

Virzoties uz Eiropas **ceļu satiksmes drošības** telpu

SATIKSMES DROŠĪBAS POLITIKAS IEVIRZES 2011.–2020. GADAM

ON THE MOVE
Par drošāku ceļu satiksmi Eiropā

EIROPAS KOMISIJA



Kopsavilkums sabiedrībai

ES ceļu satiksmes drošības pamatnostādnes 2011.–2020. gadam

KĀDA IR PROBLĒMAS BŪTĪBA?

Kaut arī iepriekšējām ES programmām bijuši panākumi, Eiropas autoceļi joprojām ne tuvu nav droši. 2009. gadā ceļu satiksmes negadījumos bojā gāja 35 000 cilvēku, un vairāk nekā 1,7 miljoni guva ievainojumus.

KĀDS IR IEGUVUMS?

ES ceļu satiksmes pamatnostādņu mērķis ir līdz 2020. gadam par 50 % samazināt uz Eiropas autoceļiem bojāgājušo skaitu.

Tālab tajās paredzēs dažādus pasākumus, kuru mērķis ir paaugstināt satiksmes dalībnieku, transportlīdzekļu un infrastruktūras drošību, piemēram, dalībvalstu sadarbību, labas prakses apmaiņu, pētījumus, informatīvas kampaņas un atsevišķos gadījumos, iespējams, arī regulējumu.

Daži konkrēti pasākumi būs šādi:

- izveidojot ES izglītības un mācību stratēģiju ceļu satiksmes drošības jautājumā, mudināt satiksmes dalībniekus braukt drošāk;
- ieviest ES līmeņa ceļu satiksmes drošības regulējumu, lai ceļu satiksmes noteikumu pārkāpuma gadījumā garantētu vienādu attieksmi pret visiem ES iedzīvotājiem;
- mudināt ES dalībvalstis, lai tās lauku ceļiem piemērotu tos pašus drošas satiksmes noteikumus, kuri jau attiecas uz galvenajiem autoceļiem un tuneļiem;
- gādāt par tehniskās apskates atzīšanu visās ES dalībvalstīs (piem., ja jūsu automašīna ir izgājusi tehnisko apskati Lielbritānijā, tā automātiski būtu derīga citās ES dalībvalstīs);
- paaugstināt mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku, īpaši motociklistu, drošību, uzlabojot saziņu starp iestādēm un satiksmes dalībniekiem, kā arī ieviešot motociklu, mopēdu un citu nelielu transportlīdzekļu regulāras pārbaudes;
- uzlabot rīkus, kas ļauj vākt un analizēt informāciju par negadījumiem, lai efektīvāk uzraudzītu progresu, kas dalībvalstīs panākts ceļu satiksmes drošības jomā, un nodrošinātu precīzus datus, kas būtu izmantojami jaunu ceļu satiksmes drošības noteikumu izstrādē.

KĀPĒC RĪKOJAS ES?

- Lai izmantotu sekmīgu pieredzi – 78 000 cilvēku dzīvības tika glābtas, pateicoties ES ceļu satiksmes drošības programmai 2001.–2010. gadam.
- Ceļu satiksmes drošības problēmas ir kopīgas visām ES dalībvalstīm, un ES var palīdzēt dalībvalstu valdībām sadarboties un apmainīties ar informāciju.

KAD STĀSIES SPĒKĀ ES CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS PAMATNOSTĀDNES?

Pakāpeniski laikposmā no 2011. gada līdz 2020. gadam.

EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 20.7.2010
COM(2010) 389 galīgā redakcija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam

{SEC(2010) 903}

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI

Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam

IEVADS

Ceļu satiksmes drošība ir sabiedrībai svarīgs jautājums. Uz Eiropas Savienības ceļiem 2009. gadā gāja bojā vairāk nekā 35 000 cilvēku, t. i., tikpat cik iedzīvotāju ir vidēja lieluma pilsētā, un ne mazāk kā 1 500 000 cilvēku guva traumas. Sabiedrībai tās ir milzīgas izmaksas – 2009. gadā aptuveni 130 miljardi euro[1].

Paziņojumā "Eiropa 2020 – Stratēģija gudrai, ilgtspējīgai un integrējošai izaugsmei"[2] Komisija ir uzsvērusi sociālās kohēzijas, videi draudzīgākas ekonomikas, izglītības un jauninājumu nozīmi Eiropai. Šie uzdevumi jāatspoguļo Eiropas transporta politikas dažādos aspektos, kuras mērķim jābūt nodrošināt ilgtspējīgu mobilitāti visiem iedzīvotājiem, samazināt transporta radītās oglekļa emisijas un pilnībā izmantot tehnoloģiju attīstību. Ceļu satiksmes drošībai būs nozīmīga loma gaidāmajā baltajā grāmatā par 2010.–2020. gada transporta politiku, jo, lai uzlabotu transporta sistēmas vispārējo sniegumu un apmierinātu iedzīvotāju un uzņēmumu vajadzības un vēlmes, ir svarīgi samazināt smagu satiksmes negadījumu skaitu.

Tāpēc ir vajadzīga saskaņota visaptveroša un integrēta pieeja, kurā tiek ņemta vērā sinerģija ar citiem politikas mērķiem. Vietējā, valsts, Eiropas vai starptautiskā mēroga satiksmes drošības politikā jāiekļauj citi politikas attiecīgie mērķi un otrādi.

Ierosinātās politikas ievirzes pilnībā ņem vērā 3. Eiropas ceļu satiksmes drošības rīcības programmas 2001.–2010. gadam darbības laikā iegūtos rezultātus, kas rāda, ka, neraugoties uz nozīmīgajiem sasniegumiem ceļu satiksmes drošības jomā, centieni bija jāturpina un jāpastiprina.

Eiropas ceļu satiksmes politikas ieviržu līdz 2020. gadam mērķis ir izveidot vispārēju pārvaldības sistēmu un izvirzīt svarīgus mērķus, pēc kā jāvadās valsts vai vietējām stratēģijām. Ievērojot subsidiaritātes principu, minētās darbības jāīsteno vispiemērotākajā līmenī un izmantojot vispiemērotākos līdzekļus.

Komisija uzskata, ka saskaņā ar šīm politikas ievirzēm pirmām kārtām jāveic trīs šādas darbības:

– jāizstrādā strukturēta un saskaņota sadarbības sistēma, kurā ietverta dalībvalstu labākā prakse, kas ir nepieciešams nosacījums, lai efektīvi īstenotu 2011.–2020. gada ceļu satiksmes drošības politikas ievirzes,

---

[1] Pamatojoties uz *HEATCO* pētījumā aprēķināto statistiskās dzīves vērtību (Pētniecības un tehnoloģiskās attīstības 6. pamatprogramma).

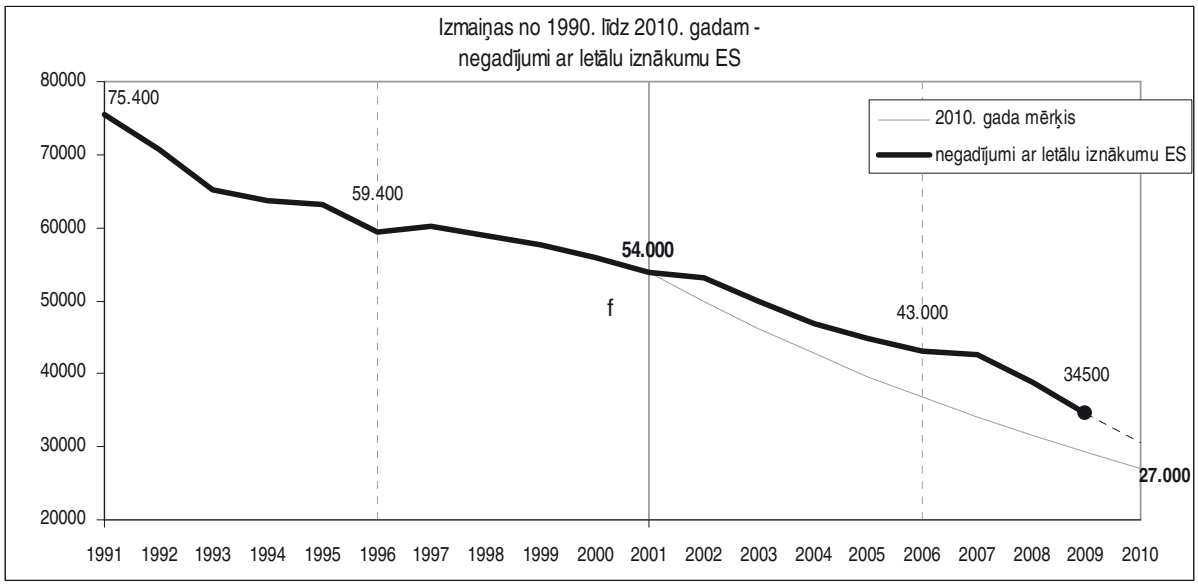
[2] COM(2010) 2020.

– jāizstrādā traumu un pirmās palīdzības stratēģija, lai risinātu steidzamo un arvien pieaugošo vajadzību samazināt traumu skaitu uz ceļiem,

– jāuzlabo neaizsargāto satiksmes dalībnieku, jo īpaši motociklistu, drošība, attiecībā uz kuriem negadījumu statistika ir īpaši satraucoša.

2. TREŠĀS EIROPAS CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS RĪCĪBAS PROGRAMMAS *EX-POST* NOVĒRTĒJUMS

Komisija 2003. gada 2. jūnijā pieņēma 3. Eiropas ceļu satiksmes drošības rīcības programmu (*RSAP*), kurā izvirzīja tālejošu mērķi līdz 2010. gadam uz pusi samazināt uz ceļiem bojāgājušo skaitu, kā arī ietvēra 62 konkrētus darbības priekšlikumus transportlīdzekļu drošības, infrastruktūras drošības un satiksmes dalībnieku drošības jomā. *Ex-post* novērtējums tika veikts, lai analizētu *RSAP* ietekmi, īstenošanas līmeni un efektivitāti (dokuments pieejams tīmekļa vietnē: http://ec.europa.eu/roadsafety). Lai gan nav ticams, ka sākotnējo mērķi sasniegs agrāk kā līdz 2010. gada beigām, *RSAP* ir ievērojami veicinājis dalībvalstu centienus uzlabot ceļu satiksmes drošību.



3. PRINCIPI UN MĒRĶIS

3.1. Principi

Tiecoties pēc augstākiem satiksmes drošības standartiem Eiropā

Ceļu satiksmes drošības politikai savā darbībā jāorientējas uz iedzīvotājiem — tai jāmudina tos uzņemties galveno atbildību par savu un citu drošību. ES ceļu satiksmes drošības politikas mērķis ir paaugstināt ceļu satiksmes drošības līmeni, nodrošinot iedzīvotājiem drošu un tīru mobilitāti visā Eiropā. Tai jāveicina vienlīdzība satiksmes dalībnieku starpā, mērķtiecīgi cenšoties uzlabot neaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību.

Integrēta pieeja ceļu satiksmes drošībai

Turpmāk ceļu satiksmes drošības politika jāņem vērā citās ES politikas jomās, bet tajā savukārt jāņem vērā šo pārējo politikas jomu mērķi. Ceļu satiksmes drošība cita starpā ir cieši saistīta ar enerģētikas, vides, nodarbinātības, izglītības, jaunatnes, sabiedrības veselības, pētniecības, inovāciju un tehnoloģiju, tieslietu, apdrošināšanas[3], tirdzniecības politiku un ārpolitiku.

Subsidiaritāte, proporcionalitāte un kopīga atbildība

Pārvaldības jautājums ir būtisks – saskaņā ar subsidiaritātes un proporcionalitātes principiem, kas ceļu satiksmes drošības jomā ir ietverti jēdzienā par kopīgu atbildību, saistības un attiecīgi konkrēta rīcība būs vajadzīgas Eiropas iestāžu, dalībvalstu, reģionu un vietējo iestāžu un pilsoniskās sabiedrības līmenī, katra atbildības jomā. Eiropas Ceļu satiksmes drošības harta ir attiecīgo dalībnieku saistību labs piemērs.

3.2. Mērķis

Ar nolūku sasniegt mērķi – izveidot kopīgu ceļu satiksmes drošības telpu – Komisija ierosina turpināt centienus **līdz 2020. gadam uz pusi samazināt kopējo uz ceļiem bojāgājušo skaitu Eiropas Savienībā,** no 2010. gada[4]. Šāds kopīgs mērķis ievērojami paaugstina ieceru līmeni salīdzinājumā ar pašreizējās *RSAP* nesasniegto mērķi, ņemot vērā pēdējā desmitgadē vairākās dalībvalstīs jau sasniegto progresu, kas dos skaidru signālu par Eiropas apņemšanos ceļu satiksmes drošības jautājumos.

Lai sasniegtu kopīgo mērķi, dalībvalstis tiek aicinātas dot ieguldījumu ar savām valsts ceļu satiksmes drošības stratēģijām, ņemot vērā katras starta punktu, īpašās vajadzības un apstākļus. Dalībvalstīm jāpievērš uzmanība tām jomām, kur līmenis ir viszemākais, ja salīdzina ar jomas izcilnieku gūtajiem rezultātiem. Tādējādi konkrētos valstu mērķus varētu noteikt, piemēram, nosakot mērķi nepārsniegt noteiktu uz ceļiem bojāgājušo skaitu uz vienu miljonu iedzīvotāju. Šī pieeja mazinātu atšķirības starp dalībvalstīm un Eiropas Savienībā nodrošinātu iedzīvotājiem vienmērīgāku ceļu satiksmes drošības līmeni.

Attiecībā uz ceļu satiksmes smagu traumu samazināšanas mērķa noteikšanu, kas tika ierosināts sabiedriskās apspriešanas[5] laikā, Komisija uzskata, ka tas ir interesants ierosinājums. Šajā posmā Eiropas mērķis nav iespējams, jo trūkst smagu traumu un vieglu savainojumu vienotas definīcijas. Tiklīdz šajā jomā būs panākts pietiekams progress, Komisija ierosinās Eiropas ceļu satiksmes politikas ievirzēm līdz 2020. gadam pievienot kopēju "traumu samazināšanas mērķi".

---

[3] Apdrošināšanas nozare var veicināt ceļu satiksmes drošību ar apmācības pasākumiem, kā arī apdrošināšanas politiku. Piemēram, "Kā brauksi, tā maksāsi" (*Pay-As-You-Drive – PAYD*) sistēma, kurā apdrošināšanas prēmijas apjoms ir atkarīgs no nobraukto kilometru skaita, var ļaut ievērojami ietaupīt uz negadījumu izmaksām, kā arī samazināt automobiļu CO_2 emisijas.

[4] 2010. gada rezultāti vēl nav zināmi, atsaucei tiks izmantoti 2009. gadā pieejamie dati.

[5] Sabiedriskā apspriešana, sagatavojot nākamās ceļu satiksmes drošības politikas ievirzes, notika no 2009. gada jūlijam līdz decembrim. Tajā bija ietverti vairāki tematiski semināri, apspriešana tīmeklī un ieinteresēto personu konference. Apspriešanā no tīmekļa vai rakstiski iesniegtas saņēma apmēram 550 atbildes.

4. STRATĒĢISKIE MĒRĶI

Satiksmes drošības ķēdē pirmais posms ir ceļu satiksmes dalībnieks. Neatkarīgi no tehniskajiem pasākumiem ceļu satiksmes drošības politikas efektivitāte galarezultātā ir atkarīga no satiksmes dalībnieku uzvedības. Šā iemesla dēļ būtiska ir **izglītošana, apmācība un noteikumu ievērošanas nodrošināšana**. Tomēr ceļu satiksmes drošības sistēmai jāņem vērā arī cilvēka kļūdas un neatbilstoša uzvedība un jālabo tā, cik vien iespējams, – risks ir vienmēr. Tāpēc visām sistēmas daļām, jo īpaši **transportlīdzekļiem** un **infrastruktūrai**, jābūt "piedodošiem", lai novērstu un ierobežotu šādu kļūmju ietekmi uz satiksmes dalībniekiem, jo īpaši visneaizsargātākajiem satiksmes dalībniekiem.

Nākamajai desmitgadei ir noteikti septiņi mērķi. Katram no šiem mērķiem tiks ierosināti ES un valstu līmeņa pasākumi. Komisija nodrošinās, ka 3. RSAP plāni tiek turpināti, īpaši attiecībā uz *ex-post* novērtējumā apzināto darbību turpināšanu.

1. mērķis. Uzlabot satiksmes dalībnieku izglītošanu un apmācību

Trešās *RSAP* darbības laikā ir pieņemti svarīgi tiesību akti par vadītāja apliecībām un profesionālu autovadītāju apmācību. Šo neseno pasākumu ietekme tiks izvērtēta nākamajos gados. Tomēr ekspertu un sabiedriskās apspriešanas laikā tika uzsvērta vajadzība uzlabot vadītāja apliecību piešķiršanas un apmācību sistēmas kvalitāti, īpašu uzmanību pievēršot jauniem transportlīdzekļu vadītājiem, kam trūkst pieredzes.

Pašreizējā pieeja transportlīdzekļu vadītāju apmācībai tiešām ir pārāk sadrumstalota un specializēta. Komisija ierosina veicināt plašāku pieeju un uzskatīt izglītošanu un apmācību par vienotu procesu, nepārtrauktu apmācību mūža garumā. Jāveicina interaktīvas metodes un tāda apmācība, lai satiksmes dalībnieks būtu autonoms, pienācīgi ņemot vērā vajadzību saglabāt vadītāja apliecības iegūšanas izmaksas saprātīgā līmenī.

- **Mācīšanās pirms eksāmena**

Mērķis ir maksimāli drošos apstākļos veicināt praktisko braukšanu pirms eksāmena. Komisija apsvērs vairākas iespējas, jo īpaši vadītāja apliecības iegūšanas procesā varētu iekļaut braukšanu kopā ar pieredzējušu vadītāju. Tiks izpētīta saskaņotu obligāto prasību ieviešana mācībās iesaistītajām personām, piemēram, līdzbraucošajām personām un instruktoriem.

- **Eksāmens vadītāja apliecības iegūšanai**

Eksāmens vadītāja apliecības iegūšanai nav jāaprobežo tikai ar kandidāta zināšanu par ceļu satiksmes noteikumiem vai viņa manevrēšanas spējas pārbaudi. Komisija apsvērs, kā tajā ietvert plašākas vadīšanas iemaņas vai pat tādu vērtību un uzvedības novērtējumu, kas saistītas ar ceļu satiksmes drošību (riska apzināšanos) un piesardzīgu, energoefektīvu braukšanu (pastiprinot galvenos videi draudzīgas automobiļa vadīšanas elementus teorētisko un praktisko eksāmenu saturā).

- **Apmācība pēc vadītāja apliecības iegūšanas**

Ir vērts aplūkot neprofesionālo vadītāju nepārtrauktu apmācību pēc vadītāja apliecības iegūšanas, jo īpaši tāpēc, ka Eiropas iedzīvotājiem novecojot, jautājums par vecāku cilvēku transportlīdzekļa vadīšanas spējas saglabāšanu kļūs arvien nozīmīgāks. Iespējamos pasākumos šajā jomā būs jāņem vērā invalīdu un vecāku cilvēku tiesības pārvietoties un alternatīvu risinājumu pieņemšana.

Pasākumi

Komisija, attiecīgi sadarbojoties ar dalībvalstīm, izstrādās kopīgu ceļu satiksmes drošības izglītības un apmācības stratēģiju, jo īpaši ietverot mācekļa laiku pirms vadītāja apliecības saņemšanas, kā arī kopīgas minimuma prasības braukšanas instruktoriem.

2. mērķis. Uzlabot ceļu satiksmes noteikumu ievērošanas nodrošināšanu

Saskaņā ar 3. *RSAP ex-post* novērtējumu noteikumu ievērošanas nodrošināšana joprojām ir galvenais faktors tādu apstākļu radīšanā, kas ievērojami samazinās nāves gadījumu un traumu skaitu, īpaši, ja to stingri īsteno un plaši publisko. Arī sabiedriskā apspriešanās apstiprināja, ka jaunajā satiksmes drošības politikas ievirzē noteikumu ievērošanas nodrošināšana ir ļoti svarīga. Iepriekšējās programmas darbības laikā tiešām netika sasniegts pilns Eiropas noteikumu ievērošanas nodrošināšanas stratēģijas potenciāls, jo īpaši nebija progresa attiecībā uz Komisijas priekšlikumu par pārrobežu noteikumu ievērošanas nodrošināšanu.

Šī stratēģija jāveido šādos virzienos:

- **Pārrobežu informācijas apmaiņa ceļu satiksmes drošības jomā**

Jāturpina 2008. gadā uzsāktais darbs pie direktīvas priekšlikuma par noteikumu ievērošanas nodrošināšanas veicināšanu ceļu satiksmes drošības jomā. Piedāvātais teksts[6], kura mērķis ir atvieglot informācijas apmaiņu par satiksmes drošības pārkāpumiem, ir solis ceļā uz vienlīdzīgu attieksmi pret noteikumu pārkāpējiem.

- **Noteikumu ievērošanas nodrošināšanas kampaņas**

Pastiprināta koordinācija un labākās prakses apmaiņa palīdzēs padarīt noteikumu ievērošanas nodrošināšanu un kontroli ievērojami efektīvāku. Jāveicina un jāvispārina mērķtiecīgas kontroles kampaņu princips, kas jau tiek īstenots vairākās dalībvalstīs un to starpā. Turklāt pieredze rāda, ka visefektīvākos rezultātus iegūst, apvienojot kontroles politiku ar informāciju satiksmes dalībniekiem. Tāpēc Komisija turpinās atbalstīt informācijas un izpratnes veicināšanas pasākumus, jo īpaši jauniem cilvēkiem.

- **Transportlīdzekļu tehnoloģijas, kas palīdz nodrošināt noteikumu ievērošanu**

Jaunās tehnoloģijas, piemēram, transportlīdzekļos iebūvētās sistēmas, kas reālā laikā nodrošina informāciju par pastāvošajiem ātruma ierobežojumiem, varētu palīdzēt uzlabot ātruma ierobežojumu ievērošanu. Tā kā vieglo komerciālo transportlīdzekļu skaits uz ceļiem arvien palielinās, kas palielina arī risku, ka tie var tikt iesaistīti satiksmes negadījumos, tad saskaņā ar Komisijas norādītajiem principiem[7] jāizskata iespēja šādiem transportlīdzekļiem uzstādīt ātruma ierobežotājus, ņemot vērā tai līdzi nākošos vides un klimata ieguvumus. Attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanu reibumā sodi jāpapildina ar preventīviem pasākumiem. Tāpēc Komisija izskatīs, cik lielā mērā ir piemēroti pasākumi, lai transportlīdzekļos obligāti uzstādītu ierīces dzinēja bloķēšanai, ja vadītājs ir lietojis alkoholu, piemēram, profesionālajā transportā (piemēram, skolas autobusos).

---

6 Ņemot vērā attiecīgos Eiropas tiesību aktus par personas datu aizsardzību.

7 COM(2009) 593 galīgā redakcija.

- **Valstu noteikumu ievērošanas nodrošināšanas mērķi**

Satiksmes drošības politikas efektivitāte lielā mērā ir atkarīga no drošības prasību izpildes kontroles intensitātes. Komisija mudina noteikt valsts kontroles mērķus, kuri jāiekļauj "valsts noteikumu ievērošanas nodrošināšanas plānos"[8].

Pasākumi

- ***Komisija sadarbosies ar Eiropas Parlamentu un Padomi, lai izveidotu pārrobežu informācijas apmaiņu ceļu satiksmes drošības jomā.***

- ***Komisija strādās, lai attīstītu kopīgu ceļu satiksmes drošības noteikumu ievērošanas nodrošināšanas stratēģiju, ietverot:***

    1. ***iespēju uzstādīt ātruma ierobežotājus vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un dažos īpašos gadījumos obligāti izmantot ierīces dzinēja bloķēšanai, ja vadītājs ir lietojis alkoholu;***

    2. ***valstu īstenošanas plānu izstrādi.***

3. mērķis. Drošāka ceļu infrastruktūra

Visvairāk negadījumu ar letālu iznākumu notiek uz lauku ceļiem un pilsētu ielās (2008. gadā attiecīgi 56 % un 44 % salīdzinājumā ar 6 % uz automaģistrālēm). Tādēļ jāmeklē risinājumi, kā pakāpeniski paplašināt atbilstošos infrastruktūras drošas pārvaldības principus, ietverot dalībvalstu sekundāro ceļu tīklu, ņemot vērā subsidiaritātes principu.

Komisija nodrošinās, lai pieprasījumos par ES fondu finansējumu, kas saistīts ar dalībvalstu ceļu infrastruktūru, tiktu iekļautas drošības prasības. Tiks izpētīta šā principa attiecināšana uz ārējo atbalstu.

Pasākumi

Komisija

    1. ***nodrošinās, ka Eiropas līdzekļus piešķir tikai infrastruktūrai, kas atbilst ceļu satiksmes drošības un tuneļu drošības direktīvām;***

    2. ***veicinās atbilstošo infrastruktūras drošības pārvaldības principu īstenošanu attiecībā uz dalībvalstu otrās kategorijas ceļiem, īpaši izmantojot labākās prakses apmaiņu.***

4. mērķis. Drošāki transportlīdzekļi

Trešās *RSAP* darbības laikā ir sasniegts ievērojams progress transportlīdzekļu drošības jomā. Lai gan automobiļu drošība ir palielināta, daļēji pateicoties pasīvās drošības ierīču, piemēram, drošības jostu, gaisa spilvenu un elektroniskās drošības sistēmu, plašai izmantošanai, tomēr

[8] Sk. Komisijas Ieteikumu 2004/345/EK par tiesību aktu izpildi satiksmes drošības jomā uz autoceļiem (OV L 111, 17.4.2004., 75. lpp.).

citiem transportlīdzekļiem, jo īpaši, motocikliem, nav tikusi pievērsta tāda pati uzmanība. Turklāt jaunās drošības problēmas būs jārisina tuvākajos gados, ņemot vērā to, ka arvien vairāk transportlīdzekļu izmanto alternatīvas piedziņas.

- **Mūsdienu transportlīdzekļi**

Pēdējos gados ir pieņemti vai tiek gatavoti daudzi transportlīdzekļu drošības tehniskie standarti un prasības[9]. To ietekme pilnībā būs redzama tikai nākamajā desmitgadē.

Pēc laišanas tirgū transportlīdzekļiem jāatbilst drošības standartiem visā to ekspluatācijas laikā. Pēc pienācīga ietekmes novērtējuma Komisija izvērtēs un ierosinās rīcību ES tiesību aktu par transportlīdzekļu tehnisko apskati[10] un par tehniskajām kontrolēm uz ceļiem[11] saskaņošanas un pakāpeniskas nostiprināšanas jomā. Galīgais mērķis būs panākt transportlīdzekļu pārbaudes savstarpēju atzīšanu dalībvalstu starpā.

Pašlaik dati par transportlīdzekli (tipa apstiprinājums, reģistrācija, pārbaužu rezultāti utt.) katrā dalībvalstī ir citā formā. Komisija izpētīs Eiropas elektroniskās platformas izveidošanu, kuras mērķis būs atvieglot šīs informācijas apmaiņu.

- **Nākotnes transportlīdzekļi**

Kā izklāstīts Komisijas paziņojumā "Tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu Eiropas stratēģija"[12], alternatīvas piedziņas transportlīdzekļu izstrāde un ieviešana ir nākamās desmitgades nozīmīga prioritāte, lai samazinātu autotransporta ietekmi uz vidi. Tomēr dažiem šiem transportlīdzekļiem ir īpašības, kuras padara tos radikāli atšķirīgus no tradicionālajiem transportlīdzekļiem un kuras var ietekmēt drošību. Tāpēc ir būtiska integrēta un koordinēta pieeja, lai skaidri apzinātos ietekmi uz visiem attiecīgajiem faktoriem (piemēram, infrastruktūru un neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem) un risinājumus (pētniecību, standartizāciju utt.).

Cerams, ka nozīmīgu ieguldījumu ceļu satiksmes drošībā dos arī tā saukto "kooperatīvo sistēmu" izmantošana, kad transportlīdzekļi apmainīsies ar datiem un mijiedarbosies ar infrastruktūru un citiem apkārtējiem transportlīdzekļiem, lai vadītāji būtu optimāli informēti, samazinot nelaimes gadījumu risku un kopumā panākt satiksmes raitāku organizāciju.

<u>Pasākumi</u>

Komisija

1. iesniegs priekšlikumus, kas veicinās transportlīdzekļu, piemēram, motociklu un elektrisko transportlīdzekļu, aktīvās un pasīvās drošības progresu;

2. iesniegs priekšlikumus ar mērķi pakāpeniski saskaņot un stiprināt tehniskās apskates un tehniskās kontroles uz ceļiem;

3. papildus novērtēs kooperatīvās sistēmas ietekmi un priekšrocības, lai noteiktu izdevīgākās ierīces un ieteiktu atbilstošus pasākumus to sinhronai uzstādīšanai.

---

9 Piemēram, motociklu drošības jautājumus risinās regulas priekšlikumā par divu un triju riteņu transportlīdzekļu un kvadriciklu apstiprināšanu.

10 OV L 141, 6.6.2009., 12. lpp.

11 OV L 203, 10.8.2000., 1. lpp.

12 COM(2010) 186.

5. mērķis. Veicināt jaunāko tehnoloģiju izmantošanu, lai palielinātu ceļu satiksmes drošību

Trešās *RSAP* darbības laikā tika veikti vairāki pētījumi un izpētes darbības par automatizētām transporta sistēmām (*ITS*). *ITS* piemīt potenciāls būtiskai satiksmes drošības uzlabošanai, piemēram, izmantojot negadījumu atklāšanas un satiksmes uzraudzības sistēmas, kas reālā laikā spēj sniegt informāciju ceļu satiksmes dalībniekiem.

ITS rīcības plāna[13] īstenošanas un ierosinātās *ITS* direktīvas[14] ietvaros Komisija īpaši ierosinās tehniskās specifikācijas, kas vajadzīgas datu un informācijas apmaiņai starp transportlīdzekļiem (*V2V*), starp transportlīdzekļiem un infrastruktūru (*V2I*) un starp infrastruktūrām (*I2I*). Turklāt papildus jānovērtē iespēja plašāk izmantot progresīvas transportlīdzekļa vadītāju palīdzības sistēmas (*ADAS*), piemēram, brīdinājumu par izbraukšanu no joslas, brīdinājumu par sadursmi vai gājēju atpazīšanas sistēmas, uzstādot tās esošajiem komerciālajiem un/vai privātiem transportlīdzekļiem. Šādu drošības pastiprināšanas ierīču paātrināta attīstība un plaša ienākšanu tirgū ir jāatbalsta, lai pilnībā atraisītu to potenciālu.

Nākamajos septiņos gados, izmantojot *ITS,* jāievieš būtiski uzlabojumi glābšanas efektivitātē un ātrumā, jo īpaši aprīkojot transportlīdzekļus ar Eiropas mēroga ārkārtas izsaukuma pakalpojumu – e-zvanu (*eCall*)[15]. Paplašinātas *eCall* izmantošanas ietekme un iespējas jāizpēta, jo īpaši, lai uzlabotu motociklistu, lieljaudas transportlīdzekļu un autobusu glābšanas pasākumus.

Visbeidzot, neraugoties uz to pozitīvo ieguldījumu ceļu satiksmes drošībā, *ITS*, jo īpaši transportlīdzekļos iebūvēto sistēmu un portatīvo ierīču, attīstība rada bažas no drošības viedokļa (uzmanības novēršana, ietekme uz apmācību utt.), kam būs nepieciešama turpmāka izpēte.

Pasākumi

ITS rīcības plāna un ierosinātās ITS direktīvas īstenošanas kontekstā Komisija sadarbosies ar dalībvalstīm nolūkā:

1. ***novērtēt iespējas uzstādīt progresīvas autovadītāja palīdzības sistēmas esošajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un personīgajiem automobiļiem;***

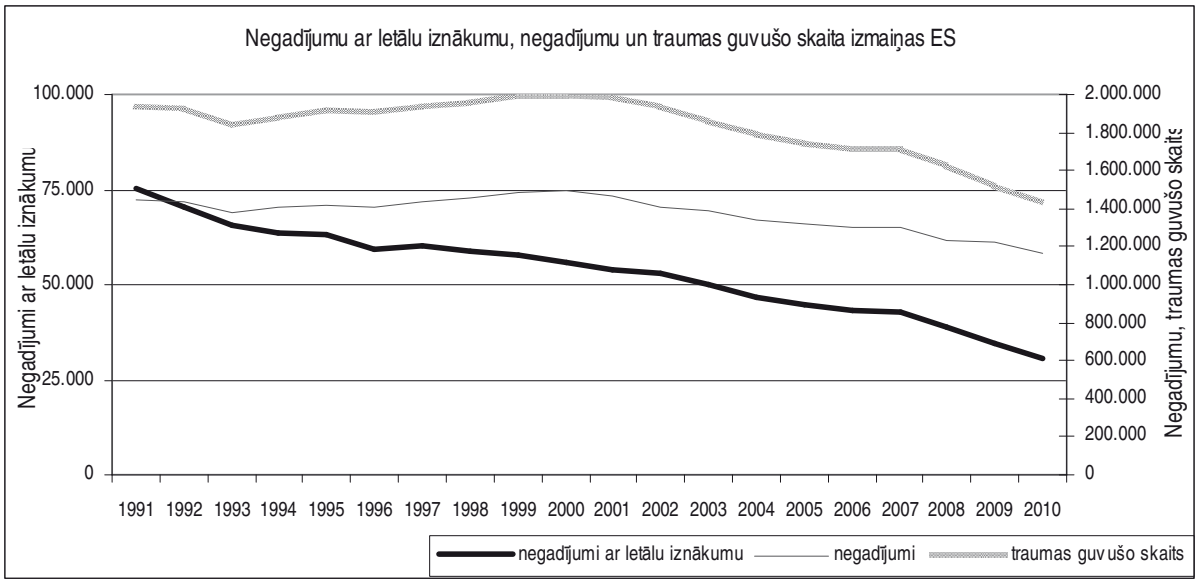
2. ***paātrināt eCall ieviešanu un izpētīt to izmantošanas iespējas citos transportlīdzekļos.***

6. mērķis. Uzlabot neatliekamo palīdzību un pēctraumu aprūpi

Lai gan no 2001. līdz 2010. gadam bojāgājušo skaits ir samazinājies, kā redzams tabulā, ievainoto skaits joprojām ir ļoti liels. Kā sabiedriskās apspriešanas laikā vairākkārt uzsvēra ieinteresētās personas, ievainoto skaita samazināšanai jābūt vienam no nākamās desmitgades

13 COM(2008) 886.
14 COM(2008) 887.
15 Sk. COM(2009) 434.

prioritārajiem pasākumiem Eiropā. Pasaules Veselības Organizācija[16] ir atzinusi traumas uz ceļiem par lielu sabiedrības veselības problēmu arī starptautiskā līmenī, un tās ietvertas ANO ceļu satiksmes drošības desmitgades pasākumos.



Ceļu satiksmes negadījumos gūto traumu smaguma samazināšanai nepieciešams īstenot virkni dažādu pasākumu, piemēram, transportlīdzekļa un infrastruktūras drošības uzlabošanu, *ITS*, neatliekamās palīdzības pieejamību, attiecīgo dienestu reaģēšanas ātruma un koordinācijas uzlabošanu, pirmās palīdzības un rehabilitācijas efektivitātes palielināšanu utt.

Tādēļ kopā ar darba grupu, kurā apvienos attiecīgos dalībniekus, starptautisko un nevalstisko organizāciju pārstāvjus, valstu ekspertus un Komisijas pārstāvjus, Komisija izstrādās rīcības attiecībā uz ceļu satiksmes traumām un pirmo palīdzību visaptverošas stratēģijas elementus.

Sākotnēji tā centīsies rast kopīgu izpratni par definīcijām un jēdzieniem, kas saistīti ar negadījumiem, un noteikt darbības virzienus, lai uzlabotu profilaksi un reaģēšanu, ietverot to sociālekonomisko ietekmi. Pamatojoties uz to, varētu norādīt konkrētas darbības, piemēram, labas prakses apmaiņu, reaģēšanas norādījumu izstrādāšanu, kopīgu pieeju smagu traumu un vieglu ievainojumu definīcijai, jaukto dažādu dalībvalstu glābšanas vienību izveides veicināšanu utt.

Pasākumi

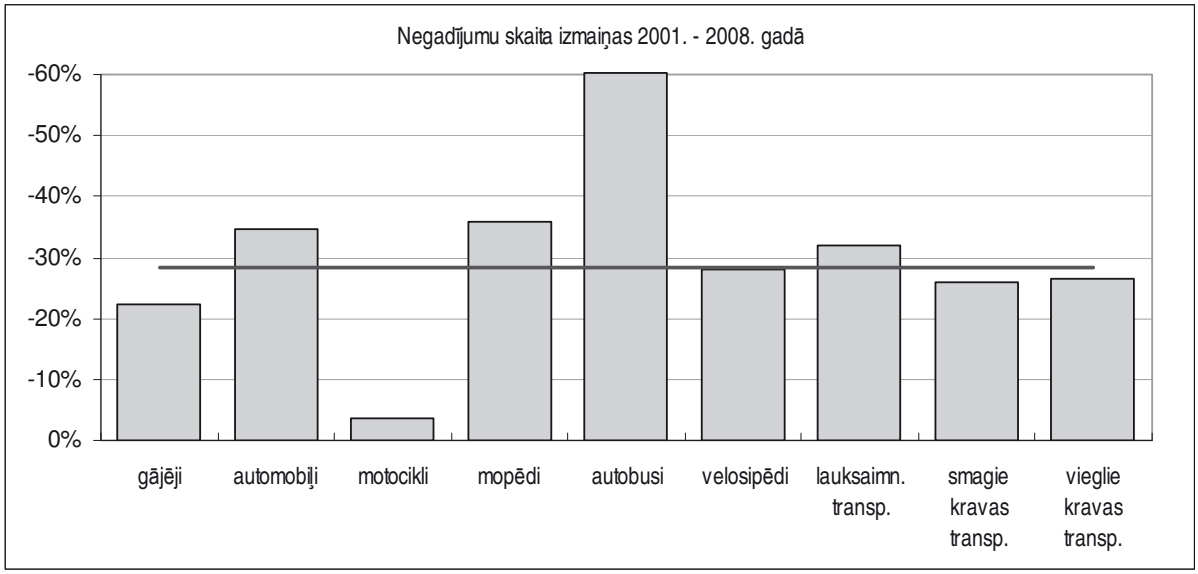
Sadarbībā ar dalībvalstīm un citiem ceļu satiksmes drošībā iesaistītajiem dalībniekiem Komisija ierosinās izveidot rīcības ceļu traumu gadījumā un pirmās palīdzības visaptverošu stratēģiju.

7. mērķis. Neaizsargātāko satiksmes dalībnieku aizsardzība

Neaizsargātāko satiksmes dalībnieku, piemēram, motociklistu, mopēdistu, velosipēdistu un gājēju, nāves gadījumu un nopietnu traumu skaits ir liels, un dažās Eiropas valstīs tas joprojām palielinās. Šo satiksmes dalībnieku vidū 2008. gadā bija 45 % no visiem bojā

[16] *World Report on Road Traffic Injury Prevention, WHO*, 2004.

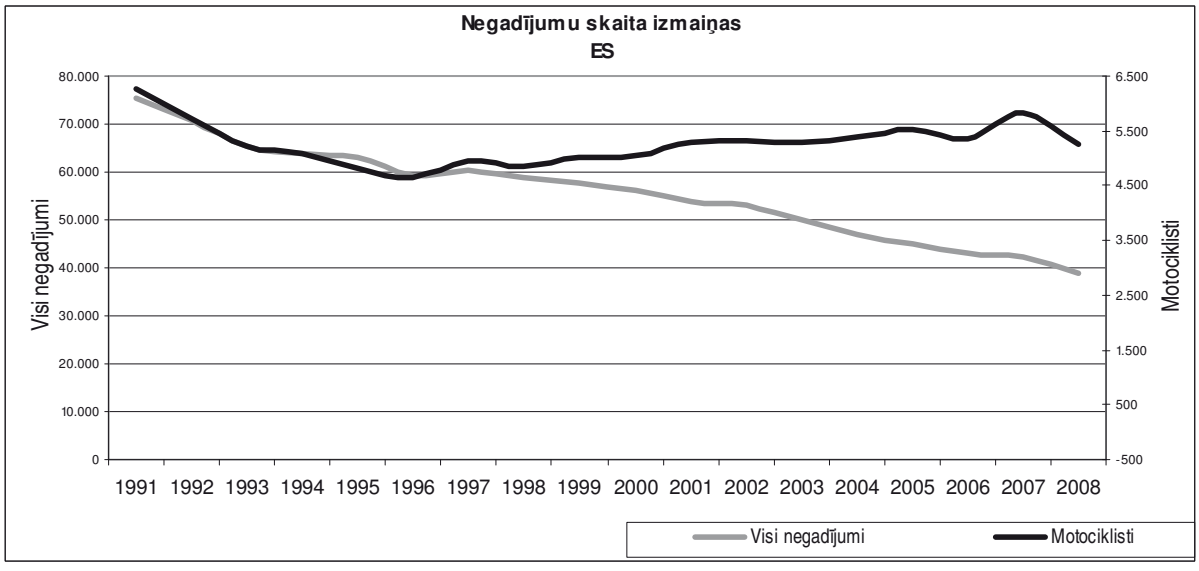
gājušajiem uz ceļiem, un statistika (sk. diagrammu) rāda, ka līdz šim tiem nav tikusi pievērsta pietiekama uzmanība.



Vēl citi satiksmes dalībnieki ir "trausli" pēc būtības (piemēram, vecāki cilvēki, mazi bērni, invalīdi) neatkarīgi no to lomas satiksmē (gājējs, vadītājs, pasažieris). Viņu neaizsargātība ir īpaši augsta pilsētās[17].

- **Divriteņu transportlīdzekļi ar dzinēju (*PTW*)**

Šai satiksmes dalībnieku grupai, kas arvien palielinās, ir visgrūtāk būtiski samazināt negadījumu un nāves gadījumu skaitu. Konkrēti, kā grafikā redzams, motociklistu vidū bojāgājušo skaita samazinājuma līmenis ir zemāks nekā citiem ceļu satiksmes dalībniekiem[18].



17 Satiksmes negadījumos pilsētās 2008. gadā 28 % cietušo bija cilvēki, kas vecāki par 65 gadiem.

18 Piemēram, periodā no 2001. līdz 2008. gadam *PTW* bojāgājušo skaita samazinājums bija tikai 4 % salīdzinājumā ar samazinājumu par 35 % attiecībā uz automobiļu pasažieriem un vadītājiem.

Motociklistu drošības problēma ir jārisina, izmantojot virkni pasākumu, nolūkā

1. uzlabot citu satiksmes dalībnieku izpratni par *PTW* braucējiem;

2. veicināt pētniecību un tehnikas attīstību, kuras mērķis ir palielināt *PTW* drošību un mazināt negadījumu sekas, piemēram, individuālo aizsardzības līdzekļu standartus, gaisa spilvenus, attiecīgo *ITS* (piemēram, *eCall*) izmantošanu un modernu bremžu sistēmu pakāpenisku uzstādīšanu, atbilstošu pret neatļauto iejaukšanos vērsto pasākumu utt. Komisija ierosinās attiecināt uz *PTW* spēkā esošos ES tiesību aktus par tehnisko apskati. Visbeidzot, jāturpina arī pašreizējie centieni labāk pielāgot ceļu infrastruktūru *PTW* (piemēram, drošākas margas);

3. mudināt dalībvalstis pievērst uzmanību noteikumu ievērošanas nodrošināšanai attiecībā uz ātruma ierobežojumu, braukšanu reibumā, ķiveres lietošanu, neatļautu iejaukšanos un braukšanu bez atbilstošas *PTW* vadītāja apliecības.

- **Gājēji, velosipēdisti**

Velosipēdisti un gājēji 2008. gadā veidoja 27 % no ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušajiem (pilsētās 47 %). Daudziem potenciāliem velosipēdistiem patiess vai iedomāts satiksmes drošības risks joprojām ir izšķirošais šķērslis braukšanai. Valsts un pašvaldības arvien vairāk iesaistās riteņbraukšanas un kājāmiešanas veicināšanā, tāpēc vajadzēs pievērst arvien lielāku uzmanību satiksmes drošības jautājumiem.

Kopš 2003. gada ES līmenī ir pieņemti tiesību akti, lai samazinātu traumu risku (piemēram, par triecienu absorbējošām automobiļu priekšējās daļas konstrukcijām, modernām bremžu sistēmām, aklo zonu spoguļiem utt.). Jāpārbauda turpmāki pasākumi (piemēram, redzamības uzlabošana, ātruma pārvaldība, atbilstoša infrastruktūra nemotorizētajam transportam, bīstamas jauktas satiksmes atdalīšana utt.). Tā kā problēma galvenokārt ir saistīta ar pilsētu pārvaldību, lielākā daļa pasākumu būs jāveic vietējā līmenī, saskaņā ar Komisijas rīcības plānu par mobilitāti pilsētās[19]. Ņemot vērā ievērojamo labumu, ko velobraukšana dod videi, klimatam, sastrēgumu mazināšanai un sabiedrības veselībai, ir vērts apsvērt, vai šai jomā var paveikt vairāk.

- **Vecāki cilvēki un invalīdi**

Satiksmes negadījumi, kuros iesaistīti vecāki cilvēki, 2008. gadā bija 20 % (40 % kā gājēji). Iedzīvotāju novecošana liek steidzami pievērst uzmanību vajadzībai izvērtēt vecāku cilvēku neaizsargātību satiksmē. Arī invalīdiem ir ievērojams risks. Šajā jomā zināšanas joprojām ir ļoti ierobežotas, un ir jāveic mērķtiecīgs pētniecības darbs, tai skaitā par medicīniskajiem kritērijiem, lai novērtētu autovadītāja piemērotību braukšanai.

<u>Pasākumi</u>

- ***Komisija iesniegs attiecīgus priekšlikumus ar nolūku***

  1. uzraudzīt un turpināt izstrādāt tehniskos standartus neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzībai;

[19] COM(2009) 490.

2. *uz divriteņu transportlīdzekļiem ar dzinēju attiecināt tehniskās apskates;*

3. *palielināt velosipēdistu un citu neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku drošību, piemēram, veicinot atbilstošas infrastruktūras izveidošanu.*

- ***Dalībvalstīm jāveicina informācijas apmaiņa, komunikācija un dialogs starp satiksmes dalībniekiem un kompetentām iestādēm. Komisija atbalstīs šos centienus.***

5. EIROPAS CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS POLITIKAS IEVIRŽU 2011.-2020. GADAM ĪSTENOŠANA

5.1 Nostiprināt visu iesaistīto personu pienākumus, pastiprinot pārvaldību

- **ES *acquis* īstenošanas prioritāte ceļu satiksmes drošības jomā**

Ar pārdesmit tiesību aktiem par ceļu satiksmes drošību ES *acquis* būtībā ir izveidots. Komisija plāno piešķirt prioritāti uzraudzībai pār to, vai dalībvalstīs ES *acquis* tiek īstenots pilnīgi un pareizi.

- **Izveidot atklātu sadarbības sistēmu starp dalībvalstīm un Komisiju**

Jāizveido strukturēta atklāta sadarbības sistēma starp dalībvalstīm un Komisiju, lai īstenotu ES ceļu satiksmes drošības politiku un uzraudzītu sasniegto progresu. Tajā tiks ietverta

– dalībvalstu ceļu satiksmes drošības valsts plānu izstrāde. Šādos plānos ir jāapraksta kopīgā mērķa sasniegšanas līdzekļi, jāsastāda grafiks un jāpublicē informācija par valsts plānu. Tajos var ietvert arī atsevišķus valsts mērķus atbilstoši konkrētajai situācijai;

– cieša Komisijas un dalībvalstu sadarbība, ar nolūku uzraudzīt virzību uz kopīgo mērķi un uzlabot datu vākšanu, pieredzes apmaiņu, partnerības un labākās prakses apmaiņu.

5.2 Satiksmes drošības politikas uzraudzības un efektivitātes novērtēšanas kopīgi instrumenti

- **Pārraudzības uzlabošana, izmantojot datu vākšanu un analīzi**

Lai izveidotu Kopienas datubāzi – *CARE* datbāzi – saskaņā ar Padomes 1993. gada lēmumu[20] dalībvalstīm ir pienākums paziņot Komisijai datus par to teritorijā notikušajiem ceļu satiksmes negadījumiem, kuros cilvēki gājuši bojā vai ievainoti.

CARE datu kvalitāte un datu salīdzināmība kopumā ir apmierinoša, izņemot datu par cietušo salīdzināmību. Turklāt vēl ir daudz darba attiecībā uz pakļautības riskam un izpildes rādītājiem.

Pieejamie dati par Eiropas ceļu satiksmes drošību un zināšanas ir apkopoti un publiski pieejami tīmeklī, izmantojot Eiropas Ceļu satiksmes drošības novērošanas centru (*ERSO*). Šāds integrēts instruments ir būtisks ceļu satiksmes drošības politikas piemērošanas uzraudzībai, tās ietekmes novērtēšanai un jaunu iniciatīvu izstrādāšanai. Tādēļ Komisija

[20] OV L 329, 30.12.1993., 63. lpp.

turpinās tālāk attīstīt *ERSO*, tostarp īstenos komunikācijas un informācijas pasākumus pilsoņiem par ceļu satiksmes drošības jautājumiem.

- **Palielināt izpratni par avārijām un risku**

Tehniskā izmeklēšana pēc negadījuma var sniegt vērtīgu pieredzi, kura ir noderīga ceļu satiksmes drošības turpmākajai attīstībai. ES tiesiskais regulējums paredz dalībvalstīs izveidot gaisa, dzelzceļa un jūras transporta neatkarīgas tehniskās izmeklēšanas iestādes.

Komisija izskatīs, cik lielā mērā principus un metodes, ko izmanto tehniskajā izmeklēšanā pēc citu transporta veidu negadījumiem, varētu attiecināt uz autotransporta jomu, ņemot vērā tā īpašo raksturu.

Notikumu datu reģistrētāju (“melnās kastes”) izstrādes un uzstādīšanas atsevišķos transportlīdzekļos (jo īpaši profesionālajos transportlīdzekļos) pievienoto vērtību, kas jau minēta 3. *RSAP*, pārbaudīs, ņemot vērā sociālekonomisko ietekmi.

Pasākumi

- ***Komisija sadarbosies ar dalībvalstīm nolūkā***

  1. ***veicināt partnerību un citu veidu sadarbību, lai dalībvalstīs paaugstinātu drošības līmeni;***

  2. ***uzlabot datu par negadījumiem vākšanu un analīzi un palielināt Eiropas ceļu satiksmes drošības novērošanas centra nozīmi.***

- ***Komisija***

  3. ***cieši uzraudzīs, vai tiek pareizi īstenots Eiropas* acquis *ceļu satiksmes drošības jomā;***

  4. ***izpētīs vajadzību pēc ceļu satiksmes negadījumu tehniskās izmeklēšanas kopīgiem principiem.***

6. SECINĀJUMS

Ierosinātās politikas ievirzes ir nākamās desmitgades iespējamo pasākumu rīcības plāns. Apspriešanās ar ieinteresētajām personām laikā dalībnieki uzsvēra, cik lielā mērā Eiropa, izveidojot rīcības satvaru un izvirzot tālejošus mērķus, ir veicinājusi centienus visos līmeņos un ļāvusi sasniegt būtiskus rezultātus.

Ierosinātās politikas ievirzes nodrošina vispārēju satvaru, saskaņā ar kuru varētu pieņemt konkrētas, attiecīgi, Eiropas, valstu, reģionālā vai vietējā līmeņa iniciatīvas. Atsevišķu pasākumu ietekmi rūpīgi novērtēs saskaņā ar noteiktajiem ES labākas regulēšanas principiem. Komisijas uzdevums būs iesniegt priekšlikumus par jautājumiem, kuri ir ES kompetencē, un visos pārējos gadījumos atbalstīt dažāda līmeņa iniciatīvas, veicināt informācijas apmaiņu, noteikt labākos sasniegumus un veicināt to izplatīšanu, un uzmanīgi sekot sasniegtajam progresam.

