

Īpašais ziņojums

## ES ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšana:

ātrums nav pietiekams



EIROPAS  
REVĪZIJAS  
PALĀTA

# Saturs

	Punkts
<b>Kopsavilkums</b>	I–VIII
<b>Ievads</b>	01–16
<b>Ceļu satiksmes drošība ir sabiedrībai ļoti svarīgs jautājums</b>	01–09
Ceļu satiksmes negadījumi ir biežs priekšlaicīgas nāves cēlonis Eiropas Savienībā	01–03
Mazaizsargātie satiksmes dalībnieki ir vairāk pakļauti letāla negadījuma riskam, un pastāv ievērojamas atšķirības starp vecuma grupām un dalībvalstīm	04–06
Drošas sistēmas pieeju izmanto visā pasaulē	07–09
<b>Atbildības sadalījums Eiropas Savienībā</b>	10–12
<b>ES politika un tiesiskais regulējums ceļu satiksmes drošības jomā</b>	13–14
<b>ES finansējums projektiem, ar kuriem tiek veicināta ceļu satiksmes drošība</b>	15–16
<b>Revīzijas tvērumi un pieeja</b>	17–23
<b>Apsvērumi</b>	24–102
<b>ES drošas sistēmas pieeja ir visaptveroša, bet Komisija sastopas ar izaicinājumiem dalībvalstu progresu uzraudzībā</b>	24–41
ES drošas sistēmas pieeja ir visaptveroša un izvirza vērienīgus mērķus	26–27
Komisija vēl nav novērtējusi valstu stratēģiju devumu ES mērķu sasniegšanā	28–31
Dalībvalstu snieguma novērtēšana vēl nav efektīva	32–34
Dalībvalstu dati par bojāgājušiem cilvēkiem ir salīdzināmi, bet par smagi ievainotiem ne	35–37
ES progress ir pārāk lēns, lai sasniegtu 2030. un 2050. gada mērķus	38–41
<b>ES darbības ceļu izmantošanas, transportlīdzekļu un infrastruktūras pīlāru ietvaros neaptver visas riska jomas un nav pietiekami integrētas</b>	42–82
ES līmenī netiek risināti visi galvenie negadījumu cēloņi, un Komisija tikai ierobežotā mērā pārrauga dalībvalstu stratēģijas attiecībā uz noteikumu ievērošanas panākšanu	44–56

Transportlīdzekļiem Eiropas Savienībā piemēro standartizētu regulējumu, bet tā ietekmi ierobežo novecojošs autoparks	57–64
Valstu pieejām infrastruktūras drošuma uzlabošanai ir dažādas detalizācijas pakāpes, un ES prasības neaptver to infrastruktūru, kas ir par cēloni lielākajai daļai letālo negadījumu	65–75
Jauni izaicinājumi nozīmē, ka Komisijas ceļu satiksmes drošības pasākumi būs jāintegrē vēl vairāk	76–82
<b>Atlasot projektus un definējot uzraudzības rādītājus, ES ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšana nebija svarīgs kritērijs</b>	83–102
Ceļu satiksmes drošība nebija viens no svarīgākajiem kritērijiem, pēc kura izraudzīties infrastruktūras projektus, kam izvirzīti ceļu satiksmes drošības mērķi	85–91
ES līdzfinansētos projektos, kuriem bija ar ceļu satiksmes drošību saistīti mērķi, netika prasīts aplēst potenciālo devumu ceļu satiksmes drošībai vai izstrādāt attiecīgus iznākuma rādītājus	92–98
2021.–2027. gada periodā ceļu satiksmes drošībai varētu būt pieejams mazāk kohēzijas finansējuma, bet attiecīgu nosacījumu izvirzīšana ir pirmais solis ceļā uz labāku mērķtiecību	99–102

## **Secinājumi un ieteikumi** 103–113

### **Pielikumi**

**I pielikums. ANO drošas sistēmas pieejas pīlāru ietvaros veikto darbību piemēri**

**II pielikums. Komisijas ceļu satiksmes drošības mērķu pilnveide kopš 2001. gada**

**III pielikums. ES tiesiskais regulējums attiecībā uz drošas sistēmas pieejas pīlāriem, kurus mēs revidējam**

**IV pielikums. Revīzijas izlasē iekļautie ES līdzfinansētie projekti**

**V pielikums. Dalībvalstu izvirzītie ceļu satiksmes drošības mērķi**

**VI pielikums. Valstīs piemēroto ātruma ierobežojumu salīdzinājums ar starptautiskā pētījumā ieteikto ātrumu**

**VII pielikums. Tiesiskā regulējuma noteikumi par elektriskajiem skrejriteņiem 15 ES dalībvalstīs**

### **Saīsinājumi**

### **Glosārijs**

**Komisijas atbildes**

**Laika grafiks**

**Revīzijas darba grupa**

## Kopsavilkums

I Ceļu satiksmes drošība ir sabiedrībai ļoti svarīgs jautājums. 2022. gadā Eiropas Savienībā ceļu satiksmes negadījumos gāja bojā 20 640 cilvēku. Īpaši apdraudēti ir gājēji, velosipēdisti un motociklisti. Ceļu satiksmes drošība ir dalītās kompetences joma, par kuru atbild gan ES, gan dalībvalstis, taču tieši valsts iestādes atbild par to, lai pilnībā būtu īstenotas noteiktas darbības, kuras varētu ievērojami uzlabot ceļu satiksmes drošību. Komisijas uzdevums ir koordinēt darbības ES līmenī, īpaši tad, ja darbībām ir pārrobežu ietekme.

II 2018. gadā ES izvirzīja pašreizējos mērķus, t. i., līdz 2030. gadam uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu salīdzinājumā ar 2019. gadu un līdz 2050. gadam panākt, ka šie rādītāji ir tuvu nullei. Lai šos mērķus sasniegtu, Komisija balstīja savu ceļu satiksmes drošības politiku uz ES drošas sistēmas pieeju, kas ietver vairākus pīlārus, ar kuriem tiek nodrošināts, ka gadījumā, ja kāds no elementiem nenostādā, to kompensē cits. Attiecībā uz iepriekšējo 2014.–2020. gada periodu, mēs aplēsām, ka kopējais ES finansējums projektiem, kuros atbalstīta ceļu satiksmes drošība, bija aptuveni 6,6 miljardi EUR (aplēsē ieskaitīts finansējums no Eiropas Reģionālās attīstības fonda, Kohēzijas fonda un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta).

III Tā kā tuvojas pašreizējā 2021.–2030. gada politikas satvara vidusposms, mēs novērtējam, vai Komisija efektīvi izveidoja ES drošas sistēmas pieeju un vai Komisija palīdz dalībvalstīm virzīties uz 2030. un 2050. gada ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšanu. Pārbaudot drošas sistēmas pieejas pārvaldības pīlāru, mēs skatījām, vai pieeja bija visaptveroša un vai Komisija efektīvi uzraudzīja dalībvalstu devumu ES mērķu sasniegšanā. Tāpat novērtējam, vai Komisija bija veikusi atbilstošas darbības, kuras bija paredzētas ceļu izmantošanas, transportlīdzekļu un infrastruktūras pīlāru ietvaros. Pārbaudījām arī finansiālā atbalsta pīlāru, proti, vai 2014.–2020. gada periodā ES līdzfinansēto projektu atlasē un rādītāju izstrādē ceļu satiksmes drošības mērķi bija svarīgs aspekts. Revīziju veicām četrās dalībvalstīs un pārbaudījām 13 projektu izlasi.

IV Kopumā mēs secinām, ka Komisija ir izveidojusi visaptverošu ES drošas sistēmas pieeju ar vērienīgiem mērķiem 2030. un 2050. gadam. Tomēr mēs konstatējam trūkumus Komisijas darbībās. Turklāt pašreizējā tempā un bez papildu ES un dalībvalstu centieniem ir maz ticams, ka šie mērķi tiks sasniegti.

**V** Attiecībā uz **pārvaldības pīlāru** mēs konstatējam, ka Komisija vēl nebija novērtējusi to, cik lielā mērā dalībvalstu plānotie pasākumi palīdz sasniegt ES ceļu satiksmes drošības mērķus. Lai gan gandrīz visas dalībvalstis ir noteikušas mērķi uz pusi samazināt bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu, katras valsts stratēģijas detalizācijas pakāpe ir atšķirīga. Turklāt vēl ir jāveic turpmāki pasākumi, lai dalībvalstu snieguma uzraudzība būtu efektīva. Mēs konstatējam arī salīdzināmības problēmas, jo dalībvalstis atšķirīgi vāc un paziņo Komisijai datus par smagiem ievainojumiem.

**VI** Attiecībā uz **ceļu izmantošanas pīlāru** mēs konstatējam, ka tas vienlīdz neaptver visas galvenās riska jomas ES līmenī un ka Komisija tikai ierobežotā mērā spēj uzraudzīt pieejas, ko valstis izmanto, lai panāktu noteikumu ievērošanu. Lai gan **transportlīdzekļu pīlāru** īstenošana palīdz standartizēt ES regulējums attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem, šā pīlāra ietekmi ierobežo tas, ka dalībvalstu autoparki noveco. Dalībvalstu procedūras **infrastruktūras pīlāra** ietvaros, tostarp bīstamu posmu un negadījumu cēloņu apzināšanas procedūras, atšķiras pēc to detalizācijas pakāpes. Ar ES tiesību aktiem šajā jomā ir ieviesti kopīgi principi un procedūras, taču tie neaptver infrastruktūru, kas ir par cēloni lielākajai daļai nāves gadījumu, piemēram, nav pilnībā aptvertas pilsētu teritorijas, mazākas nozīmes ceļi ārpus pilsētu teritorijām un veloceļi. Cita starpā konstatējam, ka uzskaitītajos trīs pīlāros būs jāintegrē papildu Komisijas darbības, kas vajadzīgas, lai risinātu jaunus ceļu satiksmes drošības izaicinājumus, piemēram, saistībā ar individuālās mobilitātes ierīcēm un autonomajiem transportlīdzekļiem.

**VII** Pārbaudot **finansiālā atbalsta pīlāru**, mēs konstatējam, ka 2014.–2020. gada periodā ceļu satiksmes drošība nebija viens no svarīgākajiem kritērijiem, pēc kura izraudzīties projektus ar ceļu satiksmes drošības mērķiem. Tam par iemeslu bija citu prioritāšu izvirzīšanās priekšplānā (piemēram, labāka piekļūstamība un “zaļāks” transports). Lielākās daļas revidēto projektu atlases kritērijos nebija īpaši ņemti vērā tie tīklu posmi, kuros notiek visvairāk negadījumu vai ir vislielākais bojāgājušo skaits, un nebija noteikti kritēriji saistībā ar ceļu projektēšanu drošā veidā. Turklāt netika prasīts, lai ES līdzfinansētajos projektos būtu aplēsts potenciālais devums ceļu satiksmes drošībai vai lai būtu izstrādāti attiecīgi iznākuma rādītāji. 2021.–2027. gada periodā kohēzijas politikas finansējums turpmākiem projektiem, kuru mērķis būtu uzlabot ceļu satiksmes drošību, var samazināties, ja vien netiks ieviesti stingri noteikumi par šā mērķa izvirzīšanu par prioritāti.

### VIII Pamatojoties uz šiem secinājumiem, mēs iesakām Komisijai:

- 1) uzlabot ziņošanu par smagiem ievainojumiem un izstrādāt snieguma mērķrādītājus;
- 2) pievērst lielāku uzmanību negadījumu cēloņiem un izdot papildu norādījumus, kuri aptvertu visas riska jomas;
- 3) ieplānot, ka ceļu satiksmes drošība skaidrāk tiek noteikta par prioritāti un ka ES līdzfinansētiem projektiem, kuriem ir ar ceļu satiksmes drošību saistīti mērķi, tiek veikta *ex post* novērtēšana.

# Ievads

## Ceļu satiksmes drošība ir sabiedrībai ļoti svarīgs jautājums

### Ceļu satiksmes negadījumi ir biežs priekšlaicīgas nāves cēlonis Eiropas Savienībā

**01** Eiropas Savienībā ceļu satiksmes negadījumi ir biežs priekšlaicīgas nāves cēlonis: 2022. gadā ceļu satiksmes negadījumos gāja bojā 20 640 cilvēku<sup>1</sup>. Turklāt tiek lēsts, ka ES uz katru zaudēto dzīvību vēl pieci citi cilvēki gūst smagus ievainojumus, kas izmaina visu viņu dzīvi<sup>2</sup>.

**02** Absolūtos skaitļos ceļu satiksmē mirst visvairāk cilvēku salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem. 2016.–2020. gadā ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits Eiropas Savienībā (izņemot Apvienoto Karalisti) bija vidēji 22 420 cilvēku gadā salīdzinājumā ar 19 nāves gadījumiem dzelzceļa satiksmē. Pēdējais gaisa satiksmes negadījums, kurā bija bojāgājušie un kurā bija iesaistīta ES aviokompānija, notika 2016. gadā: gāja bojā divi cilvēki.

**03** Kopumā pasaulē, kā liecina Pasaules Veselības organizācijas jaunākie [dati](#), Eiropas stāvoklis ir labāks nekā citās pasaules daļās, proti, Eiropā ir viszemākais nāves gadījumu skaits un – pretēji stāvoklim citviet pasaulē – šis rādītājs iet uz leju. Tomēr, lai gan ES ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits kopš 2000. gada ir ievērojami samazinājies, pēdējos gados šī tendence stagnē.

---

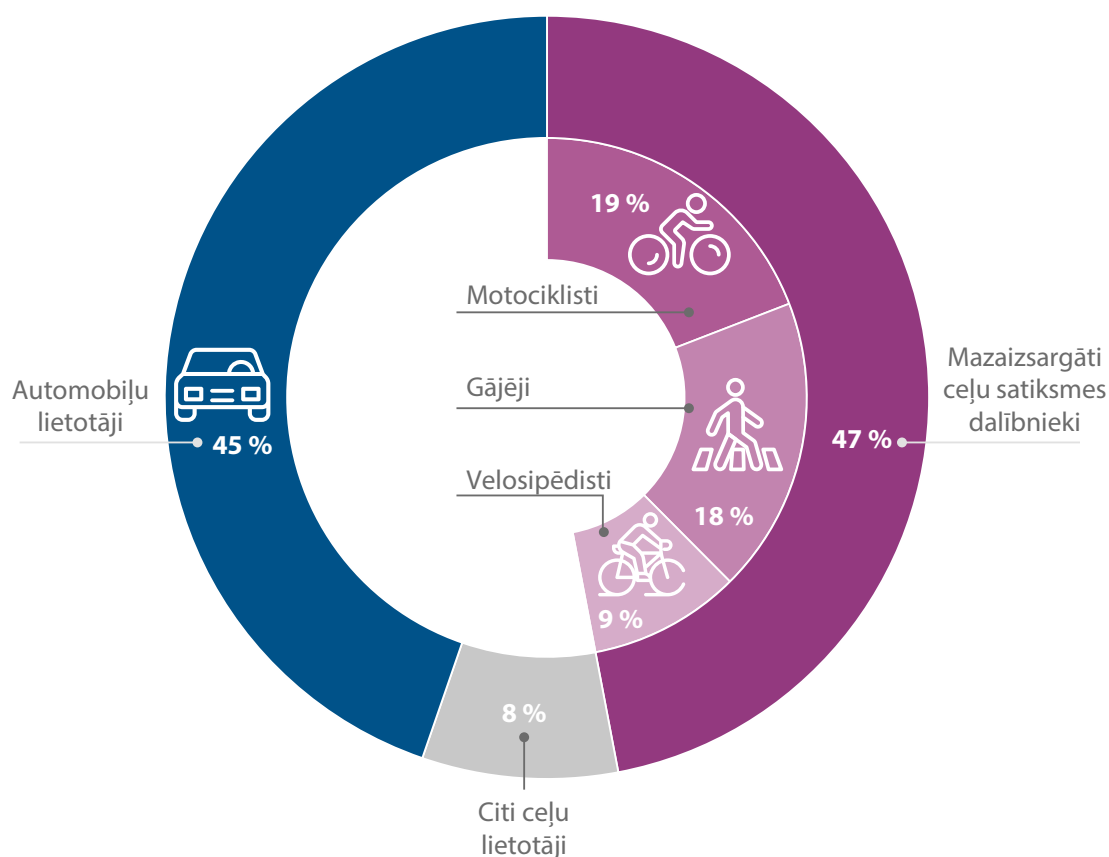
<sup>1</sup> Eiropas Komisija, [Ceļu satiksmes drošība Eiropas Savienībā](#), 2023.

<sup>2</sup> Eiropas Komisija, [European Road Safety Observatory – Road Safety Thematic Report – Serious injuries](#), 2021.

**Mazaizsargātie satiksmes dalībnieki ir vairāk pakļauti letāla negadījuma riskam, un pastāv ievērojamas atšķirības starp vecuma grupām un dalībvalstīm**

**04** Nāvējošā negadījumā var iekļūt ikviens ceļu satiksmes dalībnieks, taču īpaši apdraudēti ir mazaizsargātie ceļu lietotāji (gājēji, velosipēdisti un motociklisti). Aplūkojot datus par nāves gadījumu skaitu ES ceļu satiksmes negadījumos 2021. gadā, top redzams, ka visvairāk tajos bijuši iesaistīti mazaizsargāti satiksmes dalībnieki (47 %), kam seko automobiļu lietotāji (45 %) (sk. **1. attēlu**). Turklāt mazaizsargātie dalībnieki veido gandrīz 70 % bojāgājušo pilsētu teritorijās.

**1. attēls. Nāves gadījumu īpatsvars ES ceļu satiksmes negadījumos dažādās ceļu satiksmes dalībnieku kategorijās (2021. gads)**



*Piezīme.* Skaitļi ir noapaļoti, tāpēc saskaitīšanas rezultāts var nesakrist ar doto summu.

*Avots:* ERP, pamatojoties uz Kopienas ceļu satiksmes negadījumu datubāzi (CARE).

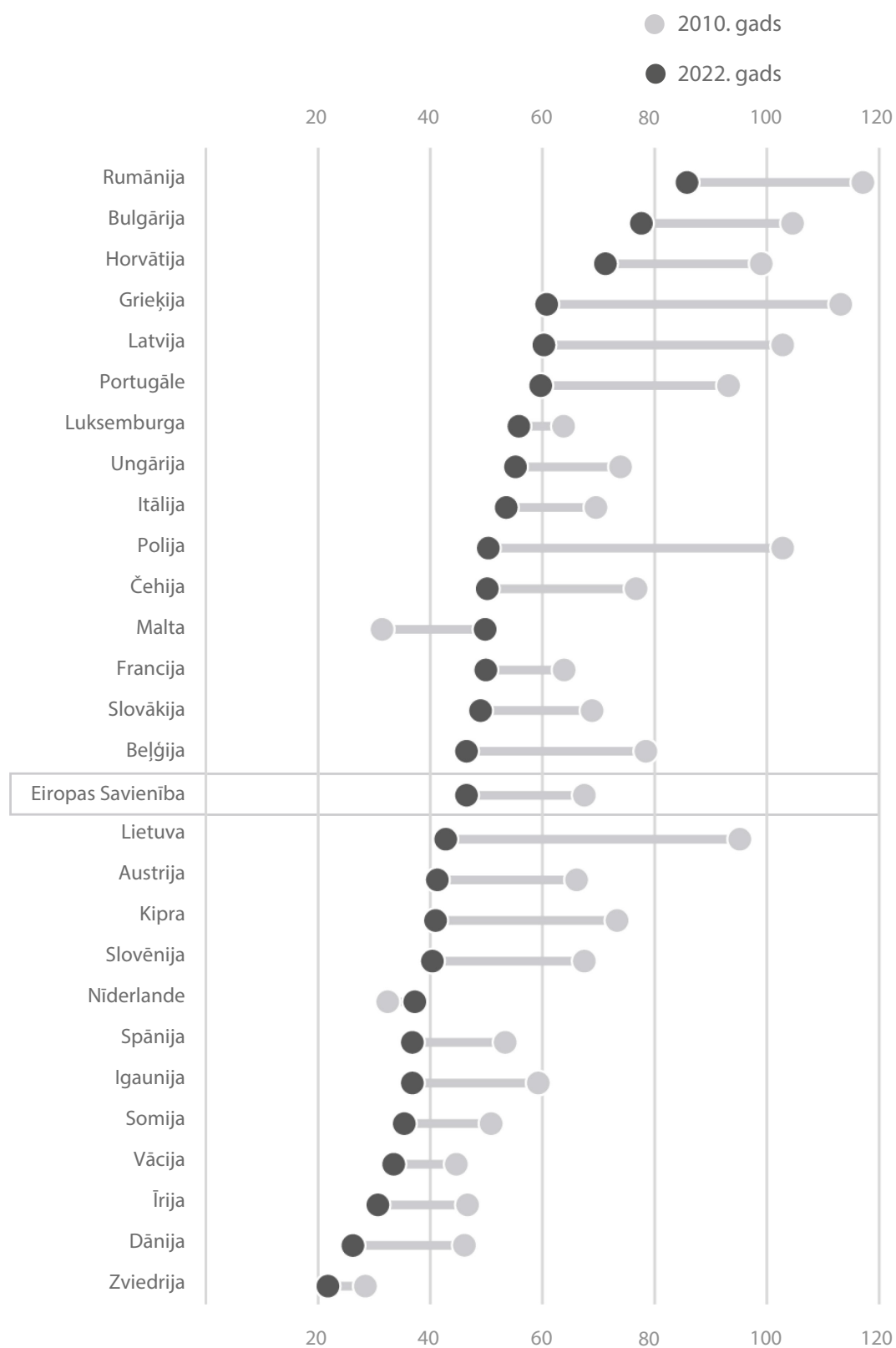
**05** Jaunu cilvēku vidū (vecumā no 18 līdz 24 gadiem) bojāgājušo īpatsvars ir vislielākais, kam seko vecāku cilvēku kategorija vecumā no 65 gadiem un vairāk. Lai gan gados jaunu ceļu satiksmes dalībnieku vidū nāves gadījumu skaits ir galvenokārt saistīts ar automobiļu lietošanu (64 % 2019. gadā), puse no bojāgājušajiem to cilvēku vidū, kuriem ir 65 gadi un vairāk, ir ritenbraucēji vai gājēji<sup>3</sup>.

**06** 2022. gadā ES vidējais nāves gadījumu īpatsvars ceļu satiksmes negadījumos bija 46 nāves gadījumi uz vienu miljonu iedzīvotāju, bet dalībvalstu īpatsvari ievērojami atšķiras (sk. [2. attēlu](#)). Zviedrijā un Dānijā nāves gadījumu skaits bija vismazākais, attiecīgi 22 un 26 gadījumi uz vienu miljonu iedzīvotāju. Savukārt Rumānijā šis rādītājs bija vislielākais, proti, 86 cilvēki uz vienu miljonu iedzīvotāju.

---

<sup>3</sup> Eiropas Komisija, *European Road Safety Observatory – Facts and Figures – Young people*, 2021, un Eiropas Komisija, *Older Drivers*, 2023.

## 2. attēls. Nāves gadījumu skaits uz vienu miljonu iedzīvotāju katrā dalībvalstī (2022. gads salīdzinājumā ar 2010. gadu)



*Piezīme.* Eiropas Savienības rādītājs neietver Apvienoto Karalisti.

*Avots:* ERP, pamatojoties uz CARE.

## Drošas sistēmas pieeju izmanto visā pasaulē

**07** Ceļu satiksmes drošība konkurē ar citiem mērķiem, tostarp mobilitāti, un drošību ietekmē daudzi faktori un dalībnieki. Ir izpētīts, ka četri galvenie nāves gadījumu iemesli ceļu satiksmē ir 1) ātruma pārsniegšana, 2) transportlīdzekļa vadīšana alkohola reibumā, 3) drošības jostas nelietošana un 4) autovadītāju uzmanības trūkums<sup>4</sup>. Valsts iestādes, autorūpniecības nozare un pilsoniskā sabiedrība kopā var novērst negadījumu cēloņus, īstenojot dažādas darbības.

**08** Drošas sistēmas pieeja tika izstrādāta Zviedrijā un Nīderlandē pagājušā gadsimta deviņdesmitajos gados<sup>5</sup>. Šīs sistēmas pamatā ir sapratne par to, ka cilvēki pieļauj kļūdas, un tiek ierosināti veidi, kā nodrošināt, ka pieļautās kļūdas neizraisa nāvi vai smagus ievainojumus. Šī preventīvā stratēģija paredz vairākus aizsardzības slāņus, tādējādi gādājot par to, lai viena elementa nenostādāšanu kompensētu cits elements.

**09** Apvienoto Nāciju Organizācija (ANO) pirmo reizi iekļāva šo pieeju savā [ceļu satiksmes drošības stratēģijā](#) 2011. gadā. 2020. gada augustā ANO sāka [“Ceļu satiksmes drošības rīcības otro desmitgadi”](#) un izvirzīja mērķi laikposmā no 2021. līdz 2030. gadam samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un ievainoto skaitu par vismaz 50 % . [I pielikumā](#) ir doti tādu darbību piemēri, kuras veicina ceļu satiksmes drošību saskaņā ar šo [pieeju](#). Ceļu satiksmes drošības iniciatīvas palīdz sasniegt ANO 3. ilgtspējīgas attīstības mērķi (IAM) “Laba veselība un labklājība” un 11. IAM “Ilgspējīgas pilsētas un kopienas”.

## Atbildības sadalījums Eiropas Savienībā

**10** **Katra dalībvalsts** lemj par savu transporta politiku un par daudziem ceļu satiksmes un drošības noteikumu aspektiem. Dalībvalstis atbild arī par ES direktīvu transponēšanu un ES regulu īstenošanu, tostarp attiecībā uz ceļu satiksmes drošību. Turklāt pilnībā dalībvalstu atbildībā ir īstenot dažas no tām darbībām, kurām ir tieša ietekme uz bojāgājušo un smagi ievainoto cilvēku skaita samazināšanu. Dalībvalstis lemj arī par prioritāriem infrastruktūras projektiem, kurus tās finansē galvenokārt no valsts vai reģionālajiem budžetiem.

<sup>4</sup> Eiropas Transporta drošības padome, [Progress in reducing drink-driving and other alcohol-related road deaths in Europe](#), 2022.

<sup>5</sup> Starptautiskais Transporta forums – ESAO, [The Safe System Approach in Action](#), 2022.

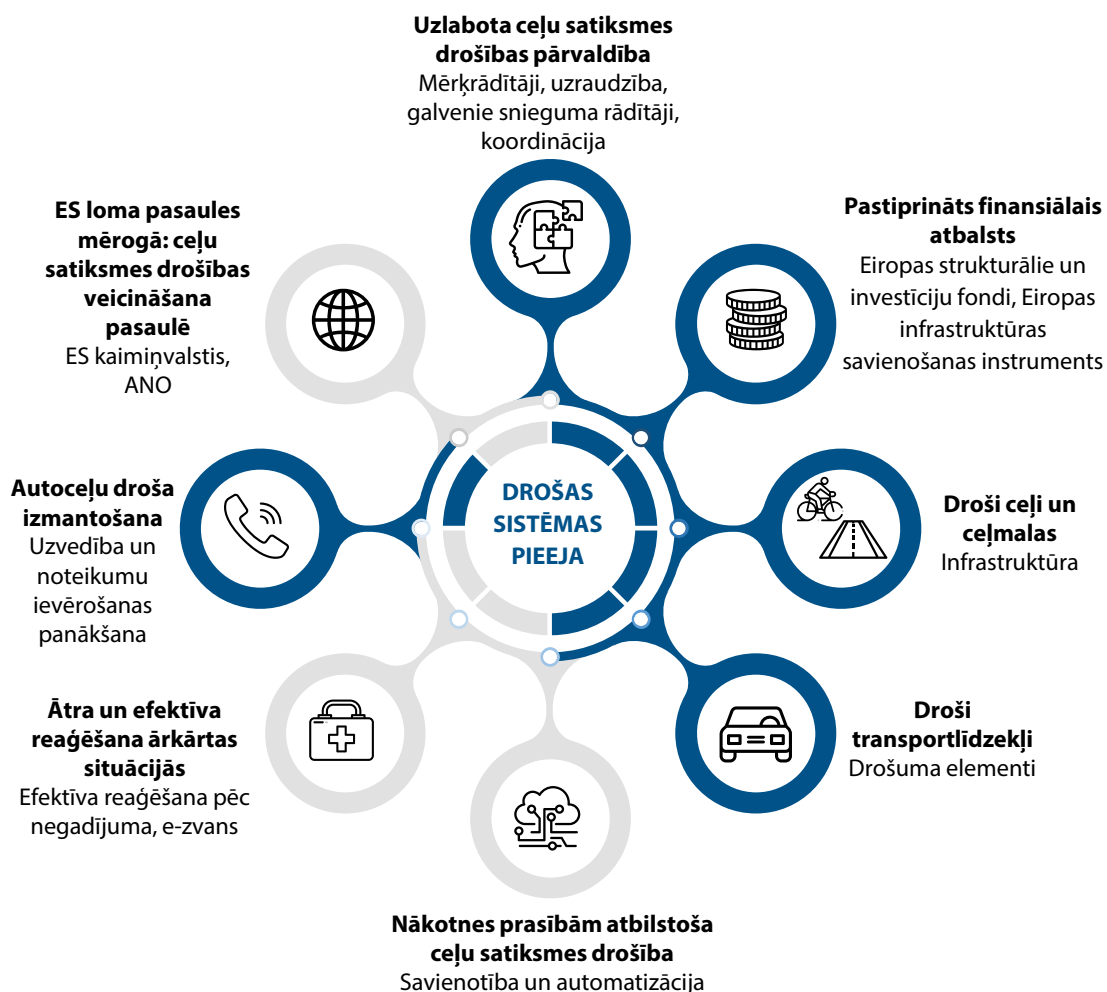
**11** 1992. gadā dalībvalstis **vienojās** ieviest ES mēroga transporta infrastruktūras tīklu. Dalībvalstis arī piešķīra ES dalīto kompetenci, kuras ietvaros Savienība var noteikt transporta drošības uzlabošanas pasākumus. **Komisija**, un īpaši tās Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts (MOVE ĢD), atbild par transporta politikas izstrādi, īstenošanu un izpildes nodrošināšanu ES līmenī. Arī citi Komisijas ģenerāldirektorāti, piemēram, Iekšējā tirgus, rūpniecības, uzņēmējdarbības un MVU ģenerāldirektorāts (GROW ĢD), kā arī Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūra (*CINEA*) atbild par svarīgām darbībām, kuras sekmē ES ceļu satiksmes drošības politikas izpildi.

**12** Svarīgs faktors, kas veicina drošu ceļu satiksmes vidi, ir **indivīdu un uzņēmumu rīcība**, jo indivīdi izvēlas mobilitātes veidu un uzņēmumi nosaka transportlīdzekļu drošuma elementus. Šie satiksmes dalībnieki ir atbildīgi par savu rīcību ceļu satiksmē. Svarīga atbildība ir **apdrošināšanas nozarei**, jo tā produktu un pakalpojumu izstrādē ņem vērā drošības apsvērumus (piemēram, pieeja “kā brauc, tā maksā”), veicina jaunas tehnoloģijas, mudina satiksmes dalībniekus braukt drošā veidā un vāc datus, lai labāk izprastu ceļu satiksmes negadījumu cēloņus.

## ES politika un tiesiskais regulējums ceļu satiksmes drošības jomā

**13** 2018. gadā Komisija nolēma, ka tā savu ceļu satiksmes drošības politiku 2021.–2030. gadam balstīs uz **ES drošas sistēmas pieeju**, kas ietver astoņus pīlārus (sk. **3. attēlu**). Tajā pašā laikā Komisija izvirzīja pašreizējos mērķus, t. i., laikposmā no 2020. līdz 2030. gadam uz pusi samazināt bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu un līdz 2050. gadam panākt, ka šie rādītāji ir tuvu nullei. Arī **Eiropas Parlaments** un **Padome** apstiprināja šos mērķus. Šī politika turpina Komisijas iepriekšējās iniciatīvas (sk. **II pielikumu**).

### 3. attēls. ES drošas sistēmas pieeja



Avots: ERP, pamatojoties uz Komisijas paziņojumu “Eiropa kustībā”. Elementi zilā krāsā ir tie, kuri ir iekļauti revīzijas tvērumā.

**14** ES tiesiskais regulējums attiecībā uz drošas sistēmas pieeju ietver gan saistošus tiesību aktus, gan ieteikumus dalībvalstīm (sk. [III pielikumu](#)).

## ES finansējums projektiem, ar kuriem tiek veicināta ceļu satiksmes drošība

**15** 2014.–2020. gada periodā ES galvenokārt izmantoja trīs instrumentus, lai finansētu valsts un reģionāla mēroga transporta infrastruktūras projektus, ar kuriem tiek veicināta ceļu satiksmes drošība.

- **Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF)** un **Kohēzijas fonds (KF)**: tos dalīti pārvalda Komisija un dalībvalstis. Komisijas Reģionālās un pilsētpolitikas ģenerāldirektorāts (REGIO ĢD) apstiprina daudzgadu programmas, tostarp dalībvalstu izvirzītās finansēšanas prioritātes, un uzrauga īstenošanu. Valstu vai reģionālās vadošās iestādes atbild par konkrētu no ERAF un KF līdzfinansētu projektu atlasī un īstenošanu.
- **Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI)**: to tieši pārvalda Komisija (MOVE ĢD). Komisija atbildību par dotāciju piešķiršanu un īstenošanas uzraudzību ir deleģējusi *CINEA*.

Šie trīs instrumenti ir finansējuma avots arī 2021.–2027. gada periodā. Papildus tiem pašreizējā periodā arī Atveseļošanas un noturības mehānismu var izmantot, lai atbalstītu ceļu satiksmes drošību veicinošus projektus.

**16** Tā kā valstu projektu virzītājiem un iestādēm netika prasīts konkrēti izdalīt tos ES līdzfinansētos projektus, ar kuriem 2014.–2020. gadā veicināja ceļu satiksmes drošību, ES līmenī nav datu par kopējo šim mērķim atvēlēto finansējuma summu. Tāpēc šīs revīzijas vajadzībām mēs aplēsām, kāda varētu būt attiecīgā ES finansējuma summa, kas minētajā periodā piešķirta no ERAF, KF un EISI tādiem projektiem, kuros veicināta ceļu satiksmes drošība. 2023. gada februārī bija uzņemtas saistības par 6663 miljoniem EUR (EISI – 1477 miljoni EUR, ERAF un KF – 5186 miljoni EUR).

## Revīzijas tvērums un pieeja

**17** Šajā ziņojumā ir novērtēts, vai Komisija efektīvi ir izveidojusi ES drošas sistēmas pieeju (sk. [3. attēlu](#)) un palīdz dalībvalstīm sasniegt abus izvirzītos mērķus, proti, laikposmā no 2020. līdz 2030. gadam uz pusi samazināt bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu un līdz 2050. gadam tuvināt šos rādītājus nullei. Konkrēti, mēs pārbaudījām, vai:

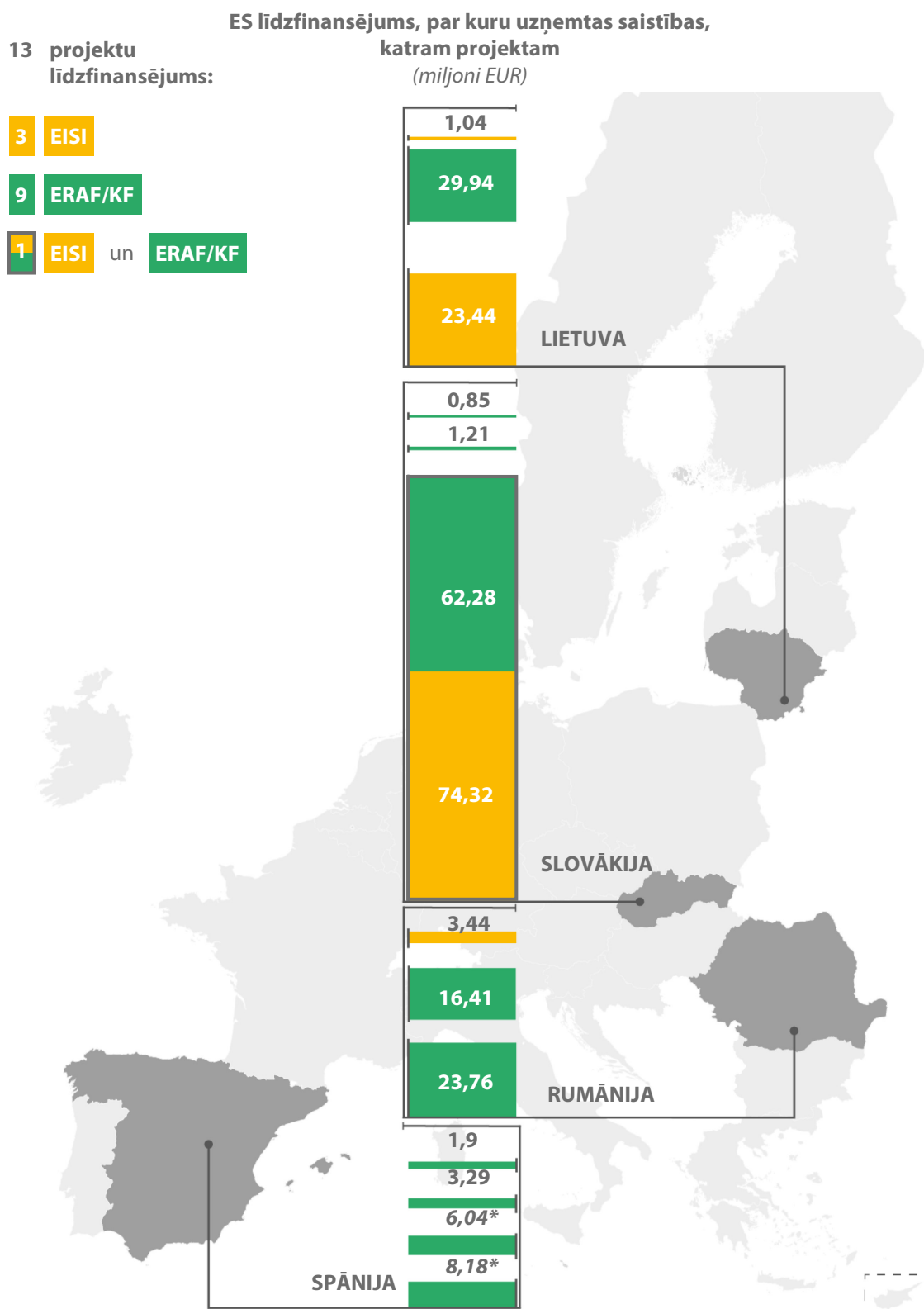
- Komisija ir izstrādājusi visaptverošu drošas sistēmas pieeju un efektīvi uzrauga, kā dalībvalstu ceļu satiksmes drošības pasākumi palīdz sasniegt ES politikas mērķus;
- Komisija ir veikusi pienācīgas darbības, ar kurām tiek īstenoti ES drošas sistēmas pieejas pīlāri attiecībā uz ceļu izmantošanu, transportlīdzekļiem un infrastruktūru;
- atlasot infrastruktūras projektus ES līdzfinansēšanai 2014.–2020. gada periodā un izstrādājot rādītājus, pienācīga uzmanība tika pievērsta ceļu satiksmes drošības mērķiem.

**18** Mēs pārbaudījām pierādījumus no dažādiem avotiem:

- analizējām ES ceļu satiksmes drošības stratēģijas dokumentus, attiecīgos tiesību aktus un politikas dokumentus, kā arī dažādus ziņojumus, kurus publicējušas pētniecības iestādes, nozares apvienības un akadēmisko aprindu pārstāvji;
- iztaujājām darbiniekus attiecīgajos Komisijas ģenerāldirektorātos, *CINEA* un valsts iestādēs;
- tikāmies ar ieinteresētajām apvienībām Eiropas un valstu līmenī, kā arī ar ANO Eiropas Ekonomikas komisijas un ANO Ceļu satiksmes drošības fonda darbiniekiem;
- analizējām četru dalībvalstu (Spānijas, Lietuvas, Rumānijas un Slovākijas) izlasi, konkrēti, valstu ceļu satiksmes drošības stratēģijas un attiecīgos tiesību aktus un politikas dokumentus;
- organizējām apmeklējumus uz vietas četrās iepriekš minētajās dalībvalstīs, kurās mēs pārbaudījām 13 ceļu satiksmes drošības infrastruktūras projektus, ko 2014.–2020. gada periodā finansēja no ES budžeta (sk. [IV pielikumu](#)). Visos mūsu revīzijai atlasītajos projektos bija iekļauts mērķis uzlabot ceļu satiksmes drošību.

**19** [4. attēlā](#) ir dota vispārīga informācija par revidētajām dalībvalstīm un projektiem.

#### 4. attēls. Revīzijai atlasītās dalībvalstis un projekti



Piezīme. \* Projekts pēc atlasē atcelts.

Avots: ERP.

**20** Mēs atlasījām dalībvalstis, pamatojoties uz ERAF, KF un EISI finansējuma summām, kas piešķirtas projektiem, ar kuriem tiek veicināta ceļu satiksmes drošība, turklāt iekļāvām dalībvalstis ar atšķirīgiem snieguma rādītājiem un tendencēm attiecībā uz nāves gadījumiem ceļu satiksmes negadījumos.

**21** Projektu izlasē iekļāvām infrastruktūras projektus ar dažāda veida devumu ceļu satiksmes drošības ziņā (piemēram, jaunas vai modernizētas automaģistrāles un velosipēdistiem vai gājējiem paredzēta infrastruktūra). Atlasījām deviņus ERAF/KF projektus, trīs EISI projektus un vienu projektu, kuram bija kombinēts EISI un KF finansējums. Kopējais ES finansējums šiem projektiem ir 242 miljoni EUR.

**22** Mūsu revīzija aptver ceļu satiksmes drošības satvaru kopš 2011. gada, kad Komisija pieņēma Ceļvedi uz Eiropas vienoto transporta telpu. Revīzijā galvenokārt tika aplūkotas investīcijas, ko ES atbalstīja 2014.–2020. gada periodā. Revīzijas praktiskais darbs tika pabeigts 2023. gada septembrī.

**23** Mēs nolēmām veikt šo revīziju ne tikai tāpēc, ka ceļu satiksmes drošība ir sabiedrībai ļoti svarīgs jautājums, bet arī tāpēc, ka pēdējos gados Eiropas Savienībā stagnē mērķis samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu. Sagaidām, ka šis ziņojums dos ieguldījumu diskusijās par turpmākiem politikas iniciatīvu un tiesību aktu priekšlikumiem, ņemot vērā, ka tuvojas pašreizējā 2021.–2030. gada ES ceļu satiksmes drošības politikas satvara vidusposms.

# Apsvērumi

## ES drošas sistēmas pieeja ir visaptveroša, bet Komisija sastopas ar izaicinājumiem dalībvalstu progresu uzraudzībā

**24** Lai ES ceļu satiksmes drošības stratēģija būtu efektīva, tajā būtu jānosaka reālistiski mērķi, kuri izvirzīti visās savstarpēji saistītās politikas jomās ES un starptautiskā līmenī<sup>6</sup>. Stratēģijai jāaptver darbības dažādās politikas jomās un jāaplēš vajadzīgie resursi<sup>7</sup>. Turklāt valstu ceļu satiksmes drošības stratēģijām vajadzētu būt saskaņotām ar vispārējiem ES mērķiem. Tāpat ir jābūt ieviestai uzticamai uzraudzības sistēmai, kuras pamatā ir atbilstoši rādītāji, ar kuriem novērtēt virzību uz ES ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšanu<sup>8</sup>.

**25** Tāpēc mēs pārbaudījām ES drošas sistēmas pieeju un ES līmenī noteiktos ceļu satiksmes drošības mērķus. Mēs novērtējām arī, kā Komisija pārzina dalībvalstu devumu un progresu šo mērķu sasniegšanā. Analizējām arī pašreizējo tempu ceļā uz izvirzītajiem mērķiem.

## ES drošas sistēmas pieeja ir visaptveroša un izvirza vērienīgus mērķus

**26** Komisija 2018. gadā **pieņēma** ES drošas sistēmas pieeju ceļu satiksmes drošībai, kura ir līdzīga ANO izstrādātajai pieejai, tostarp struktūras ziņā (sk. **09.** punktu). Tomēr ir dažas atšķirības. Viena no galvenajām mūsu konstatētajām atšķirībām ir tāda, ka ES drošas sistēmas pieejā ir vairāk uzsvērta tehnoloģijas attīstība, tostarp intelektiskas transporta sistēmas un autonomie transportlīdzekļi, taču ES pieejā nav tiešā veidā aptverti multimodālā transporta un zemes izmantošanas plānošanas aspekti. **5. attēlā** ir salīdzinātas abas drošas sistēmas pieejas.

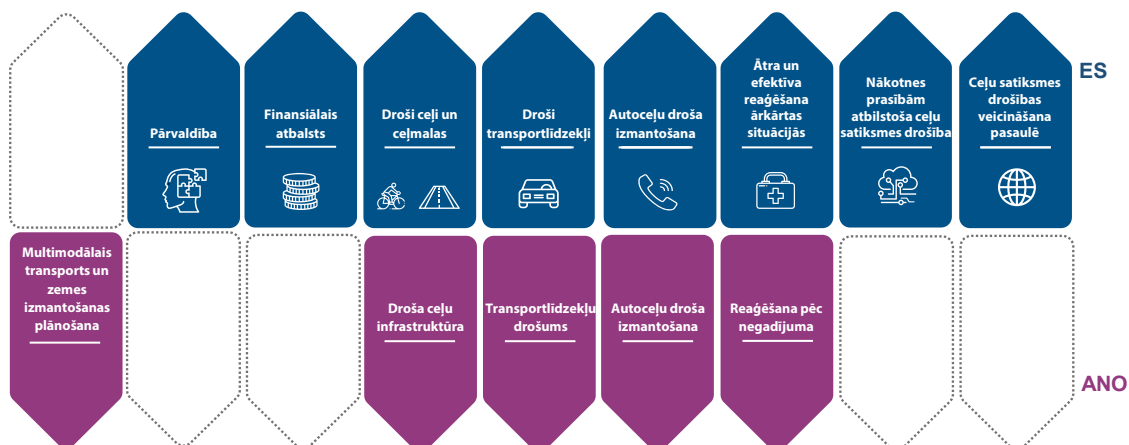
---

<sup>6</sup> Eiropas Komisija, labāka regulējuma rīkkopas Nr. 15, 18 un 19, 2021.

<sup>7</sup> Ieteikumi par ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo cilvēku skaita tuvināšanu nullei, Eiropas Parlaments, 2021.

<sup>8</sup> Padomes secinājumi par ceļu satiksmes drošību, 2017.

## 5. attēls. ES un ANO drošas sistēmas pieeju salīdzinājums



Avots: ERP.

**27** Laika gaitā Komisijas mērķi attiecībā uz ceļu satiksmes drošību ir kļuvuši vērienīgāki (sk. **II pielikumu**). Kad Komisija 2018. gadā pieņēma drošas sistēmas pieeju, iepriekšējiem mērķiem tika pievienots mērķis samazināt smagus ievainojumus. Komisija arī izvirzīja pašreizējos mērķus, proti, laikposmā no 2020. līdz 2030. gadam uz pusi samazināt bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu un līdz 2050. gadam panākt, ka abi šie rādītāji ir tuvu nullei (sk. **13.** punktu).

### Komisija vēl nav novērtējusi valstu stratēģiju devumu ES mērķu sasniegšanā

**28** ES ceļu satiksmes drošības mērķus var sasniegt tikai tad, ja dalībvalstis ievieš politiku un investīciju programmas, kas veicina šo mērķu sasniegšanu. Gandrīz visu 27 dalībvalstu stratēģijās, tostarp četru mūsu apmeklēto dalībvalstu stratēģijās, ir iekļauti mērķi uz pusi samazināt bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu. Tomēr savas valsts panākumu aprēķināšanai dalībvalstis izmanto dažādus bāzes līnijas gadus (sk. **V pielikumu**).

**29** Komisija vēl nav novērtējusi to, cik lielā mērā valstu ceļu satiksmes drošības stratēģijas veicina ES mērķu sasniegšanu. Mēs konstatējam, ka četru apmeklēto dalībvalstu nacionālajām stratēģijām bija dažāda struktūra un detalizācijas pakāpe, un tas ne tikai apgrūtina salīdzināšanu, bet arī neļauj novērtēt stratēģiju piemērotību ES mērķu sasniegšanai. Turklāt, lai gan visas četras apmeklētās dalībvalstis bija izstrādājušas rīcības plānus ar turpmākiem pasākumiem, ne visas šīs valstis ir aplēsušas kopējo finansējumu, kas vajadzīgs valsts mērķu sasniegšanai. Šis aspekts kavēs Komisijas centienus iegūt ES līmeņa kopskatu (sk. **1. tabulu**).

## 1. tabula. Apmeklēto dalībvalstu stratēģiju analīze

Dalībvalsts	Tādu mērķu izvirzīšana, kas nav saistīti ar bojāgājušiem un smagi ievainotiem	Kopējo finansējuma vajadzību noteikšana	Turpmākās rīcības plāns
Spānija	Jā (pēc transporta veida, vecuma un mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem)	Nē	Jā
Lietuva	Jā (attiecībā uz karsto punktu samazināšanu, transportlīdzekļu drošumu un Aģentūras ieteikumu ieviešanas rādītājiem)	Jā	Jā
Rumānija	Jā (attiecībā uz karsto punktu samazināšanu)	Nē	Jā
Slovākija	Nē	Nē	Jā

Avots: ERP, 2023. gads.

**30** Turklāt mēs konstatējam, ka **Eiropas pusgada** ietvaros nav konkrētām valstīm adresētu ieteikumu saistībā ar ceļu satiksmes drošību. Reizēm Komisija ziņojumos par valstīm, kurus sagatavo Eiropas pusgada procesā, bija iekļāvusi komentārus par ceļu satiksmes drošības jautājumiem. Piemēram, bija iekļauti komentāri par to, ka ir vajadzīgi turpmāki ceļu satiksmes drošības pasākumi velosipēdistiem Beļģijā (2023. gads) un ka ir jāinvestē drošākā infrastruktūrā Lietuvā (2019. gads) un Rumānijā (2020. gads). Tomēr mēs neatradām pierādījumus tam, ka dalībvalstu darbības ceļu satiksmes drošības jomā tiktu konsekventi uzraudzītas.

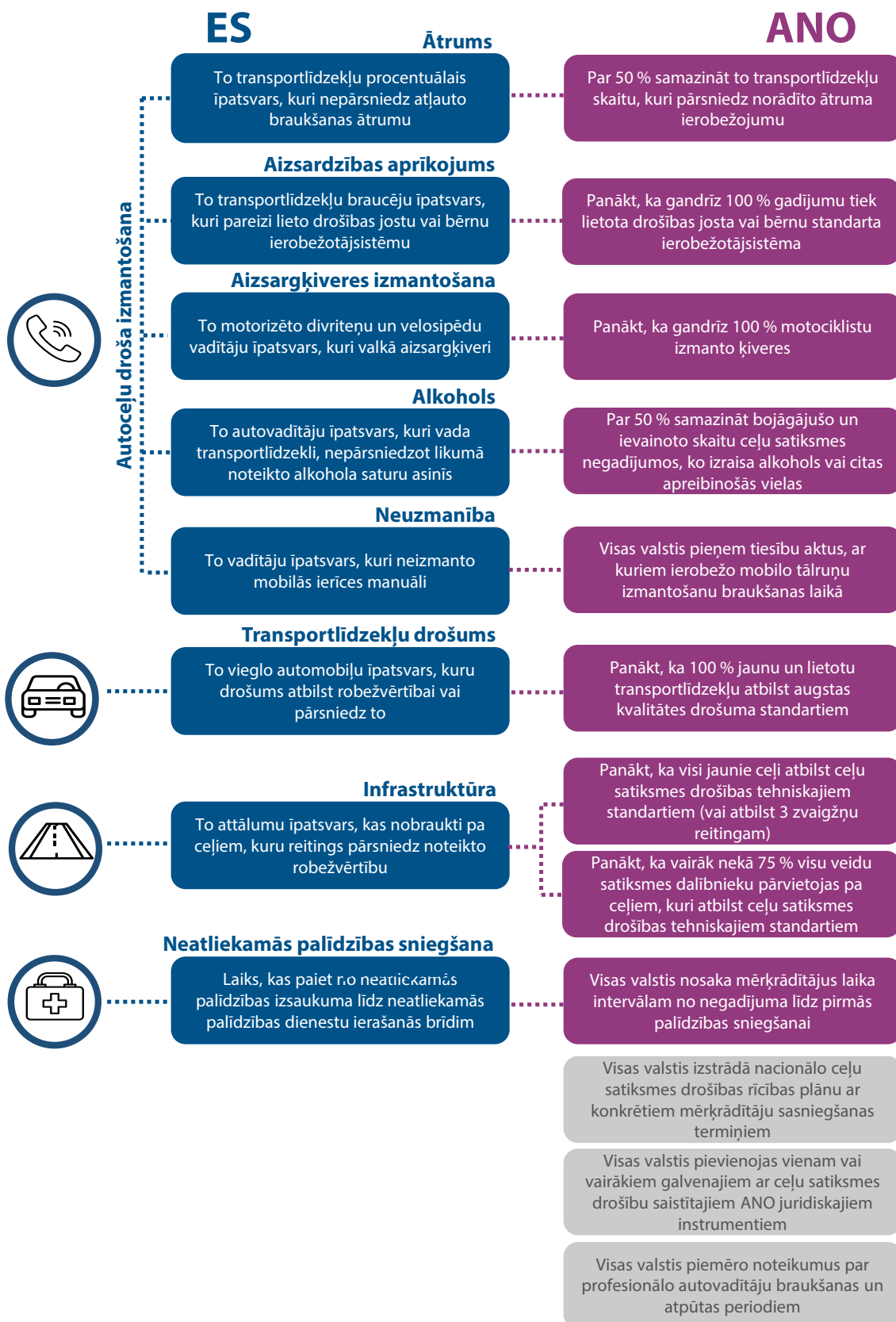
**31** Tīkmēr, lai palīdzētu dalībvalstīm vairāk virzīties uz ES mērķu sasniegšanu, Komisija ievieša labas prakses izplatīšanas iniciatīvas.

- Kopš 2019. gada ES ceļu satiksmes drošības apmaiņas programma ir savedusi kopā dalībvalstis, kurās ceļu satiksmes drošības problēmas ir lielākas, ar valstīm, kurās sniegums ir labāks. Programmā cita starpā notika pieredzes gūšanas braucieni un tematiski darbsemināri, kā arī tika piedāvāti ieteicamie rīcības virzieni. Pirmais trīs gadu izmēģinājuma projekts bija paredzēts sešām dalībvalstīm, kurās izaicinājumi bija lielāki, savukārt otrajā programmā ir iesaistītas 19 dalībvalstis.
- Eiropas Ceļu satiksmes drošības novērošanas centrs (*ERSO*) sagatavo datus par ceļu satiksmes negadījumiem un publicē valstu un tematiskos ziņojumus par attiecīgo praksi un politiku Eiropas Savienībā. Nesen Komisija uzticēja *ERSO* jaunu uzdevumu, proti, uzraudzīt valstu un ES ceļu satiksmes drošības stratēģiju īstenošanu. Šīs uzraudzības rezultāti tiks iekļauti 2025. gadā sagatavojamā īstenošanas ziņojumā par ES ceļu satiksmes drošības stratēģiju.

### Dalībvalstu snieguma novērtēšana vēl nav efektīva

**32** Komisija 2019. gadā ievieša astoņus galvenos snieguma rādītājus (GSR) ceļu satiksmes drošības jomā (sk. **6. attēlu**). Šie GSR aptver svarīgus faktoros, kuri palīdz sasniegt ES ceļu satiksmes drošības mērķus, t. i., ceļu lietotāju uzvedība, transportlīdzekļu drošums, ceļu infrastruktūras kvalitāte un neatliekamās palīdzības sniegšana pēc negadījuma. GSR ir dažas līdzības ar ANO 2017. gadā noteiktajiem brīvprātīgiem globālās drošības snieguma mērķrādītājiem, kuru uzdevums ir palīdzēt dalībvalstīm mērķtiecīgāk virzīt savas ceļu satiksmes drošības darbības. Komisija 2018. gada paziņojumā apzināja vajadzību pēc labākiem datiem, uz kuru pamata izvirzīt GSR mērķrādītājus. Lai gan dažas dalībvalstis vairākiem GSR ir noteikušas mērķrādītājus, ES līmenī šādi mērķrādītāji vēl nav noteikti.

## 6. attēls. ES galveno snieguma rādītāju un ANO brīvprātīgo snieguma mērķrādītāju salīdzinājums



Avots: ERP, pamatojoties uz Komisijas un ANO dokumentiem.

**33** Komisija 2020. gadā sāka projektu “*Baseline*”, kura īstenošanai tā nodrošināja finansējumu dalībvalstīm, lai tās vāktu datus par šiem GSR. Projektā piedalījās 18 dalībvalstis. Projekts ilga līdz 2022. gadam. Lai gan šā projekta īstenošana ir nozīmīgs solis, mēs uzskatām, ka projektā neizdevās pietiekami nodrošināt dalībvalstu salīdzināmību un sagatavot pamatu iespējamiem mērķrādītājiem. Tā kā dalība projektā bija brīvprātīga, ne visas dalībvalstis vāca vienādus GSR datus. Turklāt dalībvalstis atkāpās no standarta metodikas, pēc kuras aprēķina rādītājus, bet tas apgrūtināja salīdzināmību<sup>9</sup>.

**34** Kā projekta “*Baseline*” turpinājumu 2022. gadā Komisija sāka pašreizējo projektu “*Trendline*”, lai noteiktu valstu mērķrādītājus visiem apkopotajiem GSR (sk. 32. punktu). Projektā tika definēti 10 papildu eksperimentālie rādītāji, kuri jātestē ierobežotā mērogā. Lai gan līdzdalība ir daudz lielāka nekā iepriekš (25 dalībvalstis apkopos GSR, un divas dalībvalstis būs novērotājas), tomēr projektā joprojām dalībvalstīm ir ļauts vākt atšķirīgus rādītājus un novirzīties no standarta metodikas. Šādos apstākļos var būt grūti izvirzīt un uzraudzīt apkopotos ES līmeņa mērķrādītājus, jo dati vēl nav pietiekami salīdzināmi.

**Dalībvalstu dati par bojāgājušiem cilvēkiem ir salīdzināmi, bet par smagi ievainotiem ne**

**35** Dalībvalstīm kopš 1993. gada ir jāvāc ceļu satiksmes drošības statistika par bojāgājušo un ievainoto skaitu un jāiesniedz šie dati Komisijai (sk. [1. izcēlumu](#)).

---

<sup>9</sup> Projekts “*Baseline*”, *Secinājumi un ieteikumi*, 2023.

## 1. izcēlums

### Komisijas datubāze CARE

Padome 1993. gadā izveidoja datubāzi CARE, kurā tiek ievadīti dati par ceļu satiksmes negadījumiem un kuras uzturēšanai no dalībvalstīm katru gadu tiek prasīts iesniegt informāciju. Tā kā Padomes lēmumā nebija precizēts, kādi dati jāpaziņo, regulāri kopā sanāk ekspertu grupa, kurā ietilpst dalībvalstu pārstāvji un Komisija (MOVE ĢD un Eurostat) un kurā tiek apspriests, kādus datus vākt un kā (tostarp, kādā formātā) tos izplatīt. Datubāzē tiek iekļauti dati par katru negadījumu, kurā ir bojāgājušie vai ievainotie, piemēram, negadījuma veids un vieta, sīkākas ziņas par attiecīgā ceļa infrastruktūru un informācija par iesaistītajiem transportlīdzekļiem un ceļu satiksmes dalībniekiem.

Katru rudenī Komisija publicē statistiku ES un dalībvalstu līmenī. Atsevišķi datu punkti nav publiski pieejami, bet tie pēc pieprasījuma tiek izsniegti pētniekiem, kuri vēlas veikt analīzi.

**36** Lai gan attiecīgās juridiskās prasības ir spēkā jau ilgstoši, joprojām pastāv datu salīdzināmības problēmas. Tas it īpaši attiecas uz datiem par ievainojumiem, jo katra dalībvalsts pieņem pati savus kritērijus ievainojumu smaguma pakāpes noteikšanai. Lielākajā daļā dalībvalstu ir noteikts, ka uz negadījumu izsauktā policijas vienība klasificē ievainojumu kā "smagu", savukārt citās dalībvalstīs klasificēšana notiek slimnīcā. **2. tabulā** ir parādīts, kā mūsu revīzijas laikā četrās apmeklētajās dalībvalstīs tika izmantoti dažādi kritēriji, lai klasificētu ievainojumus kā "smagus".

### 2. tabula. Kritēriji, pēc kuriem četrās apmeklētajās dalībvalstīs negadījumus uzskata par "smagiem"

Dalībvalsts	Kritēriji, pēc kuriem ievainojumu klasificē kā "smagu"
Spānija	Ievainoti cilvēki, kuri hospitalizēti vismaz 24 stundas vai klasificēti slimnīcā
Lietuva	Ievainoti cilvēki, kuriem vajadzīga hospitalizācija, un slimnīca uzskaitījusi viņu ievainojumus kā "smags kaitējums veselībai"
Rumānija	Ievainojumus klasificē slimnīcā
Slovākija	Ievainojuma veidu nosaka pēc tiesību aktā nostiprināta ievainojumu saraksta

Avots: ERP.

**37** Salīdzināmības uzlabošanai ES transporta ministri 2017. gadā [vienojās](#) turpināt darbu, lai, pamatojoties uz *MAIS3+* traumu skalu, galu galā izmantotu vienotas ievainojumu definīcijas. Tā ir starptautiska klasifikācijas sistēma, kura balstās uz slimnīcu dokumentāciju. Līdz 2023. gadam tikai 19 dalībvalstis vāca datus, izmantojot *MAIS3+* klasifikāciju. Turklāt dalībvalstīs nebija standartizētas metodikas *MAIS3+* aplēšu iegūšanai. Komisija pārbaudīja tendences attiecībā uz valstīm, kuras vāc datus vai nu pēc savām metodēm, vai arī pēc *MAIS3+* metodēm, un konstatēja, ka, izmantojot valstu metodiku, nevis saskaņoto metodiku, smagu ievainojumu gadījumi tika uzskaitīti vai nu par maz, vai arī par daudz<sup>10</sup>. Tas nozīmē, ka Komisija nevar gūt precīzu kopskatu par smagiem ievainojumiem ES līmenī un nespēj izstrādāt mērķtiecīgas darbības to skaita samazināšanai.

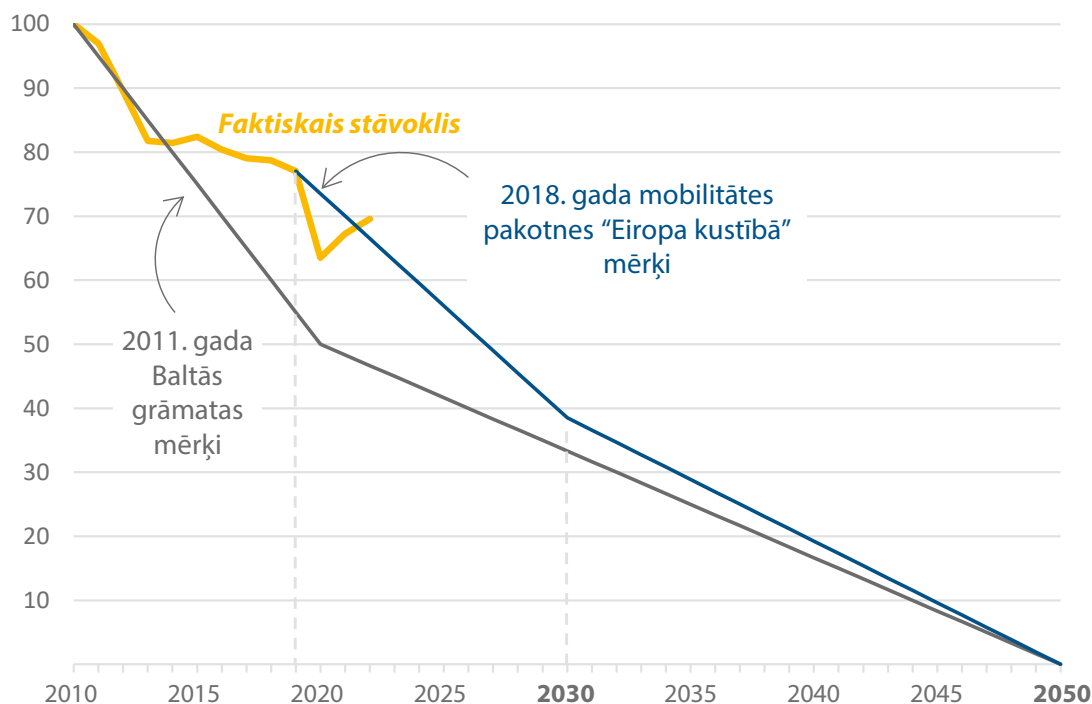
### **ES progress ir pārāk lēns, lai sasniegtu 2030. un 2050. gada mērķus**

**38** Laikposmā no 2010. līdz 2020. gadam ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits ES samazinājās par 36 %, t. i., ievērojami mazāk nekā 50 %, kas bija Komisijas [2011. gada Baltajā grāmatā](#) izvirzītais mērķis. 2022. gadā negadījumos bojāgājušo skaits faktiski palielinājās par 4 % salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu (sk. [7. attēlu](#)).

---

<sup>10</sup> Eiropas Komisija, *European Road Safety Observatory – Road Safety Thematic Report – Serious injuries*, 2023.

## 7. attēls. ES ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita samazinājums procentos kopš 2010. gada salīdzinājumā ar 2020., 2030. un 2050. gadam izvirzītajiem mērķiem



*Piezīme.* Fakts, ka 2020. gadā samazinājās ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits, ir skaidrojams ar Covid-19 ietekmi uz ceļu satiksmi.

*Avots:* ERP, pamatojoties uz Komisijas datiem.

**39** Pašreizējā tempā un bez papildu centieniem ES un dalībvalstis, visticamāk, nerasniegs 2030. gada starpposma mērķi, tātad rodas šaubas par spēju sasniegt 2050. gada mērķi. Paredzams, ka līdz 2030. gadam bojāgājušo skaits samazināsies tikai par ceturtdaļu, nevis par pusi (salīdzinājumā ar 2019. gada vērtībām, ko Komisija ir izvēlējusies par bāzes līniju progresa novērtēšanai). Starpposma mērķa sasniegšanai būtu nepieciešams, ka ES vidējais nāves gadījumu skaita samazinājuma rādītājs gadā ir 4,6 %. Taču pēdējos piecos gados novērotais vidējais samazinājums gadā ir bijis tikai 2,5 %.

**40** Arī mērķis attiecībā uz smagiem ievainojumiem šķiet grūti sasniedzams. Nīderlandē veiktā analizē<sup>11</sup> secināts, ka ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo samazināšanas mērķi 2030. gadam varētu sasniegt, izmantojot īpašu pasākumu kombināciju, kas vērsta uz ātruma ierobežojumiem transportlīdzekļiem pilsētu

<sup>11</sup> Dr. S. de Craen un citi, *Halve road casualties in 2030? Calculation of additional measures*, Infrastruktūras un ūdenssaimniecības ministrija, 2022.

teritorijās un drošu veloinfrastruktūru. Tomēr smagu ievainojumu samazināšanas mērķis joprojām nebūtu sasniedzams pat labākajā gadījumā.

**41** Šo mērķu sasniegšana varētu vēl vairāk sarežģīties, ja ņem vērā, ka ir grūti panākt ievērojamus uzlabojumus salīdzinājumā ar jau tā labu sniegumu. Piemēram, laikposmā no 2010. līdz 2022. gadam dalībvalsts ar labāko sniegumu attiecībā uz bojāgājušo skaita samazināšanu bija Lietuva (- 60 %), kura 2010. gadā ieņēma septīto sliktāko vietu pēc nāves gadījumu skaita, savukārt Nīderlandē, kur 2010. gadā bojāgājušo skaits bija trešais zemākais, nāves gadījumu skaits faktiski palielinājās par 22 %.

### **ES darbības ceļu izmantošanas, transportlīdzekļu un infrastruktūras pīlāru ietvaros neaptver visas riska jomas un nav pietiekami integrētas**

**42** Katrā drošas sistēmas pieejas pīlārā būtu jāiekļauj attiecīgi pasākumi tā, lai būtu aptvertas visas riska jomas (piemēram, tiesību akti vai ieteikumi par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu novēršanu un noteikumu izpildes panākšanu, transportlīdzekļu drošības elementiem un infrastruktūras kvalitātes prasībām, tostarp attiecībā uz gājējiem un velosipēdistiem). Turklāt, lai efektīvi veicinātu ceļu satiksmes drošību, dažādu pīlāru pasākumiem jābūt integrētiem un jāpapildina citam citu.

**43** Tāpēc mēs pārbaudījām Komisijas drošas sistēmas pieejas pīlārus attiecībā uz ceļu izmantošanu, transportlīdzekļiem un infrastruktūru, lai novērtētu divus elementus, kuri ir svarīgi 2030. un 2050. gada ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšanai, proti, pīlāru ietvaros plānoto darbību piemērotību un dažādo pīlāru integrācijas pakāpi.

### **ES līmenī netiek risināti visi galvenie negadījumu cēloņi, un Komisija tikai ierobežotā mērā pārrauga dalībvalstu stratēģijas attiecībā uz noteikumu ievērošanas panākšanu**

**44** Satiksmes dalībnieku uzvedība ir svarīgs ceļu satiksmes drošības elements, ko cita starpā ietekmē satiksmes regulēšanas noteikumi un apmērs, kādā dalībvalstīs tiek nodrošināts, ka pārkāpēji galu galā ievēro noteikumus. Abu šo aspektu regulējuma izstrāde un īstenošana ir pilnībā dalībvalstu atbildībā.

**45** Mēs analizējām attiecīgos tiesību aktus un izpildes stratēģijas attiecībā uz diviem no četriem galvenajiem cēloņiem, kuru dēļ uz ceļiem iet bojā cilvēki, t. i., alkohola lietošana un atļautā braukšanas ātruma pārsniegšana (pārējie divi cēloņi ir drošības jostas nelietošana un vadītāja uzmanības trūkums; sk. **07.** punktu).

**46** Parasti nelaimes gadījumu risks ievērojami palielinās, ja transportlīdzekli vada alkohola reibumā. Komisijas uzdevumā veiktā pētījumā secināts, ka alkohola iespaidā izraisītie negadījumi, kuros ir bojāgājušie, varētu veidot 20–28 % no visiem nāves gadījumiem uz Eiropas Savienības autoceļiem. Tomēr nav saskaņotas ES metodikas, pēc kuras nāves gadījumus klasificē kā saistītus ar alkoholu, un dalībvalstis šos datus paziņo pēc savām metodēm<sup>12</sup>.

**47** Pētījumos ir pierādīts, ka, nosakot zemāku pieļaujamo alkohola saturu asinīs, notiek mazāk alkohola izraisītu ceļa satiksmes negadījumu ar bojāgājušajiem<sup>13</sup>. 2001. gadā Komisija ieteica dalībvalstīm pieņemt maksimāli pieļaujamo alkohola saturu asinīs 0,5 mg/ml visiem autovadītājiem un zemāku robežvērtību 0,2 mg/ml konkrētām vadītāju kategorijām (piemēram, nepieredzējušiem autovadītājiem vai lielu transportlīdzekļu vadītājiem). Tomēr 2023. gada oktobrī Komisija joprojām nebija sniegusi ieteikumus attiecībā uz tiesību aktos nosakāmām apreibinošo vielu robežvērtībām.

**48** Visas dalībvalstis, izņemot Maltu, ir pieņēmušas tiesību aktus, kuros noteikts maksimālais pieļaujamo alkohola saturs asinīs atbilstoši Komisijas ieteikumam. Četras no 27 dalībvalstīm pat ir pieņēmušas nulles toleranci attiecībā uz visa veida autovadītājiem<sup>14</sup>.

**49** Pamatojoties uz jaunāko pētījumu<sup>15</sup>, 2019. gadā tikai 12 dalībvalstis sagatavoja statistiku par tiesību aktu ievērošanas nodrošināšanas darbībām. Policijas veikto apreibinātības pārbaužu skaits uz 1000 iedzīvotājiem katrā dalībvalstī ievērojami atšķiras (sk. **8. attēlu**).

---

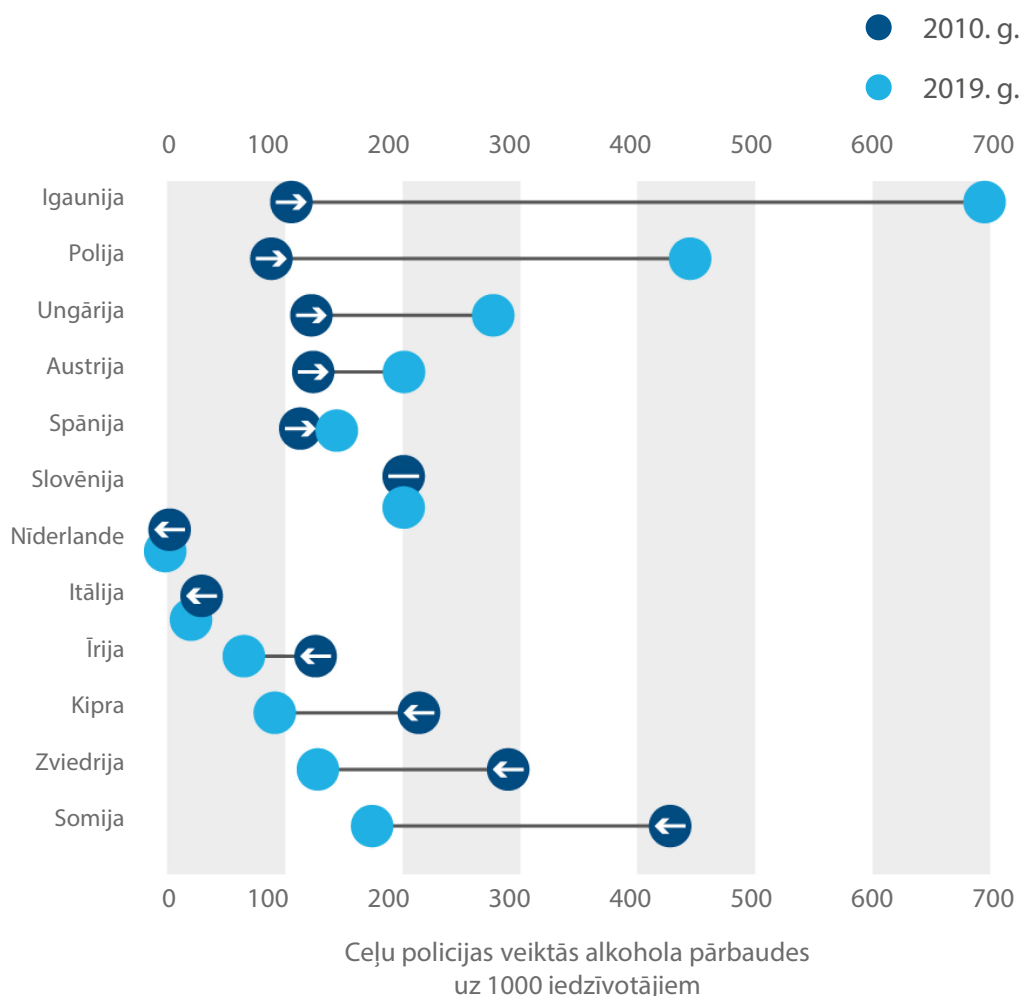
<sup>12</sup> Ecorys, *Prevention of drink-driving by the use of alcohol interlock devices*, 2014.

<sup>13</sup> Ecorys un Instytut Transportu Samochodowego, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

<sup>14</sup> Komisija, *2022. gada statistikas buklets*.

<sup>15</sup> Ecorys un Instytut Transportu Samochodowego, *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs*, 2021.

## 8. attēls. Ceļu policijas veikto apreibrinātības pārbažu skaita izmaiņas (2019. gads salīdzinājumā ar 2010. gadu)



Avots: ERP, pamatojoties uz *Ecorys pētījumu*.

**50** Ātruma pārsniegšana ir vēl viens nozīmīgs ceļu satiksmes negadījumus izraisošs faktors, turklāt tas var noteikt arī negadījuma smagumu. Pētījumos aplēsts, ka 30 % no visiem letāliem negadījumiem tieši izraisa pārmērīgs vai neatbilstošs ātrums<sup>16</sup>. Vienā no pētījumiem secināts, ka vidējā braukšanas ātruma samazināšana par 1 km/h uz visiem ES ceļiem ļautu izglābt vairāk nekā 2000 cilvēku dzīvību gadā<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> Eiropas Komisija, *Road safety thematic report - Speeding*, 2021.

<sup>17</sup> Eiropas Transporta drošības padome, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

**51** Jānorāda, ka ātruma pārsniegšanas izraisītos negadījumos, kuros ir bojāgājušie, viziteiktāk ir apdraudēti mazaizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki. Ja satiksmes negadījumā, kurā transportlīdzeklis brauc ar ātrumu, kas mazāks par 30 km/h, gājēja bojāejas varbūtība ir mazāka par 10 %, tad nāve ir gandrīz nenovēršama gadījumos, kad ātrums ir bijis lielāks par 55 km/h<sup>18</sup>.

**52** Komisija 2022. gadā nāca klajā ar paziņojumu, kurā cita starpā mudināja dalībvalstis samazināt braukšanas ātrumu, bet šā paziņojuma galvenais nolūks bija enerģijas taupīšana. Komisija vēl nav dalībvalstīm sniegusi ieteikumus tieši par drošu ātrumu un attiecīgiem ierobežojumiem, lai gan Eiropas Parlaments 2021. gadā [bija aicinājis](#) Komisiju to darīt.

**53** Dalībvalstis nosaka ātruma ierobežojumus katram sava ceļu tīkla posmam. Vairums valstīs noteikto ātruma ierobežojumu ir lielāki nekā ieteikts starptautiskā pētījumā<sup>19</sup>. Tas īpaši sakāms par apbūvētām teritorijām, kurās kopīgi pārvietojas mazaizsargāti satiksmes dalībnieki un mehāniskie transportlīdzekļi un kurās ieteicamais ātruma ierobežojums ir 30–40 km/h (sk. [VI pielikumu](#)).

**54** Lai gan ātruma ierobežojumi ir ieviesti, tajās dalībvalstīs, kuras uzrauga ātruma ievērošanu, konstatēts, ka liela daļa transportlīdzekļu uz visu veidu ceļiem ierobežojumus pārsniedz (35–75 % transportlīdzekļu pilsētās, 9–63 % uz lauku ceļiem un 23–59 % uz automaģistrālēm). Turklāt ļoti atšķiras katrā dalībvalstī izmantotās metodes, ar kurām cenšas nodrošināt ātruma ievērošanu, un arī rezultāti ir atšķirīgi. Piemēram, saskaņā ar jaunāko pieejamo pētījumu<sup>20</sup> ar automātiskajiem ātruma radariem (to lietošanu Komisija ir ieteikusi, lai panāktu atļautā ātruma ievērošanu) atklāto pārkāpumu īpatsvars 2017. gadā svārstījās no 0 % Rumānijā līdz 99,9 % Maltā.

**55** Komisijai ir ierobežotas iespējas pārraudzīt valstu pieejas, ar kurām tiek panākta noteikumu ievērošana, jo attiecīgā direktīva aptver tikai konkrētus pārrobežu pārkāpumus un otrs izmantotais instruments ir nesaistošs 2004. gada ieteikums. Pārrobežu izpildes direktīvā ir noteikts, ka Komisija ziņo par valstu ceļu satiksmes noteikumiem, izmantojot publiski pieejamu tīmekļa vietni, kurā apkopo galvenos transportlīdzekļu vadītāju un citu satiksmes dalībnieku pienākumus. Savukārt iepriekš

---

<sup>18</sup> Monašas Universitātes Negadījumu pētniecības centrs, *Older vulnerable road users*, 2004.

<sup>19</sup> Starptautiskā satiksmes drošības datu un analīzes grupa (ITF – ESAO), *Speed and crash risk*, 2018.

<sup>20</sup> Eiropas Transporta drošības padome, *Reducing speeding in Europe – PIN Flash Report 36*, 2019.

minētā 2004. gada ieteikuma īstenošanu Komisijai nav izdevies regulāri uzraudzīt, kā sākotnēji iecerēts. Tam par iemeslu galvenokārt ir fakts, ka dalībvalstu ziņošanas pienākums bija brīvprātīgs. 2021. gadā Komisija sāka analizēt tieši dalībvalstu plānus par noteikumu ievērošanas panākšanu. Tā kā analizē atklājās, ka ne visu dalībvalstu ceļu satiksmes drošības stratēģijās bija paredzēti konkrēti plāni par to, kā panākt noteikumu ievērošanu, Komisija nekādu ziņojumu nesagatavoja.

**56** 2023. gada martā Komisija ierosināja jaunu ceļu satiksmes drošības pakotni, kas ietver vairākas iniciatīvas ar mērķi stiprināt tiesību aktus un to izpildi satiksmes jomā. Likumdevēji pašreiz apspriež šo pakotni, kurā paredzēti trīs tiesību akti:




- o pārskatīta **direktīva** par vadītāju apliecībām, kurā noteikts vismaz divu gadu pārbaudes laiks jauniem autovadītājiem un nulles tolerances noteikums attiecībā uz transportlīdzekļa vadīšanu alkohola reibumā;
- o jauna **direktīva**, ar ko ES mērogā tiktu atļauta transportlīdzekļa vadīšanas tiesību atņemšana par nopietniem satiksmes noteikumu pārkāpumiem;
- o pārskatīta **direktīva** par pārrobežu izpildi, kas labāk ļautu sodīt par ceļu satiksmes drošības pārkāpumiem.

### **Transportlīdzekļiem Eiropas Savienībā piemēro standartizētu regulējumu, bet tā ietekmi ierobežo novecojošs autoparks**

**57** Galvenais tiesību akts, ar ko ir noteiktas minimālās drošuma prasības jauniem transportlīdzekļiem Eiropas Savienībā, ir **Vispārējās drošības regula (VDR)**, kas pēdējo reizi tika pārskatīta 2019. gadā. Tā ir ES regula, līdz ar to tieši piemērojama visās dalībvalstīs bez vajadzības katrā valstī pieņemt savus īstenošanas aktus. Šī pieeja nozīmē, ka saskaņošana darbojas labi.

**58** VDR klasificē prasības pēc transportlīdzekļa tipa un katrai prasībai nosaka atšķirīgus termiņus atkarībā no tā, vai transportlīdzeklis ir jauns modelis vai jau pastāvoša modeļa jaunražots transportlīdzeklis (sk. **9. attēlu**, kur doti jauniem transportlīdzekļiem piemērojamo prasību piemēri). Turklāt VDR noteikumi ļauj Komisijai pieņemt sekundāros tiesību aktus un grozīt prasību sarakstu, lai tajā iekļautu tehniskas un regulatīvas izmaiņas.

## 9. attēls. Piemēri par turpmākām obligātām VDR prasībām attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem

Vadības paneļa simboli	Parametra veids	Datums, kurā parametrs obligāti jāievieš jaunos transportlīdzekļos
	Joslas saglabāšanas palīgsistēma	2024. gada 7. jūlijs
	Autonoma avārijas bremzēšanas sistēma ar transportlīdzekļu noteikšanas sensoru	2024. gada 7. jūlijs
	Autonoma avārijas bremzēšanas sistēma ar gājēju un velosipēdistu noteikšanas sensoru	2026. gada 7. janvāris

Avots: ERP.

**59** Komisija noteica šīs prasības, pamatojoties uz to, cik efektīvi tās varētu samazināt bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu. Vienā no Komisijas pētījumiem<sup>21</sup> aplēsts, ka gadījumā, ja līdz 2025. gada septembrim visi ierosinātie transportlīdzekļu drošuma pasākumi būtu obligāti, tad laikposmā no 2022. līdz 2037. gadam visās transportlīdzekļu kategorijās varētu novērst gandrīz 25 000 nāves gadījumu. Pieņemtajā VDR ir iestrādātas gandrīz visas prasības, un tās paredzēts ieviest laikā no 2022. līdz 2026. gadam.

**60** VDR noteiktās prasības attiecas uz obligātiem drošuma standartiem, kas jāievieš visos ES pārdotos jaunos transportlīdzekļos. Šie standarti ir īpaši svarīgi zemākas klases modeļos, jo modernākos transportlīdzekļos VDR paredzētie standarti parasti tiek pārsniegti, kā liecina *Euro NCAP* veikto drošuma testu rezultāti<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> TRL Ltd., *Cost-effectiveness analysis of policy options for the mandatory implementation of different sets of vehicle safety measures*, 2018.

<sup>22</sup> Euro NCAP, *Year in Numbers*, 2022.

**61** Tomēr, lai gan VDR prasības attiecas uz lielāko daļu jauno transportlīdzekļu, dažus transportlīdzekļus var apstiprināt arī saskaņā ar [transportlīdzekļa individuālā apstiprinājuma procedūru](#), kas aptver mazāk drošuma prasību. Leinteresētās personas nesēn puda bažas<sup>23</sup> par pieaugošu tendenci šo procedūru izmantot attiecībā uz importētiem bezceļu kravas automobiļiem, kuri ir īpaši bīstami mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem.

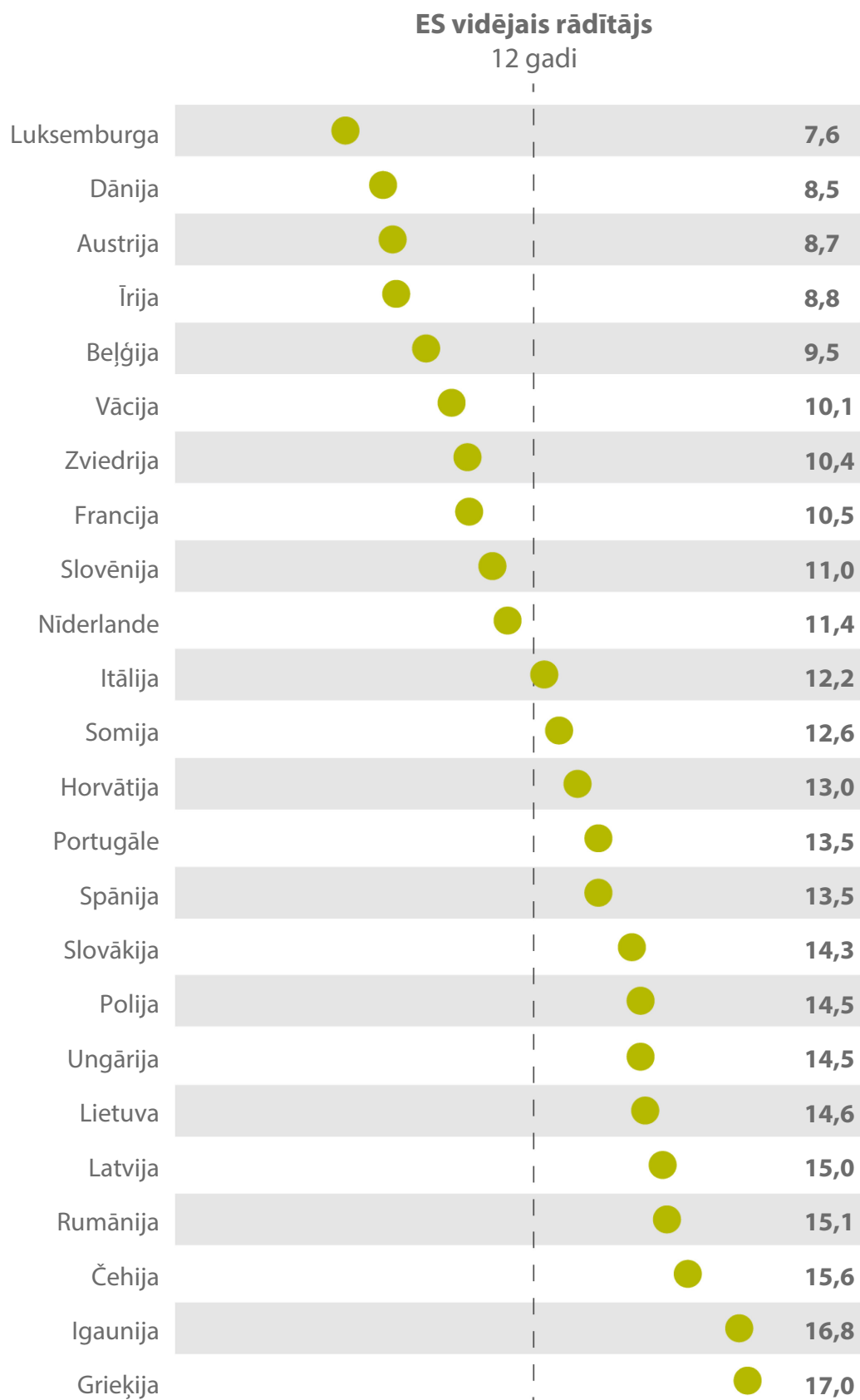
**62** Turklāt VDR prasības attiecas tikai uz jauniem automobiļiem. Dalībvalstu autoparki noveco, un ES vidējais automobiļa vecums ir 12 gadi (sk. [10. attēlu](#)). Tātad vidējais automobiļu vecums salīdzinājumā ar 2010. gadu ir pieaudzis par vairāk nekā 40 %<sup>24</sup>. Tāpēc būs vajadzīgs laiks, līdz būs manāma VDR un jauno transportlīdzekļu drošuma parametru ietekme. Turklāt, lai gan 2018. gadā Komisija bija paredzējusi mudināt dalībvalstis ieviest stimulus transportlīdzekļu atjaunošanai, pievēršot uzmanību ceļu satiksmes drošības rādītājiem, revīzijā apmeklētajās dalībvalstīs mēs nekonstatējām, ka šādas atbalsta shēmas būtu ieviestas. Vienlaikus atbalsta shēmas pastāv citiem mērķiem (piemēram, labākiem transportlīdzekļu ekoloģiskajiem raksturlielumiem), un šīs shēmas varētu netieši uzlabot arī ceļu satiksmes drošību, ja tās veicina autoparku atjaunošanu.

---

<sup>23</sup> *BEUC, ECF, ETSC, Eurocities, Starptautiskā Gājēju federācija, Polis, Transport & Environment, vēstule iekšējā tirgus komisāram Thierry Breton, 2023.*

<sup>24</sup> SWD(2012) 206.

## 10. attēls. Vidējais automobiļu vecums (gados) dalībvalstu autoparkos



*Piezīme.* Nav pieejami dati par Bulgāriju, Kipru un Maltu.

*Avots:* ERP, pamatojoties uz Eiropas Autoražotāju asociācijas (ACEA) 2021. gada datiem.

**63** Ir svarīgi, lai transportlīdzekļos obligātie drošuma standarti tiktu saglabāti vairākus gadus pēc to sākotnējās reģistrācijas. Tas ir būtiski, ņemot vērā Eiropas autoparka novecošanos. Tāpēc dalībvalstīm ir jānodrošina, ka to teritorijā reģistrētie transportlīdzekļi tiek periodiski testēti.

**64** ES direktīvā ir noteikts, cik bieži ir jāveic obligātā tehniskā apskate katram transportlīdzekļa veidam, ņemot vērā tā izmantošanu (piemēram, četrus gadus pēc pirmās reģistrācijas un pēc tam reizi divos gados automobiļiem, kas nav taksometri vai neatliekamās medicīniskās palīdzības transportlīdzekļi). Ievērojot šo obligāto noteikumu, dalībvalstis var brīvi lemt par sev vēlamiem testu grafikiem. Dažas dalībvalstis veic testus obligātajā biežumā, bet citas ir paredzējušas papildu pārbaudes, tāpēc transportlīdzekļa drošuma parametru novērtēšanas biežums dažādās dalībvalstīs ievērojami atšķiras. Piemēram, Horvātijā testi ir jāveic katru gadu, sākot no pirmā gada, savukārt Itālijā – reizi divos gados, sākot no ceturtā gada.

**Valstu pieejām infrastruktūras drošuma uzlabošanai ir dažādas detalizācijas pakāpes, un ES prasības neaptver to infrastruktūru, kas ir par cēloni lielākajai daļai letālo negadījumu**

**65** Lai samazinātu bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu, dalībvalstis var veikt pasākumus saistībā ar ceļu tīklu projektēšanu un uzturēšanu. Visvairāk investīciju būtu jāiegulda tajos ceļu posmos, kur notiek visvairāk negadījumu un kuros tādējādi ir vislielākais negadījumu samazināšanas potenciāls<sup>25</sup> (t. i., karstajos punktos). Tomēr dalībvalstis izmanto atšķirīgas definīcijas un procedūras saistībā ar karsto punktu novēršanu (sk. [2. izcēlumu](#)).

---

<sup>25</sup> Direktīva (ES) 2019/1936, 16. apsvēruma.

## 2. izcēlums

### Dažādas dalībvalstu pieejas ceļu satiksmes drošības karsto punktu novēršanai

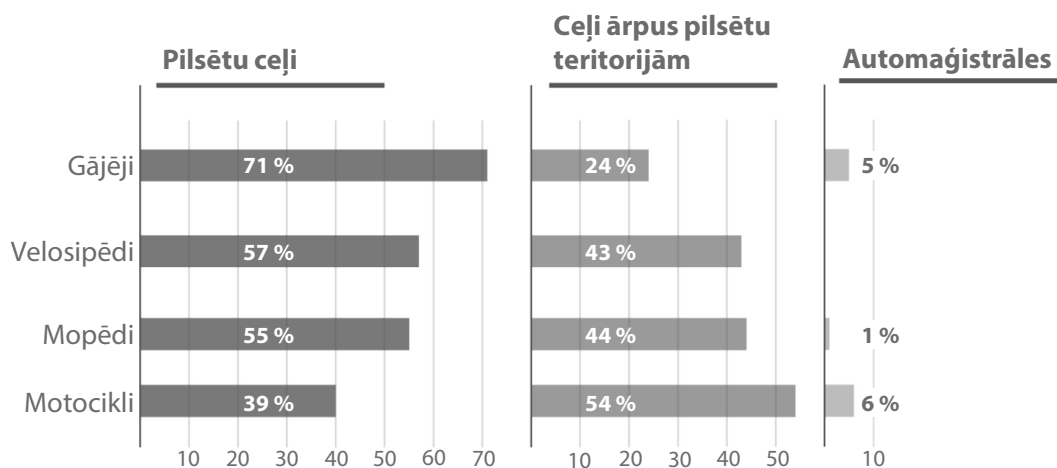
- Papildus standarta policijas procedūrām Lietuvas tiesību aktos ir paredzēta padziļināta izmeklēšana, lai izprastu katra nāvējoša negadījuma cēloni. Ceļu tīkla posmi, kuros pēdējos četros gados ir notikuši četri vai vairāk ceļu satiksmes negadījumi, tiek noteikti par “karstajiem punktiem” un atzīmēti publiski pieejamā kartē, kurai pievienoti ieteikumi vadītājiem. Katru no šiem karstajiem punktiem analizē, lai noteiktu pasākumus, kas vajadzīgi ceļu satiksmes drošības uzlabošanai. Pēc tam ceļa pārvaldniekam tiek dots viens gads, kura laikā jāīsteno šie ceļu satiksmes drošības pasākumi. Lietuvas ceļu satiksmes drošības stratēģijas mērķis ir līdz 2030. gadam likvidēt visus karstos punktus.
- Spānija izmanto divus kritērijus, lai noteiktu ceļu posmus, kuros negadījumu risks ir salīdzinoši augstāks. Pirmais kritērijs attiecas uz posma bīstamību (ceļu satiksmes negadījumu skaits pagātnē, ceļa posma garums un vidējais satiksmes apjoms dažādos laikos). Otrais kritērijs ir absolūtais nelaimes gadījumu skaits. Abus parametrus novērtē, ņemot vērā dažādas robežvērtības, ko nosaka ceļa kategorija un satiksmes apjoms.
- Slovākijā “karstie punkti” ir definēti kā viena kilometra posmi, kuros iepriekšējā gadā reģistrēti pieci vai vairāk ceļu satiksmes negadījumi.
- Rumānija 2008. gadā definēja “karstos punktus” kā ceļu tīkla posmus, kuros negadījumu skaits ir lielāks par vidējo. Šo definīciju 2018. gadā atcēla, un revīzijas laikā vēl nebija izstrādāta cita definīcija. Kopš tā laika Rumānija ir sākusi īstenot Atveseļošanas un noturības mehānisma finansētu projektu, kura mērķis ir novērst karstos punktus, un to noteikšanai tiek izmantota *ad hoc* definīcija.

**66** 2008. gadā ar ES [direktīvu](#) par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību (*RISM*) tika ieviests vienots procedūru kopums, kas dalībvalstīm jāpiemēro, lai uzlabotu ceļu tīklu drošību. Pēc pēdējās [pārskatīšanas](#) 2019. gadā *RISM* direktīvā tagad ir noteikts, ka dalībvalstīm ir jāveic infrastruktūras projektu *ex ante* novērtēšana un revīzijas, kā arī *ex post* pārbaudes attiecībā uz visiem parametriem vai defektiem, kuru dēļ bija vajadzīgi uzturēšanas darbi. Saskaņā ar *RISM* direktīvu šīs procedūras ir obligātas projektiem, ko īsteno uz ceļiem, kuri veido daļu no Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*), valsts automaģistrālēm un dalībvalstu noteiktiem galvenajiem ceļiem, vai daļu no ceļu infrastruktūras, kurai piešķirts ES līdzfinansējums.

**67** Taču *RISM* direktīvas prasības neattiecas ne uz i) pilsētu teritorijām un veloceļiem, ne uz ii) ceļiem, kuri nav galvenie ceļi un kuri nav saņēmuši ES finansējumu. Šie ierobežojumi mazina Direktīvas ietekmi, jo šie divi ceļu infrastruktūras veidi bija saistīti ar 93 % nāves gadījumu 2020. gadā, tādējādi to uzlabošanai ir būtiska nozīme ES ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšanā.

**68** Pilsētu teritorijās faktiski uzskaitīti 40 % no visiem bojāgājušajiem, kā arī lielākais bojāgājušo īpatsvars visās mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku kategorijās, izņemot motociklistus (tie ir biežāk iesaistīti ceļu satiksmes negadījumos uz ceļiem ārpus pilsētu teritorijām, sk. [11. attēlu](#)).

### 11. attēls. Mazaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku nāves gadījumu skaits Eiropas Savienībā 2020. gadā pēc ceļa veida



*Piezīme.* Noapaļošanas dēļ skaitļu summa var nebūt 100 %.

*Avots:* ERP, pamatojoties uz Komisijas datiem.

**69** Kopš 2013. gada Komisija ir mudinājusi pilsētas izstrādāt ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus (IPMP), kuros liela uzmanība būtu jāpievērš ceļu satiksmes drošībai. Tomēr pilsētām vēl nav pienākuma ne izstrādāt IPMP vispār, ne iekļaut tajos ceļu satiksmes drošības apsvērumus.

**70** Likumdevēji pašlaik apspriež Komisijas 2021. gada **priekšlikumu** par *TEN-T* regulas pārskatīšanu. Pārskatītajā regulā ir plānots ieviest jaunu prasību dalībvalstīm nodrošināt, ka līdz 2025. gadam lielākajā daļā galveno ES pilsētu tiek pieņemti IPMP, kā arī prasību vākt un iesniegt Komisijai datus par negadījumiem un smagiem ievainojumiem tieši pilsētās. IPMP būs jāiekļauj darbības ceļu satiksmes drošības uzlabošanai, īpaši attiecībā uz mazaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem, kā arī mērķi, mērķrādītāji un rādītāji attiecībā uz negadījumiem un ievainojumiem.

**71** **Uz ceļiem, kuri atrodas ārpus pilsētu teritorijām**, 2020. gadā absolūtajos skaitļos ceļu satiksmes negadījumos bija vislielākais bojāgājušo skaits (9931 bojāgājušo jeb 53 %). Lai gan uz šiem ceļiem var attiekties *RISM* direktīva, ja dalībvalstis tos klasificē kā galvenos ceļus vai ja tiem ir piešķirts ES finansējumu, Komisija nepazīna, cik plašs ir valstu ceļu tīkls, ko aptver *RISM* direktīva. Kaut arī *RISM* direktīvā bija noteikts pienākums dalībvalstīm līdz 2021. gadam ziņot Komisijai, kurus tīkla posmus tās definē kā "galvenos" ceļus, to izdarīja mazāk nekā puse dalībvalstu.

**72** Turklāt *RISM* direktīvā nav noteiktas obligātās drošuma prasības katram infrastruktūras veidam. Automaģistrāļu izbūve visā Eiropas Savienībā lielā mērā ir standartizēta, bet citu ceļu un pilsētu teritoriju standarti ievērojami atšķiras. Komisija ir uzsākusi iniciatīvu, kuras mērķis ir sniegt ekspertu norādījumus par ceļu infrastruktūras projektēšanas standartiem no drošības viedokļa.

**73** Turklāt dalībvalstīm ir jāveic ceļu satiksmes drošības novērtēšana visā tīklā tajās jomās, uz kurām attiecas Direktīva. Šādi novērtējumi pirmo reizi jāpabeidz līdz 2024. gada beigām un pēc tam vismaz reizi piecos gados. Pēc tam, lai noteiktu intervences prioritātes, dalībvalstīm būtu jāklasificē ceļu tīkla posmi atbilstoši to drošuma līmenim. Tad Komisija plāno publicēt tiešsaistes karti, kurā būs norādītas dažādās kategorijas.

**74** Kā noteikts Direktīvā un pēc vairākiem izmēģinājuma pētījumiem Komisija 2023. gadā bija izstrādājusi **metodiku**, kuru dalībvalstis var izvēlēties izmantot, sagatavojot savu tīklu ceļu satiksmes drošības novērtējumus. Metodikai ir divas daļas: pirmā daļa ir reaģējoša (pamatojas uz statistiku par nelaiemes gadījumiem pagātnē), savukārt otrā daļa ir proaktīva (atkarīga no attiecīgā ceļa posma konstrukcijas).

**75** Taču Komisijas metodikas pamatā ir dažādu valstu robežvērtību izmantošana. Šī metodika ir izstrādāta kā rīks, uz kura pamata dalībvalstis var veikt salīdzinošu analīzi un tādējādi koncentrēties uz visbīstamākajiem ceļu posmiem. Tomēr mēs revīzijā konstatējām, ka trīs no četrām apmeklētajām dalībvalstīm atkāpsies no Komisijas standarta metodikas.

### **Jauni izaicinājumi nozīmē, ka Komisijas ceļu satiksmes drošības pasākumi būs jāintegrē vēl vairāk**

**76** Lai drošas sistēmas pieeja darbotos efektīvi, darbības, kuras veic atbilstoši šīs pieejas dažādajiem komponentiem, cieši jāsaista kopā<sup>26</sup>. Piemēram, lai uzlabotie transportlīdzekļu drošuma parametri darbotos pienācīgi, ir vajadzīgas atbilstošas ceļa zīmes un norādes, kā arī skaidri satiksmes noteikumi par to, kā mijiedarboties ar mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem.

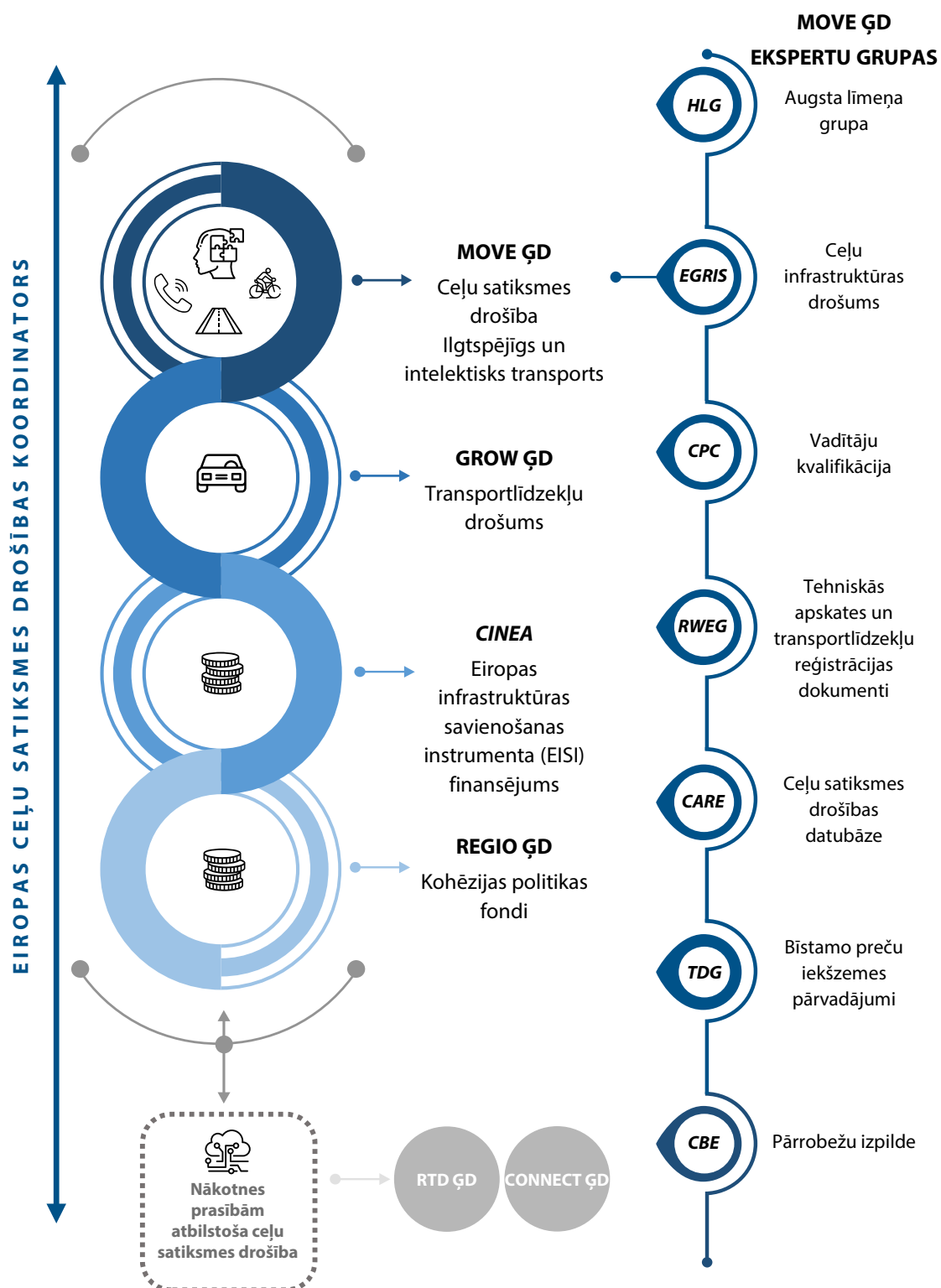
**77** Lai gan par lielāko daļu Komisijas ceļu satiksmes drošības pasākumu atbild MOVE ĢD, vairāki ģenerāldirektorāti daļa atbildību par darbībām saskaņā ar drošas sistēmas pieeju. Arī citas ekspertu grupas un struktūras atbalsta Komisiju ES ceļu satiksmes drošības politikas īstenošanā (sk. **12. attēlu**). Piemēram, Komisijai palīdz šādas struktūras:

- Augsta līmeņa grupa ceļu satiksmes drošības jautājumos, kurā piedalās dalībvalstu pārstāvji un kurā tiek apspriesti ES un valstu ceļu satiksmes drošības jautājumi. 2018. gadā Komisija izvērsa Augsta līmeņa grupas pilnvaras, iekļaujot arī stratēģiskas konsultācijas un ieinteresēto personu viedokļu apmaiņu;
- Eiropas ceļu satiksmes drošības koordinators, kurš ir augsta līmeņa Komisijas amatpersona un kura uzdevums ir sadarboties ar dalībvalstīm un apmainīties ar labu praksi.

---

<sup>26</sup> Starptautiskais Transporta forums – ESAO, *The Safe System Approach in Action*, 2022.

## 12. attēls. Komisijas struktūras, kuras ir iesaistītas ceļu satiksmes drošības jautājumos



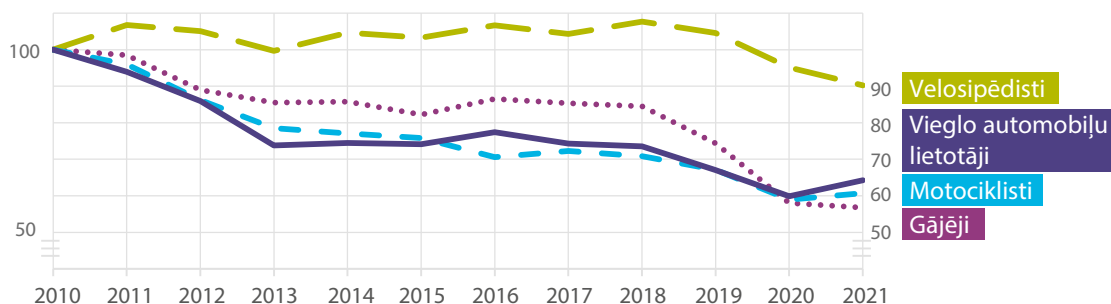
Avots: ERP.

**78** Eiropas Parlaments 2021. gadā **aicināja** Komisiju apsvērt iespēju izveidot centralizētu aģentūru, kas atbildētu par ceļu satiksmes drošību, līdzīgi kā tas jau ir dzelzceļa, jūras un gaisa transporta jomā. 2023. gadā Komisija sāka priekšizpēti, lai analizētu iespējamus scenārijus. Priekšizpēti paredzēts publicēt 2024. gada sākumā. Arī vairākas no mūsu iztaujātajām ieinteresētajām personām puda viedokli, ka Komisijas darbības atbilstoši dažādiem drošas sistēmas pieejas pilāriem nav pietiekami koordinētas un ka ceļu satiksmes drošība Komisijas politikā vēl nav horizontāli integrēta.

**79** Lai tiktu galā ar drīzumā paredzamiem ceļu satiksmes drošības izaicinājumiem, piemēram, parādīsies jauni mobilitātes veidi pilsētu teritorijās un tiks ieviesti autonomie transportlīdzekļi, visticamāk, Komisijas dažādās darbības būs jāintegrē un jākoordinē vēl vairāk. Gandrīz puse nāves gadījumu 2020. gadā tika reģistrēta pilsētu teritorijās (sk. **68.** punktu), un attiecībā uz mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem šis īpatsvars ir vēl lielāks. Tomēr ceļu satiksmes drošība pilsētu teritorijās nav MOVE ĢD Ceļu satiksmes drošības nodaļas kompetencē. Par to atbild atsevišķa nodaļa, kuras pārziņā ir mobilitāte pilsētu teritorijās, bet kuras uzmanības centrā nav tikai ceļu satiksmes drošība. Vienlaikus ceļu satiksmes drošības jautājumi saistībā ar autonomiem transportlīdzekļiem tiek risināti vairākos Komisijas ģenerāldirektorātos.

**80** ES aicina vairāk pievērsties **aktīvai mobilitātei**, piemēram, iešanai ar kājām vai riteņbraukšanai, īpaši **pilsētu teritorijās**. Lai gan laikposmā no 2010. līdz 2021. gadam satiksmē mirušo gājēju skaits samazinājās līdzīgi kā tas notika ar automobiļu lietotāju nāves gadījumiem, bojāgājušo velosipēdistu skaita samazinājums bija krietni mazāks (sk. **13. attēlu**). Turklāt dažās dalībvalstīs 2010.–2021. gadā pilsētu teritorijās bojāgājušo velosipēdistu skaits palielinājās. Piemēram, minētajā laika posmā Austrijā pilsētu teritorijās bojāgājušo riteņbraucēju skaits pieauga par 68 %.

### 13. attēls. Pilsētu teritorijās bojāgājušo skaits pēc ceļu satiksmes dalībnieku veida (2010.–2021. gads)



Avots: ERP, pamatojoties uz Komisijas datiem.

**81** Arī individuālās mobilitātes ierīces, piemēram, e-skrejriteņi, rada ceļu satiksmes drošības izaicinājumus pilsētu teritorijās. Komisija vēl nav izstrādājusi pamatnostādnes šajā jomā, un dalībvalstis izmanto atšķirīgas regulatīvās pieejas (sk. [VII pielikumu](#)).

**82** **Automatizēti un autonomi transportlīdzekļi** varētu pozitīvi ietekmēt ceļu satiksmes drošību, un pētījumi liecina, ka līdz pat 22 % negadījumu, kuros ir bojāgājušie un smagi ievainotie, varētu nenotikt, ja tiktu ieviestas automatizētas braukšanas sistēmas<sup>27</sup>. Lai gan Komisijas pirmā **stratēģija** šajā jomā tika pieņemta 2018. gadā, valstu noteikumi par autonomo transportlīdzekļu vadīšanu uz koplietošanas ceļiem joprojām ievērojami atšķiras. Piemēram, Vācija atļāva pilnībā autonomu braukšanu bez vadītāja klātbūtnes 2022. gadā, savukārt citas dalībvalstis vēl nav izstrādājušas nekādu tiesisko regulējumu šajā jautājumā.

### **Atlasot projektus un definējot uzraudzības rādītājus, ES ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšana nebija svarīgs kritērijs**

**83** ES finansējums būtu jāpiešķir tiem projektiem, kas vislabāk veicina ES prioritāšu un mērķu sasniegšanu. Arī Eiropas Parlaments ir aicinājis dalībvalstis un Komisiju piešķirt prioritāti investīcijām, kas dod vislielākos ieguvumus ceļu satiksmes drošības ziņā, galveno uzmanību pievēršot ceļu posmiem, kuros notiek visvairāk negadījumu<sup>28</sup>.

**84** Attiecībā uz mūsu izlasē iekļautajiem projektiem mēs pārbaudījām, vai ceļu satiksmes drošība bija efektīvi izmantota kā atlases kritērijs un vai, izmantojot šiem projektiem izvirzītās prasības, bija aplēsts to devums ceļu satiksmes drošībā un uzraudzīti rezultāti.

---

<sup>27</sup> Transporta pētniecības fonds, *Automated Driving Systems*, 2017.

<sup>28</sup> Eiropas Parlaments, "Ieteikumi par ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo cilvēku skaita tuvināšanu nullei", 2021.

## Ceļu satiksmes drošība nebija viens no svarīgākajiem kritērijiem, pēc kura izraudzīties infrastruktūras projektus, kam izvirzīti ceļu satiksmes drošības mērķi

**85** 2014.–2020. gada periodā no ERAF/KF un EISI tika sniegts atbalsts ceļu satiksmes drošībai, galvenokārt finansējot tādu infrastruktūras projektus kā jauni vai uzlaboti ceļi, veloceļi un drošas un aizsargātas stāvvietas. Projektu pieteicēji iesniedza pieteikumus ES līdzfinansējuma saņemšanai, atsaucoties uz publicētajiem uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus, kurus sagatavoja vadošās iestādes (projektiem dalītājā pārvaldībā) vai *CINEA* (EISI projektiem). Uzaicinājumiem iesniegt priekšlikumus bija jāatbilst prioritātēm un prasībām, kuras bija iepriekš noteiktas vai nu attiecīgajās kohēzijas darbības programmās, vai arī EISI darba programmās.

**86** Mēs analizējam darbības programmas un attiecīgos uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus, atbilstoši kuriem tika līdzfinansēti mūsu revidētie projekti. Lai gan ne visus projektus finansēja atbilstoši ceļu satiksmes drošības prioritātei, visos projektos viens no mērķiem bija ceļu satiksmes drošība. No deviņiem ERAF vai KF līdzfinansētajiem projektiem tikai divi tika finansēti atbilstoši prioritātei, kas saistīta tieši ar ceļu satiksmes drošību. Pārējie projekti bija atlasīti atbilstoši citām prioritātēm: labāka piekļūstamība (četri projekti), zaļāks transports (divi projekti) un labāki digitālie pakalpojumi iedzīvotājiem (viens projekts). No trīs EISI projektiem tikai divi saņēma atbalstu atbilstoši prioritātei, kas saistīta tieši ar ceļu satiksmes drošību (droša un aizsargāta infrastruktūra); viens projekts tā vietā bija vērsts uz *TEN-T* tīkla pabeigšanu. Tāpat arī no KF un EISI finansēto automaģistrāles būvdarbu galvenais mērķis bija novērst *TEN-T* tīkla problemātiskos posmus.

**87** Lielākajā daļā projektu Komisijas un vadošo iestāžu izmantotie atlases kritēriji nebija vērsti uz tiem ceļu tīkla posmiem, kuros ir vislielākais negadījumu vai bojāgājušo skaits, pat ja ceļu satiksmes drošības uzlabošana bija viens no sagaidāmajiem ieguvumiem. Tikai divos ERAF projektos (Spānija) pieteikumiem bija pievienota detalizēta analīze par nelaiemes gadījumu skaitu iepriekšējos gados, un vienā no šiem diviem projektiem bija iekļauta arī analīze par attiecīgā ceļa posma bīstamību. Par visiem projektiem šī informācija nebija pieejama, jo tā nebija prasīta pieteikumos. Vadošās iestādes un Komisija būtu varējušas piešķirt prioritāti tādu projektu līdzfinansēšanai, kuriem ir vislielākā iespēja samazināt bojāgājušo skaitu, ja šis elements būtu bijis iekļauts projektu atlasē.

**88** Turklāt nebija izvirzīti konkrēti kritēriji saistībā ar ceļu satiksmes drošības aspekta iekļaušanu projektēšanas gaitā. Katrs projekta virzītājs varēja brīvi izvēlēties, kā ceļu projektēt, ievērojot valsts tiesību aktus un standartus un, attiecīgā gadījumā, **Tuneļu drošības direktīvas** prasības. Tā rezultātā, ņemot vērā izteiktās ceļu standartu atšķirības (sk. **72.** punktu) un to, ka atlases posmā netika izmantoti tieši ar ceļu satiksmes drošību saistīti kritēriji, projektu atlases procesā nebija integrēts mērķis sasniegt noteiktu drošuma līmeni uz attiecīgajiem ceļiem un veloceļiem.

**89** Attiecībā uz projektiem, ko līdzfinansē no ERAF un KF, tās ir vadošās iestādes, kuras atbild par finansējuma prioritāšu noteikšanu katrai darbības programmai un uzaicinājumam iesniegt priekšlikumus. Taču Komisijai ir iespēja paust viedokli gan partnerības nolīguma un darbības programmu izstrādes laikā (pirms Komisija dod savu apstiprinājumu), gan programmu īstenošanas laikā. Mēs konstatējam, ka Komisija bija sniegusi komentārus par ceļu satiksmes drošību saistībā ar tiem partnerības nolīgumiem un darbības programmām, kas attiecās uz mūsu pārbaudītajiem projektiem. Piemēram, nolūkā izvairīties no resursu sadrumstalotības Komisija prasīja, lai vienā no Spānijas reģioniem ar ceļu satiksmes drošību saistītie projekti tiktu īstenoti ceļu satiksmes drošības programmas ietvaros. Spānijas galīgajā reģionālajā darbības programmā šis ierosinājums bija ņemts vērā.

**90** 2021. gadā pirmo reizi EISI izsludināja divus tieši ar ceļu satiksmes drošību saistītus tematus, par kuriem var finansēt pētījumus un būvdarbus. Taču šī iespēja tika dota tikai tām dalībvalstīm, kuras ir tiesīgas saņemt KF finansējumu. Saistībā ar abiem tematiem finansējumu darbību piemēri ir: tādu ceļa posmu uzlabošana, kuros pastāv negadījumu risks, un/vai citi pasākumi, kas apzināti attiecīgajos visa tīkla ceļu satiksmes drošības novērtējumos (sk. **73.** punktu). Kopā saistībā ar šiem tematiem līdzfinansēja 15 projektus, kuros kopējais ES atbalsts bija 142,5 miljoni EUR.

**91** Jāatzīmē, ka ES līdzfinansētas infrastruktūras izbūves un uzturēšanas kvalitāte var ievērojami ietekmēt drošību (sk. **3. izcēlumu**). Taču ES finansējums tiek piešķirts tikai ceļu infrastruktūras būvniecībai vai modernizācijai, un projektu virzītājiem nav pienākuma uzturēt ceļus, lai garantētu noteiktu ceļu satiksmes drošības līmeni. Mēs novērojām, ka 2014.–2020. gada periodā Komisija bija prasījusi Spānijai skaidri apņemties izmantot valsts līdzekļus līdzfinansētas autoceļu infrastruktūras uzturēšanai.

### 3. izcēlums

#### Piemērs, kā slikta projekta uzturēšana ietekmē ceļu satiksmes drošību

Vienā no ERAF līdzfinansētajiem projektiem Spānijā tika uzlabots vietējas nozīmes ceļš un tika pievienots veloceļš. Tā kā ceļš, kuram pievienoja veloceļu, šķērso citus ceļus, projektā bija paredzēts uzstādīt vajadzīgās prioritātes zīmes un ceļa marķējumus pie velosipēdistu un gājēju šķērsošanas vietām, to darot atbilstošā attālumā no galvenā ceļa. Revīzijas apmeklējuma laikā konstatējām, ka uzturēšanas darbi nebija veikti un sākotnējie ceļa marķējumi bija gandrīz nodzisuši. Tāpēc vairākums riteņbraucēju un gājēju šķērsoja ceļu citā vietā, kur autovadītājiem viņus bija grūtāk pamanīt. Tādējādi ir apdraudēti sākotnējie projekta ceļu satiksmes drošības mērķi.



*Piezīme.* Fotografijā pievienotās zilās līnijas norāda sākotnējo velosipēdistu šķērsošanas vietas marķējumu.

Avots: ERP.

**ES līdzfinansētos projektos, kuriem bija ar ceļu satiksmes drošību saistīti mērķi, netika prasīts aplēst potenciālo devumu ceļu satiksmes drošībai vai izstrādāt attiecīgus iznākuma rādītājus**

**92** Projektu virzītājiem, kad tie izstrādā projektus, būtu jā sagatavo potenciālo rezultātu *ex ante* novērtējums un pēc tam *ex post* jāuzrauga projektu rezultāti, lai noteiktu, vai paredzētā ietekme ir sasniegta. Tas nodrošinātu, ka ar ES līdzfinansējumu tiek efektīvi veicināta ES ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšana. Mēs analizējam projektu pieteikumus finansējuma saņemšanai, tostarp apliecinošos dokumentus (piemēram, izmaksu un ieguvumu analīzi), lai novērtētu ceļu satiksmes drošības rezultātu plānošanas un uzraudzības apmēru.

**93** Mēs konstatējam, ka no 13 revidētajiem projektiem tikai sešos pieteikumos bija iekļauta vai nu pilnīga izmaksu un ieguvumu analīze, vai arī projekta potenciālo ekonomisko ieguvumu aplēse, tostarp saistībā ar ceļu satiksmes drošību. Tam par iemeslu ir fakts, ka 2014.–2020. gada periodā izmaksu un ieguvumu analīze pieteikumos bija jāiekļauj tikai saistībā ar tiem projektiem, kurus bija paredzēts finansēt no EISI, un tiem projektiem, kurus finansēja no ERAF vai KF un kuru kopējās attiecināmās izmaksas pārsniedza 75 miljonus EUR.

**94** Lai gan pieteikumos ceļu satiksmes drošība bija minēta kā viens no projektu mērķiem, trijos no šiem sešiem projektiem sagaidāmie ieguvumi ceļu satiksmes drošības jomā veidoja tikai nelielu daļu no kopējā potenciālā ieguvuma. **4. izcēlumā** tam ir dots piemērs.

## 4. izcēlums

### Droša un aizsargāta stāvvietā ar ierobežotu ietekmi uz ceļu satiksmes drošību

Revīzijā apmeklējām vienu drošu un aizsargātu stāvvietas projektu, ko līdzfinansēja no EISI. Par šīm pakalpojumu un atpūtas zonām ir jāmaksā, un tam vajadzētu nodrošināt kravas automobiļu vadītājiem drošību un drošumu, ko nevar piedāvāt citas stāvvietas, kas atrodas pie automaģistrālēm vai loģistikas centriem. Tāpat viens no šādu projektu mērķiem ir mazināt bīstamu autonovietošanas praksi.



Avots: ERP.

Projekta pieteikumā bija norādīts, ka ceļu satiksmes drošība uzlabosies, jo samazināsies negadījumu skaits. Tomēr bija sagaidāms, ka šie ieguvumi veidos mazāk nekā 1 % no projekta kopējiem ieguvumiem. Galvenais pieteikumā paredzētais ieguvums bija laiks un izmaksas, ko izdosies ietaupīt, jo nebūs jāmeklē cita piemērota stāvvietā. Turklāt stāvvietu izmanto maz, un arī tas mazina projekta faktisko devumu ceļu satiksmes drošībai.

**95** Mūsu pārbaudīto 13 projektu atlasē procesos netika prasīts, lai projekta pieteikumā vai izmaksu un ieguvumu analizē būtu norādīta potenciālā ietekme saistībā ar nāves gadījumu vai smagu ievainojumu novēršanu. Tomēr vienā projektā bija atsevišķi aplēsts iespējamais izglābto dzīvību skaits. Vēl četros projektos nebija doti skaitļi tieši par novērstiem nāves gadījumiem un smagiem ievainojumiem, bet šis faktors bija iekļauts projekta sociālo ieguvumu kopējā vērtībā. Vienā citā projektā bija aplēsts, par cik izdosies mazināt negadījumu skaitu, bet nebija sniegta sīkāka informācija par atsevišķo ietekmi saistībā ar bojāgājušajiem vai smagiem un viegliem ievainojumiem.

**96** Projektu ekonomisko ieguvumu aplēses ietekmē tas, ka ar cilvēka dzīvību saistītā vērtība dažādās dalībvalstīs atšķiras (koeficients var atšķirties pat par četri) un aprēķinos tiek izmantoti dažādi pieņēmumi. Piemēram, mēs konstatējām, ka par vienu un to pašu projektu Slovēnijā izmaksu un ieguvumu analīze bija sagatavota divreiz ar divu gadu starplaiku. Šajā laikā projekta koncepcija nebija mainījusies (līdz ar to nemainījās projekta potenciāls samazināt bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu). Tomēr metodiskie pieņēmumi katrā analīzē atšķīrās, jo EISI un KF pieteikumu izvērtēšanā izmantotā izmaksu un ieguvumu analīzes metodika laika gaitā mainījās. Saskaņā ar jauno aprēķinu negadījumu skaits, no kuriem projekta rezultātā varētu izvairīties, palielinājās par 10 %, savukārt ekonomiskais ieguvums no katra novērstā negadījuma palielinājās par koeficientu 1,5.

**97** Tā kā projektu pieteikumos norādītās aplēses nebija aprēķinātas pēc saskaņotas pieejas, vērtētājiem un atlases komisijām bija grūti ES līmenī salīdzināt finansēšanai pieteikto projektu risinājumus, ņemot vērā izmaksu lietderību, kurā ierēķinātas izglābtas dzīvības. Turklāt ES ceļu satiksmes drošības mērķi ir definēti novērsto nāves gadījumu un smagu ievainojumu skaita izteiksmē, nevis naudas izteiksmē (sk. [II pielikumu](#)).

**98** Attiecībā uz projektiem, kas līdzfinansēti no EISI, *CINEA* pēc projektu īstenošanas un attiecīgo dotācijas nolīgumu izbeigšanās nav sekojusi līdzī iznākumiem, jo tas netiek prasīts. Attiecībā uz revidētajiem projektiem, kas finansēti no kohēzijas politikas fondiem, mēs konstatējām tikai vienu gadījumu, kad projekta līmenī bija definēts rādītājs, ar kuru paredzēts uzraudzīt iznākumu ceļu satiksmes drošības ziņā (t. i., bojāgājušo skaita samazināšanos). Savukārt [5. izcēlumā](#) ir sniegti piemēri cita veida rādītājiem, kuri mūsu revidētajiem projektiem bija noteikti, bet kuri nebija vērsti uz iznākumu ceļu satiksmes drošības ziņā.

## 5. izcēlums

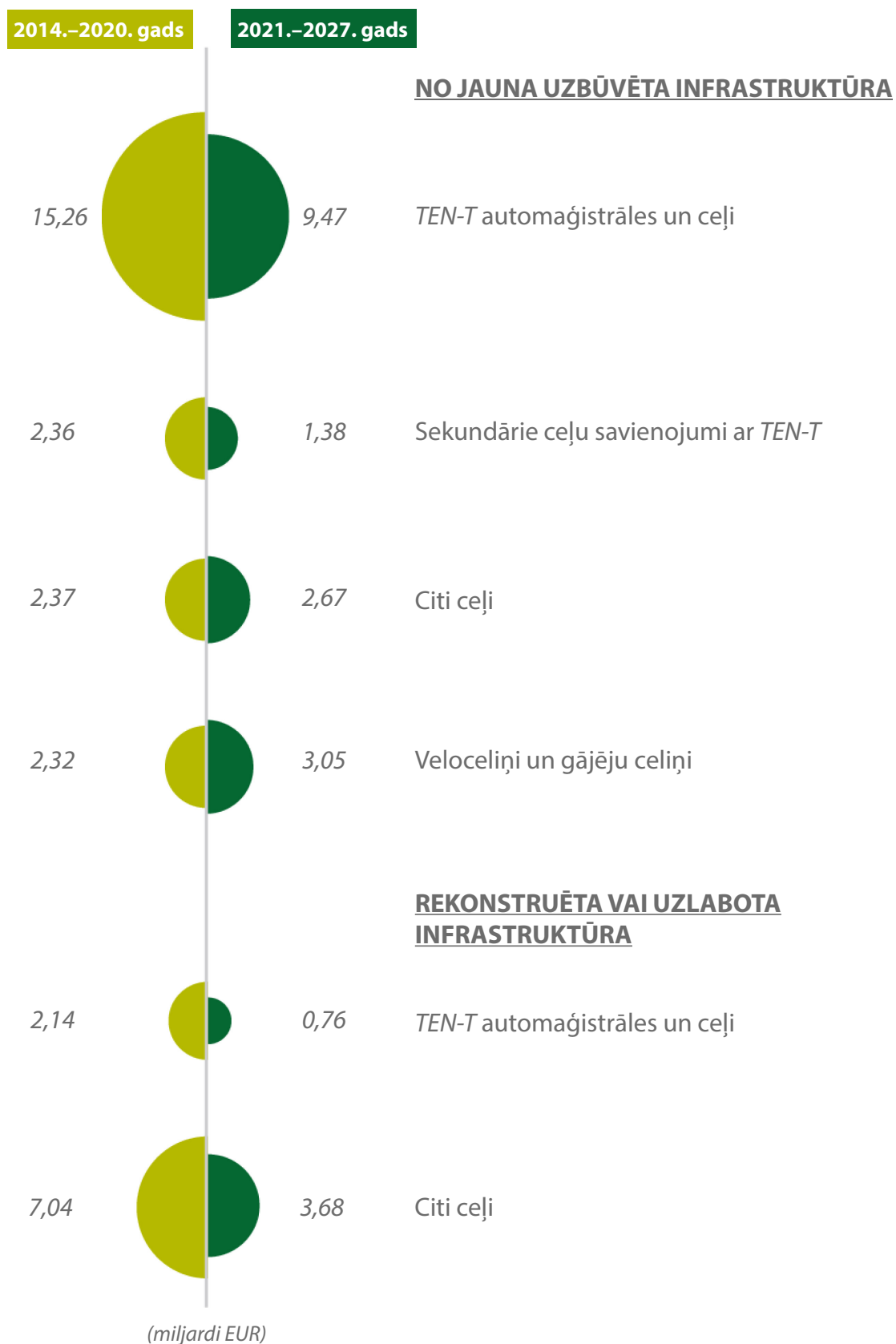
### Piemēri projektu līmenī izmantotiem rādītājiem, kas nav vērsti uz iznākumiem ceļu satiksmes drošības ziņā

- Lietuvā tika īstenots projekts, kurā bija paredzēts uzlabot konkrētu ceļa posmu un izvirzīt skaidrus ceļu satiksmes drošības mērķus. Tomēr pieteikumā nebija izteikta skaitļos projekta iespējamā ietekme uz ceļu satiksmes drošību. Vienīgais definētais uzraudzības rādītājs bija paredzēto drošības pasākumu īstenošana (piemēram, uzbūvētās atvairbarjeras kilometros). Turklāt projekta virzītājam bija jāziņo par vidējā ceļā pavadītā laika samazinājumu, bet tas nav ceļu satiksmes drošības rādītājs.
- Trīs projektos, kuros bija paredzēts izbūvēt veloceļus, projektēšana ievērojami atšķīrās (piemēram, barjeras uzbūvēšana starp veloceļu un ceļu), un šis fakts varēja ietekmēt projektu ceļu satiksmes drošības rādītājus. Taču no uzraudzības viedokļa visus trīs projektus novērtēja pēc uzbūvētās infrastruktūras kilometru skaitu, lai gan šādā veidā nav ņemta vērā atšķirīgā iespējamā ietekme, kāda varētu būt uz bojāgājušo un smagi ievainoto skaita samazināšanu.

**2021.–2027. gada periodā ceļu satiksmes drošībai varētu būt pieejams mazāk kohēzijas finansējuma, bet attiecīgu nosacījumu izvirzīšana ir pirmais solis ceļā uz labāku mērķtiecību**

**99** Autoceļu infrastruktūrai (tostarp veloceļiem) 2021.–2027. gada periodā paredzētie kohēzijas politikas līdzekļi ir par aptuveni 33 % mazāki nekā iepriekšējā periodā (sk. [14. attēlu](#)). Šis pieejamā finansējuma samazinājums varētu nozīmēt, ka vismaz proporcionāli mazāks būs arī finansējums turpmākiem projektiem, kuru konkrētais mērķis būs ceļu satiksmes drošība, ja vien netiks pieņemti stingri noteikumi par prioritātēm.

14. attēls. ES kohēzijas politikas līdzfinansējums autoceļu infrastruktūrai 2014.–2020. gada periodā salīdzinājumā ar 2021.–2027. gada periodu



Avots: ERP, pamatojoties uz kohēzijas datiem.

**100** Mēs novērojām arī, ka 2021.–2027. gada periodā kohēzijas politikas līdzekļu saņemšanai tika izvirzīts jauns priekšnoteikums – “veicinošais nosacījums”.

Dalībvalstīm tiek prasīts savos multimodālā transporta plānos iekļaut ceļu satiksmes drošības risku novērtējumu, ievērojot savas jau pieņemtās ceļu satiksmes drošības stratēģijas. Dalībvalstīm šajos plānos jāiekļauj arī attiecīgo ceļu un posmu kartes un šai infrastruktūrai vajadzīgo investīciju prioritāšu uzskaitījums<sup>29</sup>.

**101** Tomēr Komisija paļaujas uz dalībvalstu pašnovērtējumiem par to, cik lielā mērā tās uzskata, ka prasība ir izpildīta. Mēs konstatējam, ka šie pašnovērtējumi nav saskanīgi un ne vienmēr iever konkrētus secinājumus par visiem prasītajiem kritērijiem. Tomēr Komisija izmantoja pašnovērtējumus, lai komentētu partnerības nolīgumus, un aicināja dalībvalstis mērķtiecīgāk virzīt savus ceļu satiksmes drošības pasākumus. Piemēram, Komisija lūdza Spāniju ceļu satiksmes drošības pasākumus attiecināt tikai uz tiem posmiem, kuri norādīti ceļu satiksmes drošības novērtējumā, kas bija finansēšanas priekšnosacījums. Līdzīgi, Rumānijas transporta programmā ir iekļauti īpaši tiešo rezultātu un koprezultāta rādītāji saistībā ar ceļu satiksmes drošību, kā to ierosināja Komisija.

**102** Šī prasība dalībvalstīm ir pirmais solis ceļā uz to, lai panāktu, ka ES līdzfinansējums ceļu satiksmes drošībai tiek piešķirts tur, kur tas varētu būt visefektīvākais, ar nosacījumu, ka šī prasība tiek pienācīgi atspoguļota arī projektu atlasē.

---

<sup>29</sup> Regula (ES) 2021/1060, 3.1.8. veicinošais nosacījums, IV pielikums.

## Secinājumi un ieteikumi

**103** Atbildība par ceļu satiksmes drošību ir dalīta ES un dalībvalstu kompetence. Tomēr valstu iestādes pilnībā atbild par to, lai tiktu īstenotas noteiktas darbības, kurām ir tieša ietekme uz bojāgājušo un smagi ievainoto skaita samazināšanu. Komisijas uzdevums ir koordinēt ES līmeņa darbības, īpaši tās, kurām ir pārrobežu ietekme.

**104** Kopumā mēs secinām, ka Komisija ir ieviesusi visaptverošu satvaru, kas nodrošina ceļu satiksmes drošības jautājumu risināšanu (ES drošas sistēmas pieeja), un 2030. un 2050. gadam ir izvirzīti vērienīgi mērķi. Ņemot vērā pašreizējo progresu, ja nebūs papildu ES un dalībvalstu centieni, mēs uzskatām, ka, visticamāk, netiks sasniegti šie stratēģiskie mērķi, proti, laikā no 2020. līdz 2030. gadam uz pusi samazināt bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu un līdz 2050. gadam abus šos rādītājus tuvināt gandrīz nullei.

**105** Mēs secinājām, ka Komisija joprojām sastopas ar grūtībām dalībvalstu progresu uzraudzībā. ES darbības neaptvēra visas riska jomas un nebija pietiekami integrētas. Turklāt ES ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšana nebija izvirzīta kā svarīgs kritērijs, pēc kura atlasīt un uzraudzīt ES līdzfinansētus projektus, kuriem 2014.–2020. gada izdevumu periodā bija ceļu satiksmes drošības mērķi, un šis aspekts joprojām ir riska faktors arī 2021.–2027. gada periodā.

**106** Attiecībā uz pārvaldības pīlāru Komisija vēl nebija novērtējusi, cik lielā mērā dalībvalstu plānotie pasākumi palīdz sasniegt ES ceļu satiksmes drošības mērķus. Mēs konstatējām, ka, lai gan gandrīz visas dalībvalstis bija izvirzījušas mērķus uz pusi samazināt bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu, valstu stratēģiju detalizācijas pakāpe četrās apmeklētajās dalībvalstīs atšķīrās tādos aspektos kā plānotās darbības, vajadzīgais finansējums un citi mērķi, kuri nav saistīti ar nāves gadījumu un smagu ievainojumu novēršanu (sk. 28.–31. punktu).

**107** Komisijai vēl nav izdevies panākt pietiekamu datu salīdzināmību, kas ļautu izvirzīt ES līmenī apkopotus mērķrādītājus tiem snieguma rādītājiem, ar kuriem seko dalībvalstu progresam ceļu satiksmes drošības pasākumu jomā. Mēs konstatējām arī, ka ir grūti salīdzināt dalībvalstu vāktos un Komisijai paziņotos datus par smagiem ievainojumiem. Abi šie aspekti (īpaši otrais minētais) ievērojami apgrūtina Komisijas uzdevumu uzraudzīt dalībvalstu devumu ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšanā (sk. 32.–37. punktu).

## 1. ieteikums. Uzlabot ziņošanu par smagiem ievainojumiem un noteikt snieguma mērķrādītājus

Iesakām Komisijai sadarbībā ar dalībvalstīm

- a) nodrošināt, ka tās vāc un paziņo datus par smagiem ievainojumiem, izmantojot vienotu definīciju, kas pamatojas uz *MAIS3+* traumu skalu;
- b) virzīties uz to, lai tiktu konsekventi piemērota standarta metodika un tiktu noteikti skaitliski starpposma un galīgajiem mērķrādītāji saistībā ar galvenajiem snieguma rādītājiem valstu līmenī un, attiecīgā gadījumā, ES līmenī, lai spētu sekot virzībai uz 2030. un 2050. gada mērķu sasniegšanu.

**Ieviešanas mērķtermiņš: līdz 2026. gadam.**

**108** Attiecībā uz pārējiem pārbaudītajiem drošas sistēmas pieejas pilāriem mēs izdarījām turpmāk aprakstītos secinājumus.

- o *Ceļu izmantošanas pilārs* neaptvēra visas galvenās riska jomas, piemēram, ātrumu. Dalībvalstīs atšķirīgā mērā tiek nodrošināta ceļu satiksmes noteikumu ievērošana, un Komisijai ir ierobežotas iespējas pārraudzīt valstu pieejas šajā jautājumā. Šie faktori mazināja šā pilāra ieguldījumu ES ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšanā (sk. [44.–56.](#) punktu).
- o *Transportlīdzekļu pilārs* aptvēra ceļu satiksmes drošības aspektus, izmantojot standartizētu sistēmu ES līmenī attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem. Tomēr ietekmi ierobežoja tas, ka dalībvalstu autoparki noveco. Mūsu apmeklētās dalībvalstis nebija ieviesušas finansiālus stimulus cilvēkiem atjaunot transportlīdzekļus attiecībā uz ceļu satiksmes drošības rādītājiem, lai gan shēmas automobiļu aizstāšanai citiem mērķiem, piemēram, labāki ekoloģiskie raksturlielumi, netieši var uzlabot arī ceļu satiksmes drošību (sk. [57.–64.](#) punktu).
- o Revidējot *infrastruktūras pilāru*, novērojām atšķirības dalībvalstu pieejās, ar kurām tās uzlabo savu ceļu infrastruktūras tīklu drošumu (piemēram, dalībvalstis dažādi traktē bīstamus ceļu posmus un analizē negadījumu cēloņus), proti, pieejas atšķiras pēc detalizācijas pakāpes un izmantotajiem kritērijiem. Ar ES tiesību aktiem šajā jomā tika ieviesti kopēji principi un procedūras, taču šie tiesību akti neaptver to infrastruktūru, kas ir par cēloni lielākajai daļai nāves gadījumu, bet tas ir ļoti svarīgi ES mērķu sasniegšanai, tostarp nav aptvertas pilsētu teritorijas, mazākas nozīmes ceļi ārpus pilsētu teritorijām un veloceļi – šīs infrastruktūras drošuma standarti ievērojami atšķiras (sk. [65.–75.](#) punktu).

**109** Cita starpā konstatējām, ka trīs aplūkotajos pīlāros (ceļu izmantošana, transportlīdzekļi un infrastruktūra) būs turpmāk jāintegrē un jākoordinē Komisijas darbības, kas vajadzīgas, lai risinātu jaunus ceļu satiksmes drošības izaicinājumus, tostarp saistībā ar jauna veida mobilitātes iespējām pilsētu teritorijās un autonomajiem transportlīdzekļiem. Pēc Eiropas Parlamenta pieprasījuma Komisija izvērtē, vai nevajadzētu izveidot jaunu ES aģentūru, kas atbildētu par ceļu satiksmes drošību, cita starpā veicinot jaunas iniciatīvas un uzlabojot koordināciju (sk. **76.**–**82.** punktu).

## **2. ieteikums. Pievērst lielāku uzmanību negadījumu cēloņiem un izdot papildu norādījumus, kuri aptvertu visas riska jomas**

---

Iesakām Komisijai:

- a) veicināt negadījumu cēloņu padziļinātu izmeklēšanu dalībvalstīs, īpaši karstajos punktos, kā arī veicināt saskaņotu ziņošanu par negadījumiem;
- b) sniegt dalībvalstīm papildu norādījumus, kas ļautu efektīvāk risināt galvenos riska faktorus (tostarp, atļauto ātrumu un infrastruktūras projektēšanu ceļiem, uz kuriem ir visvairāk bojāgājušo), īpašu uzmanību pievēršot mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem.

**Ieviešanas mērķtermiņš: līdz 2026. gadam.**

**110** Papildus darbībām politikas un likumdošanas jomā vēl viens no ES drošas sistēmas pieejas pīlāriem ir “lielāks finansiālais atbalsts”. Mēs secinājām, ka, kamēr šis pīlārs vēl nebija ieviests, 2014.–2020. gada periodā ceļu satiksmes drošība nebija svarīgs kritērijs, pēc kura izraudzīties ceļu infrastruktūras projektus ar ceļu satiksmes drošības mērķiem. Tam par iemeslu bija citu prioritāšu izvirzīšanās priekšplānā (piemēram, labāka piekļūstamība un zaļāks transports). Lielākās daļas revidēto projektu atlases kritērijos nebija īpaši ņemti vērā tie tīklu posmi, kuros notiek visvairāk negadījumu vai ir vislielākais bojāgājušo skaits. Turklāt ne Komisija, ne vadošās iestādes nebija noteikušas kritērijus saistībā ar ceļu projektēšanu satiksmei drošā veidā. Līdz ar to, ņemot vērā ievērojamās ceļu standartu atšķirības, projektu atlases procesā nebija iekļauta vajadzība sasniegt noteiktu drošuma līmeni uz lauku ceļiem un pilsētu teritorijās (sk. **85.**–**91.** punktu).

**111** Revidējuši mūsu izlasē iekļautos 2014.–2020. gada perioda projektus, konstatējām, ka tajos nebija prasīts aplēst potenciālo devumu ceļu satiksmes drošībai. Lai gan dažos projektos tas bija darīts, aprēķinus ietekmēja ievērojamas atšķirības pieņēmumos un tas, ka ar cilvēka dzīvību saistītā vērtība dažādās dalībvalstīs atšķiras (koeficients var atšķirties pat par četri). Turklāt, tā kā projektu pieteikumos minētās aplēses nebija aprēķinātas pēc saskaņotām metodēm, projektus nebija iespējams salīdzināt, ņemot vērā izmaksu lietderību, kurā ierēķinātas izglābtas dzīvības (sk. [92.–97.](#) punktu).

**112** Mēs konstatējām, ka tikai viena projekta izstrādes posmā bija noteikti rādītāji, ar kuriem uzraudzīt projekta iznākumus ceļu satiksmes drošības ziņā. Tāpat konstatējām, ka *CINEA* neapsekoja iznākumus pēc projektu pabeigšanas. Tātad nav pieejams konsekvents novērtējums par to, cik efektīvi līdzfinansētie projekti sekmēja valstu un ES ceļu satiksmes drošības mērķu sasniegšanu (sk. [98.](#) punktu).

**113** Pašreizējā 2021.–2027. gada periodā ceļu infrastruktūrai kopumā ir paredzēts mazāk kohēzijas politikas līdzekļu. Līdz ar to finansējums turpmākiem projektiem, kuru mērķis būtu uzlabot ceļu satiksmes drošību, var samazināties, ja vien netiks ieviesti stingri noteikumi šā mērķa izvirzīšanai par prioritāti. Šim periodam ieviestais jaunais veicinošais nosacījums ietver ceļu satiksmes drošības prasības. Tas ir pirmais solis, lai uzlabotu veidu, kādā ES līdzfinansējums tiek novirzīts tur, kur tas varētu visefektīvāk uzlabot ceļu satiksmes drošību (sk. [99.–102.](#) punktu).

### 3. ieteikums. Ieplānot, ka ES līdzfinansēti projekti ar ceļu satiksmes drošības mērķiem tiek skaidrāk noteikti par prioritāriem un *ex post* novērtēti

---

Iesakām Komisijai:

- a) prioritārā kārtā atlasīt tādus projektus ar ceļu satiksmes drošības mērķiem (no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta finansētus projektus, t. i. tiešās pārvaldības projektus), kuros ir sniegti skaidri kvantitatīvi dati par sagaidāmajiem rezultātiem attiecībā uz nāves gadījumu un smagu ievainojumu novēršanu;
- b) ieteikt programmu uzraudzības komisijām izvirzīt attiecīgus atlases kritērijus, kas ietvertu ceļu satiksmes drošības mērķus ceļu projektiem dalītajā pārvaldībā, piemēram, pamatojoties uz visa tīkla ceļu satiksmes drošības novērtējuma rezultātiem;
- c) saistībā ar dalītās pārvaldības programmām un projektiem ar ceļu satiksmes drošības mērķiem popularizēt a) apakšpunktā minētos aspektus vadošajām iestādēm (īpaši programmu izstrādes posmā) un programmu uzraudzības komisijām;
- d) izstrādāt iznākuma rādītājus, ar kuriem novērtēt projektu sniegumu attiecībā uz ceļu drošību, lai to varētu izmantot *ex post* novērtēšanā.

**Ieviešanas mērķtermiņš: līdz 2025. gadam.**

Šo ziņojumu 2024. gada 7. februāra sēdē Luksemburgā pieņēma II apakšpalāta, kuru vada Revīzijas palātas locekle *Annemie Turtelboom*.

*Revīzijas palātas vārdā —*

Tony Murphy  
*priekšsēdētājs*

# Pielikumi

## I pielikums. ANO drošas sistēmas pieejas pīlāru ietvaros veikto darbību piemēri

ANO drošas sistēmas pieejas pīlārs	Darbību piemēri
Multimodālais transports un zemes izmantošanas plānošana	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Īstenot politiku, kas veicina kompaktu pilsētplānošanu</li> <li>— Atturēt no privāto transportlīdzekļu lietošanas blīvi apdzīvotos pilsētu rajonos</li> </ul>
Droša ceļu infrastruktūra	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Veidot sadursmes risku uzrādošas kartes un sagatavot proaktīvus drošības novērtējumus</li> <li>— Noteikt tehnisko standartu un mērķrādītāju (piešķirot zvaigznes par kvalitāti) saistībā ar visu ceļu projektēšanu, ņemot vērā katras satiksmes dalībnieku kategorijas vajadzības</li> </ul>
Transportlīdzekļu drošums	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Prasīt augstas kvalitātes saskaņotus drošuma standartus jauniem un lietotiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem, bērnu ierobežotājsistēmām un aizsargķiverēm</li> <li>— Nodrošināt šādu standartu saglabāšanu visā transportlīdzekļa aprites ciklā</li> </ul>
Autoceļu droša izmantošana	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Pieņemt tiesību aktus ceļu satiksmes drošības jomā un panākt to ievērošanu (cita starpā noteikt maksimālā ātruma ierobežojumus un ierobežot portatīvu elektronisko ierīču izmantošanu pie stūres)</li> <li>— Noteikt licencēšanas prasības profesionāliem autovadītājiem</li> </ul>
Reaģēšana pēc negadījuma	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Nodrošināt sistēmu, kas ļauj aktivizēt reaģēšanu pēc negadījuma (piem., vienots neatliekamās palīdzības numurs)</li> <li>— Gādāt, lai palīdzības sniegšana būtu mācīta aizvien plašākam lokam cilvēku ārpus medicīnas profesijas</li> </ul>

Avots: ERP, pamatojoties uz ANO *Globālo plānu*, 2021.

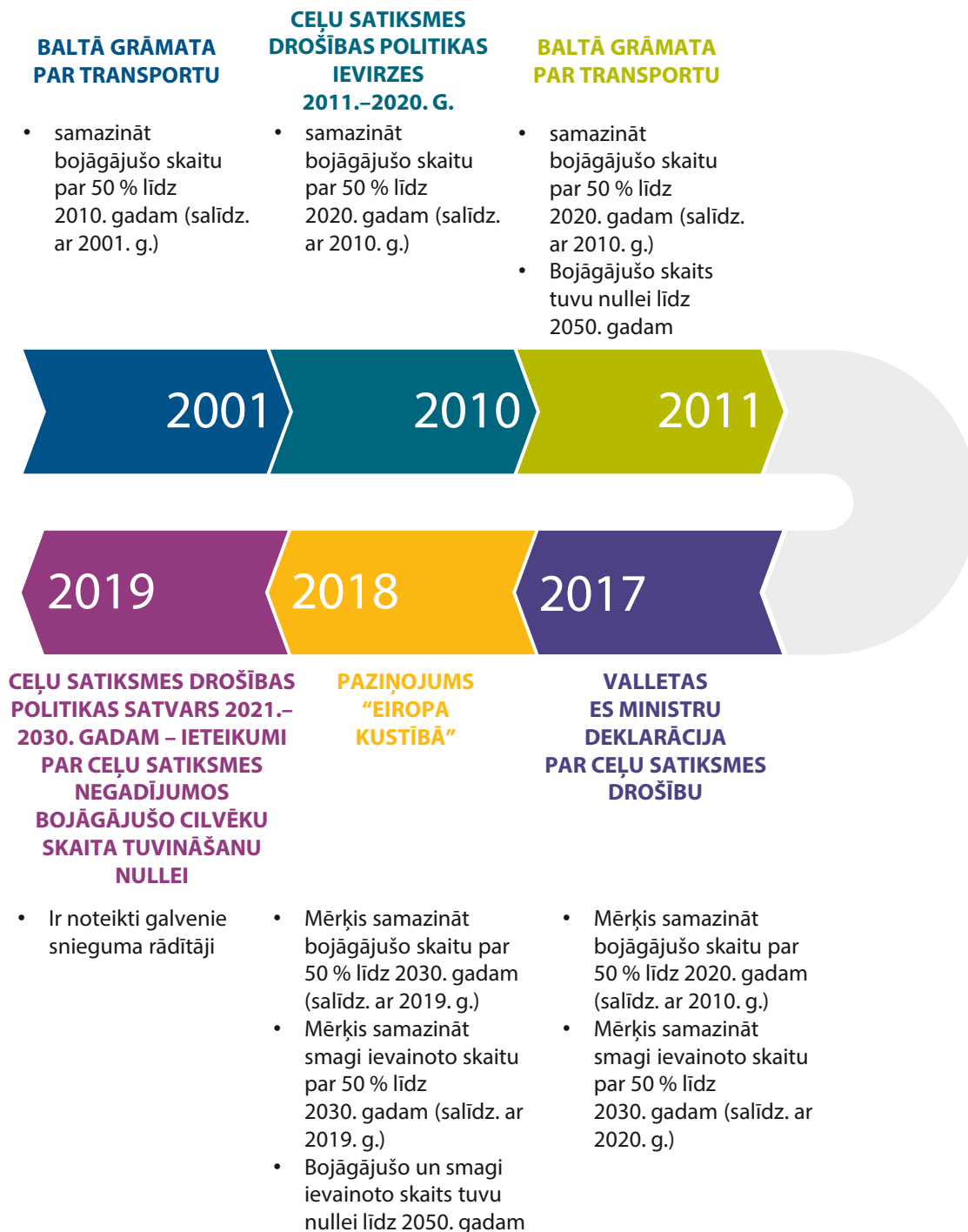
## II pielikums. Komisijas ceļu satiksmes drošības mērķu pilnveide kopš 2001. gada

Pirmo reizi Komisija izvirzīja ES mēroga ceļu satiksmes drošības mērķi 2001. gadā ([Baltajā grāmatā](#)). Tolaik mērķis bija uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu no 2000. līdz 2010. gadam. 2003. gadā šo mērķi apstiprināja [Eiropas Parlaments](#) un [Padome](#). [2011. gada Baltajā grāmatā](#) Komisija izvirzīja jaunu mērķi līdz 2050. gadam panākt, ka ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits tuvinās nullei, savukārt starpposma mērķis bija līdz 2020. gadam uz pusi samazināt bojāgājušo skaitu (salīdzinājumā ar 2010. gadu).

Lai gan Baltās grāmatas sagatavošanas dokumentos jau tika brīdināts, ka starpposma mērķi neizdosies sasniegt pat labākajā gadījumā, dalībvalstis šos mērķus atbalstīja 2017. gada [Valletas deklarācijā](#). Šajā deklarācijā dalībvalstis ierosināja arī jaunu mērķi līdz 2030. gadam Eiropas Savienībā uz pusi samazināt smagu ievainojumu skaitu.

2018. gada paziņojumā "Eiropa kustībā" ES izvirzīja pašreizējos mērķus, t. i., līdz 2030. gadam uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu un līdz 2050. gadam panākt, ka šie rādītāji ir gandrīz nulle. Savukārt Komisijas Ceļu satiksmes drošības politikas satvarā 2021.–2030. gadam ("Ieteikumi par ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo cilvēku skaita tuvināšanu nullei") ir noteikti galvenie snieguma rādītāji, ar kuriem sekot līdzi dalībvalstu virzībai uz mērķu sasniegšanu.

## ES ceļu satiksmes drošības mērķi kopš 2001. gada



Avots: ERP.

### III pielikums. ES tiesiskais regulējums attiecībā uz drošas sistēmas pieejas pīlāriem, kurus mēs revidējam

Drošas sistēmas pieejas pīlārs	Tiesību akts	Galvenais regulētais aspekts
Autoceļu droša izmantošana	Direktīva (ES) 2015/413	Pārrobežu apmaiņa ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem
	Komisijas Īstenošanas direktīva 2014/37/ES	Drošības jostu un bērnu ierobežotājsistēmu obligāta lietošana transportlīdzekļos
	Direktīva (ES) 2022/2561	Kravu vai pasažieru pārvadāšanai paredzētu autotransporta līdzekļu vadītāju sākotnējās kvalifikācijas iegūšana un periodiskas mācības
	Direktīva 2014/85/ES	Autovadītāju apliecības
	Komisijas 2001. gada 17. janvāra ieteikums	Maksimālais pieļaujamais alkohola saturs asinīs mehānisko transportlīdzekļu vadītājiem
	Komisijas ieteikums 2004/345/EK	Noteikumu ievērošanas panākšana ceļu satiksmes drošības jomā
Droši transportlīdzekļi	Regula (ES) 2019/2144	Drošuma prasības jaunu transportlīdzekļu modeļu apstiprināšanai
	Direktīva 2014/45/ES	Mehānisko transportlīdzekļu periodiskas tehniskās apskates
	Direktīva 2007/38/EK	Smago kravas transportlīdzekļu pāraprīkošana ar spoguļiem
	Padomes Direktīva 92/6/EEK	Ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšana noteiktu kategoriju mehāniskajos transportlīdzekļos
	Padomes Direktīva 91/671/EEK	Drošības jostas un citas ierobežotājsistēmas mazaizsargātiem satiksmes dalībniekiem
Droši ceļi un ceļmalas (infrastruktūra)	Direktīva (ES) 2019/1936	Ceļu infrastruktūras drošuma pārvaldības procedūras

Avots: ERP.

## IV pielikums. Revīzijas izlasē iekļautie ES līdzfinansētie projekti

### A. Revīzijas laikā apmeklētie un pārbaudītie projekti ar EISI līdzfinansējumu

Dalībvalsts	Nr.	Projekta apraksts	Ceļu satiksmes drošības atbalsta veids	Sākuma datums	Pabeigšanas datums (plānotais un faktiskais)	Kopējās attiecināmās izmaksas (EUR) (plānotās un pēdējās aplēstās)	ES līdzfinansējuma likme	ES līdzfinansējums, par ko uzņemtas saistības (EUR) (plānotais un pēdējās aplēses)
Lietuva	1	Paņevežas apvedceļa uz E67 ceļa uzlabošana	Ceļa uzlabošana	21.12.2015.	31.12.2018. 30.06.2021.	60 510 312 38 817 338	60,38 %	36 536 126 23 437 909
	2	Stāvvietas ar 38 vietām	Drošas un aizsargātas stāvvietas	01.03.2020.	28.02.2022. 31.05.2022.	1 247 652 1 247 652	83 %	1 039 294 1 039 294
Rumānija	3	Stāvvietas ar 70 vietām	Drošas un aizsargātas stāvvietas	02.03.2020.	31.03.2023. 30.09.2023.	4 175 990 4 175 990	82,3 %	3 436 840 3 436 840
Slovākija	4 <sup>1</sup>	Automaģistrāles D3 būvniecība	Jauna automaģistrāle	15.11.2016.	31.12.2020. 31.12.2021.	114 106 329 114 106 329	65,13 %	74 317 452 74 317 452

<sup>1</sup> Šis pats projekts ir iekļauts arī no KF finansēto projektu sarakstā ar 12. numuru.

**B. Revīzijas laikā apmeklētie un pārbaudītie projekti ar ERAF/KF līdzfinansējumu**

Dalībvalsts	Nr.	Projekta apraksts	Ceļu satiksmes drošības atbalsta veids	Sākuma datums	Pabeigšanas datums (plānotais un faktiskais)	Kopējās attiecināmās izmaksas (EUR) (plānotās un pēdējās aplēstās)	ES līdzfinansējuma likme	ES līdzfinansējums, par ko uzņemtas saistības (EUR) (plānotais un pēdējās aplēses)
Spānija	5	Nodalīta veloceļa būvniecība Madrides pilsētas teritorijā	Veloceļš	04.05.2021.	02.11.2021. 03.05.2022.	6 578 854 6 578 854	50 %	3 289 427 3 289 427
	6	Ceļu satiksmes drošības pasākumi uz ceļa A-2003 un nodalīta veloceļa būvniecība	Ceļa uzlabošana un veloceļa būvniecība	09.01.2018.	28.12.2018. 28.12.2018.	3 136 159 2 375 982	80 %	2 508 928 1 900 785
	7	Autoceļa A-492 jau esoša posma uzlabošana	Ceļa uzlabošana	12.07.2018.	31.12.2023. atcelts	10 221 468 atcelts	80 %	8 177 175 atcelts
	8	Autoceļa A-483 jau esoša posma uzlabošana	Ceļa uzlabošana	01.03.2021.	31.12.2023. atcelts	7 551 651 atcelts	80 %	6 041 321 atcelts

Dalībvalsts	Nr.	Projekta apraksts	Ceļu satiksmes drošības atbalsta veids	Sākuma datums	Pabeigšanas datums (plānotais un faktiskais)	Kopējās attiecināmās izmaksas (EUR) (plānotās un pēdējās aplēstās)	ES līdzfinansējuma likme	ES līdzfinansējums, par ko uzņemtas saistības (EUR) (plānotais un pēdējās aplēses)
Lietuva	9	TEN-T autoceļa E85 no Viļņas uz Kauņu rekonstrukcija un ceļu satiksmes drošības pasākumu ieviešana	Ceļa uzlabošana	08.08.2019.	31.01.2022.	42 710 939	43 %	18 353 691
					31.07.2022.	42 710 939	70 %	29 935 624
Rumānija	10	Transilvānijas ziemeļu reģionālā ceļa uzlabošana (DJ 172A, DJ 161G un DJ 161)	Ceļa uzlabošana	04.12.2015.	31.07.2020.	27 955 042	85 %	23 761 786
					turpinās	27 955 042		23 761 786
	11	Jauktas mobilās ceļu satiksmes uzraudzības sistēmas izstrāde satiksmes noteikumu pārkāpumu uzraudzīšanai	Ceļu satiksmes uzraudzības sistēma	01.07.2021.	31.12.2023.	19 300 740	85 %	16 405 629
					turpinās	19 300 740		16 405 629

Dalībvalsts	Nr.	Projekta apraksts	Ceļu satiksmes drošības atbalsta veids	Sākuma datums	Pabeigšanas datums (plānotais un faktiskais)	Kopējās attiecināmās izmaksas (EUR) (plānotās un pēdējās aplēstās)	ES līdzfinansējuma likme	ES līdzfinansējums, par ko uzņemtas saistības (EUR) (plānotais un pēdējās aplēses)
Slovākija	12 <sup>1</sup>	Automaģistrāles D3 būvniecība	Jauna automaģistrāle	12.2016.	05.2021. 06.2022.	110 007 346 73 265 886	65,13 % 85 %	71 644 484 62 276 003
	13	Senikas pilsētas viedais plāns	Viedi pilsētas risinājumi (tostarp satiksmes pārvaldība)	04.2022.	09.2023. turpinās	999 882 999 882	85 %	849 900 849 900
	14	Velomaršruti Senikas pilsētā	Veloceļš	05.2019.	09.2020. 06.2022.	1 480 601 1 419 076	85 %	1 258 511 1 206 215

<sup>1</sup> Šis pats projekts ir iekļauts arī no EISI finansēto projektu sarakstā ar numuru 4.

## V pielikums. Dalībvalstu izvirzītie ceļu satiksmes drošības mērķi

Dalībvalsts	Bojāgājušo skaita samazināšanas mērķis	Smagu ievainojumu samazināšanas mērķis
Beļģija	- 50 % <sup>1</sup> , bet ne vairāk kā 320	- 50 % <sup>1</sup> , bet ne vairāk kā 1800
Bulgārija	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu
Čehija	- 50 % salīdzinājumā ar 2017.–2019. gada vidējo rādītāju	- 50 % salīdzinājumā ar 2017.–2019. gada vidējiem skaitļiem
Dānija	Lielākais 90	Lielākais 900
Vācija	- 40 % salīdzinājumā ar 2021. gadu	Nav mērķa
Igaunija	- 52 % salīdzinājumā ar 2016. gadu	- 31 % salīdzinājumā ar 2016. gadu
Īrija	- 50 % salīdzinājumā ar 2017.–2019. gada vidējiem skaitļiem	- 50 % salīdzinājumā ar 2017.–2019. gada vidējiem skaitļiem
Grieķija	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu
Spānija	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu
Francija	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu
Horvātija	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu
Itālija	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu
Kipra	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu
Latvija	- 50 % salīdzinājumā ar 2020. gadu	- 50 % salīdzinājumā ar 2020. gadu
Lietuva	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu	- 50 % salīdzinājumā ar 2020. gadu

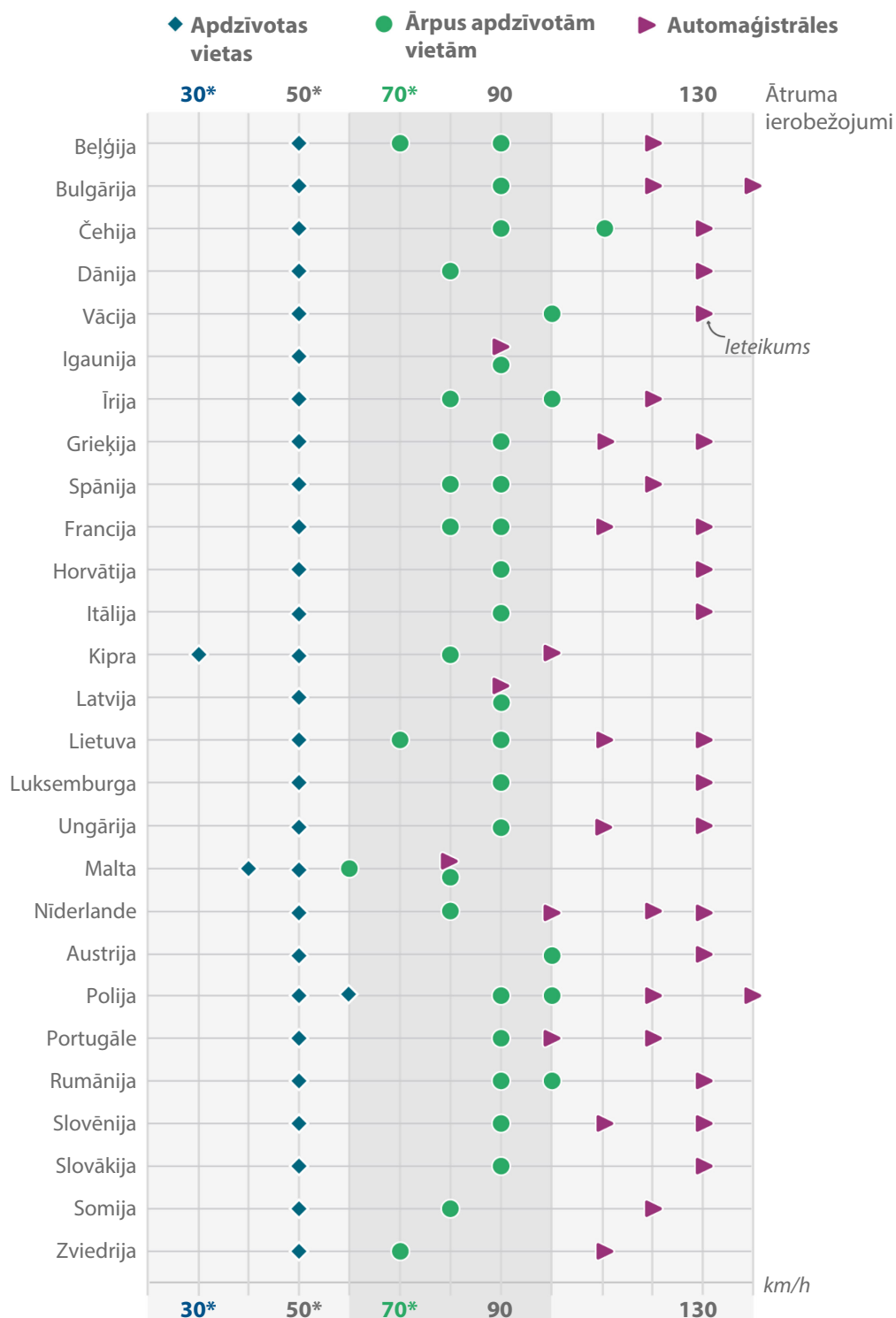
Dalībvalsts	Bojāgājušo skaita samazināšanas mērķis	Smagu ievainojumu samazināšanas mērķis
Luksemburga	Nav mērķa	Nav mērķa
Ungārija	- 50 % salīdzinājumā ar 2020. gadu	- 50 % salīdzinājumā ar 2020. gadu
Malta	Nav mērķa	Nav mērķa
Nīderlande	Nav mērķa	Nav mērķa
Austrija	- 50 % salīdzinājumā ar 2017.–2019. gada vidējiem skaitļiem	- 50 % salīdzinājumā ar 2017.–2019. gada vidējiem skaitļiem
Polija	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu
Portugāle	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu
Rumānija	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu	- 50 % salīdzinājumā ar 2019. gadu
Slovēnija	Mērķi tiek izstrādāti	Mērķi tiek izstrādāti
Slovākija	- 50 % salīdzinājumā ar 2020. gadu	- 50 % salīdzinājumā ar 2020. gadu
Somija	- 50 % salīdzinājumā ar 2020. gadu	- 50 % salīdzinājumā ar 2020. gadu
Zviedrija	- 50 % salīdzinājumā ar 2017.–2019. gada vidējiem skaitļiem	- 50 % salīdzinājumā ar 2017.–2019. gada vidējiem skaitļiem

<sup>1</sup> Eiropas Tehnikas un zinātnes centra pētījumā nebija norādīta bāzes līnija, salīdzinājumā ar kuru aprēķināt samazinājumu.

*Piezīme.* Gadi, līdz kuriem šie mērķi ir jāsasniedz, dalībvalstīs atšķiras.

*Avots:* ERP, pamatojoties uz Eiropas Tehnikas un zinātnes centra pētījumu un revīzijas darbu.

## VI pielikums. Valstīs piemēroto ātruma ierobežojumu salīdzinājums ar starptautiskā pētījumā ieteikto ātrumu



*Piezīme.* \* Ieteicamais ātrums attiecīgajā zonā. Pētījumā ieteikts: 30–40 km/h apdzīvotās vietās, kur vienlaikus pārvietojas mazaizsargāti satiksmes dalībnieki un mehāniskie transportlīdzekļi; 50 km/h vietās, kur ir krustojumi un augsts sāna sadursmju risks; 70–80 km/h uz lauku ceļiem bez barjeras vidū, kas rada frontālo sadursmju risku.

Avots: ERP, pamatojoties uz Komisijas 2022. gada *statistikas bukletu* un Starptautiskās satiksmes drošības datu un analīzes grupas (ITF – ESAO) dokumentu “*Speed and crash risk*”, 2018.

## VII pielikums. Tiesiskā regulējuma noteikumi par elektriskajiem skrejriteņiem 15 ES dalībvalstīs

	Beļģija	Čehija	Dānija	Vācija	Grieķija	Spānija	Francija	Itālija	Ungārija	Nīderlande	Austrija	Polija	Portugāle	Somija	Zviedrija
Elektriskie skrejriteņi definēti kā <b>īpaša kategorija</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Obligāta <b>civiltiesiskās atbildības apdrošināšana</b>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pienākums valkāt <b>ķiveri</b>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lietošana <b>publiskās vietās</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Atļauti <b>uz ietvēm</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Atļauti <b>uz veloceļiem</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Jaudas</b> ierobežojumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Minimālais <b>vecums</b>	16	<input type="checkbox"/>	15	14	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	18	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	12	<input type="checkbox"/>	16	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Maksimālais <b>ātrums</b> (km/h)	25	25	20	20	<input type="checkbox"/>	25	25	20	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	25	25	<input type="checkbox"/>	20	25

Jā    Nē    Nav skaidrs

*Piezīme.* Grafikā iekļautās dalībvalstis ir Eiropas Ceļu satiksmes drošības pētniecības institūtu foruma (FERSI) locekles, kuras 2020. gadā atbildēja aptaujā par e-skrejriteņiem.

Avots: ERP, pamatojoties uz [FERSI pētījumu](#).

# Saīsinājumi

**CINEA:** Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūra

**EISI:** Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments

**ERAF:** Eiropas Reģionālās attīstības fonds

**GSR:** galvenais snieguma rādītājs

**IPMP:** ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāns

**KF:** Kohēzijas fonds

**MAIS3+:** *Maximum Abbreviated Injury Scale* (rezultāts 3 vai vairāk)

**MOVE ĢD:** Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts

**RISM:** ceļu infrastruktūras drošības pārvaldība

**TEN-T:** Eiropas transporta tīkls

**VDR:** Vispārējās drošības regula

# Glosārijs

**Aktīvā mobilitāte:** pārvietošanās veids, kas ietver tikai fizisku darbību, piemēram, iešana ar kājām un riteņbraukšana.

**Atveseļošanas un noturības mehānisms:** ES finansiālā atbalsta mehānisms Covid-19 pandēmijas ekonomiskās un sociālās ietekmes mazināšanai un atveseļošanas stimulēšanai, kā arī zaļākas un digitālākas nākotnes izaicinājuma risināšanai.

**Dalītā pārvaldība:** ES budžeta izpildes metode, saskaņā ar kuru – pretēji tiešās pārvaldības metodei – Komisija deleģē izpildes uzdevumus dalībvalstīm, vienlaikus saglabājot galīgo atbildību.

**Drošas sistēmas pieeja:** pieeja ceļu satiksmes drošībai, kurā tiek ņemta vērā cilvēku iespēja kļūdīties un tiek samazināts tādu negadījumu risks, kuros rodas smagi ievainojumi vai cilvēki iet bojā.

**Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments:** ES instruments, no kura tiek sniegts finansiāls atbalsts ilgtspējīgas un savstarpēji saistītas infrastruktūras izveidei enerģētikas, transporta un informācijas un komunikācijas tehnoloģijas nozarēs.

**Eiropas pusgads:** ikgadējs cikls, kas nodrošina satvaru ES dalībvalstu ekonomikas politikas koordinēšanai un progresu uzraudzībai.

**Eiropas Reģionālās attīstības fonds:** ES fonds, kas stiprina ekonomisko un sociālo kohēziju Eiropas Savienībā, finansējot investīcijas nolūkā samazināt līmeņa atšķirības reģionos.

**Eiropas transporta tīkli:** ceļu, dzelzceļa, gaisa un ūdens infrastruktūras attīstības projektu kopums, ar ko tiek īstenota Eiropas transporta tīklu politika un kas ietver ātrgaitas dzelzceļa tīklu, satelītnavigācijas sistēmu un viedas transporta pārvaldības sistēmas.

**Galvenais snieguma rādītājs:** skaitļos izsakāms rādītājs, kas parāda sniegumu attiecībā pret galvenajiem mērķiem.

**Izmaksu un ieguvumu analīze:** ierosinātās rīcības aplēsto izmaksu salīdzinājums ar gaidāmajiem ieguvumiem.

**Izpildaģentūra:** organizācija, kuru uz ierobežotu laiku ir izveidojusi un pārvalda Komisija, lai tās vārdā un uz tās atbildību veiktu konkrētus uzdevumus, kas saistīti ar ES programmām vai projektiem.

**Kohēzijas fonds:** ES fonds, kura mērķis ir samazināt ekonomiskās un sociālās atšķirības Eiropas Savienībā, finansējot investīcijas dalībvalstīs, kuru nacionālais kopienākums uz vienu iedzīvotāju ir mazāks par 90 % no ES vidējā līmeņa.

**Mazaizsargāti ceļu satiksmes dalībnieki:** ceļu satiksmes dalībnieki, kas nav motorizēti transportlīdzekļi, piemēram, gājēji, velosipēdisti, motociklisti un cilvēki ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām un orientāciju.

**Multimodālā transporta plānošana:** dažādu transporta veidu kombinēšana, nodrošinot savstarpēju savienotību un papildināmību, lai izveidotu integrētu transporta tīklu.

**Partnerības nolīgums:** nolīgums starp Komisiju un vienu vai vairākām dalībvalstīm vai trešām valstīm saistībā ar ES izdevumu programmu, kurā noteikti, piemēram, stratēģiskie plāni, investīciju prioritātes vai tirdzniecības vai attīstības palīdzības sniegšanas nosacījumi.

**Tiešā pārvaldība:** kārtība, saskaņā ar kuru ES līdzekļus vai programmu pārvalda tikai Komisija pretstatā dalītajai pārvaldībai vai netiešajai pārvaldībai.

**Uzraudzības komiteja:** struktūra, kura uzrauga darbības programmas īstenošanu un kurā ir pārstāvētas dalībvalstu iestādes un Komisija kā novērotājs.

**Vadošā iestāde:** valsts, reģionāla vai vietēja publiska vai privāta iestāde, kuru dalībvalsts iecēlusi ES finansētas programmas pārvaldībai.

**Veicinošais nosacījums:** priekšnosacījums, kas dalībvalstīm jāizpilda, lai saņemtu maksājumus no Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem, proti, ir jāsasniedz un jānovērtē konkrēti mērķi.

## Komisijas atbildes

<https://www.eca.europa.eu/lv/publications/sr-2024-04>

## Laika grafiks

<https://www.eca.europa.eu/lv/publications/sr-2024-04>

## Revīzijas darba grupa

ERP īpašajos ziņojumos tiek atspoguļoti rezultāti, kas iegūti, revidējot ES politikas jomas un programmas vai ar pārvaldību saistītus jautājumus konkrētās budžeta jomās. ERP atlasa un izstrādā šos revīzijas uzdevumus tā, lai tiem būtu pēc iespējas lielāka ietekme, proti, tiek ņemts vērā risks, kādam pakļauta lietderība vai atbilstība, attiecīgo ienākumu vai izdevumu apjoms, paredzamie notikumi, kā arī politiskās un sabiedrības intereses.

Šo lietderības revīziju veica ERP locekles *Annemie Turtelboom* vadītā II apakšpalāta, kas revidē izdevumu jomas, kuras saistītas ar ieguldījumiem kohēzijā, izaugsmē un iekļautībā. Revīziju vadīja ERP locekle *Eva Lindström*, un revīzijas darbā bija iesaistīti locekles biroja vadītāja *Kristina Maksinen*, biroja atašejs *Johan Stalhammar*, politikas speciāliste *Elena Graziuso*, atbildīgais vadītājs *Gediminas Mačys*, darbuzdevuma vadītājs *Guido Fara*, darbuzdevuma vadītāja vietniece *Paloma Muñoz Mula* un revidenti *Agnese Balode*, *Alfredo Ladeira*, *Karel Meixner*, *Amelia Padurariu* un *Vaidas Šulcas*. Lingvistisko atbalstu sniedza *Lidija Aubin*, *Laura McMillan* un *Iulia-Mihaela Vladoianu*.



No kreisās: *Johan Stalhammar*, *Elena Graziuso*, *Iulia-Mihaela Vladoianu*, *Agnese Balode*, *Gediminas Mačys*, *Alfredo Ladeira*, *Eva Lindström*, *Karel Meixner*, *Guido Fara*, *Kristina Maksinen*, *Laura McMillan*, *Paloma Muñoz Mula*, *Vaidas Šulcas*, *Amelia Padurariu*.

# AUTORTIESĪBAS

© Eiropas Savienība, 2024

Eiropas Revīzijas palātas (ERP) atkalizmantošanas politiku nosaka ar [ERP Lēmumu Nr. 6-2019](#) par atvērto datu politiku un dokumentu atkalizmantošanu.

Ja vien nav norādīts citādi (piemēram, individuālās autortiesību norādēs), ERP saturs, kurš pieder ES, ir licencēts saskaņā ar šādu starptautisku licenci: [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\) licence](#). Tādējādi atkalizmantošana parasti ir atļauta, ja tiek sniegtas pienācīgas atsauces un norādītas visas izmaiņas. ERP saturs atkalizmantošana nedrīkst sagrozīt tā sākotnējo nozīmi vai jēgu. ERP nav atbildīga par atkalizmantošanas sekām.

Jāsaņem papildu atļauja, ja konkrētā saturā attēlotas identificējamas privātpersonas, piemēram, ERP darbinieku fotoattēlos, vai ja tas ietver trešās personas darbu.

Ja šāda atļauja ir saņemta, tā atceļ un aizstāj iepriekš minēto vispārējo atļauju un skaidri norāda uz visiem izmantošanas ierobežojumiem.

Lai izmantotu vai reproducētu saturu, kas nepieder ES, var būt nepieciešams prasīt atļauju tieši autortiesību īpašniekiem.

1., 3., 5., 6., 9. (ikonas vidū un apakšā) un 12. attēls – ikonas: šie attēli ir izstrādāti, izmantojot [Flaticon.com](#) resursus. © *Freepik Company S.L.* Visas tiesības aizsargātas.

Programmatūra vai dokumenti, uz kuriem attiecas rūpnieciskā īpašuma tiesības, proti, patenti, preču zīmes, reģistrēti dizainparaugi, logotipi un nosaukumi, nav iekļauti ERP atkalizmantošanas politikā.

Eiropas Savienības iestāžu un struktūru tīmekļa vietnēs, kas izvietotas domēnā europa.eu, ir atrodamas saites uz trešo personu tīmekļa vietnēm. Tā kā ERP šīs vietnes nekontrolē, iesakām rūpīgi iepazīties ar to privātuma un autortiesību politiku.

## ERP logotipa izmantošana

ERP logotipu nedrīkst izmantot bez ERP iepriekšējas piekrišanas.

HTML	ISBN 978-92-849-1727-3	ISSN 1977-5717	doi:10.2865/123565	QJ-AB-24-004-LV-Q
PDF	ISBN 978-92-849-1765-5	ISSN 1977-5717	doi:10.2865/027330	QJ-AB-24-004-LV-N

2022. gadā Eiropas Savienībā ceļu satiksmes negadījumos gāja bojā 20 640 cilvēku. Īpaši apdraudēti ir gājēji, velosipēdisti un motociklisti. ES mērķis ir līdz 2030. gadam uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi ievainoto skaitu un līdz 2050. gadam panākt, ka šie rādītāji ir tuvu nullei. Mēs novērtējam, vai Komisija bija efektīvi izveidojusi ES drošas sistēmas pieeju un atbalstījusi dalībvalstis šo mērķu sasniegšanā. Mēs secinām, ka Komisija ir izveidojusi visaptverošu pieeju, tomēr konstatējam trūkumus Komisijas darbībā. Pašreizējā tempā un bez papildu ES un dalībvalstu centieniem ir maz ticams, ka šie vērienīgie mērķi tiks sasniegti. Mēs sniedzam ieteikumus, kā uzlabot Komisijas iniciatīvu efektivitāti šajā jomā.

ERP īpašais ziņojums saskaņā ar LESD 287. panta 4. punkta otro daļu.



EIROPAS  
REVĪZIJAS  
PALĀTA



Eiropas Savienības  
Publikāciju birojs

EIROPAS REVĪZIJAS PALĀTA  
12, rue Alcide De Gasperi  
1615 Luxembourg  
LUXEMBOURG

Tālrunis: +352 4398-1

Uzziņām: [eca.europa.eu/lv/contact](https://eca.europa.eu/lv/contact)

Timekļa vietne: [eca.europa.eu](https://eca.europa.eu)

Twitter: @EUAuditors