



Briselē, 2024. gada 11. jūnijā
(OR. en)

10842/24

TRANS 290
FIN 526
MI 587
IND 304

PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Padome
Iepr. dok. Nr.:	10442/24 + COR 1
Temats:	Padomes secinājumi par Eiropas Revīzijas palātas Īpašo ziņojumu Nr. 04/2024 par ES centieniem virzībā uz savu ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšanu – apstiprināšana

1. Eiropas Revīzijas palāta 2024. gada 12. martā publicēja savu Īpašo ziņojumu Nr. 04/2024 “ES ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšana: ātrums nav pietiekams”¹.
2. Saskaņā ar Padomes secinājumiem par Revīzijas palātas izstrādāto īpašo ziņojumu izskatīšanas procedūru² Pastāvīgo pārstāvju komiteja 2024. gada 27. martā uzdeva Sauszemes transporta jautājumu darba grupai izskatīt minēto ziņojumu.³
3. Pēc tam, kad 2024. gada 25. aprīlī notika iepazīstināšana ar īpašo ziņojumu un norisinājās pirmās delegāciju diskusijas, Sauszemes transporta jautājumu darba grupa 2024. gada 8., 17., 24. un 28. maija sanāsmēs izskatīja prezidentvalsts sagatavoto Padomes secinājumu projektu. Delegācijas arī iesniedza rakstiskus komentārus.

¹ Dok. 7853/24. Īpašais ziņojums ir pieejams Revīzijas palātas tīmekļa vietnē:
<http://eca.europa.eu>.

² Dok. 7515/00 + COR 1.

³ Dok. 7855/24.

4. Pēc darba grupas 2024. gada 28. maija sanāksmes tika veikti turpmāki projekta grozījumi ⁴, atspoguļojot divu delegāciju papildu komentārus. Pēc punktu pārnumurēšanas šie grozījumi attiecās uz šīs piezīmes pielikuma 12., 16., 18.–22. punktu.
 5. Pastāvīgo pārstāvju komiteja 2024. gada 5. jūnijā apstiprināja secinājumu projektu.
 6. Ņemot vērā minēto, Padome tiek aicināta apstiprināt Padomes secinājumus, kas izklāstīti šīs piezīmes pielikumā.
-

⁴ Dok. 9513/5/24 REV 5.

Padomes secinājumi par Eiropas Revīzijas palātas Īpašo ziņojumu Nr. 04/2024 “ES ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšana: ātrums nav pietiekams”

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

1. **ATZINĪGI VĒRTĒ** 2024. gada 14. martā publicēto Eiropas Revīzijas palātas 2024. gada 7. februāra Īpašo ziņojumu Nr. 04/2024 “ES ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšana: ātrums nav pietiekams”, kurā padziļināti analizēts pašreizējais stāvoklis un tendences ceļu satiksmes drošības jomā Eiropas Savienībā, jo īpaši tagad, kad atrodamies 2021.–2030. gada politikas perioda vidusposmā.
2. **PIEKRĪT** Revīzijas palātas viedoklim, ka ir pienācis laiks izvērtēt situāciju, lai varētu nemitīgi paaugstināt ceļu satiksmes drošību: šādā nolūkā ir jārīkojas vairākās jomās, izmantojot riska analīzē balstītu vai integrētu pieeju (piem., drošas sistēmas pieeju) un iesaistot visu līmeņu valsts iestādes, visus satiksmes dalībniekus, autorūpniecības nozari un pilsoniskās sabiedrības dalībniekus; tas vajadzīgs nolūkā sasniegt vērienīgos mērķrādītājus, proti, ar “Nulles vīzijas” vai līdzīgu iedarbīgu stratēģiju palīdzību līdz 2030. gadam uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu (salīdzinājumā ar 2019. gada rādītājiem) un līdz 2050. gadam panākt, ka šie rādītāji pēc iespējas tuvinās nullei.
3. **PAUŽ GANDARĪJUMU** par dažu dalībvalstu centieniem sasniegt savus mērķrādītājus, proti, līdz 2030. gadam uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu, tomēr ATZĪST, ka, lai minēto mērķrādītāju sasniegtu, kopumā pašreizējais progress nav pietiekams.
4. **ATGĀDINA** par analīzi un apņemšanos, kas ietvertas Padomes 2017. gada 8. jūnija secinājumos par ceļu satiksmes drošību, ar kuriem apstiprināja Valletas deklarāciju ⁵, kuros uzsvērts, ka cilvēku bojāeja un smaga ievainošana satiksmes negadījumos ir problēma, kam ir nepieņemami smaga ietekme gan uz iedzīvotājiem, gan sabiedrību.

⁵ Sk. dok. 9994/17.

5. ŅEM VĒRĀ, ka dalībvalstīm ir atšķirīgi izejas punkti, tomēr vienlaikus NORĀDA, ka ceļu satiksmes drošības politikā – jomā, kurā ir dalītā kompetence, – atšķirīgas dalībvalstu metodes, prakse un valstu īpatnības ir vērtīgs informācijas avots, kas dalībvalstīm dod iespēju citai no citas mācīties un apmainīties ar paraugpraksi.
6. PAUŽ NOPIETNAS BAŽAS gan par to, ka daudzi no tiem, kas ES iet bojā satiksmes negadījumos pilsētu un lauku teritorijās, ir aktīvi un mazaizsargāti satiksmes dalībnieki (gājēji, velosipēdisti, motorizētu divriteņu transportlīdzekļu lietotāji, elektrisko skrejriteņu lietotāji), kuriem turklāt arvien biežāk uz ceļa nākas saskarties ar lielākiem un smagākiem transportlīdzekļiem, gan par to, ka gados jauniem un gados veciem satiksmes dalībniekiem ir liels risks iet bojā vai tikt smagi ievainotiem satiksmē, un aicina rūpīgāk analizēt datus par risku iekļūt ceļu satiksmes negadījumā, un mudina pienācīgi rīkoties.
7. ATSAUCAS uz apņemšanos nodrošināt dažādu transportlīdzekļu drošu līdzāspastāvēšanu, kā pausts nesen iestāžu parakstītajā Eiropas Deklarācijā par velobraukšanu ⁶, un ATSAUCAS uz patlaban notiekošo Vadītāju apliecību direktīvas pārskatīšanu ⁷, kuras gaitā tiek apspriestas ES mēroga regulatīvas shēmas, kas attiektos uz iesācējiem vadītājiem un uz transportlīdzekļa vadīšanu ar pavadošo personu, kā arī jautājumi, kas saistīti ar piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai.
8. PIEŅEM ZINĀŠANAI politiskā līmenī panākto vienošanos pārskatīt Eiropas tiesisko regulējumu, kas veicina sankciju par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu pārrobežu izpildi ⁸, un to, ka Eiropas Savienībā cilvēki ceļu satiksmes negadījumos visbiežāk iet bojā tieši satiksmes noteikumu pārkāpumu rezultātā.
9. PAUŽ BAŽAS par to, ka joprojām viens no galvenajiem ceļu satiksmes negadījumu iemesliem ir riskanta uzvedība uz ceļa, jo īpaši atļautā ātruma pārsniegšana, transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā vai narkotisko vielu ietekmē, uzmanības novēršana vai nogurums transportlīdzekļa vadīšanas laikā, drošības jostas nelietošana transportlīdzekļa vadīšanas laikā, kā arī bērnu ierobežotājsistēmu un aizsarglīdzekļu nelietošana vai nepareiza lietošana transportlīdzekļa vadīšanas laikā.

⁶ 2024. gada 4. aprīlis, dok. 6215/24.

⁷ Sk. 2023. gada 4. decembrī pieņemto Padomes vispārējo pieeju attiecībā uz priekšlikumu jaunai Vadītāju apliecību direktīvai, dok. 16345/23.

⁸ 2024. gada 12. martā panākta provizorisks politiska vienošanās par priekšlikumu, ar kuru groza Direktīvu (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem.

10. ATZĪST, ka nākotnes mobilitātē arvien lielāka nozīme būs aktīviem transporta veidiem, un ņem vērā cita starpā enerģijas taupīšanu, nepieciešamību apkarot klimata pārmaiņas, kā arī to, ka publiskajai politikai ir jāmudina veikt šo pāreju, no kuras ieguvēji būs visi, jo īpaši attiecībā uz ceļu satiksmes drošības un pieklūstamības uzlabošanu.
11. ATSAUCAS uz 2020. gada 19. un 20. februāra Stokholmas deklarāciju ⁹, jo īpaši uz tās 11. apņemšanos: mudināt valsts iestādes noteikt, ka teritorijās, ko bieži un plānoti kopīgi izmanto aktīvi un mazaizsargāti ceļu satiksmes dalībnieki un transportlīdzekļi, maksimālais atļautais braukšanas ātrums ir 30 km/h, izņemot gadījumus, kad ir pārliecinoši pierādījumi tam, ka lielāki braukšanas ātrumi ir droši. NORĀDA, ka sabiedriskā telpa pēc definīcijas ir ierobežota un ka tāpēc attiecīgā gadījumā ir jāpielāgo braukšanas ātrumi, lai garantētu kopīgās telpas drošu izmantošanu. PAUŽ GANDARĪJUMU par pasākumiem, kas šajā sakarā ir veikti visā ES.
12. PATEICAS Komisijai par atbalstu “*Baseline*” un “*Trendline*” projektiem, kas palīdz sekot līdzi progresam virzībā uz bojāgājušo un smagi ievainoto skaita samazināšanu līdz nullei visā Eiropā un novērtēt ceļu satiksmes drošības jomā veikto ieguldījumu efektivitāti. AR GANDARĪJUMU ATZĪMĒ, ka visas dalībvalstis piedalās turpmākajā “*Trendline*” projektā.
13. ATZĪST ieguvumus, ko sniedz iespēja salīdzināt dalībvalstu ceļu satiksmes drošības datus, tai skaitā datus par ceļu satiksmes negadījumiem. UZSKATA, ka pastāv iespēja veikt mērķtiecīgas darbības ES līmenī, pat ja dalībvalstu metodika nav pilnīgi saskaņota – ņemot vērā, ka prasība veikt pilnīgu saskaņošanu, iespējams, samazinātu to dalībvalstu skaitu, kas ir gatavas iesaistīties ES projektos, sarežģī iepriekšējo datu salīdzināšanu un varētu radīt nesamērīgu administratīvo slogu.
14. PIEŠĶIR LIELU NOZĪMI neatkarīgai izmeklēšanai ar mērķi apzināt tādu ceļu satiksmes negadījumu cēloņus, kuros tiek gūti smagi ievainojumi un kuros ir bojāgājušie, lai tādējādi nākotnē tos novērstu.

⁹ Sk. Stokholmas deklarāciju, kas parakstīta 2020. gada 19. un 20. februārī trešajā Globālajā ministru konferencē par ceļu satiksmes drošību “2030. gadam nosprausto globālo mērķu sasniegšana” (“*Achieving Global Goals 2030*”).

15. IZCEĻ *CARE* ekspertu grupā notiekošo darbu, proti, datu vākšanu par ceļu satiksmes negadījumos gūtiem smagiem ievainojumiem un ziņošanu par tiem, vienlaikus veicinot vienotas definīcijas, kas pamatojas uz *MAIS3+* traumu skalu, izmantošanu, kā arī iespējami plašu dalīšanos ar pieejamo informāciju un labāko praksi. ATZĪST administratīvā darba radīto slodzi un NORĀDA, ka ir svarīgi nodrošināt datu aizsardzību, tomēr šajā sakarā UZSVER, ka ir svarīgi novērst nepietiekamu ziņošanu par ceļu satiksmes negadījumos cietušajiem, tostarp tiem, kas ir mazaizsargāti ceļu satiksmes dalībnieki, un iegūt salīdzināmus datus par smagiem ievainojumiem ES.
16. UZSVER Komisijas atbalstītās un Eiropas Parlamenta sekmētās iniciatīvas ceļu satiksmes drošības pārvaldības jomā, piemēram, Eiropas Ceļu satiksmes drošības novērošanas centra (*ERSO*) ceļu satiksmes drošības uzraudzības rīku (*Road Safety Monitoring Tool*) un ES ceļu satiksmes drošības apmaiņas projektu (*EURSE*), kas ļauj organizēt izpētes vizītes un valstu seminārus, kuros ES dalībvalstu iestādes un ieinteresētās personas var apmainīties ar konkrētām zināšanām un paraugpraksi, kas saistītas ar dažādiem ceļu satiksmes drošības jautājumiem. ATZĪST finansiālā atbalsta nozīmi šajā sakarā, neskarot finansēšanas kārtību, par ko jāvienojas saistībā ar nākamo daudzgadu finanšu shēmu. IZCEĻ Augsta līmeņa grupu ceļu satiksmes drošības jautājumos, kurā dalībvalstis pastāvīgi mācās no citu dalībvalstu drošības pasākumiem, tiesību aktiem un labākās prakses.
17. PAUŽ GANDARĪJUMU par progresu, kas panākts Vispārējā drošības regulā ¹⁰ iekļauto to minimālo drošības standartu īstenošanā, kuri attiecas uz jauniem transportlīdzekļiem, un par dalībvalstu centieniem transportlīdzekļu inspicēšanas (gan periodiskās tehniskās apskates, gan pārbažu uz ceļiem) kontekstā nodrošināt novecojoša autoparka atbilstību tehniskajām prasībām. Šajā sakarā ATSAUCAS uz gaidāmo priekšlikumu transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa paketes pārskatīšanai. Tā kā autoparks tiek pakāpeniski atjaunots un arvien vairāk transportlīdzekļu uz ES ceļiem ir aprīkoti ar pilnveidotām vadītājam asistējošām sistēmām (*ADAS*), varam sagaidīt, ka tam būs pozitīva ietekme, proti, mazināsies bojāgājušo un smagi ievainoto skaits.
18. APZINĀS, ka transportlīdzekļu drošums ir arī saistīts ar to tehniskajiem pamatparametriem un ar vadītāja uzvedību un ka aktīvas un pasīvas drošības sistēmas ir tikai pretpasākumi, lai mazinātu saistītos riskus.

¹⁰ Regula (ES) 2019/2144, OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp.

19. ATZĪST ieguldījumus kvalitatīvā, noturīgā un ilgtspējīgā ceļu infrastruktūrā.
20. UZSVER – lai uzlabotu satiksmes un ceļu satiksmes drošības pārvaldību, būtiska nozīme ir ar satiksmi, transportu un transportlīdzekļiem saistītu datu savstarpējai savienojamībai un sadarbībai, ievērojot noteikumus par datu privātumu.
21. ATZĪST, ka pastāv iespējas ceļu satiksmes drošību uzlabot ar novatorisku tehnoloģiju palīdzību. ATZĪMĒ – lai šīs iespējas maksimāli izmantotu, minētajām tehnoloģijām ir jābūt viegli izmantojamām un konceptuāli drošām, un transportlīdzekļa vadītājiem būtu jāzina, kā tās pareizi un droši izmantot. Tomēr ATZĪST arī ar tām saistīto uzmanības novēršanas risku transportlīdzekļa vadīšanas laikā; šajā sakarā ir svarīgi par to informēt transportlīdzekļa vadītājus, rīkojot transportlīdzekļa vadītāju apmācību, izpratnes veicināšanas kampaņas, nodrošinot noteikumu ievērošanas panākšanu un izmantojot uzlabotas tehnoloģijas.
22. ATSAUCAS uz nesen pieņemtajām regulām, kas skar automatizētus transportlīdzekļus ¹¹, un AICINA Komisiju turpināt darbu, tai skaitā pie tehniskiem noteikumiem par neierobežotās sērijās ražotiem pilnībā automatizētiem transportlīdzekļiem, kuros uzmanība tiktu veltīta šo transportlīdzekļu drošai un integrētai ieviešanai uz ES ceļiem. Tāpat AICINA Komisiju cieši sadarboties ar dalībvalstīm un attiecīgajām ieinteresētajām personām, lai automatizētu mobilitāti padarītu par drošu realitāti visā transporta sistēmā un lai risinātu saistītos izaicinājumus, kurus rada mākslīgais intelekts, īpašu uzmanību pievēršot jautājumam par automatizētu transportlīdzekļu līdzāspastāvēšanu ar mazaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem, motorizētiem divriteņu transportlīdzekļiem un citiem cilvēka kontrolētiem transportlīdzekļiem.
23. ATBALSTA modālu pārvirzi, ko īsteno, pārliecinot ceļu satiksmes dalībniekus vairāk izmantot aktīvus un kolektīvus transporta veidus, lai uzlabotu dzīves kvalitāti, veselības stāvokli, klimatu, iekļautību un, pats galvenais, ceļu satiksmes drošību, un vienlaikus koncentrējoties uz to, lai uz šiem transporta veidiem attiektos stingra drošības politika.

¹¹ Īstenošanas regula (ES) 2022/1426, ar ko nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/2144 piemērošanai nepieciešamos noteikumus par vienotām procedūrām un tehniskajām specifikācijām pilnībā automatizētu transportlīdzekļu automatizētas vadīšanas sistēmas (ADS) tipa apstiprināšanai, un Deleģētā regula (ES) 2022/2236 attiecībā uz tehniskajām prasībām neierobežotās sērijās ražotiem transportlīdzekļiem, mazās sērijās ražotiem transportlīdzekļiem, pilnībā automatizētiem mazās sērijās ražotiem transportlīdzekļiem un speciālajiem transportlīdzekļiem, kā arī attiecībā uz programmatūras atjaunināšanu.

24. ATZINĪGI VĒRTĒ Komisijas centienus nodrošināt tehniskās prasības attiecībā uz elektriski darbināmām personīgās mobilitātes ierīcēm (mikromobilitātes ierīcēm), kuras izmanto arvien lielāka ceļu satiksmes dalībnieku grupa, kā rezultātā vēl vairāk palielinās bojāgājušo un ievainoto skaits. ATZĪST, ka attiecībā uz minētajām ierīcēm dalībvalstu pieejas un regulējumi – kuru mērķis ir labāk aizsargāt aktīvus un mazaizsargātus ceļu satiksmes dalībniekus – ir ļoti atšķirīgi. Šajā sakarā ATSAUCAS uz Komisijas sagatavotajiem tematiskajiem norādījumiem ¹², kuros iekļauta paraugprakse un būtiski norādījumi mikromobilitātes integrēšanai pilsētu mobilitātes plānošanā, un ATBALSTA to, ka Komisija arī turpmāk sniedz norādījumus par personīgo mobilitātes ierīču drošu izmantošanu, neskarot dalībvalstu kompetences.
25. ATZĪMĒ, ka pēc 2019. gadā veiktās Direktīvas par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību pārskatīšanas ir novērojams būtisks progress saistībā ar drošības procedūrām, kuras attiecas uz nozīmīgas ceļu infrastruktūras projektēšanu, un NORĀDA, ka dažas dalībvalstis šīs drošības procedūras piemēro pat plašāk, nekā to prasa šīs direktīvas darbības joma, konkrēti, mazākas nozīmes ceļiem un/vai pasākumiem, kas netiek finansēti no Eiropas līdzekļiem. UZSVER, ka, ievērojot Savienības pamatnostādnes iekļautos ceļu satiksmes drošības apsvērumus, pārskatītajā *TEN-T* regulā ¹³ ir paredzēta ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu pieņemšana visiem pilsētu mezgļiem, un NORĀDA, ka ceļu satiksmes drošība ir tematisks veicinošais nosacījums, kas ietekmē projektu kartēšanu Eiropas Reģionālās attīstības fondā, Eiropas Sociālajā fondā Plus un Kohēzijas fondā ¹⁴.
26. AUGSTU VĒRTĒ to, ka Komisija pilnībā vai daļēji piekrīt Eiropas Revīzijas palātas ieteikumiem, un AICINA dalībvalstis turpināt centienus un sadarbību ar Komisiju un strādāt virzienos, kas ir būtiski saistībā ar minētajiem ieteikumiem. UZSKATA, ka ir ļoti svarīgi, lai dalībvalstis savā starpā un dalībvalstis un Komisija pastāvīgi un cieši sadarbotos gan individuāli, gan plaša mēroga projektos, tai skaitā apmainītos ar paraugpraksi.

¹² Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu tematiskie norādījumi par mikromobilitātes ierīču drošu lietošanu pilsētvidē, publicēti 2021. gada decembrī ES norādījumu dokumentu kompendijā.

¹³ Dok. PE-CONS 56/24 + ADD 1–29.

¹⁴ Regula (ES) 2021/1060, IV pielikuma 3. punkts, OV L 231, 30.6.2021., 159. lpp.