lygmeniu naudojamų rodiklių, kurie nėra orientuoti į kelių eismo saugumo rezultatus, pavyzdžiai

- Vienu projektu Lietuvoje buvo siekiama modernizuoti esamą kelio ruožą ir nustatyti aiškius kelių eismo saugumo tikslus. Tačiau paraiškoje kiekybiškai neįvertintas galimas projekto poveikis kelių eismo saugumui. Vienintelis stebėsenos rodiklių rinkinys buvo numatytų saugos priemonių (pavyzdžiui, apsauginių atitvarų ilgis kilometrais) įgyvendinimas. Be to, projekto rengėjas turėjo pranešti apie vidutinės kelionės trukmės, praleistos kelyje, sutrumpinimą, o tai nėra kelių eismo saugumo rodiklis.
- Trys dviračių takų tiesimo projektai buvo itin skirtingai suprojektuoti (pavyzdžiui, ar dviračių takas buvo atskirtas atitvaru nuo kelio), o tai galėjo turėti įtakos jų kelių eismo saugumo rezultatams. Stebėsenos atžvilgiu jie visi buvo įvertinti pagal pastatytos infrastruktūros kilometrų skaičių, tačiau nebuvo atsižvelgta į skirtingą galimą poveikį, kurį jie galėjo turėti žūčių ir sunkių sužalojimų skaičiaus mažinimui.

2021–2027 m. laikotarpiu kelių eismo saugumui gali būti skiriama mažiau sanglaudos lėšų, tačiau naujos sąlygos yra pirmas žingsnis siekiant tikslingesnio lėšų skyrimo

99 2021–2027 m. laikotarpiu kelių infrastruktūrai (įskaitant dviračių takus) skirtos sanglaudos politikos lėšos yra maždaug 33 % mažesnės nei ankstesniu laikotarpiu (žr. **14 diagramą**). Sumažinus turimas lėšas gali būti bent proporcingai sumažintas būsimų projektų, kuriais konkrečiai siekiama kelių eismo saugumo, finansavimas, nebent jiems būtų nustatytos griežtos prioritetų nustatymo taisyklės.

14 diagrama. 2014–2020 m. ir 2021–2027 m. laikotarpiais kelių infrastruktūrai skirto ES bendrojo finansavimo iš sanglaudos politikos fondų palyginimas



Šaltinis. Audito Rūmai, remiantis sanglaudos duomenimis.

100 Taip pat pažymėjome, kad 2021–2027 m. laikotarpiu buvo įtrauktas naujas reikalavimas – reikiama sąlyga siekiant gauti sanglaudos politikos lėšų. Reikalaujama, kad valstybės narės, laikydamosi savo esamų kelių eismo saugumo strategijų, į savo daugiarūšio transporto planus įtrauktų kelių eismo saugumo rizikos vertinimą. Jos taip pat turi įtraukti paveiktų kelių ir ruožų žemėlapij ir atitinkamų investicijų prioritetus²⁹.

101 Tačiau Komisija remiasi valstybių narių įsivertinimu, koku mastu jos laikosi reikalavimo. Nustatėme, kad šie įsivertinimai nėra vienodi ir juose ne visada pateikiamos konkrečios išvados dėl visų reikalaujamų kriterijų. Tačiau Komisija rėmėsi šiais įsivertinimais, pateikdama pastabas dėl partnerystės susitarimų, ir paprašė valstybių narių tikslingiau taikyti savo kelių eismo saugumo priemones. Pavyzdžiui, Komisija paprašė Ispanijos kelių eismo saugumo veiksmus taikyti tik tiems ruožams, kurie buvo nustatyti atliekant kelių eismo saugumo vertinimą – tai buvo išankstinė finansavimo sąlyga. Be to, Rumunijos transporto programoje numatyti konkretūs kelių eismo saugumo išdirbių ir rezultatų rodikliai, kaip Komisija pasiūlė.

102 Šis reikalavimas valstybėms narėms yra pirmas žingsnis siekiant užtikrinti, kad ES bendrasis finansavimas kelių eismo saugumui būtų skiriamas ten, kur jis galėtų būti veiksmingiausias, su sąlyga, kad šis reikalavimas būtų tinkamai atspindėtas ir atrenkant projektus.

²⁹ Reglamento (ES) 2021/1060 IV priedo 3.1.8 reikiama sąlyga.

Išvados ir rekomendacijos

103 Kelių eismo saugumas yra ES ir valstybių narių pasidalijamosios kompetencijos sritis. Tačiau už kai kurių veiksmų, turinčių tiesioginį poveikį mažinant žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių, įgyvendinimą yra visiškai atsakingos nacionalinės institucijos. Komisija šioje srityje vykdomą veiklą koordinuoja ES lygmeniu, ypač kai ji turi tarpvalstybinį poveikį.

104 Apskritai darome išvadą, kad Komisija sukūrė visapusišką kelių eismo saugumo sistemą (ES saugios sistemos požiūris), nustatydamą plataus užmojo 2030 ir 2050 m. tikslus. Įvertinę dabartinę pažangą ir, jei ES ir valstybės narės nedės papildomų pastangų, manome, kad mažai tikėtina, jog šie strateginiai tikslai – 2020–2030 m. perpus sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių ir iki 2050 m. pasiekti artimą nuliui skaičių – bus pasiekti.

105 Taip pat padarėme išvadą, kad Komisijai vis dar kyla sunkumų stebint valstybių narių pažangą. Be to, ES veiksmai apėmė ne visas rizikos sritis ir nebuvo pakankamai integruoti. Galiausiai, ES kelių eismo saugumo tikslų įgyvendinimas nebuvo pagrindinis projektų atrankos ir ES bendrai finansuojamų projektų, kuriais siekiama kelių eismo saugumo tikslų, 2014–2020 m. išlaidų laikotarpiu, stebėsenos kriterijus. Tai išlieka rizikos veiksniu 2021–2027 m. laikotarpiu.

106 Kalbant apie valdymo ramstį, Komisija dar neįvertino, koku mastu valstybių narių suplanuotos pastangos padeda siekti ES kelių eismo saugumo tikslų. Nustatėme, kad nors beveik visos valstybės narės nustatė tikslus perpus sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų skaičių, keturiose aplankytose valstybėse narėse nacionalinių strategijų sudėtingumo lygis skyrėsi pagal suplanuotą veiklą, finansavimo poreikius ir kitus tikslus, ne tik susijusius su žūtimis ir sunkiais sužalojimais (žr. [28–31](#) dalis).

107 Komisijai dar nepavyko užtikrinti, kad duomenys būtų pakankamai palyginami, kad pagal juos būtų galima nustatyti apibendrintus ES lygmens veiklos rezultatų rodiklius, naudojamų kelių eismo saugumo priemonių pažangai valstybėse narėse stebėti, tikslus. Taip pat nustatėme palyginamumo problemų, susijusių su tuo, kaip valstybės narės renka ir teikia Komisijai duomenis apie sunkius sužalojimus. Abu aspektai, ypač pastarasis, kelia didelių sunkumų Komisijai stebint, kaip valstybės narės prisideda prie kelių eismo saugumo tikslų įgyvendinimo (žr. [32–37](#) dalis).

1 rekomendacija. Gerinti duomenų apie sunkius sužalojimus teikimą ir nustatyti veiksmingumo tikslus

Komisija turėtų bendradarbiauti su valstybėmis narėmis, siekdama užtikrinti, kad:

- a) jos rinktų ir praneštų duomenis apie sunkius sužalojimus, naudodamos bendrą apibrėžtį, pagrįstą MAIS3+ traumų skale;
- b) būtų nuosekliai taikoma standartinė metodika ir kiekybiškai nustatomos tarpinės ir galutinės tikslinės reikšmės, susijusios su pagrindiniais veiklos rezultatų rodikliais nacionaliniu lygmeniu ir, kai tinkama, ES lygmeniu pažangai, padarytai siekiant 2030 ir 2050 m. tikslų, stebėti.

Tikslinė įgyvendinimo data: iki 2026 m.

108 Kalbant apie kitus tikrintus saugios sistemos požiūrio ramsčius, nustatėme šiuos aspektus:

- o *naudojimosi keliais ramstis* apėmė ne visas pagrindines rizikos sritis, pavyzdžiui, neapėmė greičio. Vykdyimo užtikrinimo veiksmų kelių eismo taisyklių pažeidėjų atžvilgiu lygis valstybėse narėse taip pat skiriasi, o Komisijos vaidmuo prižiūrint nacionalinius vykdyimo užtikrinimo metodus yra ribotas. Šie veiksniai sumažino šio ramsčio indėlį siekiant ES kelių eismo saugumo tikslų (žr. 44–56 dalis);
- o *transporto priemonių ramstis* apėmė kelių eismo saugumo aspektus, taikant standartizuotą ES lygmens sistemą, taikomą naujoms transporto priemonėms. Tačiau jos poveikis buvo ribotas dėl to, kad valstybių narių automobilių parkai sensta. Mūsų aplankytos valstybės narės nenustatė finansinių paskatų žmonėms atnaujinti savo transporto priemones atsižvelgiant į kelių eismo saugumo rodiklius, nors schemos, pagal kurias automobiliai pakeičiami kitais tikslais, pavyzdžiui, dėl geresnio aplinkosauginio veiksmingumo, gali turėti netiesioginės naudos ir kelių eismo saugumui (žr. 57–64 dalis);
- o *infrastruktūros ramstis* atskleidė skirtingą valstybių narių požiūrį į jų nacionalinių kelių infrastruktūros tinklų saugumo gerinimą, pavyzdžiui, nustatant pavojingus ruožus ir analizuojant eismo įvykių priežastis, pagal jų sudėtingumo laipsnį ir taikomus kriterijus. Šios srities ES teisės aktuose nustatyti bendri principai ir procedūros, tačiau jų taikymo sritis neapima infrastruktūros, susijusios su dauguma žūčių, pavyzdžiui, miestų teritorijų, nepagrindinių kelių už miesto ribų ir dviračių takų, kur saugos standartai labai skiriasi, o tai yra itin svarbu siekiant ES tikslų (žr. 65–75 dalis).

109 Galiausiai nustatėme, kad dėl naujų kelių eismo saugumo uždavinių (pavyzdžiui, susijusių su asmeninėmis judumo priemonėmis ir autonominėmis transporto priemonėmis) reikės toliau integruoti ir koordinuoti Komisijos veiksmus pagal naudojimosi keliais, transporto priemonių ir infrastruktūros ramsčius. Gavusi Europos Parlamento prašymą, Komisija vertina, ar įsteigti už kelių eismo saugumą atsakingą ES agentūrą, kuri, be kita ko, skatintų naujas iniciatyvas ir pagerintų koordinavimą (žr. 76–82 dalis).

2 rekomendacija. Daugiau dėmesio skirti eismo įvykių priežastims ir parengti tolesnes gaires, apimančias visas rizikos sritis

Komisija turėtų:

- a) skatinti valstybes nares išsamiai ištirti eismo įvykių priežastis, ypač avaringose vietose, ir suderinti ataskaitų dėl jų teikimą;
- b) teikti valstybėms narėms tolesnes gaires, kad būtų veiksmingiau sprendžiami pagrindinių rizikos veiksnių (įskaitant greitį ir infrastruktūros projektavimą keliams, kuriuose užregistruotas didžiausias žūčių skaičius) klausimai, ypatingą dėmesį skiriant pažeidžiamiesiems eismo dalyviams.

Tikslinė įgyvendinimo data: iki 2026 m.

110 Be veiksmų politiniu ir teisėkūros lygmenimis, ES saugios sistemos požiūris apima „didesnės finansinės paramos“ ramstį. Nustatėme, kad prieš pradėdant jį įgyvendinti 2014–2020 m. laikotarpiu, kelių eismo saugumas nebuvo pagrindinis kriterijus atrenkant kelių infrastruktūros projektus, kuriais siekiama kelių eismo saugumo tikslų, nes jis konkuravo su kitais prioritetais (pavyzdžiui, didesniu prieinamumu ir ekologiškesniu transportu). Daugumos mūsų tikrintų projektų atveju atrankos kriterijai nebuvo skirti tinklo ruožams, kuriuose įvyko daugiausia eismo įvykių ar žūčių. Be to, Komisija arba vadovaujančiosios institucijos nenustatė jokių kelių saugumo projektavimo kriterijų. Todėl, kadangi yra didelių kelių standartų skirtumų, į projektų atranką nebuvo įtrauktas tam tikras kaimo kelių ir miesto teritorijų saugos veiksmingumo lygis (žr. 85–91 dalis).

111 Nustatėme, kad į mūsų imtį įtrauktų projektų, apimančių 2014–2020 m. laikotarpį, atveju nebuvo būtina įvertinti jų galimo indėlio į kelių eismo saugumą. Nors kai kuriuose iš jų tai buvo padaryta, skaičiavimams įtakos turėjo dideli prielaidų skirtumai ir tai, kad žmogaus gyvybei priskiriama vertė valstybėse narėse skiriasi (net iki keturių kartų). Be to, tai, kad projektų paraiškose nėra suderintų įverčių, reiškė, kad projektų nebuvo galima palyginti pagal jų ekonominį efektyvumą gelbėjant gyvybes (žr. [92–97](#) dalis).

112 Galiausiai nustatėme, kad tik vieno projekto rengimo etape buvo nustatyti rodikliai, skirti projektų rezultatams kelių eismo saugumo srityje stebėti. Taip pat nustatėme, kad užbaigus projektus CINEA nesiėmė tolesnių veiksmų jų rezultatams stebėti. Todėl nėra nuoseklus vertinimo, koku mastu bendrai finansuojami projektai buvo veiksmingi siekiant nacionalinių ir ES kelių eismo saugumo tikslų (žr. [98](#) dalį).

113 Dabartiniu 2021–2027 m. laikotarpiu iš sanglaudos politikos fondų kelių infrastruktūrai numatyta skirti mažiau ES lėšų. Todėl finansavimas būsimiems projektams, kuriais siekiama didinti kelių eismo saugumą, gali sumažėti, nebent jiems būtų nustatytos griežtos prioritetų suteikimo taisyklės. Šiam laikotarpiui nustatyta nauja reikiama sąlyga apima kelių eismo saugumo reikalavimus. Tai pirmas žingsnis tikslingiau nukreipiant ES bendrąjį finansavimą ten, kur jis galėtų būti veiksmingiausias didinant kelių eismo saugumą (žr. [99–102](#) dalis).

3 rekomendacija. Numatyti aiškesnius ES bendrai finansuojamų projektų, kuriais siekiama kelių eismo saugumo tikslų, prioritetus ir *ex post* vertinimą

Komisija turėtų:

- a) visų pirma atrinkti tuos projektus, kuriais siekiama kelių eismo saugumo tikslų ir kurie teikiami pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę (tiesioginis valdymas), kuriuose aiškiai pateikti kiekybiniai duomenys apie tikėtinus jų rezultatus siekiant išvengti žūčių ir sunkių sužalojimų;
- b) patarti programų stebėsenos komitetams nustatyti atitinkamus atrankos kriterijus, apimančius kelių eismo saugumo tikslus, susijusius su kelių projektais, kuriems taikomas pasidalijamasis valdymas, pavyzdžiui, remiantis viso tinklo kelių eismo saugumo vertinimo rezultatais;
- c) vadovaujančiosioms institucijoms (visų pirma rengiant programas) ir programų stebėsenos komitetams propaguoti a punkte nurodytas sąvokas, skirtas programoms ir projektams, kuriais siekiama kelių eismo saugumo tikslų pagal pasidalijamojo valdymo principą;
- d) parengti rezultatų rodiklius, kad būtų galima įvertinti projekto veiksmingumą kelių eismo saugumo atžvilgiu *ex post* vertinimų tikslais.

Tikslinė įgyvendinimo data: iki 2025 m.

Šią ataskaitą priėmė Audito Rūmų narės Annemie Turtelboom vadovaujama II kolegija 2024 m. vasario 7 d. Liuksemburge įvykusiame posėdyje.

Audito Rūmų vardu

Pirmininkas
Tony Murphy

Priedai

I priedas. Veiksmų pagal kiekvieną JT saugios sistemos požiūrio ramstį pavyzdžiai

JT saugios sistemos požiūrio ramstis	Veiksmų pavyzdžiai
Daugiarūšis transportas ir žemės naudojimo planavimas	<ul style="list-style-type: none"> — Įgyvendinti politiką, kuria skatinamas kompaktiškas miestų projektavimas — Atgrasyti nuo privačių transporto priemonių naudojimo tankiai apgyvendintose miestų teritorijose
Saugesnė kelių infrastruktūra	<ul style="list-style-type: none"> — Parengti avaringų vietų žemėlapius ir atlikti iniciatyvius saugos vertinimus — Nurodyti techninį standartą ir įvertinimo žvaigždutėmis tikslą visiems su kiekvienu eismo dalyviu susijusiems kelių projektams
Transporto priemonės saugumas	<ul style="list-style-type: none"> — Reikalauti, kad naujoms ir naudotoms variklinėmis transporto priemonėms, vaikų apsaugos sistemoms ir šalams būtų taikomi aukštos kokybės suderinti saugos standartai — Užtikrinti, kad tokių standartų būtų laikomasi per visą transporto priemonės gyvavimo ciklą
Saugus naudojimas keliais	<ul style="list-style-type: none"> — Priimti kelių eismo saugumo teisės aktus ir užtikrinti jų vykdymą (be kita ko, nustatyti didžiausią leidžiamą greitį ir riboti rankinių elektroninių prietaisų naudojimą vairuojant) — Nustatyti profesionalių vairuotojų teisių išdavimo reikalavimus
Reagavimas po eismo įvykio	<ul style="list-style-type: none"> — Sukurti reagavimo po eismo įvykio sistemą (pavyzdžiui, unikalų skubios pagalbos numerį) — Stiprinti ne medicinos specialistų reagavimo pajėgumus

Šaltinis. Audito Rūmai, remiantis JT „Planu pasauliui“, 2021.

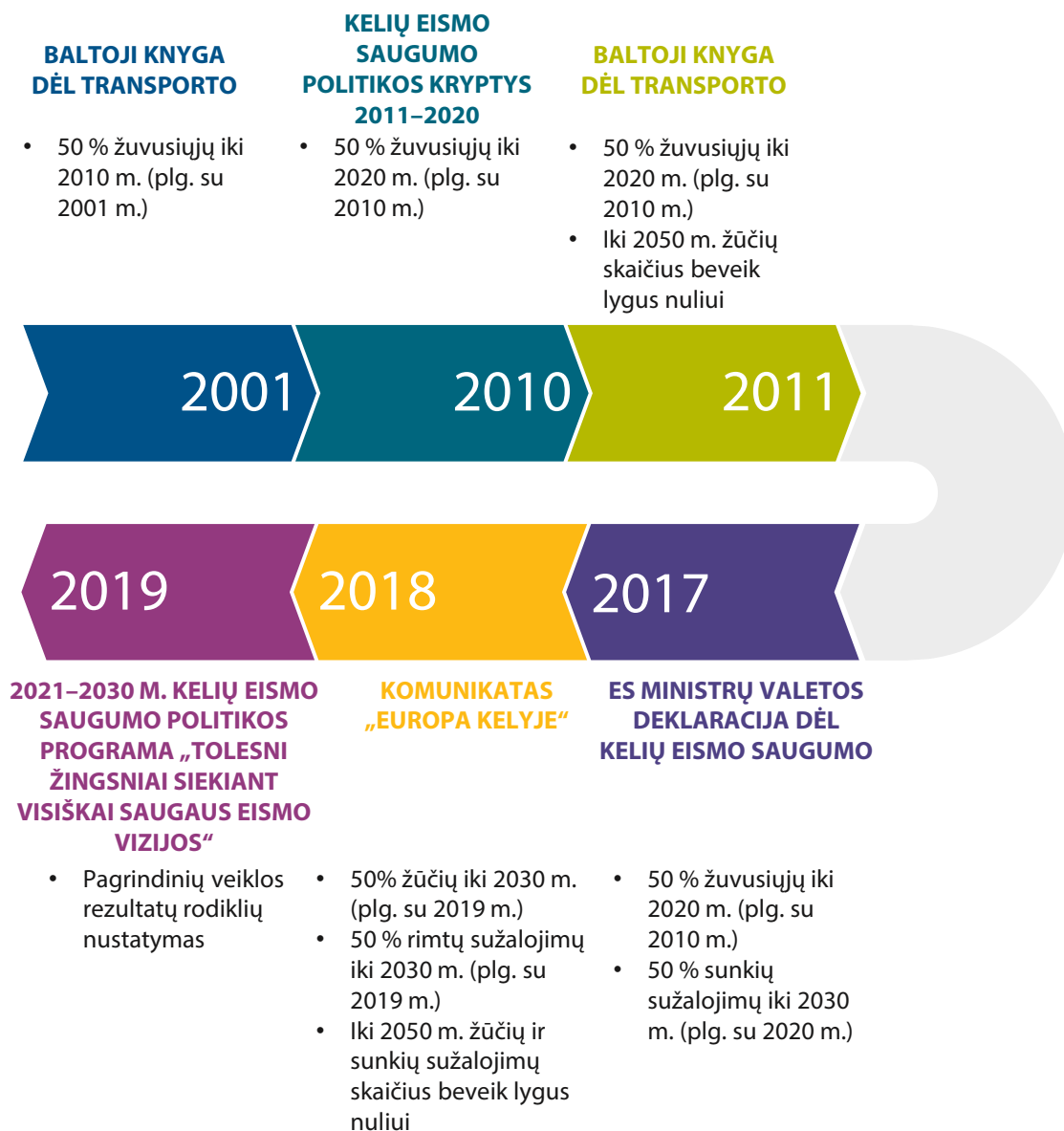
II priedas. Nuo 2001 m. kintantys Komisijos kelių eismo saugumo tikslai

Pirmą kartą Komisija ES masto kelių eismo saugumo tikslą nustatė 2001 m. [baltojoje knygoje](#), kuria tuo metu buvo siekiama 2000–2010 m. laikotarpiu perpus sumažinti žūčių keliuose skaičių. 2003 m. [Europos Parlamentas](#) ir [Taryba](#) taip pat pritarė šiems tikslams. 2011 m. [baltojoje knygoje](#) Komisija nustatė naują tikslą iki 2050 m. pasiekti, kad žūčių keliuose skaičius būtų beveik lygus nuliui, ir tarpinį tikslą – iki 2020 m. perpus sumažinti žūčių skaičių (palyginti su 2010 m.).

Nors baltosios knygos parengiamuosiuose dokumentuose jau buvo įspėta, kad tarpinio tikslo pasiekti neįmanoma net ir geriausiu atveju, valstybės narės šiems tikslams pritarė 2017 m. [Valetos deklaracijoje](#). Šioje deklaracijoje jos taip pat pasiūlė naują tikslą iki 2030 m. perpus sumažinti sunkių sužalojimų skaičių ES.

2018 m. Komunikate „Europa kelyje“ ES nustatė dabartinius tikslus iki 2030 m. perpus sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų keliuose skaičių, o iki 2050 m. pasiekti beveik nulinį lygį. Galiausiai Komisijos 2021–2030 m. kelių eismo saugumo politikos programos „Tolesni žingsniai siekiant visiškai saugaus eismo vizijos“ dokumente nustatyti pagrindiniai veiklos rezultatų rodikliai, pagal kuriuos stebima valstybių narių pažanga siekiant tikslų.

Nuo 2001 m. priimti ES kelių eismo saugumo tikslai



Šaltinis. Audito Rūmai.

III priedas. ES reglamentavimo sistema, apimanti mūsų audituotus saugios sistemos požiūrio ramsčius

Saugios sistemos požiūrio ramstis	Teisės aktas	Pagrindinės priemonės
Saugus naudojimas keliais	Direktyva (ES) 2015/413	Tarpvalstybinis keitimasis informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus
	Komisijos įgyvendinimo direktyva 2014/37/ES	Saugos diržų ir vaikų tvirtinimo sistemų transporto priemonėse privalomas naudojimas
	Direktyva (ES) 2022/2561	Transporto priemonių kroviniams ir keleiviams vežti vairuotojų pradinė kvalifikacija ir periodinis mokymas
	Direktyva 2014/85/ES	Vairuotojo pažymėjimai
	2001 m. sausio 17 d. Komisijos rekomendacija	Didžiausia leistina motorinių transporto priemonių vairuotojų alkoholio koncentracija kraujyje
	Komisijos rekomendacija 2004/345/EB	Vykdyto užtikrinimas kelių eismo saugumo srityje
Saugios transporto priemonės	Reglamentas (ES) 2019/2144	Naujų transporto priemonių modelių patvirtinimo saugos reikalavimai
	Direktyva 2014/45/ES	Motorinių transporto priemonių periodinė techninė apžiūra
	Direktyva 2007/38/EB	Sunkiasvorėse kroviniuose transporto priemonėse įrengtų veidrodėlių modifikavimas
	Tarybos direktyva 92/6/EEB	Greičio ribotuvai kai kurių kategorijų motorinėse transporto priemonėse
	Tarybos direktyva 91/671/EEB	Saugos diržai ir kitos apsaugos sistemos pažeidžiamiesiems eismo dalyviams
Saugūs keliai ir pakelės (infrastruktūra)	Direktyva (ES) 2019/1936	Kelių infrastruktūros saugumo valdymo procedūros

Šaltinis. Audito Rūmai.

IV priedas. Auditui atrinktų ES bendrai finansuojamų projektų sąrašas

A. Audito metu aplankytų ir peržiūrėtų EITP lėšomis bendrai finansuojamų projektų sąrašas

Valstybė narė	ID	Projekto aprašymas	Paramos kelių eismo saugumui rūšis	Pradžios data	Užbaigimo data (planuojama data, palyginti su faktine)	Visos tinkamos finansuoti išlaidos (eurais) (planuojamos išlaidos, palyginti su naujaisiu įverčiu)	ES bendrojo finansavimo norma	Skirtas ES bendrasis finansavimas (eurais) (planuojamas finansavimas, palyginti su naujaisiu įverčiu)
Lietuva	1	Kelio A67 Panevėžio aplinkkelio ruože atnaujinimas	Atnaujintas kelias	2015 12 21	2018 12 31 2021 06 30	60 510 312 38 817 338	60,38 %	36 536 126 23 437 909
	2	Stovėjimo aikštelė su 38 stovėjimo vietomis	Saugi ir apsaugota stovėjimo aikštelė	2020 03 01	2022 02 28 2022 05 31	1 247 652 1 247 652	83 %	1 039 294 1 039 294
Rumunija	3	Stovėjimo aikštelė su 70 vietų	Saugi ir apsaugota stovėjimo aikštelė	2020 03 02	2023 03 31 2023 09 30	4 175 990 4 175 990	82,3 %	3 436 840 3 436 840
Slovakija	4 ¹	Greitkelio D3 tiesimas	Naujasis greitkelis	2016 11 15	2020 12 31 2021 12 31	114 106 329 114 106 329	65,13 %	74 317 452 74 317 452

¹ Tas pats projektas taip pat įtrauktas į SF finansuojamus projektus pagal ID 12.

B. Audito metu applanėtų ir peržiūrėtų ERPF /SF lėšomis bendrai finansuojamų projektų sąrašas

Valstybė narė	ID	Projekto aprašymas	Paramos kelių eismo saugumui rūšis	Pradžios data	Užbaigimo data (planuojama data, palyginti su faktine)	Visos tinkamos finansuoti išlaidos (eurais) (planuojamos išlaidos, palyginti su naujaisiu įverčiu)	ES bendrojo finansavimo norma	Skirtas ES bendrasis finansavimas (eurais) (planuojamas finansavimas, palyginti su naujaisiu įverčiu)
Ispanija	5	Atskiro dviračių tako tiesimas Madrido miesto teritorijoje	Dviračių takas	2021 05 04	2021 11 02 2022 05 03	6 578 854 6 578 854	50 %	3 289 427 3 289 427
	6	Kelių eismo saugumo veiksmai kelyje A-2003 ir atskiro dviračių tako tiesimas	Atnaujintas kelias ir dviračių tako tiesimas	2018 01 09	2018 12 28 2018 12 28	3 136 159 2 375 982	80 %	2 508 928 1 900 785
	7	Esamo kelio A-492 ruožo pagerinimas	Atnaujintas kelias	2018 07 12	2023 12 31 atšauktas	10 221 468 atšauktas	80 %	8 177 175 atšauktas
	8	Esamo kelio A-483 ruožo pagerinimas	Atnaujintas kelias	2021 03 01	2023 12 31 atšauktas	7 551 651 atšauktas	80 %	6 041 321 atšauktas

Valstybė narė	ID	Projekto aprašymas	Paramos kelių eismo saugumui rūšis	Pradžios data	Užbaigimo data (planuojama data, palyginti su faktine)	Visos tinkamos finansuoti išlaidos (eurais) (planuojamos išlaidos, palyginti su naujausiu įverčiu)	ES bendrojo finansavimo norma	Skirtas ES bendrasis finansavimas (eurais) (planuojamas finansavimas, palyginti su naujausiu įverčiu)
Lietuva	9	Ten-T kelio E85 tarp Vilniaus ir Kauno rekonstravimas ir saugaus eismo priemonių įrengimas	Atnaujintas kelias	2019 08 08	2022 01 31	42 710 939	43 %	18 353 691
					2022 07 31	42 710 939	70 %	29 935 624
Rumunija	10	Transilvanijos šiaurės regioninio traukinio bėgių gerinimas (DJ 172A, DJ 161G ir DJ 161)	Atnaujintas kelias	2015 12 04	2020 07 31	27 955 042	85 %	23 761 786
					vykdoma	27 955 042		23 761 786
	11	Mišrios mobiliosios kelių eismo stebėsenos sistemos, skirtos eismo pažeidimams nustatyti, kūrimas	Kelių eismo stebėsenos sistema	2021 07 01	2023 12 31	19 300 740	85 %	16 405 629
					vykdoma	19 300 740		16 405 629

Valstybė narė	ID	Projekto aprašymas	Paramos kelių eismo saugumui rūšis	Pradžios data	Užbaigimo data (planuojama data, palyginti su faktine)	Visos tinkamos finansuoti išlaidos (eurais) (planuojamos išlaidos, palyginti su naujaisiu įverčiu)	ES bendrojo finansavimo norma	Skirtas ES bendrasis finansavimas (eurais) (planuojamas finansavimas, palyginti su naujaisiu įverčiu)
Slovakija	12 ¹	Greitkelio D3 tiesimas	Naujasis greitkelis	2016 m. gruodžio mėn.	2021 m. gegužės mėn. 2022 m. birželio mėn.	110 007 346 73 265 886	65,13 % 85 %	71 644 484 62 276 003
	13	Senikos miesto pažangusis planas	Pažangūs miesto sprendimai (įskaitant eismo valdymą)	2022 m. balandžio mėn.	2023 m. rugsėjo mėn. vykdoma	999 882 999 882	85 %	849 900 849 900
	14	Dviračių maršrutai Senikos mieste	Dviračių takas	2019 m. gegužės mėn.	2020 m. rugsėjo mėn. 2022 m. birželio mėn.	1 480 601 1 419 076	85 %	1 258 511 1 206 215

¹ Tas pats projektas taip pat įtrauktas į EITP finansuojamus projektus ID 4.

V priedas. Nacionalinių kelių eismo saugumo tikslų apžvalga

Valstybė narė	Tikslas sumažinti žūčių skaičių	Tikslas sumažinti sunkių sužalojimų skaičių
Belgija	-50 % ¹ , iki 320	- 50 % ¹ , iki 1 800
Bulgarija	- 50 %, palyginti su 2019 m.	- 50 %, palyginti su 2019 m.
Čekija	- 50 %, palyginti su 2017–2019 m. vidurkiu	- 50 %, palyginti su 2017–2019 m. vidurkiu
Danija	Daugiausia 90	Daugiausia 900
Vokietija	- 40 %, palyginti su 2021 m.	Tikslas nenustatytas
Estija	- 52 %, palyginti su 2016 m.	- 31 %, palyginti su 2016 m.
Airija	- 50 %, palyginti su 2017–2019 m. vidurkiu	- 50 %, palyginti su 2017–2019 m. vidurkiu
Graikija	- 50 %, palyginti su 2019 m.	- 50 %, palyginti su 2019 m.
Ispanija	- 50 %, palyginti su 2019 m.	- 50 %, palyginti su 2019 m.
Prancūzija	- 50 %, palyginti su 2019 m.	- 50 %, palyginti su 2019 m.
Kroatija	- 50 %, palyginti su 2019 m.	- 50 %, palyginti su 2019 m.
Italija	- 50 %, palyginti su 2019 m.	- 50 %, palyginti su 2019 m.
Kipras	- 50 %, palyginti su 2019 m.	- 50 %, palyginti su 2019 m.
Latvija	- 50 %, palyginti su 2020 m.	- 50 %, palyginti su 2020 m.
Lietuva	- 50 %, palyginti su 2019 m.	- 50 %, palyginti su 2020 m.
Liuksemburgas	Tikslas nenustatytas	Tikslas nenustatytas
Vengrija	- 50 %, palyginti su 2020 m.	- 50 %, palyginti su 2020 m.
Malta	Tikslas nenustatytas	Tikslas nenustatytas
Nyderlandai	Tikslas nenustatytas	Tikslas nenustatytas
Austrija	- 50 %, palyginti su 2017–2019 m. vidurkiu	- 50 %, palyginti su 2017–2019 m. vidurkiu
Lenkija	- 50 %, palyginti su 2019 m.	- 50 %, palyginti su 2019 m.
Portugalija	- 50 %, palyginti su 2019 m.	- 50 %, palyginti su 2019 m.
Rumunija	- 50 %, palyginti su 2019 m.	- 50 %, palyginti su 2019 m.

Valstybė narė	Tikslas sumažinti žūčių skaičių	Tikslas sumažinti sunkių sužalojimų skaičių
Slovėnija	Tikslai rengiami	Tikslai rengiami
Slovakija	- 50 %, palyginti su 2020 m.	- 50 %, palyginti su 2020 m.
Suomija	- 50 %, palyginti su 2020 m.	- 50 %, palyginti su 2020 m.
Švedija	- 50 %, palyginti su 2017–2019 m. vidurkiu	- 50 %, palyginti su 2017–2019 m. vidurkiu

¹ Europos techninio ir mokslinio centro (ETMC) tyrime nebuvo nurodytas bazinis lygis, pagal kurį būtų galima apskaičiuoti sumažinimą.

Pastaba. Metai, iki kurių šie tikslai turi būti pasiekti, valstybėse narėse skiriasi.

Šaltinis. Audito Rūmai, remiantis ETMC tyrimu ir audito darbu.

VI priedas. Nacionalinių greičio ribų palyginimas su tarptautiniame tyrime rekomenduojamu greičiu



Pastaba. *Rekomenduojamas greitis pagal teritorijų tipą. Tyrime rekomenduojamas greitis: 30–40 km/h – užstatytose teritorijose, kuriose yra pažeidžiamų eismo dalyvių ir motorinių transporto priemonių eismas; 50 km/h – teritorijose su sankirtomis ir didele šoninių susidūrimų rizika; 70–80 km/h – kaimo keliuose be atitvertos vidurinės juostos, kai yra rizika susidurti iš priekio.

Šaltinis. Audito Rūmai, remiantis Komisijos 2022 m. *statistinių duomenų knygele* ir Tarptautinės eismo saugos duomenų ir analizės grupės (ITF – EBPO), *Greitis ir susidūrimų rizika*, 2018 m.

VII priedas. Elektrinių paspirtukų teisinis statusas 15 ES valstybių narių

	Belgija	Čekija	Danija	Vokietija	Graikija	Ispanija	Prancūzija	Italija	Vengrija	Nyderlandai	Austrija	Lenkija	Portugalija	Suomija	Švedija
Priskirtas konkrečiai kategorijai	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Privalomas teisinis civilinės atsakomybės draudimas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Privalomas šalmo naudojimas	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Viešosiose erdvėse	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Leidžiama ant šaligatvio	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Leidžiama dviračių taku	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Galios ribojimas	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Minimalaus amžiaus reikalavimas	16	<input type="checkbox"/>	15	14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Didžiausias greitis (km/h)	25	25	20	20	<input type="checkbox"/>	25	25	20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25	25	<input type="checkbox"/>	20	25

Taip
 Ne
 Neaišku

Pastaba. Šioje diagramoje nurodytos valstybės narės yra Europos kelių eismo saugos mokslinių tyrimų instituto forumo (FERSI), kuris 2020 m. atsakė į apklausą dėl elektrinių paspirtukų, narės.

Šaltinis. Audito Rūmai, remiantis [FERSI tyrimu](#).

Santrumpos

BSR: Bendrosios saugos reglamentas

CINEA: Europos klimato, infrastruktūros ir aplinkos vykdomoji įstaiga

EITP: Europos infrastruktūros tinklų priemonė

ERPF: Europos regioninės plėtros fondas

KISV: Kelių infrastruktūros saugumo valdymas

MAIS3+: didžiausia sutrumpinta sužalojimų skalė (nuo 3 ir daugiau)

MOVE GD: Mobilumo ir transporto generalinis direktoratas

PVRR: pagrindinis veiklos rezultatų rodiklis

SF: Sanglaudos fondas

SUMP: darnaus judumo mieste planas

TEN-T: transeuropinis transporto tinklas

Terminų žodynelis

Aktyvus judumas: transporto rūšis, apimanti tik fizinį aktyvumą, pavyzdžiui, ėjimą pėsčiomis ir važiavimą dviračiu.

Daugiarūšio transporto planai: įvairių transporto rūšių derinimas, jas tarpusavyje sujungiant ir papildant viena kitą, kad būtų sukurtas integruotas transporto tinklas.

Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė: ES finansinės paramos mechanizmas, kuriuo siekiama švelninti COVID-19 pandemijos ekonominį ir socialinį poveikį ir skatinti ekonomikos atsigavimą, taip pat spręsti iššūkius, kylančius siekiant žalesnės ir labiau skaitmenizuotos ateities.

Europos infrastruktūros tinklų priemonė: ES finansinės paramos priemonė, skirta tvariai tarpusavyje sujungtai infrastruktūrai energetikos, transporto ir informacinių ir ryšių technologijų sektoriuose kurti.

Europos regioninės plėtros fondas: ES fondas, kuriuo stiprinama ES ekonominė ir socialinė sanglauda, finansuojant investicijas regioniniams skirtumams mažinti.

Europos semestras: metinis ciklas, kuriuo suteikiamas pagrindas koordinuoti ES valstybių narių ekonominę politiką ir vykdyti pažangos stebėseną.

Pagrindinis veiklos rezultatų rodiklis: kiekybinis matas, kuriuo parodomi veiklos rezultatai, palyginti su pagrindiniais tikslais.

Partnerystės susitarimas: susitarimas tarp Komisijos ir valstybės narės arba trečiosios (-ių) šalies (-ių) ES išlaidų programos kontekste, pavyzdžiui, nustatant strateginius planus, investavimo prioritetus arba prekybos ar paramos vystymuisi teikimo sąlygas.

Pasidalijamasis valdymas: ES biudžeto lėšų panaudojimo metodas, kai, priešingai nei tiesioginio valdymo atveju, Komisija užduočių vykdymą perduoda valstybėms narėms, išlaikydama galutinę atsakomybę.

Pažeidžiami eismo dalyviai: motorine transporto priemone nevažiuojantys eismo dalyviai, pavyzdžiui, pėstieji, dviratininkai, motociklininkai ir neįgalieji arba riboto judumo ar orientacijos asmenys.

Reikiama sąlyga: išankstinė sąlyga, pagal kurią valstybėms narėms išmokamos Europos struktūrinių ir investicijų fondų lėšos, jeigu pasiekiami ir įvertinami konkretūs tikslai.

Sąnaudų ir naudos analizė: siūlomų veiksmų apskaičiuotų sąnaudų palyginimas su nauda, kurią tikimasi gauti.

Sanglaudos fondas: ES fondas, skirtas ekonominiams ir socialiniams skirtumams ES mažinti, finansuojant investicijas valstybėse narėse, kuriose bendrosios nacionalinės pajamos vienam gyventojui nesiekia 90 % ES vidurkio.

Saugios sistemos požiūris: požiūris į kelių eismo saugumą, kuriuo siekiama labiau atsižvelgti į žmogaus klaidas ir sumažinti eismo įvykių, per kuriuos sunkiai sužeidžiami arba žūsta asmenys, riziką.

Stebėsenos komitetas: veiksmų programos įgyvendinimą prižiūrinti įstaiga, kurią sudaro valstybių narių institucijų atstovai ir Komisijos atstovai, kurie dalyvauja stebėtojų teisėmis.

Tiesioginis valdymas: tik Komisijos vykdomas ES fondo ar programos valdymas, priešingai nei pasidalijamojo valdymo ar netiesioginio valdymo atveju.

Transeuropiniai transporto tinklai: Kelių, geležinkelių, oro ir vandens infrastruktūros plėtros projektų, kuriais įgyvendinama transeuropinio transporto tinklo politika, įskaitant greitųjų geležinkelių tinklą, palydovinės navigacijos sistemą ir pažangiąsias transporto valdymo sistemas, rinkinys.

Vadovaujančioji institucija: nacionalinė, regioninė ar vietos (viešoji ar privačioji) institucija, valstybės narės paskirta ES finansuojamai programai valdyti.

Vykdomoji įstaiga: organizacija, kurią ribotam laikotarpiui įsteigė ir valdo Komisija, kad jos vardu ir atsakomybe atliktų konkrečias užduotis, susijusias su ES programomis ar projektais.

Komisijos atsakymai

<https://www.eca.europa.eu/lt/publications/sr-2024-04>

Chronologija

<https://www.eca.europa.eu/lt/publications/sr-2024-04>

Audito grupė

Audito Rūmų specialiosiose ataskaitose pateikiami auditų, susijusių su ES politika ir programomis arba su konkrečių biudžeto sričių valdymo temomis, rezultatai. Audito užduotis Audito Rūmai atrenka ir parengia taip, kad jos turėtų kuo didesnę poveikį, atsižvelgdami į neveiksmingumo ar neatitikties teisės aktams riziką, susijusių pajamų ar išlaidų lygį, būsimus pokyčius ir politinį bei viešąjį interesą.

Šį veiklos auditą atliko Audito Rūmų narės Annemie Turtelboom vadovaujama II audito kolegija, atsakinga už investicijų sanglaudai, augimui ir įtraukčiai išlaidų sritis. Auditui vadovavo Audito Rūmų narė Eva Lindström, jai padėjo kabineto vadovė Kristina Maksinen, kabineto atašė Johan Stalhammar ir padėjėja politikos klausimais Elena Graziuso; pagrindinis vadybininkas Gediminas Mačys; užduoties vadovas Guido Fara; užduoties vadovo pavaduotoja Paloma Munoz Mula; auditoriai Agnese Balode, Alfredo Ladeira, Karel Meixner, Amelia Padurariu ir Vaidas Šulcas. Kalbinę pagalbą teikė Lidija Aubin, Laura McMillan ir Iulia-Mihaela Vlodoianu.



Iš kairės į dešinę: Johan Stalhammar, Elena Graziuso, Iulia-Mihaela Vlodoianu, Agnese Balode, Gediminas Mačys, Alfredo Ladeira, Eva Lindström, Karel Meixner, Guido Fara, Kristina Maksinen, Laura McMillan, Paloma Munoz Mula, Vaidas Šulcas, Amelia Padurariu.

AUTORIŲ TEISĖS

© Europos Sąjunga, 2024 m.

Europos Audito Rūmų pakartotinio naudojimo politika nustatyta [Audito Rūmų sprendime Nr. 6–2019](#) dėl atvirųjų duomenų politikos ir pakartotinio dokumentų naudojimo.

Jeigu nenurodyta kitaip (pavyzdžiui, atskiruose pranešimuose dėl autorių teisių), ES priklausantis Audito Rūmų turinys yra licencijuojamas pagal [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\) licenciją](#). Todėl paprastai pakartotinis naudojimas yra leidžiamas, jeigu tai tinkamai pažymima ir nurodomi padaryti pakeitimai. Asmenys, kurie pakartotinai naudoja Audito Rūmų turinį, neturi iškreipti pirminės prasmės ar minties. Audito Rūmai nėra atsakingi už bet kokius pakartotinio naudojimo padarinius.

Būtina gauti papildomą leidimą, jei tam tikrame turinyje vaizduojami privatūs asmenys, kurių tapatybę galima nustatyti, pavyzdžiui, Audito Rūmų darbuotojų nuotraukose, arba jame pateikiami trečiųjų asmenų kūriniai.

Gavus tokį leidimą, juo panaikinamas ir pakeičiamas pirmiau minėtas bendrasis leidimas ir jame aiškiai nurodomi bet kokie naudojimo apribojimai.

Siekiant naudoti ar atgaminti turinį, kuris nepriklauso ES, gali reikėti prašyti leidimo tiesiogiai iš autorių teisių turėtojų.

1, 3, 5, 6, 9 ir 12 diagramos (vidurinėje ir apatinėje dalyje esančios piktogramos) – piktogramos: šios diagramos parengtos naudojant [Flaticon.com](#) išteklius. © Freepik Company S.L. Visos teisės saugomos.

Programinei įrangai ar dokumentams, kuriems taikomos pramoninės nuosavybės teisės, pavyzdžiui, patentams, prekių ženklams, registruotiems dizainams, logotipams ir pavadinimams, Audito Rūmų pakartotinio naudojimo politika netaikoma.

Europos Sąjungos institucijų europa.eu domeno svetainėse pateikiamos nuorodos į trečiųjų asmenų svetaines. Audito Rūmai jų nekontroliuoja, todėl raginame peržiūrėti jose pateiktą privatumo ir autorių teisių politiką.

Audito Rūmų logotipo naudojimas

Audito Rūmų logotipas negali būti naudojamas be išankstinio Audito Rūmų sutikimo.

HTML	ISBN 978-92-849-1741-9	ISSN 1977-5725	doi:10.2865/463706	QJ-AB-24-004-LT-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1746-4	ISSN 1977-5725	doi:10.2865/692981	QJ-AB-24-004-LT-N

2022 m. ES kelių eismo įvykiuose žuvo 20 640 žmonių, o ypač didelė rizika kilo pėstiesiems, dviratininkams ir motociklininkams. ES siekia perpus sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų keliuose skaičių iki 2030 m. ir pasiekti beveik nulinį lygį iki 2050 m. Vertiname, ar Komisija veiksmingai nustatė ES saugios sistemos požiūrį ir padėjo valstybėms narėms siekti minėtų tikslų. Padarėme išvadą, kad Komisija nustatė visapusišką požiūrį, tačiau jos veiksmuose nustatė trūkumų. Esant dabartiniams pažangos tempui ir nededant papildomų pastangų ES ir valstybių narių lygmeniu, mažai tikėtina, kad šie plataus užmojo tikslai bus pasiekti. Pateikėme rekomendacijų, kaip šioje srityje padidinti Komisijos iniciatyvų veiksmingumą.

Audito Rūmų specialioji ataskaita parengta pagal SESV 287 straipsnio 4 dalies antrą pastraipą.



EUROPOS
AUDITO
RŪMAI



Europos Sąjungos
leidinių biuras

EUROPOS AUDITO RŪMAI
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Užklausos: eca.europa.eu/lt/contact

Interneto svetainė: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors