



KELIŲ EISMO IR SAUGUMO STANDARTAI

Europos Sąjunga išsikėlė tikslą per dešimtmetį nuo 2010 m. iki 2020 m. sukurti saugią Europos kelių eismo erdvę. Šis klausimas iš esmės priklauso šalių nacionalinei kompetencijai. Todėl ES didžiausią dėmesį skiria priemonėms, reglamentuojančioms transporto priemonių techninę būklę, pavojingų medžiagų vežimą ir kelių saugumą.

TEISINIS PAGRINDAS IR TIKSLAI

Teisinis pagrindas saugiai kelių eismo erdvei kurti – Lisabonos sutarties VI antraštinė dalis ir ypač Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsnis. Tokios erdvės tikslas – padidinti saugumą keliuose ir prisidėti prie tvaraus judumo. 2010 m. Europos Sąjunga atnaujino savo įsipareigojimą padidinti saugumą keliuose, nustatydamą tikslą iki 2020 m. sumažinti žūvančiųjų keliuose skaičių 50 proc. palyginti su 2010 m. Norint pasiekti tokį ES tikslą iki 2020 m., 2010–2020 m. laikotarpiu reikėjo kasmet sumažinti žūvančiųjų keliuose skaičių 6,7 proc. Tačiau nuo 2010 m. iki dabar 28-se ES valstybėse narėse aukų keliuose skaičius sumažėjo 19 proc., t. y. vidutiniškai kasmet tik 3,4 proc. Nepavykus sumažinti mirčių skaičiaus taip greitai, kaip buvo reikalaujama nuo 2017 iki 2020 m. kasmet reikia jį sumažinti 11,4 proc., jei ES nori toliau siekti numatyto tikslo. Remiantis Europos transporto saugumo tarybos [2018 m. ataskaita](#), 2017 m. ES keliuose žuvo 25 249 žmonių (477 mažiau nei 2016 m., o tai reiškia, kad mirtingumas keliuose sumažėjo tik 2 proc.).

LAIMĖJIMAI

A. Bendrosios nuostatos

2003 m. birželio mėn. Komisija paskelbė trečiąją Europos kelių eismo saugumo veiksmų programą 2003–2010 m., kurios tikslas – iki 2010 m. pabaigos perpus sumažinti žūvančiųjų valstybių narių keliuose skaičių. Nors per numatytą laiką šis tikslas nebuvo pasiektas, tačiau vykdant programą pavyko sumažinti kelių eismo įvykių aukų skaičių, kaip nurodyta 2010 m. liepos 20 d. Komisijos komunikate „[Kuriama saugi Europos kelių eismo erdvė. 2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys](#)“ (COM(2010)0389).

2011 m. kovo 28 d. paskelbtoje 2011 m. Baltojoje knygoje „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“ (COM(2011)0144) Komisija numatytą aukų keliuose skaičiaus sumažinimo perpus terminą nukėlė į 2020 m. Be to, ji numatė 2050 metus kaip terminą, iki kurio bus siekiama priartėti prie galutinio tikslo – visiškai išvengti žūčių keliuose. Politikos gairėse Komisija taip pat nustatė septynis tikslus, kuriems



pasiekti ji, nepamiršdama bendros atsakomybės ir subsidarumo principų, rengiasi patvirtinti nacionalines ir Europos lygmens priemones. Šie tikslai: gerinti kelių naudotojų švietimą ir profesinį mokymą bei geriau kontroliuoti kelių eismo saugos taisyklių laikymąsi; gerinti kelių eismo infrastruktūros bei transporto priemonių saugumą; skatinti naudotis pažangiomis transporto sistemomis, pvz., naudojant automobilyje montuojamą pagalbos iškvietos sistemą (eCall); gerinti skubios medicininės pagalbos paslaugas ir sužeistųjų gydymą ir užtikrinti pažeidžiamų eismo dalyvių, pavyzdžiui, pėsčiųjų ir dviratininkų, apsaugą.

B. Techninė transporto priemonių būklė

2014 m. ES patvirtino naują teisėkūros priemonių rinkinį, pavadintą „Techninės apžiūros dokumentų rinkiniu“. Techninės apžiūros dokumentų rinkinį sudaro [Direktyva 2014/45/ES](#) dėl periodinės techninės apžiūros, [Direktyva 2014/47/ES](#) komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo kelyje ir [Direktyva 2014/46/ES](#) dėl transporto priemonių registracijos dokumentų.

Kalbant apie prievolę užsisegti saugos diržus transporto priemonėse, kurių masė yra mažesnė nei 3,5 tonos, 2003 m. balandžio 8 d. [Direktyvoje 2003/20/EB](#) numatomas visiems sėdintiems keleiviams privalomas vaikų saugos priemonių ir saugos diržų naudojimas autobusuose, kuriuose tokie diržai įrengti (daroma išimtis miestų vietos transportui).

1992 m. vasario 10 d. [Direktyvoje 92/6/EEB](#) nustatoma prievolė įrengti greičio ribotuvus transporto priemonėse, sveriančiose daugiau kaip 3,5 t. 2002 m. lapkričio 5 d. [Direktyvoje 2002/85/EB](#) prievolė naudoti greičio ribotuvus išplėsta ir pradėta taikyti visoms transporto priemonėms, kuriose yra daugiau nei aštuonios sėdimosios vietos (neskaitant vairuotojo), kurios skirtos keleivių vežimui ar krovinių gabenimui ir kurių masė yra nuo 3,5 iki 12 tonų.

Kalbant apie aktyviasias saugos sistemas, 2009 m. sausio 14 d. [Reglamente \(EB\) Nr. 78/2009](#) dėl motorinių transporto priemonių tipo patvirtinimo, susijusio su pėsčiųjų ir kitų pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, nustatyti tam tikri transporto priemonių priekinės apsaugos priekinio susidūrimo atveju sistemų gamybos ir veikimo reikalavimai. Jame numatyta galimybė šių reikalavimų netaikyti technologijai, galinčiai padėti išvengti susidūrimų su dviratininkais ir pėsčiais. Reglamente taip pat nustatyta, kad transporto priemonėse turėtų būti įrengiama patvirtinta stabdžių sistema su stiprintuvu (ABS).

Be to, sumažinant „akląją zoną“ pagerintas kelių eismo dalyvių saugumas. 2003 m. lapkričio 10 d. [Direktyvoje 2003/97/EB](#) nustatyta, kad Sąjungoje naudoti pradedamuose naujuose sunkvežimiuose turėtų būti įrengti papildomi „akląją zoną“ mažinantys galinio vaizdo veidrodžiai (plačiakampiai, artimojo vaizdo ir netiesioginio matymo veidrodžiai). 2007 m. liepos 11 d. [Direktyvoje 2007/38/EB](#) nustatyta, kad tokie įtaisai taip pat būtų jau naudojami sunkvežimiuose. 2014 m. lapkričio 1 d. įsigaliojo 2009 m. liepos 13 d. [Reglamentas \(EB\) Nr. 661/2009](#), kuriuo panaikinama [Direktyva 2003/97/EB](#) – pagal ją ne Sąjungoje registruotos transporto priemonės taip pat privalo turėti tokių pačių tipų galinio vaizdo veidrodžius. 2011 m. Komisijos užsakymu buvo atliktas tyrimas dėl eismo įvykių, įvykusių dėl „aklosios zonos“, ir 2012 m. birželio mėn. Komisija pateikė [Direktyvos 2007/38/EB](#) įgyvendinimo ataskaitą, kurioje ypač pabrėžė, kad dėl eismo



įvykių, į kuriuos patenka sunkvežimiai, kasmet žūsta daugiau kaip 1 200 žmonių, todėl būtina toliau tęsti šios rūšies eismo įvykių prevencijos darbą.

C. Pavojingų krovinių vežimas

1994 m. lapkričio 21 d. [Direktyva 94/55/EB](#) taisyklių, nustatytų pagal Europos sutartį dėl pavojingų krovinių tarptautinio vežimo keliais (ADR), taikymo sritis išplėsta, apimant ir vidaus vežimo sritį. Ši direktyva panaikinta priėmus 2008 m. rugsėjo 24 d. [Direktyvą 2008/68/EB](#), kuria nustatyta bendra tvarka, apimanti visus pavojingų krovinių vežimo Sąjungos vidaus keliais aspektus – ne vien sausumos keliais, bet ir geležinkeliu bei vandens keliais. 2012 m. gruodžio 3 d. Komisijos [direktyva 2012/45/ES](#) minėtos direktyvos turinys suderintas su naujausia ADR sutarties redakcija (ši sutartis atnaujinama kas dvejus metus). ADR sutartis neseniai iš dalies pakeista Tarybos [Sprendimu 2018/1485/ES](#).

D. Intelektinės transporto sistemos (ITS) ir e. saugumo iniciatyva

2008 m. gruodžio 16 d. Komisija pradėjo vykdyti Kelių transporto srities intelektinių transporto sistemų (ITS) diegimo veiksmų planą. Veiksmų planas pagrįstas keletu iniciatyvų (pvz., 2006 m. pradėta vykdyti e. saugumo iniciatyva) ir pagal jį numatyti prioritetiniai veiksmai. Siekiant panašių tikslų, 2010 m. liepos 7 d. [Direktyva 2010/40/ES](#) dėl kelių transporto srities intelektinių transporto sistemų siekiama užtikrinti, kad Europos Sąjungoje būtų koordinuotai ir nuosekliai diegiamos sąveikios intelektinės transporto sistemos. ITS apima, pavyzdžiui, automatinius greičio pritaikymo įtaisus, kelio juostos laikymosi įrenginius, susidūrimo išvengiamuosius prietaisus arba automatines pagalbos iškvietos sistemas nelaimingų atsitikimų atveju (eCall). 2003 m. Komisijos sukurtas e. saugumo forumas, nuo 2011 m. vadinamas iMobility, yra visų su kelių eismo sauga susijusių šalių bendra mainų erdvė, skirta skatinti ir stebėti rekomendacijų e. saugumo srityje laikymąsi ir remti automobilių saugos sistemų diegimą ir naudojimą.

Priėmus Europos Parlamento ir Tarybos [sprendimą Nr. 585/2014/ES](#) dėl sąveikios visos ES pagalbos iškvietos paslaugos „eCall“ diegimo, valstybės narės vėliausiai iki 2017 m. spalio 1 d. privalo sukurti bendrųjų pagalbos centrų (BPC) infrastruktūrą, kurios reikia „eCall“ iškvietoms tvarkyti.

2016 m. lapkričio mėn. Komisija paskelbė komunikatą „Europos sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų strategija – svarbus žingsnis į sąveikųjį, susietąjį ir automatizuotą judumą“ ([COM\(2016\)0766](#)). Reaguodamas į jį Parlamento Transporto ir turizmo (TRAN) komitetas šia tema parengė [pranešimą savo iniciatyva](#), kuris buvo priimtas per 2018 m. kovo 13 d. plenarinį posėdį. 2019 m. kovo mėn. Komisija pateikė deleguotąjį reglamentą, kuriuo papildoma Direktyva 2010/40/ES ([C\(2019\)1789](#)). Po mėnesio reglamentui prieštaraujanti Parlamento rezoliucija buvo atmesta. Sprendimo priėmimo procesas vyksta toliau ([2019/2651\(DEA\)](#)).

E. Kelių infrastruktūros saugumas

2004 m. balandžio 29 d. [Direktyvoje 2004/54/EB](#) nustatyti būtiniausi transeuropinio kelių tinklo tunelių saugos reikalavimai. Direktyvoje numatyta, kad visiems veikiantiems, statomiems ar projektuojamiems tuneliams, kurių ilgis yra daugiau nei 500 metrų, turėtų būti taikomos suderintos saugos nuostatos. Šios nuostatos



yra susijusios su organizaciniais, struktūriniais, techniniais ir eksploataciniais tunelių aspektais, turint mintyje dažniausiai pasitaikančius nelaimingus atsitikimus, pavyzdžiui, gaisrus. 2008 m. lapkričio 19 d. [Direktyva 2008/96/EB](#) dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo siekiama užtikrinti, kad į kelių eismo saugumą būtų atsižvelgiama visais kelių statybos, eksploataavimo ar esminio pakeitimo etapais, rengiant poveikio vertinimus. Šiuo tikslu joje numatyti nuolatiniai infrastruktūros projektų saugos auditai. Joje taip pat išdėstytos nuostatos dėl saugumo patikrinimų eksploatuojamuose keliuose ir didelio avaringumo kelio ruožų nustatymo. 2018 m. Komisija pateikė pasiūlymą ([COM\(2018\)0274](#)) iš dalies keisti direktyvą siekiant sumažinti žūčių ir sunkių sužalojimų ES keliuose skaičių – tam ji siūlė gerinti kelių infrastruktūros saugumą. Parlamentas patvirtino savo poziciją per pirmąjį svarstymą 2019 m. balandžio mėn., o bendro sprendimo procedūra tebevyksta ([2018/0129\(COD\)](#)).

F. Eismo įvykių dėl vairavimo apsvaigus nuo alkoholio statistika ir prevencija

Vykdamas [Tarybos sprendimą 93/704/EB](#), buvo sukurta CARE duomenų bazė apie kelių eismo įvykius, kurie baigiasi mirtimi arba sužalojimais, siekiant kaupti nacionalinių statistikos įrašų duomenis ir užtikrinti jų sklaidą per Europos kelių eismo saugumo observatoriją (angl. ERSO). Vykdydama Sąjungos politiką, kuria siekiama pagerinti vairuotojų elgesį, Komisija numatė, kad valstybės narės turi patvirtinti išskvėpto oro atsitiktinės patikros sistemą. Komisija taip pat nustatė, kad privaloma laikytis didžiausio leistino alkoholio kiekio kraujyje verčių. Atliekant atsitiktinę patikrą, ar vairuotojas nevairuoja apsvaigęs nuo alkoholio, naudojamos priemonės, vadinamos alkotesteriais (2001 m. sausio 17 d. [Komisijos rekomendacija 2001/115](#) ir 2004 m. balandžio 17 d. rekomendacija [2004/345](#)). Siekdama sustiprinti kelių eismo saugumą, Komisija nustatė suderintą antialkoholinių variklio užraktų kodeksą, kurį perėmė ne viena valstybė narė (žr. 2015 m. balandžio 24 d. [Direktyvą \(ES\) 2015/653](#), kuria iš dalies keičiama [Direktyva 2006/126/EB](#) dėl vairuotojo pažymėjimų).

G. Tarpvalstybinės nuobaudos už kelių eismo saugumo pažeidimus

2015 m. kovo 11 d. [Direktyva \(ES\) 2015/413](#), kuria sudaromos palankesnės sąlygos keisti informacija apie kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, buvo priimta remiantis SESV 91 straipsnio 1 dalies c punktu (VI antraštinė dalis „Transportas“). Ši direktyva pakeitė [Direktyvą 2011/82/ES](#) (kurią Europos Sąjungos Teisingumo Teismas panaikino savo 2014 m. gegužės 6 d. sprendimu). Tikslas išlikti nepakitęs: panaikinti šalyje nuolat negyvenančių vairuotojų anonimiškumą ir užtikrinti, kad jie neliktų nenubausti už kelių eismo taisyklių pažeidimus, padarytus transporto priemone, registruota kitoje valstybėje narėje nei pažeidimo vietos valstybė narė. Valstybės narės galės gauti prieigą prie viena kitos nacionalinių transporto priemonių registracijos duomenų, naudodamos keitimosi informacija per elektroninių duomenų mainų tinklą tarp nacionalinių kontaktinių centrų procedūrą. Faktiškai pati valstybė narė, kurios teritorijoje toks pažeidimas padarytas, nusprendžia, ar imtis tolesnių veiksmų. Asmuo, įtariamas padaręs pažeidimą, gali būti informuojamas standartiniu pranešimo laišku, kuriame pateikiama informacija apie pažeidimą, pinigines baudos, kurią jis privalo sumokėti, dydį, mokėjimo procedūras ir teisių gynimo būdus. Direktyva užtikrinama, kad šalyje nuolat negyvenantys vairuotojai būtų sistemingai baudžiami už rimtus kelių eismo saugumo taisyklių pažeidimus, sykiu apsaugant asmens duomenis.



EUROPOS PARLAMENTO VAIDMUO

Parlamentas patvirtino daug rezoliucijų, pabrėždamas kelių eismo saugos svarbą. 2005 m. pritardamas trečiajai Komisijos veiksmų programai (2003–2010 m.), Parlamentas prašė parengti ilgalaikį planą laikotarpiui po 2010 m., jame nustatant prevencijos priemones, skirtas užtikrinti, kad būtų visiškai išvengiama žūčių kelyje (visiškos kelių saugos vizija) ([P6_TA\(2005\)0366](#)). Savo rezoliucijoje dėl 2011–2020 m. Europos kelių eismo saugos ([P7_TA\(2011\)0408](#)) Europos Parlamentas vėl paprašė Komisijos nustatyti ilgalaikį tikslą visiškai išvengti žūčių kelyje, tačiau šį tikslą jis susiejo su nuolatiniu technologijų naudojimu kelių transporto priemonėse ir kokybiškų intelektinių transporto sistemų (ITS) tinklų kūrimu. Be to, Parlamentas savo rezoliucijoje dėl darniojo ateities transporto ([P7_TA\(2010\)0260](#)) taip pat paragino Komisiją pateikti valstybių narių geriausios praktikos, susijusios su greičio ribotuvų poveikiu, tyrimą ir išreiškė susirūpinimą dėl transporto sektoriaus darbuotojų saugos. Parlamentas taip pat paragino parengti vienodas kelių eismo saugos sąvokų apibrėžtis siekiant pagerinti eismo įvykių tyrimus užtikrinant rezultatų palyginamumą. 2013 m. kovo 19 d. paskelbtame Komisijos darbo dokumente dėl sunkių sužalojimų keliuose iš dalies patenkinamas Parlamento prašymas išplėsti strategijos eismo įvykių srityje taikymą. Jame be kitų dalykų skelbiamas tikslas ES lygmeniu sumažinti sunkiai sužalotų asmenų skaičių (2015–2020 m. laikotarpiu) ir nurodoma, kad visoje Sąjungoje nuo 2012 m. veikia sunkių sužalojimų apibrėžties sistema. Transporto ir turizmo komitetas kartu su Vidaus rinkos ir vartotojų apsaugos komitetu pateikė pranešimą savo iniciatyva „Automobilių saugos didinimas ES siekiant išsaugoti gyvybes“, kuris 2017 m. lapkričio 14 d. buvo patvirtintas kaip Europos Parlamento rezoliucija. Pranešimas parengtas remiantis Komisijos ataskaita ([COM\(2016\)0787](#)).

2014 m. kovo 11 d. Parlamentas patvirtino visus būtinausius reikalavimus, taikomus transporto priemonių techninei apžiūrai, transporto priemonių registracijos dokumentams ir komercinių transporto priemonių patikrinimui keliuose. Galutinis [Direktyvos 2014/45/ES](#) tekstas padėjo pagerinti kelių eismo saugumą ir tarpvalstybinį išduotų techninės apžiūros pažymų pripažinimą. 2017 m. vasario 27 d. Transporto ir turizmo komitetas patikrino Komisijos variklinių transporto priemonių techninės apžiūros srityje atliekamą darbą ir 2017 m. birželio 20 d. aptarė Komisijos ataskaitą ([COM\(2017\)0099](#)) dėl [Direktyvos 2000/30/EB](#) dėl Bendrijoje važinėjančių komercinių transporto priemonių techninio patikrinimo keliuose taikymą (2013–2014 m. ataskaitinis laikotarpis). Transporto ir turizmo komiteto diskusijose daugiausia dėmesio skirta tachografo duomenų klastotėms ir manipuliavimui odometro rodmenimis, nes tai didžiulė grėsmė saugumui ir vartotojų teisėms. Komisija nurodė, kad svarsto, kaip būtų galima užtikrinti odometro rodmenų registravimą, atsižvelgdama į baudžiamąją teisę ir tarpvalstybinį keitimąsi informacija. Tuo metu 2018 m. gegužės 31 d. Parlamentas priėmė savo iniciatyva teikiamą teisėkūros pranešimą „[Manipuliavimas odometro rodmenimis motorinėse transporto priemonėse: ES teisinės sistemos persvarstymas](#)“. Atitinkamas Parlamento teminis skyrius taip pat užsakė tyrimą ta pačia tema „[Odometro rodmenų klastojimas. Manipuliavimo prevencijos priemonės](#)“, kuris paskelbtas 2017 m. lapkričio mėn. Vykdydama savo teisėkūros darbotvarkę „Judi Europa“, Komisija siekia iš dalies pakeisti [Reglamentą \(ES\) Nr. 165/2014](#) ir tuo tikslu ji 2017 m. gegužės 31 d.



paskelbė „Pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos, kuriuo iš dalies keičiamas [Reglamentas \(EB\) Nr. 561/2006](#) dėl būtiniausių reikalavimų, taikytinų didžiausiai kasdienio ir kassavaitinio vairavimo trukmei, minimalioms pertraukoms ir kasdienio ir kassavaitinio poilsio laikotarpiams, ir Reglamentas (ES) Nr. 165/2014 dėl vietos nustatymo naudojant tachografus“ [COM\(2017\)0277](#)). Parlamentas patvirtino savo poziciją per pirmąjį svarstymą 2019 m. balandžio mėn., o bendro sprendimo procedūra vykdoma toliau ([2017/0122\(COD\)](#)).

Esteban Coito
04/2019

