

Reģionu komitejas atzinums “Ceļu satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam”

(2011/C 166/06)

REĢIONU KOMITEJA

- pozitīvi vērtē Eiropas Komisijas ierosinātās ceļu satiksmes drošības politikas ievirzes un atbalsta septiņus ierosinātos mērķus un ar tiem saistītos pasākumus; lūdz Komisijai precizēt, kā katrs no minētajiem septiņiem mērķiem palīdzēs līdz 2020. gadam par 50% samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu;
- atbalsta priekšlikumu saskaņot smagu traumu atšķirīgās definīcijas, lai varētu labāk pārraudzīt un izvērtēt ceļu satiksmes drošības politikas efektivitāti; uzskata, ka, pamatojoties uz smagu traumu un vieglāku ievainojumu vienotu definīciju, vajadzētu formulēt kopēju mērķi samazināt smagu traumu skaitu;
- mudina visas dalībvalstis pilnībā īstenot direktīvu par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību un piekrīt Komisijas viedoklim, ka jāveic pasākumi, lai visai Eiropas Savienības finansētajai ceļu infrastruktūrai piemērotu minētajā direktīvā noteiktos principus, vienlaikus ievērojot proporcionalitātes principu, lai mazu projektu īstenošanu neaizkavētu nevajadzīgi administratīvi šķēršļi vai pārlieku stingras tehniskās prasības;
- aicina Komisiju tās kompetences robežās izstrādāt iniciatīvas par ceļu satiksmes noteikumu, ceļa zīmju un ceļa apzīmējumu saskaņošanu dalībvalstīs. RK iesaka Komisijai publicēt zaļo grāmatu un tādējādi sākt publiskas debates par šā atzinuma tematu.

Ziņotājs

Johan SAUWENS kgs (BE/PPE), Bilzenes mērs

Atsauces dokuments

Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam"

COM(2010) 389 galīgā redakcija

I. IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ**Ievads**

1. Gaidāmajā Eiropas Komisijas Baltajā grāmatā par transporta politiku 2010.–2020. gadam nozīmīga loma būs ceļu satiksmes drošībai. Eiropas ceļu satiksmes drošības politikas ieviržu līdz 2020. gadam uzdevums ir izveidot vispārēju pārvaldības sistēmu un izvirzīt vērienīgus mērķus, pēc kā vadīties valsts un vietējā līmeņa stratēģijās.

2. Gatavojot šo atzinumu, tika rīkota apspriešanās ar subsidiaritātes uzraudzības tīkla partneriem. Aptauja notika no 2010. gada 25. oktobra līdz 10. decembrim.

Priekšlikumi rīcības plānam un vispārējās piezīmes**— Ceļu satiksmes drošība un pašvaldības**

3. Ceļu satiksmes drošība ir sabiedrībai ārkārtīgi svarīgs jautājums. Eiropas Savienībā ceļu satiksmes negadījumos ik gadu iet bojā vairāk nekā 30 000 iedzīvotāju, un tiek lēsts, ka traumas guvušo skaits sasniedz aptuveni 1,5 miljonus. Papildus milzīgajām cilvēku ciešanām, ko rada negadījumi, sabiedrībai sagādātie zaudējumi ir ap 130 miljardiem *euro*.

4. Ceļu satiksmes negadījumi galvenokārt notiek uz pilsētu ielām un lauku ceļiem, un tikai 5% negadījumu notikuši uz automaģistrālēm. Autoceļu tīkla apsaimniekošana vairumā dalībvalstu ir galvenokārt reģionālo un vietējo pašvaldību uzdevums. Tādējādi pašvaldības ar reģionālās vai vietējās policijas palīdzību nereti arī atbild par ceļu satiksmes noteikumu ievērošanas kontroli. Turklāt daudzos gadījumos pašvaldību kompetencē ir sabiedriskā transporta organizēšana, satiksmes reglamentēšana, profilakses kampaņu sagatavošana un pirmās palīdzības nodrošināšana satiksmes negadījumos.

5. Tādēļ ir pašsaprotami, ka vietējās un reģionālās pašvaldības ir jāiesaista un ka tām jāpiedalās dalībvalstu un Eiropas līmeņa iniciatīvās, taču pašvaldības — ja tās uzskata par vēlamu — arī izstrādā savas ceļu satiksmes drošības stratēģijas, kurās galvenā uzmanība pievēršama vietējā mēroga problēmu risināšanai un kuras pielāgojamas vietējiem apstākļiem.

6. Komisija atzīst vietējo un reģionālo pašvaldību nozīmi ceļu satiksmes drošības ieviržu izstrādē un piemērošanā. Komī-

sija norāda, ka, ievērojot subsidiaritātes principu, minētās darbības jāīsteno vispiemērotākajā līmenī un ar vispiemērotākajiem līdzekļiem. Komisijas paziņojumā pamatoti uzsvērts, ka vajadzīga integrēta pieeja: "Ceļu satiksmes drošība cita starpā ir cieši saistīta ar enerģētikas, vides, nodarbinātības, izglītības, jaunatnes, sabiedrības veselības, pētniecības, inovāciju un tehnoloģiju, tieslietu, apdrošināšanas, tirdzniecības politiku un ārpolītiku."

— Eiropas Komisijas mērķis

7. Komisijas apkopotie dati liecina, ka Eiropas Savienībā 2001. gadā satiksmes negadījumos bija 54 302 bojāgājušie. Iepriekšējā satiksmes drošības rīcības plāna mērķis bija līdz 2010. gadam samazināt letālo gadījumu skaitu par 50% jeb panākt, ka negadījumu upuru nav vairāk par 27 000. Uz Eiropas Savienības autoceļiem 2009. gadā bojā gājuši 34 500 cilvēki, tātad panākts samazinājums par 36%. Komisija cer, ka 2010. gadā, salīdzinājumā ar 2001. gadu, kopējais samazinājums būs 41%. Lai gan sākotnējais mērķis nav pilnībā sasniegts, tas tomēr uzskatāms par vērtīgu panākumu.

8. Laikposmam no 2010. gada līdz 2020. gadam Komisija atkal izvirzījusi mērķi — uz pusi samazināt satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu Eiropas Savienībā. Ņemot vērā gan iepriekšējā desmitgadē jau panākto samazinājumu, gan vēlmi turpināt uzlabot ES ceļu satiksmes drošību, šis mērķis uzskatāms par realistisku, taču vienlaikus par vērienīgu.

— Stratēģiskie mērķi

9. Komisija izvirza septiņus stratēģiskos mērķus:

- uzlabot satiksmes dalībnieku izglītošanu un apmācību,
- uzlabot ceļu satiksmes noteikumu ievērošanas kontroli,
- uzlabot ceļu infrastruktūras drošību,
- uzlabot transportlīdzekļu drošību,
- veicināt jaunāko tehnoloģiju izmantošanu, lai palielinātu ceļu satiksmes drošību,

f) uzlabot neatliekamās palīdzības un pēctraumu aprūpes pakalpojumus,

g) uzlabot neaizsargātāko satiksmes dalībnieku drošību.

10. Šie mērķi kā tādi ir atbalstāmi. Šķiet, ka ierosinātajās politikas ievirzēs to pašreizējā formulējumā ir ievēroti subsidiaritātes un proporcionalitātes principi. Izvirzītos mērķus dalībvalstis nevarēs sasniegt saviem spēkiem vien. Ņemot vērā ierosināto pasākumu mērogu, mērķtiecīgāk būtu rīkoties ES līmenī; īpašs Eiropas regulējums, pārrobežu pasākumi un Eiropas mēroga sadarbība būtu līdzekļi, ar kuriem nodrošināt politikas saskaņotību un efektivitāti dalībvalstu, reģionālajā un vietējā līmenī. Turklāt ierosinātajiem pasākumiem būtu nepārprotami lielāka pievienotā vērtība nekā tādai darbībai, kas veikta tikai dalībvalstu, reģionālajā vai vietējā līmenī. Visbeidzot, izstrādātā pieeja ļautu daudz vienkāršāk sasniegt izvirzītos mērķus, vienlaikus saglabājot iespējami lielāku brīvību lēmumu pieņemšanai dalībvalstu līmenī.

11. Tā kā vietējām un reģionālajām pašvaldībām ir svarīga nozīme ceļu satiksmes drošības politikas izstrādē un īstenošanā, būtu vēlams, lai Komisija skaitliski precizētu, kādam vajadzētu būt katra atsevišķā mērķa īpašajam devumam vispārējā mērķa sasniegšanā, t.i., kā tas palīdzēs turpmākajā desmitgadē par 50% samazināt bojāgājušo skaitu. Tas ļautu zināmā mērā precizēt, kādi pasākumi vajadzības gadījumā tiek gaidīti no pašvaldībām.

— Eiropas ceļu satiksmes drošības politikas ieviržu 2011.–2020. gadam īstenošana

12. Komisija nosaka divus politikas ieviržu īstenošanas principus:

- nostiprināt visu iesaistīto personu pienākumus, pastiprinot pārvaldību,
- turpināt izstrādāt un pilnveidot kopīgus instrumentus, ar kuriem uzraudzīt un novērtēt satiksmes drošības politikas efektivitāti.

13. RK atzīmē, ka Komisija vēlas uzlabot pārraudzību, izmantojot datu vākšanu un analīzi. Šo principu Komiteja vērtē atzinīgi. Šajā saistībā RK vēlas norādīt, ka pašreizējās datu vākšanas sistēmas pamatā ir vienīgi dalībvalstu līmenī apkopotie dati (CARE datubāze). Trūkst reģionālo datu, lai gan šī informācija dalībvalstīs būtībā ir viegli pieejama. Eiropas reģioniem būtu lietderīgi salīdzināt savus rezultātus ar tuvējo vai līdzīgu citu valstu reģionu rezultātiem, kā to jau dara dalībvalstis. Šīs informācijas iekļaušanai CARE datubāzē varētu būt nozīmīga pievienotā vērtība, un tas būtu pozitīvs stimuls vietējām un reģionālajām pašvaldībām.

— Ceļu satiksmes noteikumu, ceļa zīmju, ceļa apzīmējumu un infrastruktūras projektu pamatnostādņu saskaņošana

14. RK norāda, ka standarti attiecībā uz ceļu satiksmes noteikumiem, ceļa zīmēm, ceļa apzīmējumiem un infrastruktūras projektu pamatnostādņēm dalībvalstu praksē ir ļoti atšķirīgi. Taču ik gadu palielinās pārrobežu satiksmes plūsma, jo dalībvalstu robežas šķērso gan kravu pārvadātāji, gan privātpersonas, kuru brauciena mērķis saistīts ar darbu vai atpūtu. RK uzskata, ka, iespējami labāk saskaņojot ceļu būves un to aprīkošanas principus un normas dažādās dalībvalstīs, varētu padarīt ceļu sistēmu skaidrāku un vizuāli atpazīstamāku visiem tās lietotājiem, arī tiem, kuri ierodas no citām dalībvalstīm; tas ļautu uzlabot gan ceļu satiksmes drošību, gan pārvietošanās brīvību Eiropas Savienībā. Tādēļ ir jāņem vērā pašreizējā paraugprakse un jānodrošina pietiekama rīcības brīvība, lai īstenotu vietējiem apstākļiem atbilstošus un pielāgotus pasākumus.

Ieteikumi politikas jomā

REĢIONU KOMITEJA

15. uzsver, ka ceļu satiksmes drošība ir ļoti **svarīga**, un atbalsta principus, uz kuriem Komisija pamatojas, izstrādājot politikas ievirzes 2011.–2020. gadam, proti,

- tiekties pēc visaugstāko ceļu satiksmes drošības standartu ieviešanas visā Eiropā,
- atbalstīt integrētu pieeju ceļu satiksmes drošībai,
- dalīt atbildību saskaņā ar subsidiaritātes un proporcionalitātes principiem;

16. ir gandarīta par iepriekšējā ceļu satiksmes drošības rīcības plāna pozitīvajiem rezultātiem, kas izcelti *ex post* novērtējumā. Tomēr Komiteja uzsver, ka mūsu autoceļu tīkla izmaksas cilvēku dzīvību ziņā — Eiropas Savienībā **gadā ir vairāk nekā 30 000 bojāgājušo** — ir **pārāk augstas**;

17. atzīmē, ka Komisija paredz laikposmā no 2011. gada līdz 2020. gadam **par 50% samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu**. RK uzskata, ka tas ir atbilstīgs, bet arī vērienīgs mērķis, ņemot vērā, ka iepriekšējā periodā (2001.–2009.g.) bojā gājušo skaits dalībvalstīs samazinājās vidēji par 36%;

18. pozitīvi vērtē Eiropas Komisijas ierosinātās ceļu satiksmes drošības politikas ievirzes un **atbalsta septiņus ierosinātos mērķus** un ar tiem saistītos pasākumus;

19. lūdz Komisijai precizēt, **kā katrs no minētajiem septiņiem mērķiem palīdzēs** līdz 2020. gadam par 50% samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu;

20. atbalsta priekšlikumu **saskaņot smagu traumu atšķirīgās definīcijas**, lai varētu labāk pārraudzīt un izvērtēt ceļu satiksmes drošības politikas efektivitāti;

21. uzskata, ka, pamatojoties uz smagu traumu un vieglāku ievainojumu vienotu definīciju, vajadzētu formulēt kopēju **mērķi samazināt smagu traumu skaitu**, kas būtu līdzīgs mērķim samazināt bojāgājušo skaitu;

22. uzsver, ka jāpanāk vienošanās par **direktīvu, ar ko veicina ceļu satiksmes drošības noteikumu pārobežu izpildi**. Par satiksmes noteikumu pārkāpumiem uzliktajiem naudas sodiem un citām sankcijām nav liela ietekme, ja tos nevar piedzīt citu ES valstu robežās. Tas rada diskrimināciju, jo iespēja uzlikt naudas sodu vai piemērot citas sankcijas par satiksmes noteikumu pārkāpumu ir atkarīga no pārkāpēja valstspiederības;

23. mudina visas dalībvalstis pilnībā īstenot **direktīvu par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību** un piekrist Komisijas viedoklim, ka jāveic pasākumi, lai visai Eiropas Savienības finansētajai ceļu infrastruktūrai piemērotu minētajā direktīvā noteiktos principus, vienlaikus ievērojot proporcionalitātes principu, lai mazu projektu īstenošanu neaizkavētu nevajadzīgi administratīvi šķēršļi vai pārlieku stingras tehniskās prasības;

24. uzskata, ka kopumā un pamatojoties uz **subsidiaritātes un daudzlīmeņu pārvaldības principiem**, vietējām un reģionālajām pašvaldībām, no vienas puses, būtu jāformulē sava ceļu satiksmes drošības politika savas kompetences robežās un, no otras puses, jāpiedalās šajā jomā Eiropas un valstu līmeņa iniciatīvu pārvaldības sistēmā;

25. uzskata, ka jācenšas politikas ievirzēs 2011.–2020. gadam noteiktos mērķus **iestrādāt visos transporta stratēģiskajos plānos un ar tiem saistītajos projektos** ES, valstu, reģionālajā un vietējā līmenī;

26. aicina Komisiju un dalībvalstis ieguldīt pūliņus, lai uzlabotu **datu par ceļu satiksmes negadījumiem apkopošanu un analīzi**. Lai uzlabotu politikas izstrādi un labāk izvērtētu panākumus, jo īpaši vietējā un reģionālajā līmenī, ļoti svarīgi ir uzlabot izpratni par ceļu satiksmes negadījumiem. Kā tas ieteikts

ES pētniecības projektā *SafetyNet*, vairāk jāaskaņo dalībvalstu datu apkopošana un paziņošana;

27. iesaka Komisijai un dalībvalstīm papildināt pašreizējās **satiksmes negadījumu reģistrēšanas** sistēmas, iekļaujot tajās **ātrās palīdzības dienestos un slimnīcās** pieejamo informāciju par gūto traumu smaguma pakāpi;

28. prasa Komisijai nodrošināt, lai **dati būtu plašāk pieejami vietējā un reģionālajā līmenī**, tostarp, izmantojot CARE datubāzi, kas dotu iespēju vietējām un reģionālajām pašvaldībām iepazīties ar līdzīgu reģionu pieredzi citās valstīs;

29. tā kā daudzās valstīs ceļu satiksmes negadījumi ir galvenais iemesls **nelaimes gadījumiem darbā**, Komiteja ierosina Komisijai rīcības plānā aicināt publiskā un privātā sektora **darba devējus** īstenot politiku, kas atbalsta drošu pārvietošanos kā vispārējās drošības kultūras elementu. Ceļu satiksmes drošības jautājumiem būtu jāpiešķir vairāk uzmanības publiskā un privātā sektora darba devēju pašreizējos vai turpmākajos mobilitātes plānos;

30. uzsver, ka ļoti svarīgi ir visu dalībvalstu obligātās izglītības programmās un visā obligātās izglītības garumā iekļaut **apmācību par ceļu satiksmes drošību**;

31. iesaka Komisijai **pētniecības** pamatprogrammās pastāvīgi iekļaut zinātnisko pētniecību par ceļu satiksmes drošību Eiropas mērogā un jo īpaši par šādiem tematiem:

- ceļu satiksmes negadījumu izmaksu internalizācijas potenciālā pozitīvā ietekme uz ceļu satiksmes drošību,
- izglītības, infrastruktūras, transportlīdzekļu tehnoloģijas un pārbaužu uz ceļiem jomā veikto pasākumu ietekmes pārraudzība,
- satiksmes negadījumu reģistrācijas nepilnību apmērs un stratēģijas, lai uzlabotu šo reģistrāciju,
- to faktoru izpēte, kas izskaidro noteiktos negadījumu veidos iegūto traumu smaguma pakāpi;

32. aicina Komisiju tās kompetences robežās izstrādāt iniciatīvas par **ceļu satiksmes noteikumu, ceļa zīmju un ceļa apzīmējumu saskaņošanu** dalībvalstīs. RK iesaka Komisijai publicēt zaļo grāmatu un tādējādi sākt publiskas debates par šā atzinuma tematu;

33. mudina Komisiju pašreizējās un turpmākajās pētniecības programmās ieviest iniciatīvas, kuru mērķis ir izstrādāt tādas ieteikumus un labas prakses kodeksus par ļoti drošas ceļu infrastruktūras izveidi un iekārtošanu, kas dalībvalstīs sekmētu **ceļu infrastruktūras izstrādes** uzlabošanu un saskaņošanu. Minētie ieteikumi varētu ietvert aplveida krustojumu, pilsētu ātrgaitas automaģistrāļu, sekundāras nozīmes ceļu ārpus apdzīvotām vietām, velociņu un gājēju pāreju izveidi;

34. iesaka Komisijai izveidot piemērotu struktūrvienību, kas pārraudzītu ceļu satiksmes drošības rīcības plāna īstenošanu. Šajā saistībā, iespējams, būtu jāizveido **ceļu satiksmes drošības**

aģentūra vai jānostiprina jau esošās struktūras, piemēram, **Eiropas Ceļu satiksmes drošības novērošanas centrs**;

Apņemšanās

REĢIONU KOMITEJA

35. vērš uzmanību uz Komisijas izstrādāto Eiropas Ceļu satiksmes drošības hartu (<http://www.erscharter.eu/lv/node>) un aicina ikvienu Eiropas vietējo un reģionālo pašvaldību parakstīt minēto hartu savā vārdā un veikt konkrētus pasākumus, lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību savā teritorijā.

Briselē, 2011. gada 31. martā

*Reģionu komitejas
priekšsēdētāja*
Mercedes BRESSO