**1. pielikums. Stratēģiskais rīcības plāns ceļu satiksmes drošības jomā**

Pielikumā izklāstītas konkrētas darbības, kas paredzētas pašreizējās Komisijas pilnvaru laikā, proti, līdz 2019. gada 3. ceturkšņa beigām. **Šīm darbībām ir noteikts konkrēts izpildes termiņš.** Šis pielikums, protams, nevar skart nākamās Komisijas darbību, taču tajā orientējoši izklāstītas papildu paredzētās darbības laikposmam pēc 2019. gada **bez konkrēta izpildes termiņa.**

**1. Labāka ceļu satiksmes drošības pārvaldība**

Lai mainītu stagnējošo ES ceļu satiksmes drošības rādītāju tendenci un tuvotos ilgtermiņa mērķim līdz 2050. gadam pēc iespējas tuvāk nullei samazināt satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu Eiropas Savienībā (“nulles vīzija”), ir vajadzīga jauna pieeja. ES ceļu satiksmes drošības regulējums 2021.–2030. gadam, kurš tiks sīki izstrādāts līdz 2019. gadam, balstās uz **drošas sistēmas pieeju.** Tas nozīmē, ka tiks noteikti skaidri **mērķrādītāji** un tiks uzraudzīti panākumi, izmantojot **galvenos darbības rādītājus**, kas ir tieši saistīti ar nāves gadījumu un smagu traumu novēršanu visiem satiksmes dalībniekiem. Tam vajadzīga **visu nozaru koordinēta darbība attiecībā uz visiem satiksmes dalībniekiem** uzlabotā pārvaldības struktūrā.

**Galvenās darbības attiecībā uz pārvaldību**

**Komisija** sīkāk izstrādās ES 2021.–2030. gada ceļu satiksmes drošības regulējuma principus, kas izklāstīti šajā paziņojumā [2019. g. 2. cet.], tostarp

* izveidos tādu galveno darbības rādītāju sarakstu, kas saistīti ar iznākumiem un kas izstrādāti ciešā sadarbībā ar dalībvalstīm;
* Ceļu satiksmes drošības augsta līmeņa darba grupai (kuru veido valsts pārvaldes iestāžu augsta līmeņa pārstāvji) noteiks plašākas pilnvaras, kas ietvers stratēģiskas konsultācijas un biežu atsauksmju sniegšanu; kā arī
* izveidos ceļu satiksmes drošības vēstnieka amatu – tas ir jauns uzdevums, kuru veiks labi pazīstama persona, kas koordinēs ceļu satiksmes drošības centienus ar dalībvalstīm un izplatīs labu praksi gan Eiropas Savienībā, gan starptautiskā mērogā.

Visā regulējuma periodā Komisija (tās darbu vadīs koordinācijas grupa, kurā iesaistīti vairāki ģenerāldirektorāti) sadarbosies ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām, lai uzraudzītu un paātrinātu virzību uz priekšu, piemēram, divreiz gadā organizējot konferenci par rezultātiem un veicinot brīvprātīgas apņemšanās, īpaši spēcīgākas Eiropas Ceļu satiksmes drošības hartas kontekstā[[1]](#footnote-1).

**2. Lielāks finansiālais atbalsts ceļu satiksmes drošībai**

Nozīmīgs veids, kā ES var paātrināt rezultātu sasniegšanu, ir atbalsta sniegšana ceļu satiksmes drošības iniciatīvām, izmantojot dažādus finansēšanas risinājumus. Reģionālie fondi pašreizējā finanšu shēmā var atbalstīt infrastruktūras modernizāciju. Turklāt šodienas Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta uzaicinājumā ceļu satiksmes drošībai un digitalizācijai ir darīti pieejami 200 miljoni EUR. Ilgākā perspektīvā būs svarīgi nodrošināt **stabilitāti un konsekvenci finansēšanas risinājumos** infrastruktūras modernizācijai, citām ceļu satiksmes drošības darbībām, kā arī spēju veidošanai.

**Galvenās darbības attiecībā uz atbalstīšanu un finansējumu**

**Komisija**

* mudinās izmantot ES finansiālo atbalstu no Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem infrastruktūras modernizācijai ceļu satiksmes drošības ziņā, īpaši dalībvalstīs ar salīdzinoši zemiem ceļu satiksmes drošības rādītājiem, un mudinās izmantot Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu [2018. g. 2. cet.];
* racionalizēs un pastiprinās finansējumu ceļu satiksmes drošības darbībām nākamajā daudzgadu finanšu shēmā, ņemot vērā dažādu finansēšanas instrumentu komplementaritāti [2018. g. 2. cet.];
* izpētīs, kā nodrošināt finansējuma stabilitāti ceļu satiksmes drošības darbībām – tādām kā kopīgā pārrobežu ceļu policijas darbība, kas organizēta, sadarbojoties policijas struktūrām, – nākamajā daudzgadu finanšu shēmā [2018. g. 3. cet.]; kā arī
* izpētīs iespējas finansiāli atbalstīt spēju veidošanu dalībvalstu līmenī, piemēram, saistībā ar drošas sistēmas stratēģijām (piemēram, galveno darbības rādītāju mērīšanas metodiku) [2019. g. 3. cet.].

Turklāt Komisija ciešā sadarbībā ar Eiropas Investīciju banku pētīs, kā atvieglot publiskā sektora iestāžu piekļuvi atbilstīgam finansiālajam atbalstam attiecībā uz drošāka autoparka iepirkumu. Piemērs varētu būt drošāka transporta instruments vai esošā Tīrāka transporta mehānisma paplašinājums[[2]](#footnote-2). Komisija arī pētīs, kā finansēt pētniecību un inovāciju, kas vajadzīga drošas sistēmas stratēģiju izstrādei un īstenošanai.

 **3.** **Droši ceļi un ceļmalas**

Drošas sistēmas pieeja ceļu inženiertehniskajiem būvdarbiem ietver ceļa funkcijas, konstrukcijas, izvietojuma un ātruma ierobežojumu savstarpēju pielāgošanu nolūkā ņemt vērā cilvēka kļūdas, lai autoavārijas neizraisītu nāves gadījumus un smagas traumas. Komisija šodien ierosina pārskatīt Ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības direktīvu, lai noteiktu **lielāku pārredzamību un tīkla mēroga risku kartēšanu**, kā arī paplašinātu tās darbības jomu, papildus Eiropas ceļu tīklam iekļaujot arī **visus galvenos autoceļus**.

**Galvenās darbības attiecībā uz drošiem ceļiem un ceļmalām**

**Komisija**

* veiks sagatavošanas darbu un izveidos ekspertu grupu, kuras uzdevums būs izstrādāt tādu regulējumu ceļu klasifikācijai, kas saskaņā ar drošas sistēmas pieeju labāk pieskaņo ātruma ierobežojumu ceļa konstrukcijai un izvietojumam [2019. g. 3. cet.]; kā arī
* veicinās praktiķu pieredzes apmaiņu par drošas sistēmas metodikām (piemēram, Eiropas ceļu drošības revidentu forumā) [par pārskatītās Ceļu infrastruktūras drošības pārvaldības direktīvas pieņemšanu].

Visā regulējuma periodā Komisija centīsies noteikt turpmāku ES rīcību, piemēram, konkrētu drošības mērķu izvirzīšanu attiecībā uz ceļiem Eiropas tīklos nākamās Eiropas tīklu pamatnostādņu pārskatīšanas laikā.

**4.** **Droši transportlīdzekļi**

ES ir sekmīgi samazinājusi bojāgājušo cilvēku un smagu traumu skaitu, uzlabojot transportlīdzekļu drošību, kas panākta, veicot secīgus pielāgojumus Vispārējās drošības regulā un Gājēju drošības regulā. Komisija ierosina pārskatīt šīs regulas, lai padarītu **obligātus** dažus **svarīgus drošības elementus**, piemēram, intelektisko ātruma pielāgošanu, autonomu avārijas bremzēšanu (arī tad, ja parādās gājēji vai riteņbraucēji) vai kravas automobiļu vadītāju uzlabotu tiešo redzamību. Turpinot šo darbu, būs svarīgi padarīt par prioritāti ES un Apvienoto Nāciju Organizācijas darbu jaunu transportlīdzekļu drošības noteikumu izstrādē (piemēram, attiecībā uz autonomu avārijas bremzēšanas sistēmu kravas automobiļiem, ieskaitot gājēju un riteņbraucēju atpazīšanu, un tiešās redzamības standartiem). Labu iespēju pozitīvi ietekmēt drošības tehnoloģiju ieviešanas tempu rada **publiskais iepirkums**.

Komisija arī ierosina pārskatīt Riepu marķēšanas regulu, lai uzlabotu patērētājiem paredzēto informāciju, īpaši par **riepu drošības rādītājiem**.

**Galvenās darbības attiecībā uz drošiem transportlīdzekļiem**

**Komisija**

* sāks izvērtēt, vai esošā autoparka (īpaši autobusu un kravas automobiļu) modernizācija ar progresīvām autovadītāja atbalsta sistēmām ir iespējama un izmaksefektīva [2018. g. 4. cet.]; kā arī
* mudinās dalībvalstis apsvērt valsts līmeņa stimulus – izmantojot dažādus līdzekļus, piemēram, iepirkumu, drošas pārvietošanās politiku, nodokļu un apdrošināšanas stimulus – pārbaudītu tehnoloģiju ātrākai ieviešanai, vienlaikus saglabājot konkurenci iekšējā tirgū [2018. g. 2. cet.].

**Komisija lūgs brīvprātīgi uzņemties saistības**, piemēram,

* darba devējus/kravas autopārvadātāju asociācijas (piemēram, izmantot transportlīdzekļus, kuriem ir jaunākie drošības elementi, vēl pirms tas ir paredzēts tiesību aktos),
* publiskā sektora iestādes (piemēram, pilsētas publiskajā iepirkumā dot priekšroku ne tikai ekoloģiski tīrākajiem, bet arī drošākajiem automobiļiem savam autoparkam),
* ražotājus (piemēram, ieviest drošības elementus plašāk, nekā paredzēts minimālajās prasībās, visos cenu segmentos),
* apdrošinātājus (piemēram, mainīt prēmiju struktūru, lai atbalstītu drošākus transportlīdzekļus),
* automobiļu nomas un koplietošanas sektoru (piemēram, veicināt drošu automobiļu izmantošanu automobiļu nomā un izpirkumnomā, kā arī regulāru apkopi),
* autoskolas (piemēram, apmācīt jaunus un pieredzējušus autovadītājus un braucējus, kā izmantot jaunus transportlīdzekļu drošības elementus).

Komisija izvērtēs, vai ir vajadzīga turpmāka rīcība, citstarp attiecībā uz noteikumiem par nolietotu riepu saķeres pārbaudi, tiesisko regulējumu par automobiļu tehnisko apskati, arī darbībām, kas novērstu īpašnieku/turētāju potenciālu nesankcionētu manipulāciju ar transportlīdzekļiem, un attiecībā uz lielākas nozīmes piešķiršanu drošības apsvērumiem ES publiskā iepirkuma tiesību aktos.

**5.**  **Droša ceļu izmantošana**

Satiksmes dalībnieku ar drošību saistītā **rīcība** (ātrums, aizsargaprīkojuma – piemēram, drošības jostu vai ķiveru – izmantošana, transportlīdzekļa vadīšana, nelietojot alkoholu un citas apreibinošas vielas, transportlīdzekļa vadīšana, braukšana ar velosipēdu un iešana, nenovēršot uzmanību no ceļa) un šādas rīcības **panākšana** arī ir būtiska smagu sadursmju novēršanā un sadursmju seku mazināšanā. Priekšlikums pārskatīt Vispārējās drošības regulu un Gājēju drošības regulu ietver dažus elementus, kas varētu radīt lielus ieguvumus drošības ziņā (intelektiska ātruma pielāgošana, miegainības atpazīšanas tehnoloģija, standartizētas saskarnes alkometriskam autobloķētājam).

**Galvenās darbības attiecībā uz ceļu drošu izmantošanu**

**Komisija**

* sāks novērtēt iespējas uzlabot direktīvas par satiksmes noteikumu pārkāpumu apkarošanu pāri robežām efektivitāti, pamatojoties uz 2016. gadā veiktu novērtējumu [2018. g. 1. cet.];
* sāks pētījumu par to, cik iespējama ir likumdošanas iniciatīva, kas attiecas uz vadītāja tiesību atņemšanas savstarpēju atzīšanu [2019. g. 4. cet.];
* transponēs Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) regulējumu, ar ko nosaka obligātus drošības jostas lietošanas atgādinājumus attiecībā uz visiem sēdekļiem [2018. g. 4. cet.];
* sadarbosies ar dalībvalstīm, lai radītu vajadzīgos apstākļus ignorējamas intelektiskās ātrumregulēšanas sistēmas funkcionēšanai, ieskaitot attiecībā uz digitālām ātruma ierobežojumu zīmēm, un apsvērs ignorējamas intelektiskās ātrumregulēšanas sistēmas iespējamību un pieņemamību nākotnē [2019. g. 3. cet.]; kā arī
* sāks novērtēt, kā pastiprināt ES ieteikumu par pieļaujamo alkohola daudzumu asinīs, piemēram, iesakot stingrākus ierobežojumus profesionāliem autovadītājiem un/vai autovadītājiem iesācējiem un sniedzot norādes par alkometrisko autobloķētāju izmantošanu [2018. g. 3. cet.].

**Komisija lūgs brīvprātīgi uzņemties saistības**, piemēram,

* darba devējus/kravas autopārvadātāju asociācijas (piemēram, attiecībā uz profesionālo autovadītāju pastiprinātu apmācību un informētības palielināšanu, kas pārsniedz tiesību aktos noteiktās prasības profesionāliem autovadītājiem),
* izglītības nozari (piemēram, iekļaut ceļu satiksmes drošību mācību pamatprogrammā) un satiksmes dalībnieku organizācijas (piemēram, veicināt drošu rīcību, ņemot vērā vecuma un dzimuma faktorus),
* publiskā sektora iestādes (piemēram, publiskajā iepirkumā iekļaut prasību uzstādīt alkometriskos autobloķētājus),
* tālsatiksmes autobusa pārvadājumu pakalpojumu sniedzējus (piemēram, veikt informatīvās kampaņas par drošības jostām) un
* taksometru un kopbraukšanas uzņēmumus (piemēram, nodrošināt autoparku ar bērnu sēdekļiem).

Komisija nākamajā pētniecības un inovāciju programmā centīsies veicināt un atbalstīt pētījumus par narkotiku reibuma atklāšanas metodēm un testēšanas rīkiem un par to, kā automātiski novērtēt vadīšanas spējas un kā panākt, lai netiktu novērsta uzmanība, arī transportlīdzekļos integrēto elektronisko sistēmu dēļ. Tā izvērtēs, vai noteikt par obligātiem individuālus elektroniskos drošības jostu lietošanas atgādinājumus tālsatiksmes autobusos un vai kopā ar nozari izstrādāt labas prakses kodeksu, lai nodrošinātu, ka automobiļu informācijas sistēmas un tālruņi tiek izstrādāti tā, lai tos varētu lietot droši. Komisija noteiks, vai ir vajadzīga turpmāka rīcība, piemēram, attiecībā uz jēdziena “drošs ātrums” definēšanu un ieviešanu, riteņbraucēju ķiverēm un motociklistu aizsargapģērbu un/vai vairāku pakāpju autovadītāja apliecībām autovadītājiem iesācējiem.

**6.**  **Ātra un efektīva ārkārtas reaģēšana**

Efektīva aprūpe pēc autoavārijas, arī kvalificēta personāla veikta ātra pārvietošana uz pareizo iestādi, samazina traumu sekas. Šajā sakarā būtu cieši jāuzrauga ***eCall*** (automātiska neatliekamās palīdzības izsaukšana autoavārijas gadījumā) izvēršanas ietekme.

**Galvenās darbības attiecībā uz ārkārtas reaģēšanu**

**Komisija**

* sāks novērtēt *eCall* ietekmi un šīs sistēmas iespējamo attiecināšanu uz citām transportlīdzekļu kategorijām (smagie kravas transportlīdzekļi, autobusi, tālsatiksmes autobusi, motocikli un lauksaimniecības traktori) [2019. g. 3. cet.] un
* veicinās ciešāku kontaktu veidošanu starp ceļu satiksmes drošības iestādēm un veselības nozari, lai novērtētu turpmākās praktiskās un pētniecības vajadzības (piemēram, kā nodrošināt kvalificētu speciālistu un atbilstīgo medicīnas iestāžu piemeklēšanu attiecīgām traumām) [2018. g. 3. cet.].

**Komisija lūgs brīvprātīgi uzņemties saistības**, piemēram,

* komerciālā un sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējus (piemēram, rīkot pirmās palīdzības mācības autovadītājiem),
* ražotājus (piemēram, uzstādīt *eCall* jaunos esošo tipu automobiļos vai modernizēt lietošanā esošos automobiļus),
* apdrošinātājus (piemēram, samazināt apdrošināšanas prēmijas automobiļiem, kuros ir uzstādīts *eCall*).

**7.** **Nākotnes prasībām atbilstoša ceļu satiksmes drošība**

**Savienojamībai un automatizācijai** ir milzīgs ceļu satiksmes drošības potenciāls ilgtermiņā, taču ir jānovērš riski, piemēram, saistībā ar **kiberdrošību** un augstā pakāpē automatizētu transportlīdzekļu darbību **jauktā satiksmē**. Tāpēc Komisija mobilitātes paketē ierosina visaptverošu stratēģiju attiecībā uz satīklotu un automatizētu mobilitāti.

**Sadarbīgā ekonomika** (piemēram, automobiļu vai velosipēdu koplietošanas shēmas) un daži **vidiskie pasākumi** rada savstarpēju ieguvumu iespējas, ja tiek apvienoti ar ceļu satiksmes drošības pasākumiem (piemēram, drošāka un pievilcīgāka vide staigāšanai un riteņbraukšanai), taču tiem ir arī riski, piemēram, mazāk aizsargāti satiksmes dalībnieki uz ceļiem.

Nākamajās iniciatīvās būs jāņem vērā **vieglāk ievainojamu satiksmes dalībnieku** un dažādu **satiksmes dalībnieku grupu** (vecums, dzimums, invaliditāte) īpašās vajadzības. Turklāt rīcība var būt jāpastiprina arī **darba drošības jomā**.

**Galvenās darbības attiecībā uz jauniem izaicinājumiem**

**Komisija**

* pieņems specifikācijas attiecībā uz sadarbīgām intelektiskām transporta sistēmām (deleģēts akts saskaņā ar Intelektisko transporta sistēmu direktīvu), ieskaitot transportlīdzekļa–transportlīdzekļa un transportlīdzekļa–infrastruktūras sakarus[[3]](#footnote-3) [2018. g. 4. cet.];
* cieši sadarbosies ar ieinteresētajām personām, lai sāktu procesu ceļā uz tāda rīcības kodeksa izstrādi, kas paredzēts drošai pārejai uz augstākiem automatizācijas līmeņiem, lai panāktu, ka prasībās un procedūrās pilnībā ņemti vērā ceļu satiksmes drošības apsvērumi (jaukta satiksme, mijiedarbība ar citiem satiksmes dalībniekiem, braukšana kolonnā), īpaši nodrošinot saskaņotību starp valstu satiksmes noteikumiem un izvairoties no pretrunām ar ES noteikumiem par transportlīdzekļiem [2019. g. 3. cet.]; kā arī
* izveidos konkursu vai balvu “Droša pilsēta” [2019. g. 3. cet.].

**Komisija lūgs brīvprātīgi uzņemties saistības**, piemēram,

* pārvadātājus, autoparka vadītājus un kravas pārvadātājus (piemēram, pieņemt korporatīvo ceļu satiksmes drošības politiku);
* arodapvienības (piemēram, sniegt norādes MVU, īpaši par vieglo kravas furgonu drošību pilsētas teritorijās); kā arī
* valsts iestādes (piemēram, pārņemt labu praksi cīņā un kampaņās pret nesankcionētām manipulācijām ar transportlīdzekļiem).

Visā regulējuma periodā Komisija izvērtēs vajadzību pēc turpmākas ES rīcības, piemēram, attiecībā uz transportlīdzekļos uzstādīto cilvēka–mašīnas saskarņu saskaņošanas veicināšanu, lai nodrošinātu, ka visi autovadītāji un satiksmes dalībnieki var mijiedarboties ar transportlīdzekļiem, neapdraudot drošību, un attiecībā uz jautājumu par piekļuvi transportlīdzekļa datiem. Komisija izvērtēs, vai jāpārskata tiesību akti par autovadītāju apliecībām, tehnisko apskati, profesionālu autovadītāju apmācību un transportlīdzekļa vadīšanas laiku, lai ņemtu vērā norises sadarbīgā, satīklotā un autonomā mobilitātē. Komisija arī pētīs pilsētu ceļu satiksmes drošības aspektus mobilitātes plānošanā, darba drošības jomā, piemērotībā transportlīdzekļa vadīšanai vai riteņbraukšanai un jaunos darījumdarbības modeļos, kas attiecas uz personiskiem transportlīdzekļiem.

Komisija rosinās un atbalstīs pētniecību un inovāciju nākamajā pamatprogrammā, lai tās varētu dot ieguldījumu ceļu satiksmes drošības politikā, ieskaitot attiecībā uz jauniem mobilitātes modeļiem un pārmaiņām sabiedrībā, mijiedarbību starp cilvēkiem un tehnoloģijām, īpaši cilvēka–mašīnas saskarnēm un drošu pāreju uz automatizāciju, izpildi un drošību.

**8.**  **ES loma pasaules mērogā: ceļu satiksmes drošības eksports**

Ārpus Eiropas Savienības Komisija ceļu satiksmes drošības jomā pievēršas saviem tiešajiem kaimiņiem, īpaši **Rietumbalkānu** un **Austrumu partnerības** valstīm, kas gatavojas 2018. gada laikā parakstīt ceļu satiksmes drošības deklarācijas, un Turcijai.

Arī jāizvērtē ES loma ceļu satiksmes drošības jomā, ņemot vērā **Apvienoto Nāciju Organizāciju** un jo īpaši Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisiju.

**Galvenās darbības ceļu satiksmes drošības uzlabošanai ārpus Eiropas Savienības**

**Komisija**

* turpinās attīstīt sadarbību ceļu satiksmes drošības jomā ar ES kaimiņiem, īpaši Rietumbalkāniem un Austrumu partnerību, pamatojoties uz ceļu satiksmes drošības deklarācijām, kas tiek pieņemtas 2018. gadā, un jo īpaši apmainoties ar labāko praksi un atbalstot spēju veidošanu [2018. g. 3. cet.].

Komisija arī izvērtēs, kā varētu stiprināt satiksmes noteikumu koordināciju (ANO Ženēvas un Vīnes konvencija), arī ES līmenī, lai ceļu satiksmes noteikumus varētu saskaņotā veidā pielāgot sadarbīgai, satīklotai un autonomai mobilitātei. Komisija izpētīs sadarbības iespējas ar starptautiskām finansēšanas iniciatīvām, piemēram, ANO Satiksmes drošības trasta fondu.

1. Eiropas Ceļu satiksmes drošības harta ir pilsoniskās sabiedrības platforma, kas veltīta ceļu satiksmes drošībai un ko izveidojusi Eiropas Komisija, un pašlaik tai ir pievienojušies 3500 dalībnieku. [↑](#footnote-ref-1)
2. [http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility.](http://www.eib.org/projects/sectors/transport/cleaner-transport-facility) [↑](#footnote-ref-2)
3. Sk. COM(2018) 283 – paziņojums “Pretim automatizēto transportlīdzekļu mobilitātei. ES nākamības mobilitātes stratēģija”. [↑](#footnote-ref-3)