



Briselē, 2026. gada 19. februārī
(OR. en)

6516/26

TRANS 86

PAVADVĒSTULE

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerāļsekretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2026. gada 13. februāris

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerāļsekretāre *Thérèse BLANCHET*

Temats: KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI,
EIROPAS EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN
REĢIONU KOMITEJAI
Vidusposma ziņojums par ES ceļu satiksmes drošības politikas satvara
īstenošanu

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2026) 77 final.

Pielikumā: COM(2026) 77 final

Briselē, 13.2.2026.
COM(2026) 77 final

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

Vidusposma ziņojums par ES ceļu satiksmes drošības politikas satvara īstenošanu

{SWD(2026) 33 final} - {SWD(2026) 34 final} - {SWD(2026) 35 final} -
{SWD(2026) 36 final} - {SWD(2026) 37 final} - {SWD(2026) 38 final} -
{SWD(2026) 39 final} - {SWD(2026) 40 final} - {SWD(2026) 41 final} -
{SWD(2026) 42 final} - {SWD(2026) 43 final} - {SWD(2026) 44 final} -
{SWD(2026) 45 final} - {SWD(2026) 46 final} - {SWD(2026) 47 final} -
{SWD(2026) 48 final} - {SWD(2026) 49 final} - {SWD(2026) 50 final} -
{SWD(2026) 51 final} - {SWD(2026) 52 final} - {SWD(2026) 53 final} -
{SWD(2026) 54 final} - {SWD(2026) 55 final} - {SWD(2026) 56 final} -
{SWD(2026) 57 final} - {SWD(2026) 58 final} - {SWD(2026) 59 final}

1. IEVADS

Katru gadu uz ES autoceļiem dzīvību zaudē gandrīz 20 000 cilvēku – tā ir postoša nodeva, kas nav tikai statistika, bet gan realitāte, kas sašķeļ ģimenes, liek sērot veselām kopienām un neatgriezeniski izšķērdē neizmērojamu cilvēku potenciālu. Līdz pat piecām reizēm vairāk cilvēku – 100 000 cilvēku – uz autoceļiem gūst traumas, kas būtiski maina viņu dzīves gaitu. Šīs dzīvi mainošās traumas bieži vien nozīmē pastāvīgu invaliditāti, hroniskas sāpes un iztikas līdzekļu zaudēšanu; to būtiskā ietekme uz dzīves kvalitāti skar ne tikai pašus tieši cietušos, bet arī ģimenes, aprūpētājus un plašākus sociālos tīklus.

Visredzamākais un traģiskākais uz autoceļiem notikušo sadursmju aspekts ir cilvēkiem radītais kaitējums. Taču pastāv arī ekonomiskais slogs, ko rada ceļu satiksmes negadījumi; naudas izteiksmē ceļu satiksmes negadījumu izmaksas ES tiek lēstas 2 % apmērā no IKP gadā¹. Ja nebūtu ceļu satiksmes negadījumu, šie resursi varētu veicināt inovāciju, izglītību, veselības aprūpi un citus būtiskus publiskos ieguldījumus. Ceļu satiksmes drošībai vajadzētu būt ES ekonomikas konkurētspējas pīlāram, jo tā tieši ietekmē preču efektīvu apriti un darbaspēka efektīvu pārvietošanos un uzņēmumu darbības izmaksas visās nozarēs.

Pāreja uz drošāku un ilgtspējīgāku mobilitāti ir arī būtiska, lai saglabātu ES vadošo lomu rūpniecībā un konkurētspēju pasaules tirgos². Eiropas autobūves nozares ražotāji un to piegādātāji tieši ir izvirzījušies priekšplānā progresīvu drošības tehnoloģiju izstrādē, sākot ar autonomas avārijas bremzēšanas sistēmām un beidzot ar transportlīdzekļu satīklojumu, pozicionējot ES kā pasaules līderi autobūves drošības inovācijā. Saistības ceļu satiksmes drošības jomā ne tikai glābj dzīvības, bet arī veicina tehnoloģisko progresu, rada augsti kvalificētu nodarbinātību un saglabā ES konkurētspēju strauji mainīgajā pasaules autobūves tirgū. Investīcijas ceļu satiksmes drošībā arī veicina ES sagatavotību un noturību, aizsargājot kritiskās ceļu infrastruktūras un saistīto pakalpojumu nepārtrauktību un uzticamību, it īpaši gadījumos, kad autoceļu koridori un mezgli atbalsta gan civilās, gan aizsardzības vajadzības.

ES un tās dalībvalstis ir stingri apņēmušās nodrošināt ceļu satiksmes drošību. ES līmenī tas pavisam nesen tika atspoguļots ES ceļu satiksmes drošības politikas satvarā 2021.–2030. gadam³, kurā atkārtoti pausti kopīgie mērķi līdz 2030. gadam⁴ uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagas traumas guvušo personu skaitu un līdz 2050. gadam sasniegt “nulles vīziju”, lai gandrīz izskaustu ceļu satiksmes negadījumu izraisītus nāves gadījumus. Lai sasniegtu šos mērķus, dalībvalstis ir pieņēmušas un īstenojušas valstu stratēģijas, rīcības plānus un citas apņemšanās izpausmes, piemēram, ministriju nolīgumus un federālās sadarbības struktūras.

¹ *EC Handbook on the external costs of transport 2019* (gaidāma jauna versija).

² Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas rūpniecības politikas rīcības plāns autobūves nozarei” (COM(2025) 95 final, 5.3.2025., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:52025DC0095>).

³ COM(2018) 293 final: Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropa kustībā. Ilgtspējīga mobilitāte Eiropai: droša, satīklota un tīra”, I pielikums (COM(2018) 293 final, 17.5.2018., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:52018DC0293>).

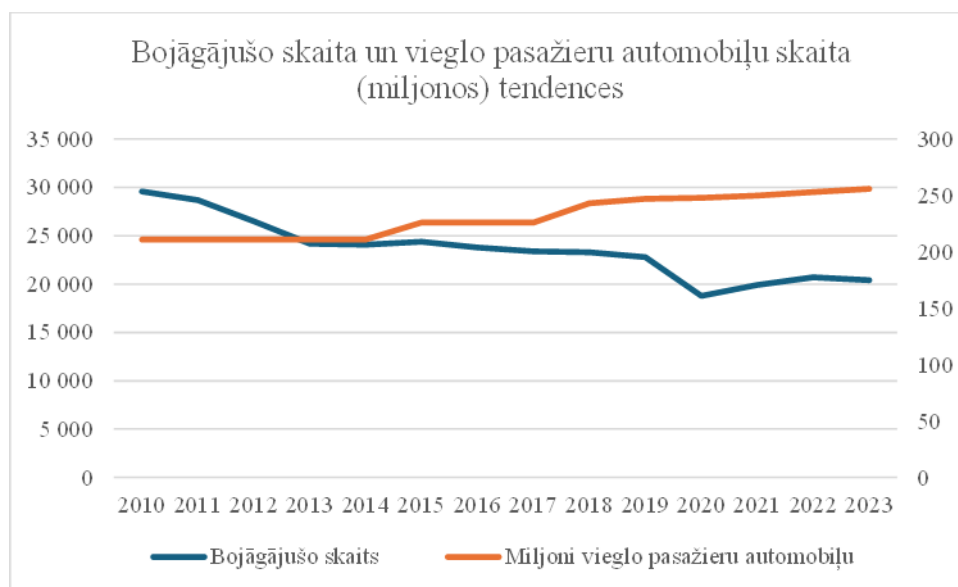
⁴ Kopš tā laika ir nolemts, ka bāzes gads, no kura tiek mērīts progress, būs 2019. gads.

ES ceļu satiksmes drošības politikas satvarā 2021.–2030. gadam tika ievērotas drošas sistēmas pieejas galvenās prioritārās jomas, tostarp drošāki autoceļi un ceļmalas, drošāki transportlīdzekļi, drošāka autoceļu izmantošana, labāka reaģēšana pēc negadījuma un labāka datu vākšana un analīze. Tajā tika uzsvērts, ka ir ārkārtīgi svarīgi pievērsties galvenajiem riska faktoriem – atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanai, transportlīdzekļa vadīšanai alkohola reibumā, uzmanības novēršanai un aizsargaprīkojuma nelietošanai –, vienlaikus īpašu uzmanību pievēršot neaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem, piemēram, gājējiem, riteņbraucējiem un motociklistiem.

Šis paziņojums ir vidusposma ziņojums par progresu ES ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšanā, kurā izvērtētas norises kopš 2019. gada, apzinātas jaunas problēmas, kas sākotnējā regulējumā nebija pilnībā paredzētas, un ierosināti pielāgojumi, kuru mērķis ir nodrošināt, ka ES turpina virzīties uz 2030. gadam noteikto mērķu sasniegšanu. Paziņojumā veiktā analīze atklāj iepriecinošu progresu dažās jomās, taču norāda arī uz dažām būtiskām nepilnībām, kurām jāpievērš tūlītēja uzmanība un jāpastiprina rīcība, lai glābtu dzīvības, samazinātu ekonomisko slogu un stiprinātu ES konkurētspēju.

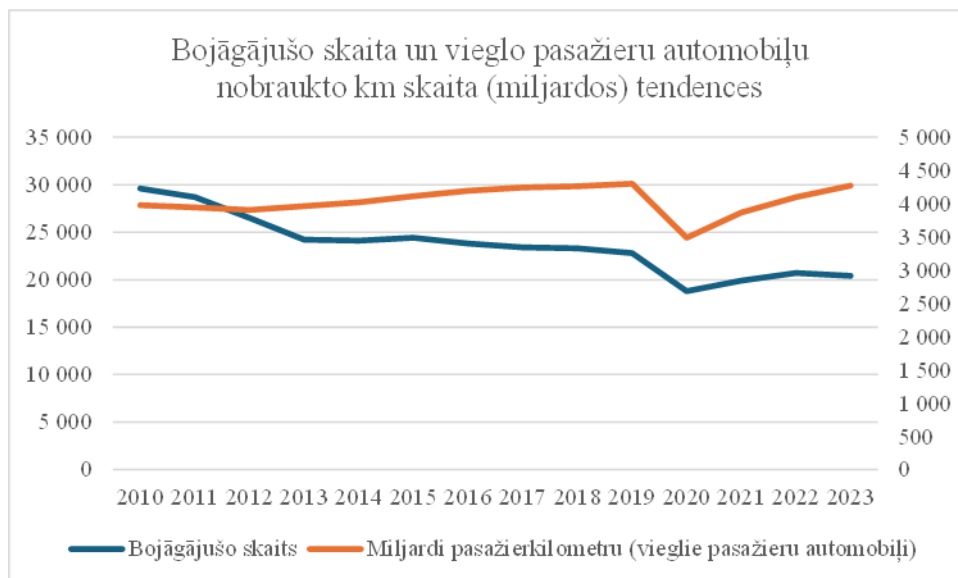
1.1. PROGRESS VIRZĪBĀ UZ CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS MĒRĶU SASNIEGŠANU

Jaunākie dati liecina, ka 2024. gadā ceļu satiksmes negadījumos ES gāja bojā 19 900 cilvēku. Tas ir par 440 mazāk bojāgājušo nekā 2023. gadā, kas ir par 2 % mazāk⁵. Ņemot vērā to, ka pieaug transportlīdzekļu skaits uz vienu cilvēku un nobraukto kilometru skaits, tas ir ievērojams sasniegums, taču tas arī liecina, ka ir vajadzīgi pastāvīgi centieni visos līmeņos.



1. attēls. Bojāgājušo skaita un vieglo pasažieru automobiļu skaita (miljonos) tendences ES 2010.–2023. gadā. Avoti: ES ceļu satiksmes negadījumu datubāze CARE; attiecībā uz datiem par vieglajiem pasažieru automobiļiem – Eurostat (tiešsaistes datu kods [road_eqs_carage](#)).

⁵ Lai gan tas liecina par progresu, kopējā trajektorija ievērojami atpaliek no ikgadējā 4,6 % samazinājuma, kas nepieciešams, lai sasniegtu 2030. gadam noteikto mērķrādītāju – uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu.



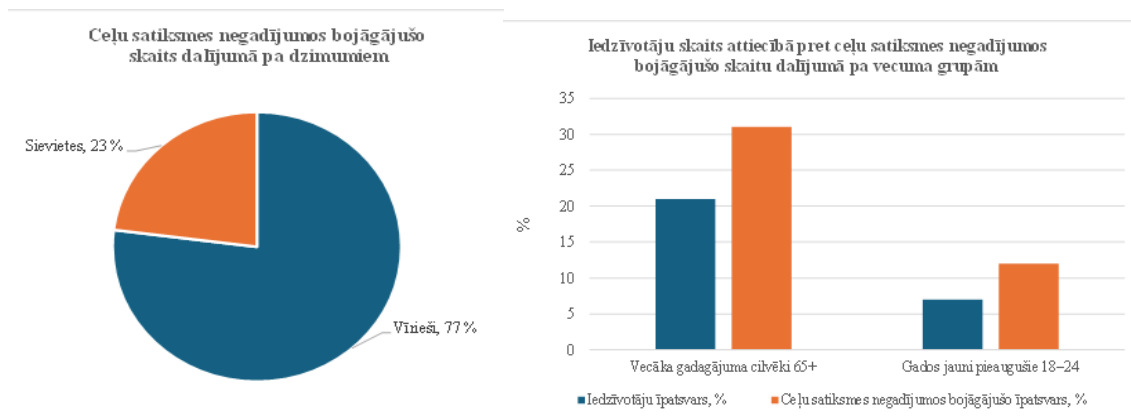
2. attēls. Bojāgājušo skaita un vieglo pasažieru automobiļu nobraukto kilometru skaita (miljardos) tendences ES 2010.–2023. gadā. Avoti: ES ceļu satiksmes negadījumu datubāze CARE; attiecībā uz datiem par vieglo pasažieru automobiļu nobrauktajiem kilometriem – Eurostat (tiešsaistes datu kods [road_pa_mov](#)).

Kopš 2019. bāzes gada ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits visā ES ir samazinājies par 12 %, taču šis uzlabojums slēpj ievērojamas atšķirības starp dalībvalstīm. Tikai dažas dalībvalstis – Beļģija, Bulgārija, Dānija, Lietuva, Malta, Polija un Slovēnija – pašlaik ir uz pareizā ceļa, lai sasniegtu mērķrādītāju līdz 2030. gadam panākt samazinājumu par 50 %. Dažās dalībvalstīs, tostarp Īrijā un Igaunijā, ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits ir palielinājies, savukārt citās, piemēram, Francijā, Itālijā un Nīderlandē, ir vērojami tikai nelieli uzlabojumi. 2024. gadā bojāgājušo skaits svārstījās no 20 nāves gadījumiem uz miljonu iedzīvotāju Zviedrijā līdz 78 nāves gadījumiem uz miljonu iedzīvotāju Rumānijā.

Lai labāk izprastu šīs tendences, Komisija sadarbojās ar dalībvalstīm, lai sekotu to rezultātiem attiecībā uz galvenajiem snieguma rādītājiem, kas saistīti ar ceļu satiksmes drošību. Šie projekti – *Baseline*⁶ un *Trendline*⁷ – sniedza informāciju par faktoriem, kas saistīti ar negadījumu un traumu riskiem, un atklāja būtiskas atšķirības starp valstīm. Sk. tālāk 2. iedaļu.

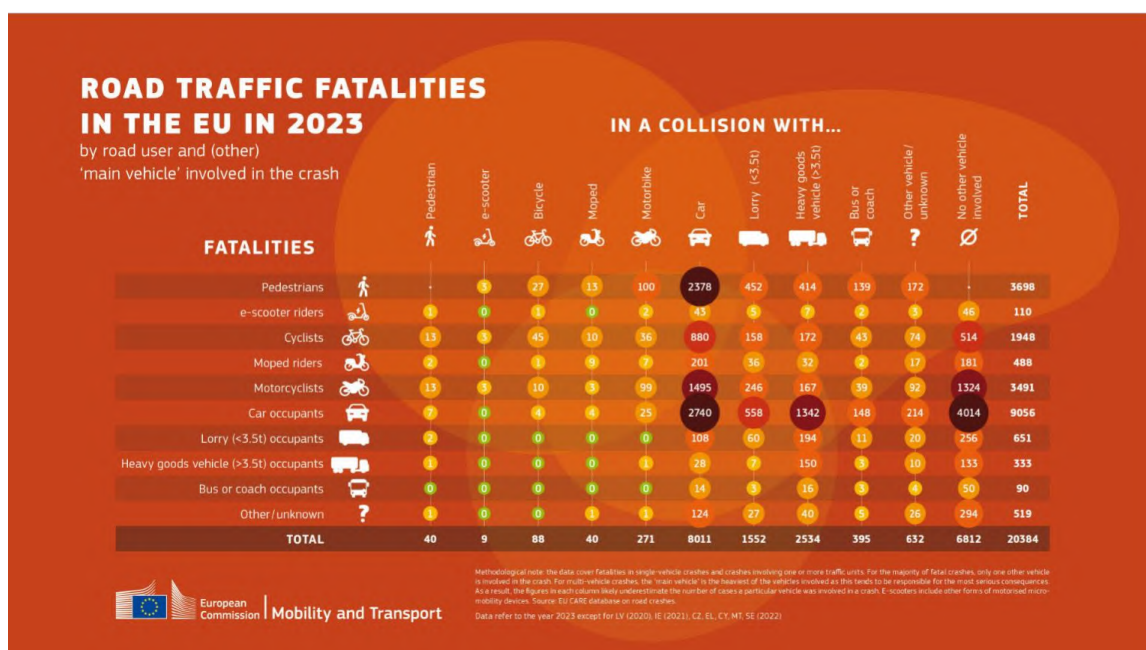
⁶ <https://baseline.vias.be/en/about-the-project>.

⁷ <https://trendlineproject.eu/>.



3. attēls. ES ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo sadalījums pa dzimumiem un vecuma grupām, 2023. gads. Avoti: ES ceļu satiksmes negadījumu datubāze CARE; attiecībā uz datiem par iedzīvotājiem – Eurostat (tiešsaistes datu kods [demo pjan](#)).

Attiecībā uz ceļu satiksmes negadījumos cietušo ģeogrāfisko un demogrāfisko sadalījumu ir vērojamas dažas skaidras tendences. Lauku ceļi joprojām ir visbīstamākais autoceļu veids. Ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo vīriešu skaits ievērojami pārsniedz sieviešu skaitu. Arvien lielākas bažas rada arī nesamērīgi lielais ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo jauniešu un vecāka gadagājuma cilvēku īpatsvars, jo īpaši to cilvēku vidū, kuri iet kājām vai pārvietojas ar velosipēdu.



4. attēls. ES ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo ceļu satiksmes dalībnieku un citu galveno sadursmē iesaistīto transportlīdzekļu sadursmju matrica, 2023. gads. Avots: ES ceļu satiksmes negadījumu datubāze CARE.

Absolūtā izteiksmē autobraucēji ceļu satiksmes negadījumos mirst visbiežāk. Tie veido aptuveni 44 % no visiem bojāgājušajiem, kam seko gājēji, motociklisti un riteņbraucēji. Tomēr salīdzinājumā ar transportlīdzekļu skaitu uz ceļa motociklistiem ir daudz lielāks risks iet bojā ceļu satiksmes negadījumā. Ceļu būvniecības un autoceļu uzturēšanas

nozares darbinieki ir īpaša riska grupa. Šo nāvējošo ceļu satiksmes negadījumu ģeogrāfisko un demogrāfisko datu sadalījuma detalizēta analīze ir atrodama ES Ceļu satiksmes drošības novērošanas centra ziņojumos⁸.

Ziņojumi liecina, ka liels autobraucēju un motociklistu skaits iet bojā viena transportlīdzekļa negadījumos, savukārt gājēji un riteņbraucēji ir īpaši neaizsargāti, ja ir iesaistīti sadursmē ar automobili.

Progress neaizsargātu ceļu satiksmes dalībnieku, piemēram, gājēju, riteņbraucēju un vieglo elektrisko mobilitātes ierīču lietotāju, aizsardzībā ir bijis neviendabīgs. Laikposmā no 2019. līdz 2023. gadam bojā gāja aptuveni par 900 gājējiem mazāk. Savukārt bojāgājušo riteņbraucēju un motociklistu skaita samazinājums bija daudz mazāks, proti, par aptuveni 100 bojāgājušajiem katrā kategorijā visā ES. Pilsētās gandrīz 70 % ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo bija neaizsargāti ceļu satiksmes dalībnieki. Šī procentuālā daļa joprojām ir nemainīgi augsta, un tas liecina, ka ir ārkārtīgi svarīgi rīkoties, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību pilsētās.

Tajā pašā laikā uz ES autoceļiem ir ievērojami palielinājies citu personīgās mobilitātes ierīču, piemēram, elektrisko motorolleru, skaits un proporcionāli ir palielinājies traumas guvušo un bojāgājušo personu skaits šajā kategorijā. Datu vākšana *CARE* datubāzē⁹ par šo konkrēto ceļu satiksmes dalībnieku kategoriju sākās 2023. gadā. Pašlaik tiek apsvērta, kā risināt drošības problēmas, kas saistītas ar šo kategoriju. Komisijas 2024. gada pētījumā¹⁰ tika aplūkotas problēmas un iespējas, kas saistītas ar personīgo mobilitātes ierīču regulējumu, un tika ieteikti saskaņoti noteikumi nolūkā novērst pašreizējo sadrumstalotību visā ES.

Ekspertu grupa pilsētmobilitātes jautājumos¹¹ ir izdevusi vairākus ieteikumus¹², kuros galvenā uzmanība pievērsta neaizsargātu ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzībai. Tajos atbalstīta ātruma ierobežojuma 30 km/h ieviešana pilsētu teritorijās kā pasākums ar vislielāko ietekmi, kam seko kvalitātes prasību izstrāde tai ceļu infrastruktūrai, kuru lieto šīs grupas, piemēram, drošām gājēju pārejām un nošķirti gājēju un riteņbraucēju celiņiem.

⁸ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en.

⁹ ES datubāze ar sadalītiem datiem par ceļu satiksmes negadījumiem, kuru rezultātā iestājusies nāve vai gūtas traumas: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/methodology-and-research/care-database_en.

¹⁰ *Study on the need of harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Final report (1.0)*, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2024. gads, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

¹¹ Ekspertu grupa pilsētmobilitātes jautājumos (E03863), kas izveidota ar Komisijas Lēmumu C(2022) 5320 final.

¹² https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

2. GALVENIE AR UZVEDĪBU SAISTĪTIE RISKĀ FAKTORI

Neraugoties uz gadu desmitus veiktiem ieguldījumiem ceļu satiksmes drošībā, izpratnes veicināšanas kampaņām un likumdošanas pasākumiem, ar uzvedību saistītie riska faktori joprojām prasa dzīvības. Galvenie no tiem ir pārmērīgs vai nepiemērots braukšanas ātrums, transportlīdzekļa vadīšana alkohola un/vai narkotisko vielu reibumā, uzmanības novēršana un drošības jostas nelietošana. Detalizēta informācija par katru no šiem riska faktoriem ir atrodamā analizē, kas publicēta ES Ceļu satiksmes drošības novērošanas centra ziņojumos¹³. Piemēri sniegti tālāk tekstā.

Transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā: aptuveni 25 % no visiem nāvējošajiem ceļu satiksmes negadījumiem ES ir saistīti ar alkoholu. Pēc nejaušības principa veiktie izelpas testi uz ceļiem liecina par augstu vispārējo atbilstību alkohola robežvērtībām, proti, aptuveni 98 %. Tomēr pat šis šķietami nelielais neatbilstības līmenis 2 % apmērā nozīmē, ka uz ES autoceļiem ir aptuveni pieci miljoni transportlīdzekļu vadītāju, kuru autovadīšanas spējas ir pavājinātas.

Atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana: tiek lēsts, ka pārmērīgs vai neatbilstošs braukšanas ātrums tieši izraisa aptuveni 30 % no visiem ceļu satiksmes negadījumiem ar letālām sekām ES. Daudzās valstīs uz pilsētu ceļiem braukšanas ātruma ierobežojumu ievērošana ir zemāka par 50 %.

Uzmanības novēršana: padziļināta ES ceļu satiksmes negadījumu analīze liecina, ka autovadītāju uzmanības novēršana ir faktors, kas izraisa 10–30 % negadījumu ar letālām sekām atkarībā no valsts un datu avota.

Drošības jostas nelietošana: vairāk nekā ceturtdaļa negadījumos bojāgājušo autobraucēju avārijas brīdī nebija piesprādzējušies. Novērojumu apsekojumi liecina, ka dažas valstis ziņo, ka aizmugurējo sēdekļu lietotāju atbilstības rādītāji ir zemāki par 50 %, kas liecina par ievērojamām nepilnībām drošības jomā.

Ceļu satiksmes drošības uzlabošanas pasākumos ir jāpiemēro drošas sistēmas pieeja, lai risinātu šos uzvedības jautājumus līdztekus citiem pasākumiem, kuru mērķis ir uzlabot ceļu infrastruktūru un transportlīdzekļu drošību, kā arī nodrošināt efektīvu aprūpi pēc negadījuma.

3. GALVENĀS SISTĒMISKĀS PROBLĒMAS

Pierādījumi, kas gūti, īstenojot ES un valstu stratēģijas, rīcības plānus un citus stratēģiskos dokumentus, kā arī pierādījumi no dalībvalstu pārstāvju atsauksmēm, liecina, ka vairākas sistēmiskas problēmas joprojām kavē virzību uz 2030. gadam noteikto mērķu sasniegšanu.

- Ceļu satiksmes noteikumu **izpildes panākšana** joprojām ir problēma, jo pastāv strukturāls ceļu policijas darbinieku un automatizētu kameru sistēmu trūkums.
- **Ierobežots sabiedrības atbalsts**, jo īpaši attiecībā uz izpildes panākšanas pasākumiem. Sabiedrības pretestība automatizētai izpildes panākšanai, zemākiem

¹³ Detalizētus ziņojumus par transportlīdzekļa vadīšanu alkohola un narkotisko vielu reibumā, aizsargaprīkojumu, piemēram, drošības jostām, uzmanības novēršanu un braukšanas ātrumu sk. šeit: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en. Sk. arī vietni https://road-safety.transport.ec.europa.eu/eu-road-safety-policy/priorities/safe-road-use/alcohol_en, kur pieejams 2022. gada pētījums *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*.

braukšanas ātruma ierobežojumiem un stingrākiem sodiem atspoguļo plašāku kultūru, kas liecina par vienaldzību pret nepieciešamību par prioritāti noteikt drošību, nevis mobilitātes ērtības. Kā piemērus var minēt protestētāju veiktu ātruma kameru aizdedzināšanu un satiksmes ierobežošanas pasākumu noņemšanu.

- **Spēju trūkums:** iestādēm, kas atbild par ceļu satiksmes drošības infrastruktūru, satiksmes pielāgošanu un kontroli, jo īpaši pašvaldību līmenī, bieži vien trūkst kvalificētu darbinieku. Daudzās ES dalībvalstīs pastāvīgi trūkst braukšanas instruktoru un eksaminētāju, kā arī par transportlīdzekļu tehniskajām apskatēm atbildīgo personu.
- **Nepietiekams finansējums:** daudzām dalībvalstīm nav īpaša ceļu satiksmes drošības budžeta valsts un vietējā līmenī, tāpēc tās nevar pieņemt darbā kvalificētus darbiniekus ceļu infrastruktūras drošības projektu izstrādei un īstenošanai vai uzturēt pietiekamu skaitu darbinieku izpildes panākšanas jomā.
- **Politiskā griba** visos līmeņos joprojām ir nekonsekventa, un ceļu satiksmes drošība bieži tiek uzskatīta par tehnisku, nevis politisku jautājumu. Nepietiekama izpratne par ceļu satiksmes negadījumos gūto traumu ietekmi uz ekonomiku, sociālo jomu un vidi var novilcināt rīcību.
- Joprojām pastāv **pārvaldības problēmas**, un pienākumi ir sadrumstaloti dažādos administratīvajos līmeņos un nozarēs.
 - **ES līmenī** pastiprinātās pilnvaras, kas piešķirtas Augsta līmeņa darba grupai ceļu satiksmes drošības jautājumos¹⁴ un kas tai ļauj iekļaut stratēģiskas konsultācijas un biežāku atsauksmju sniegšanu, iespējams, ne vienmēr ir nodrošinājušas, ka ES dalībvalstu pārstāvju ierosinātie jautājumi ir risināti, īstenojot pienācīgus ES turpmākos pasākumus visās ar ceļu satiksmes drošību saistītajās politikas jomās.
 - ES ceļu satiksmes drošības pārvaldības satvars nav pietiekami strukturēts, lai pielāgotos plašākai automatizēto transportlīdzekļu ieviešanai ceļu satiksmē un izmantotu lielos datus ceļu satiksmes drošības pasākumu vajadzībām. Citiem transporta veidiem ir izveidotas izpildaģentūras ar pilnvarām drošības jomā, bet nav vienota satvara, ar kuru atbalstīt uzraudzību, koordināciju un tehnisko darbu, kas nepieciešams, lai uz ES autoceļiem droši ieviestu automatizētos transportlīdzekļus. Tas var nozīmēt, ka tiek palaista garām iespēja gan ceļu satiksmes drošības, gan ES ekonomikas jomā.
 - Tajā pašā laikā **valstu līmenī**, neraugoties uz daudziem pozitīviem piemēriem, koordinācijas trūkums starp transporta, ekonomikas, veselības aprūpes, tieslietu un izglītības nozaru iestādēm bieži vien kavē nepieciešamo holistisko pieeju ceļu satiksmes drošībai¹⁵.

¹⁴ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/what-we-do/high-level-group-road-safety_en.

¹⁵ PVO iesaka iecelt “vadošo aģentūru”, izstrādāt valstu stratēģijas un noteikt valstu kvantitatīvos mērķrādītājus. Sk. *Belin M-Á, Khayesi M, Tran N., ““Road safety is no accident”: building efficient road safety lead agencies, strategies and targets in the world, 2009–2023”, Injury Prevention, 2025. gada 15. jūlijs, <http://doi:10.1136/ip-2024-045601>.*

4. KAS IR PAVEIKTS LĪDZ ŠIM?

ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.–2030. gadam¹⁶ ir stratēģisks politikas dokuments pašreizējai desmitgadei. Tajā tika noteiktas četras galvenās darbības jomas (“intervences jomas”), kas atbilst drošas sistēmas pieejas četriem pīlāriem: droši autoceļi un ceļmalas, droši transportlīdzekļi, autoceļu droša izmantošana un efektīva reaģēšana ārkārtas situācijās. Komisija ir veikusi pasākumus katrā no šīm jomām tiesību aktu, finansējuma, informēšanas un spēju veidošanas veidā.

4.1. INFRASTRUKTŪRAS DROŠĪBA

Labu autoceļu un ceļmalu izbūve ir būtiska ceļu satiksmes dalībnieku drošības palielināšanai. Lai samazinātu gan negadījumu skaitu, gan to smagumu, ES 2019. gada oktobrī pieņēma pārskatītu Direktīvu par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (CIDP direktīva)¹⁷. Pārskatītie noteikumi paplašināja direktīvas darbības jomu, attiecinot to ne tikai uz Eiropas transporta tīklu (*TEN-T*), bet arī uz automaģistrālēm un galvenajiem autoceļiem, kā arī uz visiem autoceļiem ārpus pilsētu teritorijām, kas būvēti, izmantojot ES līdzekļus. Tas nozīmē, ka lauku ceļi, uz kuriem notiek vairāk nekā puse no visiem ceļu satiksmes negadījumiem ar letālām sekām, tagad ietilpst direktīvas darbības jomā, tādējādi nodrošinot, ka drošība tiek integrēta visos autoceļu plānošanas, projektēšanas un ekspluatācijas posmos.

Šā vērienīgā uzdevuma ietvaros dalībvalstīm ir regulāri jāveic novērtējumi visā autoceļu tīklā, pamatojoties uz riska gradācijas metodiku, kas palīdz labāk identificēt negadījumu riskus konkrētos autoceļa posmos. Tā rezultātā ceļu satiksmes drošības pārbaudes būs vērstas uz visbīstamākajiem posmiem un tādējādi palīdzēs novirzīt ieguldījumus tur, kur tie ir visvairāk vajadzīgi. Komisija ir darījusi pieejamus norādījumus¹⁸, lai palīdzētu valstu iestādēm veikt to uzdevumus, kā arī Eiropas karti¹⁹, kurā redzams viss autoceļu tīkls, uz ko attiecas direktīva.

Komisija pašlaik gatavo norādījumus par drošu autoceļu un neaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem draudzīgas infrastruktūras projektēšanu kā turpinājumu Eiropas Deklarācijai par velobraukšanu²⁰ un CIDP direktīvas prasībai visās ceļu satiksmes drošības pārvaldības procedūrās sistemātiski ņemt vērā neaizsargātos ceļu satiksmes dalībniekus.

Direktīva par intelektiskām transporta sistēmām²¹ paredz statistiskus un dinamiskus satiksmes noteikumus, piemēram, braukšanas ātruma ierobežojumus, visaptverošajā

¹⁶ COM(2018) 293 final, I pielikums.

¹⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1936 (2019. gada 23. oktobris), ar ko groza Direktīvu 2008/96/EK par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (OV L 305/1, 26.11.2019., *ELI*: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1936/oj>).

¹⁸ *Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook*, 93e39cd2-9e71-4ee0-8a8e-4de4fddaf068_en.

¹⁹ [TENtec karšu skatītāji – Izpētiet TEN-T tīklu! | Eiropas transporta infrastruktūra](#)

²⁰ [Eiropas Deklarācija par velobraukšanu, OV C, C/2024/2377, 3.4.2024.](#)

²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2023/2661 (2023. gada 22. novembris), ar ko groza Direktīvu 2010/40/ES par pamatu intelektisko transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L, 2023/2661, 30.11.2023., *ELI*: <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2661/oj>).

TEN-T tīklā, uz automaģistrālēm, uz galvenajiem autoceļiem un pilsētu mezglos. Tas uzlabos noteikumu ievērošanu autovadītāju vidū un veicinās drošāku un viedāku satiksmi, sniedzot atbalstu intelektiskai ātruma pielāgošanai un sadarbīgai, satīklotai un automatizētai mobilitātei.

4.2. TRANSPORTLĪDZEKĻU DROŠĪBA

Droši transportlīdzekļi ir drošas sistēmas otrais pīlārs. Transportlīdzekļiem ir būtiska ietekme uz ceļu satiksmes drošību, un straujās tehnoloģiju izmaiņas nozīmē, ka tiem ir nepieciešama pastāvīga regulatīvo iestāžu uzmanība.

Transportlīdzekļu vispārīgās drošības regula²², kurā noteikti minimālie drošības standarti visiem ES tirgū pārdotajiem jaunajiem transportlīdzekļiem, pilnībā stājās spēkā 2024. gada jūlijā. Ar to tika ieviestas prasības, kurām ir ievērojams potenciāls uzlabot drošību, piemēram, intelektiska ātruma pielāgošana, kustības joslas ieturēšanas palīgsistēma, aklo zonu informācija un atpakaļgaitas kontroles sistēmas, kā arī paplašinātas zonas aizsardzībai pret triecienu ar galvu, kas spēj mazināt traumas sadursmēs ar neaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem, piemēram, gājējiem un riteņbraucējiem. Komisija pastāvīgi sadarbojas ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām, lai īstenotu regulu un automatizēto transportlīdzekļu tiesisko regulējumu.

Komisija 2025. gada aprīlī ierosināja pārskatīt ES noteikumus par transportlīdzekļu tehniskajām apskatēm²³. Mērķis ir saglabāt transportlīdzekļu drošību visā to izmantošanas laikā un samazināt gaisa un trokšņa piesārņotāju emisijas, it īpaši saistībā ar tehnoloģiju attīstību un ņemot vērā ES transportlīdzekļu parka novecošanu. Ierosināto jauno noteikumu mērķis ir pielāgot periodiskās tehniskās apskates, kas jāveic elektrotransportlīdzekļiem un pilnveidotām vadītājam asistējošām sistēmām, ieviest obligātas periodiskas tehniskās apskates motocikliem un ikgadējas pārbaudes vecākiem vieglajiem automobiļiem un furgoniem, ieviest progresīvas emisiju testēšanas metodes, lai atklātu transportlīdzekļus ar augstu emisiju līmeni, un noteikt, ka kravas nostiprināšanas pārbaudes uz ceļiem ir obligātas. Tiek lēsts, ka īstenošanas gadījumā tas viss laikposmā no 2026. līdz 2050. gadam izglābs aptuveni 7000 dzīvību un novērsīs aptuveni 65 000 smagu traumu.

4.3. AUTOCEĻU DROŠA IZMANTOŠANA

Autoceļu droša izmantošana, kas ietver atbilstošus braukšanas ātruma līmeņus, transportlīdzekļa vadīšanu bez alkohola klātbūtnes organismā un bez uzmanības novēršanas, kā arī drošības aprīkojuma izmantošanu, ir pašreizējā ES ceļu satiksmes drošības politikas satvara 2021.–2030. gadam trešā darbības joma un drošas sistēmas pieejas trešais pīlārs. Vadītāja apliecību izdošana, mērķtiecīga izglītošana un izpratnes

²² [Eiropas Parlamenta un Padomes Regula \(ES\) 2019/2144 \(2019. gada 27. novembris\)](#) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību.

²³ Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Direktīvu 2014/45/ES par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un Direktīvu 2014/47/ES par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem (COM(2025) 180 final), un priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai par valstu transportlīdzekļu reģistros iegrāmatotajiem transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem un transportlīdzekļu reģistrācijas datiem un Padomes Direktīvas 1999/37/EK atcelšanu (COM(2025) 179 final).

veicināšana, kā arī stingri izpildes panākšanas režīmi ir būtiski elementi autoceļu un transportlīdzekļu drošu izmantošanu veicinošajā stimulu struktūrā.

2025. gada oktobrī ES pieņēma pārskatīto **Vadītāja apliecību direktīvu**²⁴. Papildus mobilo vadītāja apliecību ieviešanai jaunie noteikumi paredz transportlīdzekļa vadīšanu ar pavadošo personu gados jauniem cilvēkiem, stingrākus noteikumus un/vai sodus jaunajiem autovadītājiem, kas pieķerti, vadot transportlīdzekli alkohola un narkotisko vielu reibumā, lielāku riska apzināšanos, neaizsargātu ceļu satiksmes dalībnieku labāku aizsardzību un jaunu regulējumu, kas ļauj dalībvalstīm pārbaudīt transportlīdzekļa vadītāja psihoemocionālo un fizisko piemērotību transportlīdzekļa vadīšanai visa mūža garumā.

Lai gan iepriekšējie ES noteikumi uzlaboja ceļu satiksmes drošības noteikumu ievērošanu nerezidentu transportlīdzekļu vadītāju vidū, joprojām pastāvēja būtiskas nepilnības: aptuveni 40 % pārobežu pārkāpumu palika nesodīti, jo bija grūti identificēt pārkāpējus un piemērot naudas sodus un transportlīdzekļa vadīšanas liegumus. Šīs nepilnības ir novērstas ar jauno Vadītāja apliecību direktīvu. Par smagiem pārkāpumiem, piemēram, transportlīdzekļa vadīšanu alkohola vai narkotisko vielu reibumā, atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu par vairāk nekā 50 km/h vai ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kas izraisa citu personu nāvi vai smagas traumas, dalībvalstij, kura izdod vadītāja apliecību, būs pienākums piemērot **transportlīdzekļa vadīšanas liegumu**, kas ir līdzīgs tās dalībvalsts piemērotajam sodam, kurā izdarīts pārkāpums. Tādējādi sods būs spēkā visā ES. Turklāt nesen pieņemtā **Pārobežu izpildes panākšanas direktīva**²⁵ palielina sadarbību starp dalībvalstīm, paredzot savstarpēju palīdzību, lai efektīvi piemērotu finansiālus sodus par plašāku ar ceļu satiksmes drošību saistītu pārkāpumu klāstu.

Ātrums joprojām ir galvenais faktors, kas veicina ceļu satiksmes negadījumus. Pārmērīgs vai nepiemērots braukšanas ātrums ir saistīts ar 10–15 % no visiem negadījumiem un aptuveni 30 % no negadījumiem ar letālām sekām, un tas saasina visu negadījumu sekas. Ja automašīna notriec gājēju ar 30 km/h ātrumu, viņam ir 90 % izdzīvošanas iespēja; ja ātrums ir 50 km/h, viņa izredzes samazinās līdz 20 %²⁶. Lai gan braukšanas ātrums joprojām ir politiski un kultūras ziņā sensitīvs jautājums, ātruma samazināšanas iniciatīvas sniedz ievērojamus ieguvumus ne tikai mazāka ceļu satiksmes negadījumu, bojāgājušo un traumas guvušo personu skaita ziņā, bet arī vidiskus ieguvumus, jo samazinās emisijas, trokšņa piesārņojuma līmenis un degvielas patēriņš.

Daudzas iniciatīvas, kas tiek veicinātas ES līmenī, jau pēc būtības pievēršas braukšanas ātruma jautājumam. Tās ietver iepriekš minēto ES Transportlīdzekļu vispārīgās drošības regulu un Pārobežu izpildes panākšanas direktīvu. Daudzas valsts, reģionālās un vietējās iestādes jau ir ieviesušas vai plāno ieviest jaunas braukšanas ātruma pārvaldības iniciatīvas, piemēram, 30 km/h zonas pilsētās, jo īpaši teritorijās, kurās aktīvie un

²⁴ [Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva \(ES\) 2025/2205 \(2025. gada 22. oktobris\) par vadītāja apliecībām](#), ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1724 un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2022/2561 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/126/EK un Komisijas Regulu (ES) Nr. 383/2012.

²⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2024/3237 (2024. gada 19. decembris), ar kuru groza Direktīvu (ES) 2015/413, ar ko veicina pārobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem.

²⁶ <https://www.who.int/publications/m/item/speed-management--a-road-safety-manual-for-decision-makers-and-practitioners.-2nd-edition>.

neaizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki un transportlīdzekļi bieži atrodas kopā plānotā veidā²⁷.

Citās iniciatīvās tiek aplūkoti citi pasākumi: piemēram, tās ir pievērsušās infrastruktūras projektēšanas uzlabošanai, lai pasargātu neaizsargātos ceļu satiksmes dalībniekus, labākai riska identificēšanai un pārvaldībai vai satiksmes plūsmu nošķiršanai, braukšanas ātruma ierobežojumu piemērošanai un labākai izglītošanai un komunikācijai.

4.4. EFEKTĪVA REAĢĒŠANA ĀRKĀRTAS SITUĀCIJĀS

Ātrai reaģēšanai ārkārtas situācijās ir izšķiroša nozīme dzīvību glābšanā un traumu smaguma mazināšanā. ES rīcības attiecībā uz aprūpi pēc negadījuma, kas ir drošas sistēmas ceturtais pīlārs, mērķis ir samazināt laiku starp negadījuma brīdi un medicīniskās palīdzības vienību ierašanos negadījumu vietās. Neatliekamās palīdzības dienestu ātrāka reaģēšana ievērojami uzlabo izdzīvošanas iespējas: kādā pētījumā no Spānijas²⁸ tika norādīts, ka par 10 minūtēm ātrāka medicīniskās palīdzības sniegšana samazina nāves varbūtību par vienu trešdaļu.

Trendline pētījuma rezultāti liecina, ka lielākajā daļā Eiropas valstu pusē no incidentiem reaģēšanas laiks ārkārtas situācijās ir 10 minūtes vai mazāk. 95 % gadījumu reaģēšanas laiks ir aptuveni 25 minūtes vai mazāk. Reaģēšanas laiks lauku apvidos ir vidēji par 10 minūtēm ilgāks nekā pilsētās.

ES tiesību aktos par eZvanu ir noteikts, ka no 2018. gada 1. aprīļa visām jaunajām ES pārdotajām automašīnām obligāti ir jābūt automātiskām neatliekamās palīdzības izsaukuma sistēmām, kuru pamatā ir numurs 112. Somijā veikta analīze²⁹ liecina, ka eZvana izmantošana laiku no sākotnējā zvana neatliekamās palīdzības dienestiem līdz medicīniskās palīdzības vienību ierašanās brīdim negadījuma vietā samazina no 25 līdz 22 minūtēm. Reaģēšanas laiku uz automaģistrālēm tā samazina vēl vairāk – no 20 līdz 14 minūtēm.

Komisija 2024. gadā atjaunināja eZvana tiesību aktus, lai nodrošinātu eZvana izmantošanu ar jaunākajām sakaru tehnoloģijām³⁰ no 2026. gada 1. janvāra jaunajos transportlīdzekļu tipos un no 2027. gada 1. janvāra visos jaunajos transportlīdzekļos. Turpretī 2G un 3G mobilo sakaru tīklu darbības pakāpeniska pārtraukšana visā ES turpmākajos gados radīs risku, ka esošie transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar 2G un 3G eZvana ierīcēm, vairs nevarēs izmantot eZvana pakalpojumu.

²⁷ Sk. G. Yannis un E. Michelaraki, "Effectiveness of 30 km/h speed limit – A literature review", *Journal of Safety Research*, 92. sēj. (2025), 490.–503. lpp., kurā teikts: "Pašreizējie zinātniskie pierādījumi liecina, ka 30 km/h braukšanas ātruma ierobežojumu ieviešana pilsētās var glābt vairāk nekā 40 % dzīvību, kā arī būtiski pozitīvi ietekmēt vidi, enerģijas patēriņu un sabiedrības veselību, citā starpā samazināt degvielas patēriņu un palielināt iešanu kājām un riteņbraukšanu".

²⁸ Sánchez-Mangas R, García-Ferrrer A, de Juan A, Martín Arroyo A, "The probability of death in road traffic accidents. How important is a quick medical response?", *Accident Analysis & Prevention* 2010, 42. sējums, 4. izdevums, 2010. gada jūlijs, 1048.–1056. lpp., <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.12.012>.

²⁹ <https://trendlineproject.eu/media/pages/trendline-results/c0a640421f-1764252485/kpi-post-crash-care-report.pdf>.

³⁰ IMS pakešu komutācijas tīkli, piemēram, 4G un 5G.

4.5. KOORDINĒŠANA UN INFORMĒŠANA ES LĪMENĪ

ES un tās dalībvalstīm ir kopīga atbildība un kompetence ceļu satiksmes drošības politikas jomā. Lai uzlabotu drošību, ir nepieciešama visu pušu koordinēta rīcība visos pārvaldības līmeņos: publiskajās iestādēs, nozarēs, lietotāju apvienībās, NVO, skolās un pētnieku vidū.

ES līmenī **Augsta līmeņa darba grupa ceļu satiksmes drošības jautājumos**, kurā ir augsta ranga valstu pārstāvji, ir forums viedokļu apmaiņai un apspriedēm ar dalībvalstīm. Augsta līmeņa darba grupas locekļi apspriež progresu valstu līmenī un bieži izvirza kopīgu interešu jautājumus, attiecībā uz kuriem viņi vēlētos rīcību ES līmenī, piemēram, personīgo mobilitātes ierīču regulējumu vai ceļu satiksmes noteikumu piemērošanu automatizētiem transportlīdzekļiem.

Komisija reizi divos gados rīko **konferences par ceļu satiksmes drošības jomā sasniegtajiem rezultātiem**, kuru mērķis ir apspriest progresu, apmainīties ar paraugpraksi un iesaistīt ieinteresētās personas. **Eiropas ceļu satiksmes drošības koordinators** koordinē centienus ar dalībvalstīm.

Komisija mudina uzņemties brīvprātīgas saistības saskaņā ar **Eiropas Ceļu satiksmes drošības hartu**³¹, kas ir pasaulē lielākā pilsoniskās sabiedrības platforma ceļu satiksmes drošības jomā ar vairāk nekā 4300 dalībniekiem. Ar ikgadējām balvām tiek godinātas inovatīvas iniciatīvas, tostarp drošas Eiropas pilsētas.

ES ceļu satiksmes drošības apmaiņas programma³², izmantojot ES finansējumu, nodrošina spēju veidošanas un mērķsadarbības pasākumus dalībvalstīm, kurām ir vislielākais potenciāls uzlabot savu sniegumu. Amatpersonas veido partnerības ar kolēģiem citās valstīs, apmainoties ar paraugpraksi un demonstrējot veiksmīgas iniciatīvas. Vairāku sadarbības apmaiņu rezultātā ir panākts reāls progress valstu ceļu satiksmes drošības stratēģiju izstrādē un plānošanā. Pēc sadarbības ar Zviedriju Lietuva sāka darbu, lai paplašinātu 2+1 ceļu infrastruktūras³³ piemērošanu. Rumānija ir sākusi sagatavošanas darbus, lai, iedvesmojoties no Spānijas sistēmas, valstī uzstādītu fiksētu ātruma kameru tīklu, kura ieviešana pašlaik ir plānota 2026. gadā. Pamatojoties uz Somijas metodiku, Latvija ir sākusi izskatīt iespēju veikt negadījumu padziļinātu izmeklēšanu. Tikmēr Grieķija pēc zināšanu apmaiņas pasākumiem ar Spāniju un Dāniju sava jaunā ceļu satiksmes likuma ietvaros ir samazinājusi braukšanas ātruma ierobežojumus pilsētu teritorijās līdz 30 km/h un ieviesīs papildu pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot motociklistu drošību.

Šie atbalsta centieni ir ļāvuši veiksmīgi savest kopā ceļu satiksmes drošības jomā ieinteresētās personas un veicinājuši noteikta līmeņa savstarpēju novērtēšanu un mācīšanos dalībvalstu starpā. Tomēr ceļu satiksmes drošības noteikšana par politisku prioritāti un ceļu satiksmes drošības apsvērumu integrēšana citās nozarēs, piemēram, ekonomikas politikā, veselības aizsardzībā un darba drošībā, joprojām galvenokārt ietilpst valstu kompetencē.

³¹ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

³² <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

³³ 2+1 ceļš ir ceļa veids ar divām joslām vienā braukšanas virzienā un vienu joslu pretējā braukšanas virzienā, kuras atdala sadalošā josla vai barjera, un papildu joslā braukšanas virziens mainās ik pēc dažiem kilometriem. Tas nodrošina drošu apdzīšanu, vienlaikus saglabājot zemākas būvniecības izmaksas nekā pilnīgas divvirzienu brauktuves izbūves gadījumā.

4.6. CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS FINANSĒŠANA

Finansējums ir būtiski svarīgs, lai ieviestu ceļu satiksmes drošības risinājumus un paātrinātu progresu ceļu satiksmes drošības jomā visā Eiropā, it īpaši valstīs, kurās ceļu satiksmes drošības rādītāji atpaliek.

Lai finansētu valstu un reģionālos transporta infrastruktūras projektus, kas veicina ceļu satiksmes drošību, ES ir izmantojusi trīs galvenos instrumentus: Eiropas Reģionālās attīstības fondu (ERAF) un Kohēzijas fondu (KF), kuru pārvaldību daļa Komisija un dalībvalstis, un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu (EISI), ko tieši pārvalda Komisija. Arī Atveseļošanas un noturības mehānisms ir atbalstījis projektus, kas veicina ceļu satiksmes drošību.

EISI ietvaros ES ir finansējusi arī pārrobežu spēju veidošanas projektus, piemēram, ceļu infrastruktūras tīkla mēroga novērtējumus, galvenos snieguma rādītājus, izpildes panākšanas kampaņas un ITS pakalpojumu īstenošanu pāri robežām.

Nesenā Eiropas Revīzijas palātas (ERP) ziņojumā³⁴ tika lēsts, ka pēdējo desmit gadu laikā projektiem, kas saistīti ar ceļu satiksmes drošību, ir piešķirti 6663 miljoni EUR³⁵ no ERAF, KF un EISI finansējuma, kas ir nedaudz vairāk nekā 2 % no šo fondu vērtības. Tomēr šīs aplēses attiecas arī uz infrastruktūru un citiem projektiem, kuros ceļu satiksmes drošība ir tikai papildu mērķis, nevis darbības galvenais mērķis. Palāta ieteica par prioritāti noteikt ES līdzfinansējumu iniciatīvām, kurām būtu vislielākā ietekme uz ceļu satiksmes drošību.

Finansējums ir piešķirts arī turpmākiem pētījumiem saskaņā ar programmu “Apvārsnis Eiropa”, tostarp drošai infrastruktūrai, drošiem transportlīdzekļiem, autoceļu drošai izmantošanai un aprūpei pēc negadījuma. Laikposmā no 2021. līdz 2027. gadam ceļu satiksmes drošības pētniecības projektiem piešķirtā summa ir aptuveni 123 miljoni EUR, kas ir aptuveni 0,13 % no pašreizējās programmas “Apvārsnis Eiropa” kopējās vērtības.

Attiecībā uz finansējumu jānorāda, ka Eiropas Investīciju banka (EIB) savā 2022. gada transporta nozares aizdevumu politikā, ko 2026. gadā paredzēts pārskatīt vidusposma pārskatīšanā, par prioritāti ir noteikusi drošības aspekta integrēšanu visās investīcijās autoceļos. Turklāt ceļu satiksmes drošības garantijas ir iestrādātas vides un sociālajos standartos, kas attiecas uz visām EIB darbībām. Izmantojot Drošāka transporta platformu, EIB atbalstīja mērķtiecīgas investīcijas ceļu satiksmes drošībā, konsultatīvo atbalstu un tehnisko palīdzību, izstrādājot projektus vairākās ES dalībvalstīs. Eiropas Savienībā EIB aicina ievērot CIDP direktīvu un Tuneļu drošības direktīvu³⁶, cita starpā veikt ceļu satiksmes drošības ietekmes novērtējumus un ceļu satiksmes drošības revīzijas.

³⁴ Eiropas Revīzijas palātas īpašais ziņojums 04/2024 “ES ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšana: ātrums nav pietiekams”, https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2024-04/SR-2024-04_LV.pdf.

³⁵ EISI – 1477 miljoni EUR; ERAF un KF – 5186 miljoni EUR.

³⁶ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/54/EK (2004. gada 29. aprīlis) par minimālajām drošības prasībām Eiropas ceļu tīkla tuneļiem.

4.6.1. KOPSAVILKUMS PAR ES FINANSĒTO PĒTNIECĪBU CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS JOMĀ

Laikposmā no 2021. līdz 2025. gadam programma “Apvārsnis Eiropa” atbalstīja vairāk nekā 20 pētniecības un inovācijas projektus, kas vērsti uz ceļu satiksmes drošību.

ES finansētās pētniecības darbības ceļu satiksmes drošības jomā aptvēra četras galvenās jomas, kas atbilst drošas sistēmas pieejas četriem pīlāriem: droša infrastruktūra, droši transportlīdzekļi, autoceļu droša izmantošana un ātra un efektīva aprūpe pēc negadījuma.

Ar infrastruktūru saistīto projektu, kas ilgst līdz 2026.–2027. gadam, mērķis ir izveidot satvaru uz datiem balstītam drošības novērtējumam (*Evoroads*³⁷), izstrādāt infrastruktūru optimālam ceļu satiksmes drošības monitoringam (*iDriving*³⁸) un izstrādāt ceļu satiksmes drošības risinājumus neaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem pilsētvidē (*Soteria*³⁹).

Attiecībā uz transportlīdzekļu drošību pašreizējie projekti aptver tādus jautājumus kā aktīvo un pasīvo drošības sistēmu izstrāde nākotnes autonomajiem transportlīdzekļiem (*SAFE-UP*⁴⁰) un starpniecība starp cilvēka vadītu braukšanu un automatizētu braukšanu (*Mediator*⁴¹).

Nesenie projekti attiecībā uz autoceļu drošu izmantošanu ietver gan ceļu satiksmes dalībnieku drošības novērtējumu pilsētu teritorijās (*PHOEBE*⁴²), gan pilsētu teritoriju pārvaldību saistībā ar aktīvas mobilitātes modeļiem (*REALLOCATE*⁴³), gan veidus, kā konstatēt alkohola un narkotisko vielu izraisītu reibumu un nogurumu komerciālo transportlīdzekļu vadītāju vidū (*PANACEA*⁴⁴).

Saistībā ar ātru un efektīvu aprūpi pēc negadījuma galvenā uzmanība tiek pievērsta efektīvu pretpasākumu un pēcnegadījuma pasākumu izstrādei visiem autotransporta veidiem, medicīnisko un inženiertehnisko rīku sasaistei (*ProAct_Us*⁴⁵) un ceļu satiksmes negadījumu ilgtermiņa seku novērtēšanai (*IMPROVA*⁴⁶).

4.7. CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS PASĀKUMU ĪSTENOŠANA VALSTU LĪMENĪ

Lai gan ES līmenī tiek īstenotas svarīgas iniciatīvas attiecībā uz tiesību aktiem, finansējumu, pētniecību un informēšanu, galvenā atbildība par ceļu satiksmes drošību ir valsts, reģionālā un pašvaldību līmeņa iestādēm.

Ziņojumos par valstīm, kas publicēti kopā ar šo ziņojumu, ir izklāstīti daudzi pasākumi, kas tiek veikti valstu līmenī. Vairumā gadījumu šie pasākumi ir iestrādāti daudzgadu

³⁷ <https://evoroads-project.eu/>.

³⁸ <https://idriving-project.eu/>.

³⁹ <https://soteriaproject.eu/>.

⁴⁰ <https://www.safe-up.eu/>.

⁴¹ <https://mediatorproject.eu/>.

⁴² <https://phoebe-project.eu/>.

⁴³ <https://reallocatemobility.eu/>.

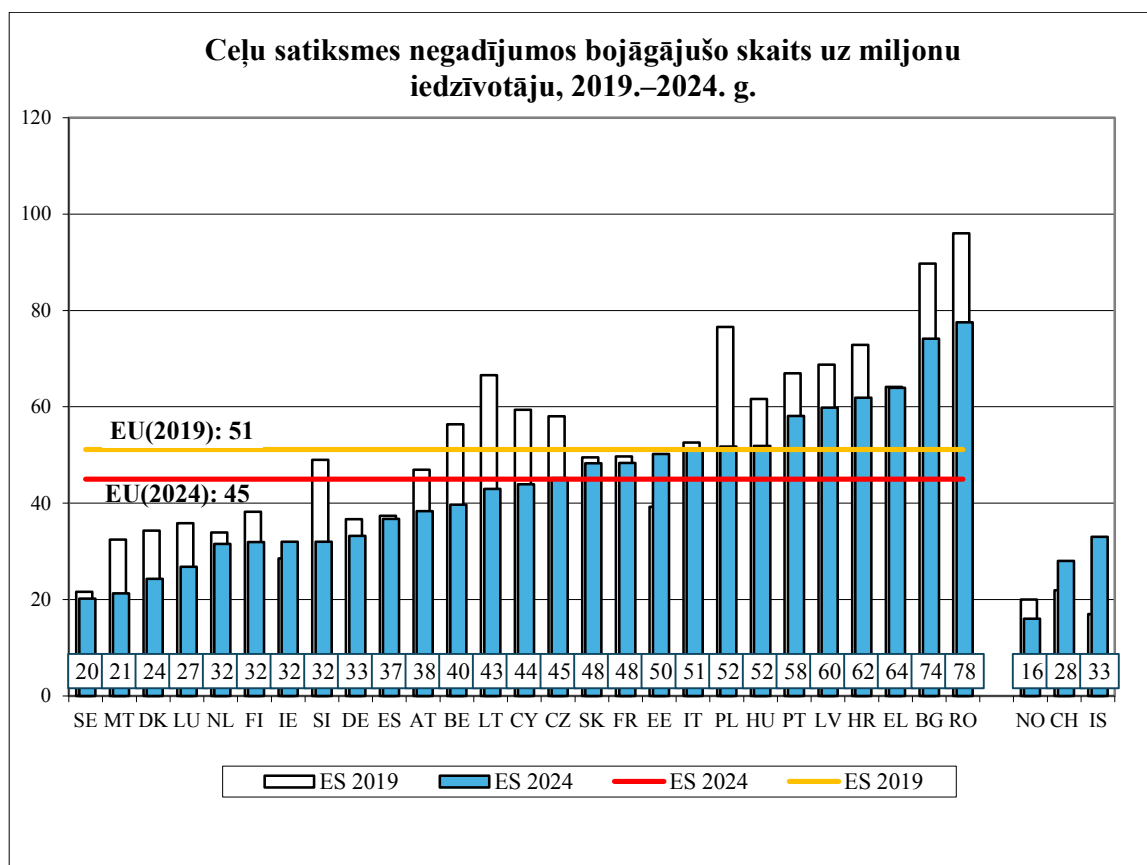
⁴⁴ <https://panacea-project.eu/>.

⁴⁵ <https://protact-us.eu/>.

⁴⁶ <https://improva-roadsafety.eu/>.

stratēģijās, rīcības plānos vai valdības līmeņa rīcības programmās, kurās noteiktas atšķirīgas valstu prioritātes, piešķirts finansējums un noteikti konkrēti mērķrādītāji.

No šiem valstu ziņojumiem ir skaidrs, ka pastāvīga rīcība, ieguldījumi un ceļu satiksmes drošības noteikšana par prioritāti daudzos gadījumos ir atmaksājusies. Piemēram, lai gan Polija, Lietuva un Slovēnija joprojām saskaras ar problēmām, katra no tām 2024. gadā ir panākusi ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita samazinājumu par 33–35 % salīdzinājumā ar 2019. gadu, un tādējādi tās ir uz pareizā ceļa, lai sasniegtu mērķrādītāju līdz 2030. gadam panākt samazinājumu par 50 %. Tajā pašā laikā dažās valstīs, tostarp Bulgārijā, Rumānijā un Grieķijā, ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits joprojām ir ievērojami lielāks nekā vidēji ES, un tas liecina, ka šajās dalībvalstīs ir jārīkojas aktīvāk. Lai gan dažās valstīs 2025. gadā ir ieviesti jauni ceļu satiksmes drošības politikas pasākumi, to ietekme vēl nav atspoguļota ceļu satiksmes drošības datos.



5. attēls. ES ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits uz miljonu iedzīvotāju 2019.–2024. gadā. Avoti: ES ceļu satiksmes negadījumu datubāze CARE; attiecībā uz datiem par iedzīvotājiem – Eurostat (tiešsaistes datu kods [demo_pjan](#)).

Veiksmīgi pasākumi var atšķirties atkarībā no valsts konteksta. Pieminēšanas vērti veiksme stāsti ir, piemēram, pielāgoti ieguldījumi ceļu infrastruktūrā un pilsētu ceļu satiksmes drošībā Polijā, braukšanas ātruma ierobežojuma 30 km/h ieviešana pilsētu centros visā Spānijā, visaptveroša automatizētu satiksmes kameru tīkla izvēršana Francijā, jauna valsts ceļu satiksmes drošības politiskā platforma visiem Beļģijas federālās un reģionālās valdības līmeņiem un pētījumos balstītas un labi īstenotas ceļu satiksmes drošības izpratnes veicināšanas kampaņas Dānijā.

Detalizēta informācija par katras dalībvalsts ceļu satiksmes drošības profiliem ir atrodama valstu ziņojumos, kas publicēti kopā ar šo paziņojumu⁴⁷.

⁴⁷ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/index_en; <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html>

5. SOCIĀLĀS UN TEHNOLOĢISKĀS TENDENCES, KAS IETEKMĒ CEĻU SATIKSMES DROŠĪBU

Kopš ES ceļu satiksmes drošības politikas satvara 2021.–2030. gadam pieņemšanas ir radušies vairāki jautājumi, kuriem tobrīd netika pievērsta liela uzmanība, taču tagad tie ir kļuvuši par jomām, kurās nepieciešama mērķtiecīga rīcība, lai samazinātu to ietekmi uz ceļu satiksmes drošību.

5.1. DEMOGRĀFISKĀS PĀRMAIŅAS

ES demogrāfiskajā struktūrā notiek būtiskas pārmaiņas, kas tieši ietekmē ceļu satiksmes drošību. Sabiedrība noveco, un tiek prognozēts, ka 65 gadus vecu un vecāku iedzīvotāju īpatsvars palielināsies no 22 % 2024. gadā līdz 30 % 2050. gadā⁴⁸. Šīs demogrāfiskās pārmaiņas rada unikālas problēmas, jo gados vecāki ceļu satiksmes dalībnieki kļūst neaizsargātāki fiziska vājuma, ilgāka reakcijas laika un augstāku traumu smaguma rādītāju dēļ⁴⁹.

Urbanizācijas tendence turpinās, un vairāk nekā 75 % ES iedzīvotāju tagad dzīvo pilsētu teritorijās⁵⁰. Šāda cilvēku koncentrācija apdzīvotās vietās rada jaunu mobilitātes dinamiku, tostarp lielāku mobilitātes veidu daudzveidību, lielāku gājēju un riteņbraucēju skaitu un lielāku satiksmes blīvumu.

5.2. TEHNOLOĢIJU ATTĪSTĪBA

Autobūves nozarē notiek vēl nepieredzētas tehnoloģiskas pārmaiņas, kas būtiski ietekmē drošību. Pilnveidotas vadītājam asistējošas sistēmas (*ADAS*) kļūst par standarta funkcijām, un tādas tehnoloģijas kā autonoma avārijas bremzēšana, kustības joslas ieturēšanas palīgsistēma un intelektiska ātruma pielāgošana rada izmērāmus ieguvumus drošības jomā. Lai šīs tehnoloģijas gūtu panākumus, ir svarīgi nodrošināt, ka autovadītāji lieto šīs funkcijas.

Satīklotu transportlīdzekļu tehnoloģijas nodrošina reāllaika brīdinājumus par bīstamību un satiksmes pārvaldības optimizāciju. Sakari starp transportlīdzekli un transportlīdzekli (*V2V*) un starp transportlīdzekli un infrastruktūru var brīdināt autovadītājus par bīstamiem apstākļiem, negadījumu vietām un optimāliem maršrutiem. To ieviešana dalībvalstīs apliecina šo tehnoloģiju pievienoto vērtību. Ir pierādīts, ka neatliekamās palīdzības dienesti savus galamērķus sasniedz ātrāk un drošāk, un autoceļu apsaimniekotājiem ir precīza reāllaika informācija par vidējo braukšanas ātrumu un satiksmes blīvumu. Līdz ar katra jauna transportlīdzekļa pievienošanu sistēma kļūst

⁴⁸ Avots: Eurostat (tiešsaistes datu kodi [proj_23np](#) un [demo_pjanbroad](#)), attiecīgais *Statistics Explained* raksts: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Population_structure_and_ageing#Past_and_future_population_ageing_trends_in_the_EU.

⁴⁹ Sk. tematisko ziņojumu par vecāka gadagājuma cilvēkiem: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory/data-and-analysis/thematic-reports_en un <https://etsc.eu/reducing-older-peoples-deaths-on-european-roads-pin-flash-45/>.

⁵⁰ Avots: Eurostat (tiešsaistes datu kods [cens_21urb01](#)), sk. arī: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/publications>.

efektīvāka, taču joprojām nav sasniegts visaptverošs ES mēroga aptvēruma, jo īpaši attiecībā uz *V2V* pakalpojumiem.

Automatizēto transportlīdzekļu pakāpeniska ieviešana rada gan iespējas, gan problēmas. Lai gan ir pierādīts, ka augstāki automatizācijas līmeņi samazina cilvēka kļūdu ietekmi, pārejas periods radīs jaunas problēmas, piemēram, kā pārvaldīt drošu mijiedarbību starp autonomiem un cilvēku vadītiem transportlīdzekļiem jauktā satiksmē, kā nodrošināt nemotorizētu ceļu satiksmes dalībnieku drošību un noteikt atbildību par satiksmes negadījumiem, kuros iesaistīti automatizēti transportlīdzekļi.

5.3. MOBILITĀTES MODEĻU ATTĪSTĪBA

Transporta un mobilitātes nozare piedzīvo pārmaiņas, ko rada jauni pakalpojumi un ceļu satiksmes dalībnieku uzvedības izmaiņas. Mikromobilitātes risinājumu, piemēram, elektrisko motorolleru, elektrisko velosipēdu un citu personīgo mobilitātes ierīču, izplatīšanās ir radījusi jaunas neaizsargātu ceļu satiksmes dalībnieku kategorijas; šiem satiksmes dalībniekiem nepietiekamā pilsētvides ielu platība bieži vien ir jādala ar gājējiem un riteņbraucējiem.

Braucienų nolīgšanas un automobiļu koplietošanas pakalpojumi ir mainījuši braukšanas modeļus, potenciāli palielinot pilsētas transportlīdzekļu nobraukto kilometru skaitu, vienlaikus koncentrējot aktivitāti maksimumslodzes periodos.

Gadījumdarbu ekonomika ir paplašinājusi piegādes pakalpojumus, kuriem tiek izmantoti motocikli un velosipēdi, ko ekspluatē darba ņēmēji, kuriem ir laika un ekonomiskie ierobežojumi, kas bieži vien veicina riskantu rīcību⁵¹, savukārt piegādes pakalpojumus sniedošo vadītāju izmantotie transportlīdzekļu veidi, tostarp nelikumīgi importēti elektriskie motorolleru vai neapstiprināti mopēdi, kas pārsniedz piemērojamos braukšanas ātruma ierobežojumus, ir palielinājuši ceļu satiksmes drošības riskus.

5.4. KLIMATA PĀRMAIŅU IETEKME

Klimata pārmaiņas ir kļuvušas par nozīmīgu, bet nepietiekami novērtētu faktoru, kas ietekmē ceļu satiksmes drošību. Ekstrēmi laikapstākļu notikumi kļūst arvien biežāki un smagāki, radot bīstamus braukšanas apstākļus. Karstuma viļņi var pasliktināt ceļu seguma stāvokli un ietekmēt autovadītāju snieguma rādītājus, savukārt biežākas vētras, plūdi un sals rada bīstamus apstākļus, kuru dēļ ir vajadzīga adaptīva infrastruktūra un ārkārtas reaģēšanas spējas.

Temperatūras paaugstināšanās ietekmē arī transportlīdzekļu veiktspēju, jo īpaši elektrotransportlīdzekļu veiktspēju, un var palielināt riepu bojājumu risku. Urbānās siltumsalas efekts palielina šos draudus pilsētās, kur virsmas temperatūra var ievērojami pārsniegt apkārtējā gaisa temperatūru.

⁵¹ Sk.: *The human cost of fast deliveries: A systematic literature review of occupational risks and safety outcomes in last-mile delivery workers*, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214140525001537>.

5.5. KIBERDROŠĪBA UN DATU LIETOŠANA

Arvien plašāks transportlīdzekļu satiklojums ir radījis jaunas ievainojamības, kuru gandrīz nebija tad, kad pirmo reizi tika izstrādāts ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.–2030. gadam. Satīklotu un automatizētu transportlīdzekļu kiberdrošības apdraudējumi var izraisīt negadījumus, atspējot drošības sistēmas un apdraudēt privātumu, un šie aspekti tiks aplūkoti arī Kibernoturības aktā⁵².

Datu vākšana pēdējo piecu gadu laikā ir kļuvusi daudz plašāka, taču lielo datu potenciāls vēl nav pārvērsts izmantojamā ceļu satiksmes drošības informācijā. Transportlīdzekļu ražotāju rīcībā esošie transportlīdzekļa ģenerētie dati, apdrošinātāju rīcībā esošie dati par atlīdzības prasībām saistībā ar negadījumiem un slimnīcu un neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu rīcībā esošie dati par veselības aprūpes gadījumiem reti tiek kopīgioti ceļu satiksmes drošības nolūkos. Piemēram, dati no transportlīdzekļu elektroniskajiem datu reģistratoriem ir pieejami tikai konkrētiem pētniecības mērķiem, piemēram, lai pētītu notikumus sekundēs pirms konkrēta negadījuma, bet tie nav pieejami sadalītā veidā, lai sniegtu informāciju politikas veidošanai.

6. NERISINĀTU CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS JAUTĀJUMU EKONOMISKĀS SEKAS

Ceļu satiksmes negadījumi rada milzīgu sociālo, ekonomisko un ar veselības aprūpi saistīto slogu ES ekonomikai. Tiek lēsts, ka nāvējošu, smagu un vieglu traumu ārējās sociālekonomiskās izmaksas ir aptuveni 2 % no ES valstu IKP⁵³. Šīs izmaksas ir nemainīgi augstas, neraugoties uz negadījumu biežuma un smaguma samazināšanās panākto progresu. Ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita samazināšana uz pusi līdz 2030. gadam (salīdzinājumā ar 2019. gadu) novērstu aptuveni 11 000 nāves gadījumu un palīdzētu samazināt uz mūsu ceļiem gūto smago traumu skaitu, kas katru gadu sasniedz aptuveni 100 000.

Veselības aprūpes un rehabilitācijas izmaksām ir vistiešākā un redzamākā ekonomiskā ietekme. Izmaksas, kas saistītas ar neatliekamās medicīniskās palīdzības pakalpojumiem, hospitalizāciju, rehabilitāciju un ilgtermiņa aprūpi negadījumos cietušajiem, rada slogu veselības aprūpes budžetiem visās dalībvalstīs⁵⁴. Turklāt smagu traumu skaits samazinās lēnāk nekā bojāgājušo skaits. Izmaksas, kas saistītas ar ietekmi uz negadījumos cietušo, viņu ģimenes locekļu un liecinieku **psihoemocionālo veselību**, rada papildu ekonomisko slogu⁵⁵.

Zaudēta produktivitāte un ekonomiskais sniegums ir otrs būtisks negadījumu radītās ietekmes komponents. Katrs ceļu satiksmes negadījums ar letālām sekām nozīmē gadu desmitus zaudētas mājas un darba dzīves, savukārt smagas traumas bieži vien izraisa pastāvīgu invaliditāti vai samazinātu darbaspēju. Produktivitātes zudums ir saistīts ar

⁵² [Regula - 2024/2847 - LV - EUR-Lex](#)

⁵³ *European Commission Handbook on the external costs of transport 2019* (gaidāma jauna versija).

⁵⁴ Sk.: pētījums ES ceļu satiksmes drošības politikas satvara 2021.–2030. gadam īstenošanas vidusposma novērtējuma izstrādes atbalstam <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2974277>; <https://op.europa.eu/en/>.

⁵⁵ Piemēram, pamatprogrammas “Apvārsnis Eiropa” finansētajā projektā *IMPROVA* tika sistēmiski pārskatīti vairāk nekā 1400 pētījumi par ceļu satiksmes negadījumu ietekmi uz psihi un konstatēta virkne ilgtermiņa seku, tostarp ar stresu saistīti traucējumi (piemēram, posttraumatiskais stresa sindroms un pielāgošanās traucējumi), trauksmes izraisīti traucējumi un fobijas, afektīvi garastāvokļa traucējumi (piemēram, depresija) un citi funkcionālie traucējumi.

samazinātu darba laiku un cilvēkkapitāla aizstāšanas izmaksām, kā arī ar to, ka skartās personas nespēj veikt neapmaksātu darbu, piemēram, mājsaimniecības darbus vai brīvprātīgo darbu.

Infrastruktūras un ārkārtas reaģēšanas izmaksas ietver neatliekamās palīdzības dienestu izvietošana, satiksmes pārvaldību negadījuma sekas likvidēšanas laikā, īpašuma bojājumus un transportlīdzekļu remontu vai nomaiņu. Šīs tiešās izmaksas pieaug, jo transportlīdzekļi un ceļu infrastruktūra kļūst tehnoloģiski sarežģītāki un to remonts vai nomaiņa ir dārgāka.

Administratīvās izmaksas rodas no izdevumiem par policijas, ugunsdzēsības un citu (ar medicīnu nesaistītu) neatliekamās palīdzības dienestu izvietošana negadījuma vietā. Ir arī papildu izmaksas, kas saistītas ar tiesvedību, piemēram, juridisko pakalpojumu izmaksas, likumpārkāpēju kriminālvajāšanas izmaksas un tiesvedības un apdrošināšanas izmaksas.

Papildus tiešajām izmaksām ceļu satiksmes negadījumi rada arī būtisku netiešu ekonomisko ietekmi. Kā piemērus var minēt zaudēto laiku un degvielas patēriņa pieaugumu **satiksmes sastrēgumos**, kas rodas saistībā ar negadījumiem.

7. IEGULDĪJUMU VAJADZĪBAS

Lai izmantotu iespējamo ekonomisko ieguvumu no ceļu satiksmes negadījumu novēršanas, ir jāveic būtiski, bet izmaksu ziņā lietderīgi ieguldījumi. Lai ieviestu infrastruktūras uzlabojumus, uzlabotu izpildi, transportlīdzekļu drošības tehnoloģijas un izglītības programmas, ir vajadzīgs koordinēts finansējums visos pārvaldes līmeņos.

Tomēr pētījumi liecina, ka šo ieguldījumu ekonomiskā atdeve ievērojami pārsniedz izmaksas, padarot ceļu satiksmes drošības uzlabošanu par vienu no izmaksu ziņā efektīvākajiem pieejamajiem publiskās politikas pasākumiem⁵⁶. Ekonomiskais pamatojums paātrinātai rīcībai ceļu satiksmes drošības jomā ir pārlicinošs, jo bezdarbības radītās izmaksas ievērojami pārsniedz efektīvai rīcībai nepieciešamos ieguldījumus.

ERP 2024. gada īpašajā ziņojumā norādīja, ka ceļu satiksmes drošība bieži vien nav svarīgs atlases kritērijs ES līdzfinansētajos infrastruktūras projektos; atlases kritērijos bieži vien netika ņemti vērā ceļa posmi, kuros notiek visvairāk ceļu satiksmes negadījumu. ERP ieteica skaidrāk noteikt prioritātes, lai turpmākie finansēšanas centieni būtu vērsti uz tiem pasākumiem, kas, visticamāk, samazinās bojāgājušo un smagas traumas guvušo personu skaitu.

Papildus nepieciešamajiem ieguldījumiem jaunā un pārveidotā ceļu infrastruktūrā ir jāparedz finansējums arī šīs ceļu infrastruktūras uzturēšanai. Uz ES ceļiem ir ne tikai vairāk jaunu transportlīdzekļu – kopš 2019. gada skaits ir palielinājies gandrīz par 5 miljoniem vieglo pasažieru automobiļu un vairāk nekā 270 000 kravas automobiļu⁵⁷ –,

⁵⁶ Nesenā Nīderlandē veiktā pētījumā (<https://swov.nl/nl/publicatie/verkeersveiligheidseffecten-van-2e-tranchemaatregelen>) tika lēsts, ka izmaksu un ieguvumu attiecība valsts ceļu infrastruktūras ieguldījumos ir robežās no 1:7 līdz 1:2,5. Senākā ziņojumā, ko sagatavoja Eiropas Ceļu direktoru konference, tika apkopota informācija par izmaksu un ieguvumu attiecību saistībā ar virkni ceļu satiksmes drošības pasākumu: https://www.cedr.eu/download/Publications/2008/e_Road_Safety_Investments_Report.pdf.

⁵⁷ <https://www.acea.auto/publication/report-vehicles-on-european-roads-2025/>.

bet arī klimata pārmaiņu ietekme izpaužas kā biežāki un intensīvāki ugunsgrēki, vētras un plūdi, un tas viss ietekmē ceļu satiksmes integritāti un drošību. Vēl viens apsvērums ir pieaugošā nepieciešamība veicināt militāro mobilitāti un apmierināt divējāda lietojuma prasības visā ES, saskaņā ar kurām ir nepieciešams modernizēt atsevišķus ceļu infrastruktūras posmus (tostarp autoceļus, tiltus un tuneļus), lai nodrošinātu strukturālo stabilitāti un darbības noturību. Šādi uzlabojumi būtu jāizstrādā tā, lai izvairītos no jaunu sastrēgumposmu radīšanas un saglabātu funkcionalitāti paaugstinātas slodzes un spiedzes apstākļos (piemēram, palielinātas lielas noslodzes transportlīdzekļu plūsmas, ar incidentiem saistīta maršruta maiņa).

Ceļu satiksmes riska faktori un problēmas norāda arī uz pastāvīgo nepieciešamību ieguldīt atklāšanas un izpildes nodrošināšanas spējās attiecībā uz atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu, transportlīdzekļa vadīšanu alkohola un narkotisko vielu reibumā, uzmanības novēršanu, luksofora sarkanās gaismas neievērošanu un drošības jostas lietošanu. Šiem ieguldījumiem ir jānodrošina pietiekami cilvēkresursi policijas dienestiem, lai tie varētu veikt pārbaudes uz ceļiem, un tiem ir jāatbalsta automatizētas, uz kamerām balstītas atklāšanas un izpildes panākšanas sistēmas.

Izpildes panākšana būtu jāpapildina ar tādu efektīvu kampaņu finansēšanu, kas paredzētas izpratnes par ceļu satiksmes drošību veidošanai un izglītošanai par to. Šādas kampaņas ir jāpielāgo dažādām mērķauditorijām (bērniem, pusaudžiem, personām, kas mācās vadīt auto, jaunajiem autovadītājiem, pieredzējušākiem autovadītājiem un citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, piemēram, riteņbraucējiem un cilvēkiem, kas izmanto personīgās mobilitātes ierīces) un dažādām riska grupām, piemēram, gados jauniem vīriešiem, vecāka gadagājuma cilvēkiem un motociklistiem. Vislabāk tās īstenot valsts vai reģionālā līmenī, taču dalībvalstu iestādes ir lūgušas ES atbalstīt šādu kampaņu sagatavošanu un īstenošanu⁵⁸ un veicināt paraugprakses apmaiņu⁵⁹.

8. TURPMĀKĀ RĪCĪBA

Šis vidusposma ziņojums liecina, ka ir vajadzīga paātrināta un mērķtiecīga rīcība vairākās jomās. Komisija ir noteikusi virkni prioritāšu visiem attiecīgajiem pārvaldības līmeņiem (ES un valstu), kas īsteno esošās vai jaunas darbības, kurām nepieciešama tūlītēja uzmanība, pastāvīga apņemšanās un īpašs finansējums no visām ieinteresētajām personām.

8.1. INFRASTRUKTŪRAS DROŠĪBAS UZLABOJUMU PAĀTRINĀŠANA UN INTELEKTISKO TRANSPORTA SISTĒMU IEVIEŠANA

Lai samazinātu ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagas traumas guvušo personu skaitu, joprojām ir vajadzīgi prioritāri ieguldījumi ceļu infrastruktūras modernizācijā.

⁵⁸ Piemēram, ES *Erasmus+* ietvaros ir līdzfinansējusi skolēniem paredzētu izglītības programmu ceļu satiksmes drošības jomā *Knights for Road Safety*.

⁵⁹ Ikgadējā ES ceļu satiksmes drošības izcilības balvas pasākumā bieži tiek apbalvotas izglītojošas kampaņas ceļu satiksmes drošības jomā.

Komisija pašlaik izstrādā par ceļu infrastruktūru atbildīgajām iestādēm paredzētus norādījumus par “piedodošu (avāriju sekas mazinošu) ceļmalu”, “pašizskaidrojošu un izpildi pašnodrošinošu ceļu” projektēšanu un neaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem paredzētas ceļu infrastruktūras kvalitātes prasībām. Šie norādījumi tiks publicēti 2026. gadā.

Arī *TEN-T* regula⁶⁰ tika atjaunināta 2024. gadā, lai iekļautu jaunas Eiropas tīkla drošības prasības. Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānos (IPMP) tagad ir jāpievēršas arī ceļu satiksmes drošības jautājumiem, un dalībvalstīm ir jāvāc dati par drošību katrā pilsētas mezglā. Infrastruktūras plānošanai jāatbilst ekspluatācijas vajadzībām, tostarp drošības vajadzībām.

Komisija apņemas:

- turpināt atbalstīt dalībvalstis to problēmu risināšanā, kas konstatētas valstu ziņojumos par ceļu satiksmes drošību (pieejami līdztekus šim ziņojumam), tostarp gadījumos, kad dalībvalstis šāda atbalsta nepieciešamību ir identificējušas savos valstu un reģionu partnerības plānos attiecībā uz investīcijām un reformām 2028.–2034. gada finansēšanas periodā;
- noteikt, ka ieguldījumi ceļu infrastruktūrā ES ir atkarīgi no ceļu satiksmes drošības elementu iekļaušanas tajos ceļu posmos, kuros ir vislielākais potenciāls uzlabot drošību⁶¹ un kuros mērķtiecīga rīcība var sniegt vislielākos uzlabojumus⁶², cita starpā attiecībā uz neaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem;
- atbalstīt dalībvalstis, lai tās, investējot savos autoceļos, īstenotu gaidāmos 2026. gada norādījumus par “piedodošu (avāriju sekas mazinošu) ceļmalu”, “pašizskaidrojošu un izpildi pašnodrošinošu ceļu” un neaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem paredzētas infrastruktūras projektēšanu;
- atbalstīt dalībvalstis ceļu satiksmes drošības, noturības un izmantojamības prasību iekļaušanā ceļu uzturēšanas un modernizācijas projektos, ko īsteno, lai veicinātu militāro mobilitāti vai divējādu lietojumu, it īpaši tajos projektos, ar kuriem novērš sastrēgumposmus, piemēram, tiltus un tuneļus, cita starpā īstenojot norādījumus par projektēšanu; šajā nolūkā būtu jāapsver iespēja attiecināt Direktīvā 2008/96/EK izklāstītās ceļu satiksmes drošības procedūras uz autoceļu posmiem, kas neietilpst tās darbības jomā, bet ir būtiski militārajai mobilitātei;
- atbalstīt to, ka lietotājiem paplašinātā ģeogrāfiskā tīklā bez maksas tiek sniegta plašāka minimālā vispārējā informācija par ceļu satiksmes drošību, iespējams, ietverot tādus notikumus kā “sastrēguma rindas beigas” vai “tuvojas avārijas

⁶⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013.

⁶¹ Pamatojoties uz CIDP direktīvas 5., 6.a un 6.d pantu, ar ko izveido ES ceļu riska novērtējuma karti, kura aptver *TEN-T* ceļu tīklu, visas automaģistrāles, visus galvenos autoceļus, kas savieno lielākās pilsētas vai reģionus, un visus ES finansētos starppilsētu ceļus.

⁶² Prioritāte būtu jāpiešķir visproblemātiskākajiem ceļu posmiem, kas noteikti “*Network Wide Road Safety Assessment Methodology and Implementation Handbook*” (Eiropas Komisija, 2023. gads) vai saskaņā ar valsts metodiku, kas atbilst Direktīvas 2008/96/EK (CIDP direktīva) 5. pantam.

dienesta transportlīdzekļi”; šajā nolūkā ir plānots pārskatīt pašreizējās tehniskās specifikācijas⁶³ saskaņā ar Intelektisko transporta sistēmu (ITS) direktīvu⁶⁴;

- turpināt atbalstīt dalībvalstis uzlabotas satiksmes pārvaldības un viedu izpildes panākšanas risinājumu ieviešanā⁶⁵;
- apsvērt, kā vislabāk veicināt sadarbīgu intelektisku transporta sistēmu (S-ITS) turpmāku ieviešanu, cita starpā izmantojot tehniskās specifikācijas;
- izdot dalībvalstīm paredzētus norādījumus par eZvana pakalpojuma nepārtrauktību ar 2G/3G eZvanu aprīkoti transportlīdzekļiem, arī par iespējamiem regulatīviem instrumentiem valsts līmenī, lai līdz 2030. gadam saglabātu vismaz vienu ķēžu komutācijas tīklu.

8.2. IZPILDES PANĀKŠANAS UN ATTURĒŠANAS STIPRINĀŠANA

Ceļu satiksmes drošības pasākumu efektivitāte ir lielā mērā atkarīga no konsekventas un pamanāmas izpildes nodrošināšanas.

Komisija apņemas:

- turpināt atbalstīt dalībvalstis stabilu izpildes panākšanas stratēģiju izstrādē, lai risinātu pastāvīgās problēmas, kas saistītas ar atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu, transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā un uzmanības novēršanu, apmainoties ar paraugpraksi, izmantojot tādas iniciatīvas un grupas kā Augsta līmeņa darba grupa ceļu satiksmes drošības jautājumos, Ceļu satiksmes drošības apmaiņas programma, Eiropas Ceļu satiksmes drošības harta un *CARE* ekspertu grupa. Tas ietver automatizētu izpildes panākšanas tehnoloģiju izmantošanu un uz pierādījumiem balstītas pētniecības par sekmīgām pieejām nodrošināšanu;
- turpināt nodrošināt efektīvu sadarbību starp vadītāja apliecību un transportlīdzekļu reģistrācijas iestādēm, cita starpā izmantojot IT rīkus, piemēram, *MoveHub*;
- ar labāk definētām procedūrām padarīt efektīvāku savstarpējo palīdzību izpildes nodrošināšanā ar ceļu satiksmes drošību saistītu pārkāpumu gadījumos un šajā nolūkā sniegt finansiālu atbalstu;
- izdot dalībvalstīm paredzētus norādījumus par braukšanas ātruma pārvaldību.

8.3. TRANSPORTLĪDZEKĻU DROŠĪBAS TEHNOLOĢIJU PILNVEIDE

Pamatojoties uz gadu desmitu laikā izstrādātu transportlīdzekļu drošības regulējumu, no kā jaunākā ir Transportlīdzekļu vispārīgās drošības regula⁶⁶, Komisija apņemas:

⁶³Komisijas Deleģētā regula (ES) Nr. 886/2013 (2013. gada 15. maijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz datiem un procedūrām, lai lietotājiem, ja iespējams, nodrošinātu vispārējās ar ceļu satiksmes drošību saistītas bezmaksas informācijas minimumu.

⁶⁴ [Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva \(ES\) 2023/2661 \(2023. gada 22. novembris\), ar ko groza Direktīvu 2010/40/ES par pamatu intelektisko transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem.](#)

⁶⁵ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_en.

- strādāt, lai paātrinātu progresīvu drošības sistēmu ieviešanu un atbalstītu pāreju uz satīklotiem un automatizētiem transportlīdzekļiem;
- 2027. gadā izvērtēt Transportlīdzekļu vispārīgās drošības regulas drošības pasākumus.

Turklāt Komisija veicina pārrobežu testēšanas platformu izveidi, lai nodrošinātu autonomo transportlīdzekļu plaša mēroga iepriekšēju ieviešanu gan pasažieru, gan kravu pārvadājumiem saskaņā ar vienotu pārrobežu atļauju piešķiršanas shēmu. Šīm testēšanas platformām būtu jāveicina autonomo transportlīdzekļu gatavība tirgum un komercializācija un jāpalīdz noteikt iezīmes, kas drošības nolūkos būtu jāpielāgo. Šī iniciatīva ļaus dalībvalstīm vēl vairāk izvērst satīklotu infrastruktūru (arī sadarbīgas intelektiskās transporta sistēmas (S-ITS)), lai ātrāk kopīgotu datus ar visiem transportlīdzekļiem un infrastruktūru, vēl vairāk uzlabojot ceļu satiksmes drošību.

8.4. JAUNI MOBILITĀTES VEIDI

Pamatojoties uz pētījumu⁶⁷, kurā aplūkotas problēmas un iespējas, kas saistītas ar personīgo mobilitātes ierīču regulējumu, Komisija apņemas:

- izdarīt secinājumus par iespējamajiem ieguvumiem no personisko mobilitātes ierīču tehnisko specifikāciju saskaņošanas⁶⁸;
- sagatavot dalībvalstīm un reģionālajām un vietējām pārvaldes iestādēm paredzētus norādījumus par to, kādi jautājumi būtu jāņem vērā, lai nodrošinātu braucēju un citu ceļu satiksmes dalībnieku drošību personīgo mobilitātes ierīču izmantošanas laikā; tas paplašinās norādījumus, kas izklāstīti 2021. gada IPMP tematiskajā rokasgrāmatā par mikromobilitātes drošu izmantošanu⁶⁹.

8.5. PĒTNIECĪBAS UN INOVĀCIJAS INICIATĪVAS

Pašreizējā 2021.–2027. gada programmā “Apvārsnis Eiropa” prioritāte arī turpmāk būs pētniecība un inovācija ceļu satiksmes drošības jomā, īpašu uzmanību pievēršot jaunu problēmu izpratnei un risināšanai. Prioritārās pētniecības jomas ietver ceļu satiksmes drošību un autoceļu noturību lauku apvidos, neaizsargātu ceļu satiksmes dalībnieku, piemēram, gājēju, riteņbraucēju un mikromobilitātes ierīču lietotāju, drošību un makslīgā intelekta un lielo datu izmantošanu, lai prognozētu ceļu satiksmes negadījumus un novērstu tos.

Komisija atbalstīs arī inovāciju transportlīdzekļu drošības tehnoloģiju jomā, arī cilvēku/tehnoloģiju saskarnes transportlīdzekļu sistēmās. Tas vēl vairāk veicinās sadarbību starp automobiļu ražotājiem, tehnoloģiju uzņēmumiem un pētniecības

⁶⁶ Regula (ES) 2019/2144.

⁶⁷ *Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices – Final report (1.0)*, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2024. gads, <https://data.europa.eu/doi/10.2873/8572224>.

⁶⁸ Pēc transporta ministru pieprasījuma Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padomes 2025. gada decembra sanāksmē.

⁶⁹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en.

iestādēm, izmantojot partnerību satīklotai, sadarbīgai un automatizētai mobilitātei (CCAM partnerība).

8.6. IZGLĪTOŠANA UN IZPRATNES VEIDOŠANA

Komisija turpinās atbalstīt paraugprakses apmaiņu izglītošanas ceļu satiksmes drošības jautājumos un izpratnes veicināšanas jomā, jo īpaši izmantojot ES Ceļu satiksmes drošības hartu⁷⁰, ES Ceļu satiksmes drošības apmaiņas programmu un tās konferences, kas notiek reizi divos gados.

Komisija arī centīsies iekļaut ar ceļu satiksmes drošību saistītus izglītošanas un izpratnes veicināšanas pasākumus citos ES finansēšanas un informēšanas instrumentos, tostarp programmā *Erasmus+*, un tad, ja dalībvalstis tos būs noteikušas savos valstu un reģionālajos partnerības plānos 2028.–2034. gada finansēšanas periodam, jo īpaši saistībā ar mobilitāti pilsētās un laukos.

8.7. PRIVĀTĀ SEKTORA UN DARBA DEVĒJU LOMA CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS JOMĀ

Komisija aicinās gan privātā, gan publiskā sektora darba devējus pieņemt korporatīvas rīcībpolitikas, kurās kā prioritāte ir noteikta drošība uzņēmējdarbībā. Tās varētu veidot pēc akadēmisko ekspertu grupas ieteikumiem Ceturtajai globālajai ministru konferencei par ceļu satiksmes drošību⁷¹, kas 2025. gada aprīlī notika Marrākešā, Marokā.

Šie ieteikumi ietver ceļu satiksmes drošības elementu iekļaušanu darba drošības noteikumos un praksē, un vadošā loma ir jāuzņemas valdības iestādēm un organizācijām. To varētu panākt, ieviešot starporganizāciju drošības kultūru un piemērojot drošības pārvaldības sistēmas, piemēram, ISO 45001 vai ISO 39001.

Pilsoniskās sabiedrības organizācijām, tostarp ceļu satiksmes drošības aizstāvības grupām, cietušo atbalsta organizācijām un profesionālajām apvienībām, ir būtiska nozīme sabiedrības informētības uzturēšanā, politikas izstrādes atbalstīšanā un pakalpojumu sniegšanā negadījumos cietušajiem un viņu ģimenēm.

Komisija turpinās uzstāt uz šādu privātā un trešā sektora iesaisti ceļu satiksmes drošībā, cita starpā reizi divos gados rīkojot konferences, īstenojot ES Ceļu satiksmes drošības hartu un organizējot ikgadējo ES ceļu satiksmes drošības izcilības balvu konkursu⁷².

8.8. UZRAUDZĪBA UN PĀRSKATATBILDĪBA

Komisija turpinās piedāvāt ceļu satiksmes drošības speciālistiem uzraudzības un pārskatatbildības mehānismus, lai panāktu progresu ceļā uz 2030. gada mērķu sasniegšanu un galu galā līdz 2050. gadam sasniegtu “nulles vīziju”. Tas tiks panākts, izmantojot:

⁷⁰ <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>.

⁷¹ *Saving Lives Beyond 2025: Taking Further Steps: Recommendations of the Academic Expert Group for the 4th Global Ministerial Conference on Road Safety*, Zviedrijas Transporta pārvalde, 2025. gads.

⁷² <https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/excellence-road-safety-awards>.

- *CARE* datubāzi un ekspertu grupu, lai vāktu datus par ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušajiem un traumas guvušajiem, izmantojot standartizētus ziņošanas rīkus, un sadarbojoties ar dalībvalstīm, lai uzlabotu par smagām traumām savākto datu kvalitāti un sadalītu datus pa konkrētiem transportlīdzekļu tipiem;
- Eiropas Ceļu satiksmes drošības novērošanas centru⁷³ un publicējot uzticamus un salīdzināmus datus par ceļu satiksmes negadījumiem, padziļinātas analīzes un informāciju par ceļu satiksmes drošības tendencēm, praksi un rīcībpolitikām ES.

8.9. PĀRVALDĪBAS JAUTĀJUMU RISINĀŠANA

Paredzams, ka turpmāki uzlabojumi tiks panākti, turpinot paraugprakses apmaiņu starp dalībvalstīm un veicot atbilstošus turpmākos pasākumus saistībā ar jautājumiem, kurus izvirzījusi Komisijas atbalstītā Augsta līmeņa darba grupa ceļu satiksmes drošības jautājumos.

Jaunas problēmas var risināt, izmantojot tipa apstiprinājumu, valsts līmeņa pasākumus vai ES tiesību aktus. Labākas infrastruktūras izveide galvenokārt ir atkarīga no valsts finansējuma, un ceļu satiksmes drošībai ir jākonkurē ar citām valsts politiskajām prioritātēm. Izglītošana un izpildes panākšana arī turpmāk būs valstu kompetencē, un tā ir atkarīga no resursu piešķirumiem un politiskās gribas. Stājoties spēkā nesen pieņemtajai ES ceļu satiksmes drošības tiesību aktu paketei⁷⁴ un ņemot vērā tehnisko apskašu priekšlikumu iznākumu, ir atjaunināti ar ceļu satiksmes drošību saistītie pasākumi, kas ir ES kompetencē. Kopumā progress, visticamāk, būs stabils, bet pakāpenisks un lielā mērā atkarīgs no politiskās gribas.

Tajā pašā laikā nav izveidota ES ceļu satiksmes drošībā ieinteresēto personu ekosistēma, kas ļautu izmantot potenciāli būtiskos ieguvumus ceļu satiksmes drošības jomā, ko sola transportlīdzekļu automatizācijas tehnoloģiju attīstība. Lai gan autobūves nozares rīcības plānā⁷⁵ šī joma ir atzīta par ES turpmākās konkurētspējas programmas būtisku sastāvdaļu, vēl ir jāizveido institucionālais satvars, kas neaprobežotos tikai ar izmēģinājumiem. Tomēr pastāv ievērojams potenciāls, ka šādas struktūras varētu finansēt, galvenokārt izmantojot lietošanas maksas.

Apsverot pārvaldības jautājumus, būtu jāņem vērā stratēģisko pārrobežu koridoru un mezglu vajadzības, tostarp to koridoru un mezglu vajadzības, kas kalpo divējāda lietojuma funkcijām. Tas ietver saskaņotības nodrošināšanu starp ceļu satiksmes drošības, *TEN-T* īstenošanas, kibernetikas un noturības apsvērumiem.

⁷³ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/european-road-safety-observatory_en.

⁷⁴ Tā ietver trīs direktīvas: [Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu \(ES\) 2025/2205 \(2025. gada 22. oktobris\) par vadītāja apliecībām](#); [Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu \(ES\) 2025/2206 \(2025. gada 22. oktobris\), ar ko groza Direktīvu \(ES\) 2025/2205 attiecībā uz dažiem transportlīdzekļa vadīšanas liegumiem](#); [Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu \(ES\) 2024/3237 \(2024. gada 19. decembris\), ar kuru groza Direktīvu \(ES\) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem](#).

⁷⁵ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas rūpniecības politikas rīcības plāns autobūves nozarei” (COM(2025) 95 final, 5.3.2025., <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=celex:52025DC0095>).

Komisija apņemas:

- paplašināt spēju veidošanas projektus un labas prakses apmaiņu ceļu satiksmes drošības jomā starp iestādēm visos pārvaldības līmeņos;
- sniegt strukturētākas atsauksmes dalībvalstīm par kopīgām bažām, ko tās pauž Augsta līmeņa darba grupā ceļu satiksmes drošības jautājumos;
- apsvērt nepieciešamību veikt izmaiņas ES pārvaldības struktūrās attiecībā uz satiksmi un automatizētu transportlīdzekļu drošu ieviešanu.

Komisija aicina dalībvalstis:

- nodrošināt, ka tām ir labi funkcionējošas ceļu satiksmes drošības pārvaldības un koordinācijas struktūras un organizācijas;
- piešķirt pienācīgu finansējumu drošības programmām;
- apņemties regulāri uzraudzīt progresu un ziņot par to.

Komisija aicina vietējās un reģionālās pārvaldes iestādes:

- pieņemt tādas visaptverošas pieejas ceļu satiksmes drošībai, kas integrē drošību zemes izmantošanas jomā un transporta plānošanā;
- īstenot braukšanas ātruma pārvaldības stratēģijas;
- nodrošināt atbilstīgu infrastruktūru neaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem;
- attīstīt spējas reaģēt ārkārtas situācijās.

9. SECINĀJUMI

Šis pārskats par ES ceļu satiksmes drošības politikas satvara 2021.–2030. gadam īstenošanu atklāj satraucošu realitāti: lai gan ir panākts progress, uzlabojumu temps daudzās dalībvalstīs nav pietiekams, lai sasniegtu ES 2030. gadam noteikto mērķi. Tomēr pārskatā ir minēti arī daži pozitīvi aspekti: tajā ir izcelti daži efektīvi pasākumi, kurus varētu atkārtot citur vai paplašināt, un ir ziņots par daudzsoļu jaunu tehnoloģiju un metožu ieviešanu, kas var uzlabot ceļu satiksmes drošību. Turklāt dažām darbībām un investīcijām ir vajadzīgs laiks ietekmes panākšanai, un ceļu satiksmes drošības dati tās neatspoguļo nekavējoties. Ir svarīgi Komisijai un dalībvalstīm turpināt rīkoties, lai panāktu pozitīvu ietekmi gan īstermiņā, gan ilgtermiņā.

Šajā ziņojumā apkopotie rezultāti parāda, cik daudz var sasniegt, ja visu līmeņu dalībnieki – no privātpersonām līdz ES līmeņa pārvaldības struktūrām – savās atbildības jomās veicina drošas sistēmas pieeju. Taču progresa palēnināšanās virzībā uz “nulles vīziju”, ņemot vērā satiksmes pieaugumu un jaunas sociālās un tehnoloģiskās tendences, liek apšaubīt, vai pašreizējais ceļu satiksmes drošības instrumentu kopums ir piemērots nākotnei.

Analīze liecina, ka problēmas ceļu satiksmes drošības jomā kļūst arvien sarežģītākas, un tās ietekmē demogrāfiskās pārmaiņas, tehnoloģiskās pārmaiņas, klimata pārmaiņas un mainīgi mobilitātes modeļi, kas nebija pilnībā paredzēti laikā, kad tika izstrādāts ES ceļu satiksmes drošības politikas satvars 2021.–2030. gadam.

Tomēr ziņojums arī atklāj ievērojamas iespējas panākt progresu. Tehnoloģiskie sasniegumi transportlīdzekļu drošības jomā, arvien lielāka informētība par

ekonomiskajiem ieguvumiem no ieguldījumiem drošībā un arvien lielāka politiskā koncentrēšanās uz ilgtspējīgu mobilitāti rada labvēlīgus apstākļus paātrinātai rīcībai.

Galvenais ir izmantot šīs iespējas ar koordinētiem, ilgstošiem un pienācīgi finansētiem centieniem visā ES un dalībvalstīs visos pārvaldības un sabiedrības līmeņos. Ieguldījumi ceļu satiksmes drošībā sniedz ievērojamu atdevi ne tikai novērsto izmaksu veidā, bet arī uzlabojot dzīves kvalitāti un ekonomisko produktivitāti. Arguments par labu rīcībai ir pārliecinošs gan no sociālā, gan ekonomiskā viedokļa.

Panākumi būs atkarīgi no atjaunotas politiskās apņemšanās, pienācīga finansējuma, ciešākas sadarbības starp ieinteresētajām personām un vēlmes pieņemt inovatīvas pieejas pastāvīgo problēmu risināšanai. Komisija ir gatava atbalstīt dalībvalstis un ieinteresētās personas šajos kritiski svarīgajos centienos, paturot prātā, ka “nulles vīzijas” sasniegšanai būs vajadzīga kolektīva rīcība un kopīga atbildība.

Dzīvības, ko var glābt, traumas, ko var novērst, un ekonomiskie ieguvumi, ko var gūt, attaisno pastāvīgos centienus, kas būs vajadzīgi, lai sasniegtu ES mērķus ceļu satiksmes drošības jomā.

Komisija aicina dalībvalstis un visas ieinteresētās personas steidzami pieņemt izaicinājumu veidot tādu nākotni, kurā ES ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits būtu pēc iespējas tuvāks nullei un mobilitāte būtu ilgtspējīga un droša. Bez atjaunotas apņemšanās, investīcijām un rīcības visās dalībvalstīs un ES līmenī šie centieni glābt dzīvības uz mūsu autoceļiem tā arī paliks tikai centieni.