



Briselē, 2017. gada 8. jūnijā  
(OR. en)

9994/17

**TRANS 252**

## **DARBA REZULTĀTI**

---

Sūtītājs: Padomes Ģenerālsekretariāts

Saņēmējs: delegācijas

---

Iepr. dok. Nr.: 8666/1/17 REV 1 TRANS 158

---

Temats: Padomes secinājumus par ceļu satiksmes drošību, ar ko apstiprina Valletas 2017. gada marta deklarāciju  
– Padomes secinājumi (2017. gada 8. jūnijs)

---

Pielikumā pievienoti Padomes secinājumi par ceļu satiksmes drošību, ar ko apstiprina Valletas deklarāciju (Valleta, 2017. gada 28. un 29. marts), kurus Padome pieņēma savā 3545. sanāksmē 2017. gada 8. jūnijā.

**PADOMES SECINĀJUMI**  
**par ceļu satiksmes drošību,**  
**ar ko apstiprina Valletas 2017. gada marta deklarāciju**

**EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,**

1. NOVĒRTĒJOT nepārtraukto darbu, kas paveikts dažādās politikas jomās, lai turpinātu uzlabot ceļu satiksmes drošību;
2. PIENĒMOT ZINĀŠANAI Komisijas publicētos statistikas datus par ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu Savienībā 2016. gadā <sup>1</sup>;
3. ATZINĪGI VĒRTĒJOT ministru konferenci par ceļu satiksmes drošību, ko 2017. gada 29. martā Valletā rīkoja prezidentvalsts Malta;
4. PAUŽ ATBALSTU šo secinājumu pielikumā izklāstītās Valletas deklarācijas par ceļu satiksmes drošību saturam;
5. AICINA dalībvalstis turpināt centienus un sadarbību, lai izpildītu minētajā deklarācijā paustās apņemšanās;
6. AICINA Komisiju pievienoties šiem centieniem un ņemt vērā deklarāciju, gatavojot nākamo Savienības ceļu satiksmes drošības stratēģiju.

---

<sup>1</sup> Eiropas Komisijas 2017. gada 28. novembra paziņojums presei IP/17/674.

1. Eiropas Savienības dalībvalstu transporta ministri, tiekoties Valletā 2017. gada 29. martā – laikā, kad Eiropas Savienības Padomes prezidentvalsts ir Malta, – vēlreiz apstiprina savu apņemšanos uzlabot ceļu satiksmes drošību. Pastāvīgi lielais satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits (26 100 nāves gadījumu ES 2015. gadā) un ceļu satiksmes negadījumos gūtie smagie ievainojumi ir nopietna sabiedrības problēma, kas izraisa cilvēku ciešanas un nepieņemamas ekonomiskās izmaksas, kuru aplēstais apjoms – tikai saistībā ar negadījumiem, kuros ir bojāgājušie, vien – ir EUR 50 miljardi gadā<sup>2</sup> un vairāk nekā EUR 100 miljardi, ja tiek pieskaitīti negadījumi ar smagi ievainotajiem.<sup>3</sup>
2. Ir vērojama pastāvīga un daudzsološa tendence virzībā uz Eiropas Savienības Padomes 2010. gadā apstiprināto kopīgo mērķi – laikā no 2010. līdz 2020. gadam uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu –,<sup>4</sup> tomēr pēdējos gados bojāgājušo skaita samazinājums ir palēninājies. Īpašas bažas rada bojāgājušo un smagi ievainoto gājēju un riteņbraucēju skaits. Tāpēc mērķa sasniegšana ir kļuvusi ārkārtīgi sarežģīta, un – ja vien netiks īstenoti turpmāki centieni – tas var palikts neizpildīts.
3. Ceļu satiksmes drošības uzlabošanas darbs nebūtu jāvērtē tikai pēc ceļu satiksmē bojāgājušo skaita; smagi ievainoto skaits ir ne mazāk satraucošs, jo tas piecas reizes pārsniedz ceļu satiksmē bojāgājušo skaitu.<sup>2</sup> Būtu jāizvirza vērienīgs vispārējais mērķis atbilstīgi ANO Ģenerālās asamblejas rezolūcijai par ceļu satiksmes drošības uzlabošanu pasaulē<sup>5</sup>, lai veicinātu attiecīgos samazināšanas pasākumus. Šāds mērķis ir jāpārrauga ar salīdzināmu un uzticamu datu palīdzību, kas sniegti, izmantojot kopīgu definīciju. Minētie dati ir rūpīgi jāanalizē, sadarbojoties dalībvalstīm un Eiropas Komisijai tā, lai, balstoties uz to šādiem pamatotiem datiem, varētu veikt pienācīgus papildu pasākumus nolūkā nākamajā desmitgadē samazināt šādu ievainojumu skaitu.

---

<sup>2</sup> Eiropas Komisija, *Road safety study for the interim evaluation of Policy Orientations on Road Safety 2011-2020* (Pētījums par ceļu satiksmes drošību ceļu satiksmes drošības politikas ieviržu 2011.–2020. gadam vidusposma novērtējumam), 2015. gads, 19. lpp.

<sup>3</sup> Eiropas Komisijas 2016. gada 31. marta paziņojums preseī, IP/16/863.

<sup>4</sup> Padomes 2010. gada 2. decembra secinājumi par ceļu satiksmes drošību, 21. punkts, ST 16951/10.

<sup>5</sup> 2016. gada aprīļa rezolūcija A/70/260.

4. Situācija ceļu satiksmes drošības jomā dalībvalstīs ir ļoti atšķirīga. Īpaši centieni būtu jāveic tajos gadījumos, kad ceļu satiksmes drošība ir zemāka par Eiropas Savienības vidējo līmeni, un tie būtu jāpapildina ar ciešu sadarbību un zināšanu apmaiņu starp dalībvalstīm.
5. Atļautā ātruma pārsniegšana, transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā vai narkotisko vielu ietekmē un novērsta uzmanība vai nogurums transportlīdzekļa vadīšanas laikā joprojām ir vieni no galvenajiem ceļu satiksmes negadījumu iemesliem. Aizsarglīdzekļu neizmantošana palielina ievainojumu smagumu. Līdz ar to īpaša uzmanība būtu jāvelta tam, lai uzlabotu satiksmes dalībnieku uzvedību.
6. Jau ir pieejams plašs instrumentu klāsts, kas jo īpaši vērsti uz satiksmes noteikumu ievērošanas labāku nodrošināšanu dalībvalstīs un pāri to robežām, satiksmes dalībnieku labāku izglītošanu un viņu izpratnes veicināšanu, kā arī infrastruktūras un transportlīdzekļu drošības uzlabošanu, ņemot vērā to vecumu un atbilstību tehniskajām prasībām. Šie instrumenti būtu bez vilcināšanās jāpiemēro.
7. Saskaņā ar subsidiaritātes principu ceļu satiksmes drošība ir dalītās atbildības joma, kam ir vajadzīga Eiropas Savienības iestāžu, dalībvalstu, reģionālo un vietējo iestāžu, nozares un pilsoniskās sabiedrības konkrēta un kopīga rīcība.
8. Dalībvalstis uzņemsies:
  - a) turpināt un pastiprināt pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai ceļu satiksmē bojāgājušo skaitu ES līdz 2020. gadam samazinātu uz pusi salīdzinājumā ar 2010. gadu;
  - b) uzlabot sadarbību starp dalībvalstīm, tostarp attiecīgajām iestādēm, kā arī ar pilsonisko sabiedrību, pētniecības institūtiem un privāto sektoru, jo īpaši attiecībā uz ceļu satiksmes drošības plāniem un stratēģijām, izmantojot uz riska analīzi balstītu vai integrētu pieeju (piemēram, "drošības sistēmas" (*Safe System*) pieeju);
  - c) mobilitātes plānos, drošības politikā un pasākumos ņemt vērā velotransportu <sup>6</sup> un pārvietošanos kājām un, kad vien iespējams, apsvērt iespēju iekļaut tam īpaši paredzētu infrastruktūru;

---

<sup>6</sup> Velotransporta politika ir īpaši aplūkota Luksemburgas 2015. gada oktobra deklarācijā par velotransportu kā klimatu saudzējošu transporta veidu.

- d) uzlabot satiksmes dalībnieku drošību, attīstot drošāku ceļu infrastruktūru, vienlaikus paturot prātā iespēju plašāk piemērot infrastruktūras drošības pārvaldības principus, proti, tos attiecināt ne tikai uz Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) ceļiem;
- e) pilsētu mobilitātes plānošanas ietvaros sadarboties ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, lai noskaidrotu, vai stingrākus ātruma ierobežojumus, piemēram, 30 km/h, būtu iespējams paplašināt un attiecināt uz augsta riska zonām, jo īpaši zonām, kurās cilvēki strādā, izmanto velotransportu un kuras ir rotaļām paredzētas zonas;
- f) nodrošināt efektīvu eZvana (*eCall*) sistēmas ieviešanu un samazināt glābšanai patērēto laiku;
- g) veicināt padziļinātas izmeklēšanas veikšanu, šajā nolūkā izmantojot tipisku sadursmju / satiksmes negadījumu piemērus un analizējot datus, lai identificētu prioritāras jomās, kurās nepieciešami iejaukšanās pasākumi;
- h) līdzās centieniem sasniegt 2020. gadam izvirzīto mērķi – samazināt bojāgājušo skaitu – turpināt darbu, lai: i) līdz 2018. gadam samazinātu ceļu satiksmes negadījumos smagi ievainoto skaitu un ii) sniegtu uzticamus un salīdzināmus datus, izmantojot kopīgu definīciju, kuras pamatā ir MAIS <sup>7</sup>3+ traumu skala;
- i) izvirzīt mērķi līdz 2030. gadam ES uz pusi samazināt smagi ievainoto skaitu salīdzinājumā ar 2020. gada līmeni, izmantojot šo kopīgo definīciju un saskaņā ar vispārēju ceļu satiksmes drošības stratēģiju šim laikposmam;
- j) turpināt izstrādāt pasākumus, lai nodrošinātu ceļu satiksmes negadījumos cietušo aprūpi pēc negadījuma, savlaicīgu rehabilitāciju un sociālo reintegrāciju, sadarbojoties ar attiecīgajiem sabiedriskās politikas dalībniekiem, jo īpaši tiem, kas pārstāv ceļu satiksmes negadījumos cietušos;

---

<sup>7</sup> *Maximum Abbreviated Injury Scale* – indekss no 1 līdz 6.

- k) efektīvi nodrošināt ceļu satiksmes drošības noteikumu ievērošanu un sniegt atbalstu par to atbildīgajām struktūrām, tostarp izmantojot sadarbību un apmaiņu ar paraugpraksi, jo īpaši attiecībā uz atļautā ātruma pārsniegšanu, transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā vai narkotisko vielu ietekmē, luksoforu signālu un ceļa zīmju neievērošanu, novērstu uzmanību braukšanas laikā, piemēram, mobilo ierīču lietošanas dēļ, un aizsarglīdzekļu neizmantošanu. Īpaša uzmanība būtu jāvelta profilakses instrumentiem, piemēram, alkometriskiem alkobloķētājiem, un citām tehniskā atbalsta sistēmām;
- l) turpināt darbu starptautiskās ceļu satiksmes drošības struktūrās <sup>8</sup>, lai palīdzētu paātrināt ceļu satiksmes drošības uzlabošanu, izmantojot tehniskus un ar tehniskiem aspektiem nesaistītus līdzekļus Eiropā un ārpus tās;
- m) nodrošināt adekvātu finansējuma līmeni turpmākajai ceļu satiksmes drošības politikai, programmām un pētījumiem atbilstīgi i) valstu stratēģijās izklāstītajiem mērķiem un ii) dalībvalstīm pieejamiem finanšu resursiem;
- n) kopā ar Eiropas Komisiju veicināt tādu Eiropas mēroga ceļu satiksmes drošības kultūru, kuras pamatā ir kopīgas vērtības, un uzlabot satiksmes dalībnieku uzvedību ar dažādām grupām paredzētiem efektīviem izglītošanas un apmācības pasākumiem, ņemot vērā ievainojamu satiksmes dalībnieku <sup>9</sup>, kā arī profesionālu transportlīdzekļu vadītāju īpašās vajadzības;
- o) atbalstīt tādu saderīgu un sadarbībspējīgu satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu ieviešanu, kuriem ir pierādītas priekšrocības drošības jomā, kā minēts Amsterdamas deklarācijā <sup>10</sup> un Komisijas stratēģijā par sadarbīgajām intelektiskajām transporta sistēmām <sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> Piemēram, ANO Eiropas Ekonomikas komisijas darba grupās (Ceļu satiksmes drošības jautājumu darba grupā (WP.1), Transportlīdzekļu noteikumu saskaņošanas pasaules forumā (WP.29), Bīstamo kravu pārvadājumu darba grupā (WP.15)).

<sup>9</sup> "ievainojamiem satiksmes dalībniekiem" pieskaitāmi nemotorizēti ceļu satiksmes dalībnieki, piemēram, gājēji un riteņbraucēji, kā arī motociklisti un personas ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās un orientācijas spējām.

<sup>10</sup> Amsterdamas deklarācija par sadarbību satīklotas un automatizētas braukšanas jomā, 2016. gada aprīlis.

<sup>11</sup> Dokuments ST 15203/16 (COM(2016) 766 *final*, 2016. gada novembris).

9. Dalībvalstis aicina Komisiju:

- a) uzlabot satiksmes dalībnieku un jo īpaši ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzību, nodrošinot transportlīdzekļu jaunu drošības elementu ieviešanu, piemēram, paātrinot tipa apstiprinājuma noteikumu pārskatīšanu Vispārējās drošības regulā, kā izklāstīts Komisijas ziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei "Dzīvību glābšana: autotransporta drošības uzlabošana ES"<sup>12</sup>;
- b) sagatavot jaunu ceļu satiksmes drošības politikas satvaru desmitgadei pēc 2020. gada, tostarp ceļu satiksmes drošības rādītāju novērtējumu, ņemot vērā šajā deklarācijā izklāstītos mērķus un uzdevumus;
- c) izpētīt iespējas nostiprināt Savienības ceļu satiksmes drošības tiesisko regulējumu, īpaši koncentrējoties uz dalībvalstu sadarbību saistībā ar vadītāja tiesību atņemšanas savstarpēju atzīšanu attiecībā uz transportlīdzekļu vadītājiem, kas nav rezidenti, neskarot šādu priekšlikumu atbilstīgu juridisko(s) pamatu(s);
- d) sadarboties ar visām ieinteresētajām personām, lai izstrādātu projektus un iniciatīvas nolūkā aizsargāt ievainojamus satiksmes dalībniekus, un veicināt zināšanu un paraugprakses apmaiņu starp dalībvalstīm attiecībā uz ceļu satiksmes negadījumu izmeklēšanu, kā arī ceļu satiksmes drošības stratēģijām un kampaņām;
- e) izpētīt, kāds potenciāls piemīt satīklotas un automatizētas braukšanas tehnoloģijām un tādu datu izmantošanai, kas jau ir pieejami transportlīdzekļos un infrastruktūrā, lai tādējādi uzlabotu ceļu satiksmes drošību un vienlaikus nodrošinātu datu drošību;
- f) nodrošināt, ka vajadzīgie resursi tiek piešķirti pētniecībai, programmām un projektiem, ar ko veicina ceļu satiksmes drošību Eiropā;
- g) sadarboties ar dalībvalstīm un citām nozīmīgām ieinteresētajām personām, lai visā Eiropā attīstītu ceļu satiksmes drošības kultūru.

---

<sup>12</sup> Dokuments ST 15705/16 (COM(2016) 787 *final*, 2016. gada decembris).

10. Dalībvalstis aicina nozari sadarbībā ar pilsonisko sabiedrību attiecīgajā jomā:
- a) izstrādāt sadarbīgas intelektiskās transporta sistēmas, nodrošinot, ka jauni pakalpojumi un sistēmas ir saderīgi, droši un sadarbspējīgi Eiropas līmenī;
  - b) izstrādāt un veicināt jaunas tehnoloģijas, jo īpaši tādas automatizētas braukšanas funkcijas un transportlīdzekļa vadītāja atbalsta sistēmas, kas mazina cilvēka pieļauto kļūdu un novērsta uzmanības sekas, piemēram, progresīvas intelektiskās ātruma pielāgošanas vai autonomas avārijas bremzēšanas sistēmas, kas jo īpaši aizsargā ievainojamus satiksmes dalībniekus;
  - c) veicināt sadarbīgu, satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu potenciālu ceļu satiksmes drošības jomā.
11. Transporta ministri uzsver, cik svarīgs ir pastāvīgs darbs un sadarbība ceļu satiksmes drošības jomā, un pieņem zināšanai ieguldījumu un saistības, par ko ieinteresētās personas paziņojušas pirms Valletas konferences un tās laikā.
-