



AUTOTRANSPORTS: SATIKSMES UN DROŠĪBAS NORMAS

Viens no ES mērķiem 2010.–2020. gada laikposmam bija Eiropas ceļu satiksmes drošības telpas izveide. Šajā jomā kompetence galvenokārt ir valstīm, savukārt ES pasākumos galvenā uzmanība ir pievērsta transportlīdzekļu tehniskajam stāvoklim, bīstamo kravu pārvadājumiem un drošībai uz autoceļu tīkliem.

JURIDISKAIS PAMATS UN MĒRĶI

Juridiskais pamats šīs ceļu satiksmes drošības telpas izveidei, kuras mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību un veicināt ilgtspējīgu mobilitāti, ir Lisabonas līguma VI sadaļa un jo īpaši Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. pants. Eiropas Savienība 2010. gadā no jauna apstiprināja savu apņemšanos uzlabot ceļu satiksmes drošību, nosakot mērķi līdz 2020. gadam samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaitu par 50 % salīdzinājumā ar 2010. gada rādītājiem. Lai sasniegtu stratēģijas “Eiropa 2020” mērķi, laikposmā no 2010. gada līdz 2020. gadam šis rādītājs būtu jāsamazina par 6,7 % gadā. Tomēr kopš 2010. gada ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušo skaits Eiropas Savienībā ir samazinājies par 19 %, kas atbilst vidējam samazinājumam gadā par tikai 3,4 %. Tā kā nebija izdevies pietiekami ātri samazināt nāves gadījumu skaitu, laikā no 2017. gada līdz 2020. gadam bija nepieciešams samazinājums par 11,4 % gadā, lai ES varētu sasniegt plānoto mērķi. Saskaņā ar Eiropas Transporta drošības padomes (ETSC) [2018. gada ziņojumu](#) 2017. gadā uz ES ceļiem dzīvību zaudēja 25 249 cilvēki (par 477 mazāk nekā 2016. gadā, kas atbilst samazinājumam tikai 2 % apmērā).

SASNIEGUMI

A. Vispārīga informācija

Komisija 2003. gada jūnijā publicēja trešo Eiropas ceļu satiksmes drošības rīcības programmu 2003.–2010. gadam ar mērķi līdz 2010. gada beigām uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos dalībvalstīs bojā gājušo skaitu. Lai gan noteiktajā termiņā šis mērķis netika sasniegts, ar programmu tika panākts ceļu satiksmes negadījumos cietušo skaita samazinājums, kā paskaidrots Komisijas 2010. gada 20. jūlija paziņojumā “[Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam](#)” (COM(2010)0389).

2011. gada Baltajā grāmatā “Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” ([COM\(2011\)0144](#)), kas publicēta 2011. gada 28. martā, Komisija mērķi uz pusi samazināt letālo satiksmes negadījumu skaitu ir atlikusi uz 2020. gadu. Tajā arī paredzēts līdz 2050. gadam



pietuvoties galīgā mērķa “neviens bojāgājušais” sasniegšanai. Komisija savās politikas nostādnēs arī nosaka septiņus mērķus, kuru sasniegšanai tā plāno valstu un Eiropas pasākumu pieņemšanu saskaņā ar kopīgas atbildības un subsidiaritātes principu. Minētie mērķi cita starpā ir šādi: uzlabot ceļu satiksmes dalībnieku izglītošanu un apmācību, kā arī ceļu satiksmes noteikumu ievērošanas kontroli; uzlabot ceļu infrastruktūras un transportlīdzekļu drošumu; veicināt intelektisko transporta sistēmu izmantošanu, piemēram, ārkārtas izsaukuma sistēmu *eCall* (*eZvans*); uzlabot neatliekamās palīdzības un traumu aprūpes dienestu darbību; aizsargāt neaizsargātos satiksmes dalībniekus, piemēram, gājējus un riteņbraucējus.

B. Transportlīdzekļu tehniskais stāvoklis

ES 2014. gadā pieņēma jaunu leģislatīvu pasākumu kopumu, kas tiek dēvēts par transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa paketi. Transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa paketi veido trīs direktīvas: [Direktīva 2014/45/ES](#) par periodiskajām tehniskajām apskatēm, [Direktīva 2014/47/ES](#) par Savienībā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem un [Direktīva 2014/46/ES](#) par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem.

Attiecībā uz drošības jostu obligātu izmantošanu transportlīdzekļos, kas sver mazāk nekā 3,5 tonnas, 2003. gada 8. aprīļa [Direktīva 2003/20/EK](#) paredz obligātu kustības ierobežošanas ierīču izmantošanu bērniem un obligātu drošības jostu izmantošanu visām personām, kas izmanto sēdvietas autobusus, kuri ar tām ir aprīkoti (neattiecas uz pilsētu vietējās satiksmes autobusiem).

1992. gada 10. februāra [Direktīva 92/6/EEK](#) paredz obligātu ātruma ierobežošanas ierīču uzstādīšanu mehāniskajiem transportlīdzekļiem, kas sver vairāk nekā 3,5 tonnas. 2002. gada 5. novembra [Direktīva 2002/85/EK](#) paplašina prasību par ātruma ierobežošanas ierīču izmantošanu, attiecinot to uz visiem kravas un pasažieru transportlīdzekļiem, kas sver no 3,5 līdz 12 tonnām un kam ir vairāk nekā astoņas sēdvietas (neskaitot vadītāja vietu).

Attiecībā uz aktīvām drošības sistēmām 2009. gada 14. janvāra [Regula \(EK\) Nr. 78/2009](#) par mehānisko transportlīdzekļu tipu apstiprināšanu attiecībā uz gājēju un citu ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzību paredz konkrētas prasības par frontālās aizsardzības sistēmu konstrukciju un darbību transportlīdzekļa frontālās virsmas sadursmes ar citu transportlīdzekli gadījumā. Tajā paredzēta iespēja šīs prasības nepiemērot tehnoloģijām, kas varētu palīdzēt izvairīties no sadursmēm ar riteņbraucējiem un gājējiem. Regulā paredzēta arī tipa apstiprinājuma bremžu palīgmehānisma sistēmas uzstādīšana.

Visbeidzot, ceļu satiksmes dalībnieku drošība tika uzlabota, samazinot neredzamo zonu. 2003. gada 10. novembra [Direktīva 2003/97/EK](#) paredz, ka jauniem smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas nodoti ekspluatācijā Savienībā, ir jābūt aprīkoti ar papildu atpakaļskata spoguļiem, kuri novērš neredzamo zonu (platleņķa, tuvās redzamības un priekšējiem spoguļiem). 2007. gada 11. jūlija [Direktīva 2007/38/EK](#) paredz, ka ar šādām ierīcēm jāaprīko arī lietošanā jau esošie kravas transportlīdzekļi. Ar 2009. gada 13. jūlija [Regulu \(EK\) Nr. 661/2009](#) no 2014. gada 1. novembra tika atcelta [Direktīva 2003/97/EK](#), lai transportlīdzekļi, kas reģistrēti ārpus Savienības, tiktu aprīkoti ar šo pašu veidu atpakaļskata spoguļiem. Komisija 2011. gadā pasūtīja



pētījumu par negadījumiem, kas notikuši neredzamās zonas dēļ, un 2012. gada jūnijā iepazīstināja ar savu ziņojumu par [Direktīvas 2007/38/EK](#) īstenošanu, tajā jo īpaši uzsverot, ka negadījumos, kuros iesaistīts kāds smagais kravas transportlīdzeklis, gadā cieš vairāk nekā 1200 cilvēku, tādēļ ir jāturpina centieni šādus negadījumus novērst.

C. Bīstamo kravu pārvadājumi

1994. gada 21. novembra [Direktīva 94/55/EK](#) paplašināja Eiropas Nolīgumā par starptautiskiem bīstamo kravu autopārvadājumiem paredzēto noteikumu darbības jomu, tos attiecinot arī uz satiksmi valstu iekšienē. Tā tika atcelta ar 2008. gada 24. septembra [Direktīvu 2008/68/EK](#), ar ko tika izveidots kopīgs režīms visiem iekšzemes bīstamo kravu pārvadājumu veidiem Savienības teritorijā – gan pārvadājumiem pa autoceļiem, gan pa dzelzceļu un ūdensceļiem. Šos noteikumus atjaunināja ar Komisijas 2012. gada 3. decembra [Direktīvu 2012/45/ES](#) atbilstoši jaunākajai Nolīguma par starptautiskiem bīstamo kravu autopārvadājumiem redakcijai (nolīgumu atjauno reizi divos gados). Nolīgums par starptautiskiem bīstamo kravu autopārvadājumiem nesen tika grozīts ar Padomes [Lēmumu 2018/1485/ES](#).

D. Intelektiskās transporta sistēmas (ITS) un iniciatīva eSafety

2008. gada 16. decembrī Komisija nāca klajā ar rīcības plānu intelektisko transporta sistēmu (ITS) izmantošanai autopārvadājumu nozarē. Šā rīcības plāna pamatā ir virkne iniciatīvu (piemēram, 2006. gadā uzsāktā iniciatīva *eSafety* (e-drošība)), un tajā ir noteiktas prioritārās darbības. Šajā pašā saistībā 2010. gada 7. jūlija [Direktīva 2010/40/ES](#) par ITS ieviešanu autotransporta jomā tiecas nodrošināt sadarbībspējīgu ITS pakalpojumu saskaņotu un konsekventu izmantošanu Eiropas Savienībā. ITS ietver, piemēram, automātisku ātruma pielāgošanu, braukšanas joslu ievērošanas aprīkojumu, ierīces, kas brīdina par sadursmi, un automātiskās ārkārtas izsaukuma zvana sistēmas, ja ir noticis ceļu satiksmes negadījums. *ESafety* forums, ko Komisija izveidoja 2003. gadā un 2011. gadā pārdēvēja par *iMobility*, ir visām ceļu satiksmes drošībā ieinteresētajām personām kopīga platforma, kuras uzdevums ir veicināt un uzraudzīt ieteikumu ievērošanu e-drošības jomā, kā arī atbalstīt automobiļu drošības sistēmu ieviešanu un izmantošanu.

Saskaņā ar 2014. gada 15. maija [Lēmumu Nr. 585/2014/ES](#) par ES mēroga sadarbībspējīgā *eCall* pakalpojuma ieviešanu visām dalībvalstīm vēlākais līdz 2017. gada 1. oktobrim bija jāievieš ārkārtas izsaukumu centrāļu (ĀIC) infrastruktūra *eCall* izsaukumu apstrādei.

2016. gada novembrī Komisija publicēja paziņojumu “Eiropas sadarbīgo intelektisko transporta sistēmu stratēģija – liels solis ceļā uz sadarbīgu, satīklotu un automatizētu pārvietošanos” ([COM\(2016\)0766](#)). Parlamenta Transporta un tūrisma komiteja uz to reaģēja, izstrādājot [patstāvīgo ziņojumu](#) par šo jautājumu; ziņojumu pieņēma 2018. gada 13. marta plenārsēdē. 2019. gada martā Komisija iesniedza deleģēto regulu, ar ko papildina Direktīvu 2010/40/ES ([C\(2019\)1789](#)). Lai gan Parlaments pret regulu neiebilda, Padome iebilda, un deleģētais akts galu galā tika noraidīts. Procedūra nu ir pabeigta ([2019/2651\(DEA\)](#)).



E. Ceļu infrastruktūras drošība

2004. gada 29. aprīļa [Direktīvā 2004/54/EK](#) ir noteiktas minimālās drošības prasības Eiropas ceļu tīkla tuneļiem. Direktīva paredz, ka visiem tuneļiem, kurus jau izmanto, kuri tiek celti vai plānoti un kuru garums pārsniedz 500 metrus, būtu jāpieņem saskaņoti drošības noteikumi. Šie noteikumi attiecas uz organizatoriskiem, strukturāliem, tehniskiem un ekspluatācijas aspektiem saistībā ar tuneļu ekspluatāciju un ņemot vērā visbiežāk notiekošo negadījumu veidus (piemēram, ugunsgrēki). 2008. gada 19. novembra [Direktīvas 2008/96/EK](#) par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību mērķis ir nodrošināt, ka visos autoceļu būvēšanas, ekspluatācijas vai būtiskas pārveidošanas posmos ņem vērā ceļu satiksmes drošību, veicot ietekmes novērtējumus. Šajā nolūkā direktīva paredz sistemātiskas drošības pārbaudes ceļu infrastruktūras projektiem. Direktīva arī paredz noteikumus drošības kontrolei uz lietošanā esošiem autoceļiem un to ceļu posmu uzskaiti, kur bieži notiek satiksmes negadījumi. Komisija 2018. gadā iesniedza priekšlikumu ([COM\(2018\)0274](#)) grozīt direktīvu nolūkā mazināt ES autoceļu tīklā ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagus ievainojumus guvušo cilvēku skaitu, uzlabojot ceļu infrastruktūras drošības rādītājus. Parlaments pieņēma savu nostāju pirmajā lasījumā 2019. gada aprīlī, un Padome pieņēma tiesību aktu 2019. gada oktobrī. Galīgais [tiesību akts](#) tika publicēts *Oficiālajā Vēstnesī* 2019. gada 26. novembrī.

F. Statistikas dati par autovadītāju alkohola reibumā izraisītajiem negadījumiem un šādu negadījumu novēršana

Ņemot vērā [Padomes Lēmumu 93/704/EK](#), tika izveidota datubāze CARE, lai tajā apkopotu valstu statistikas datus par letāliem vai traumas izraisījušiem ceļu satiksmes negadījumiem un nodrošinātu šo datu izplatīšanu ar Eiropas Ceļu satiksmes drošības novērošanas centra (ERSO) starpniecību. Saskaņā ar ES politiku, kuras mērķis ir uzlabot autovadītāju uzvedību braukšanas laikā, Komisija paredz, ka dalībvalstīm ir jāpieņem izlases veida izelpas pārbaudes sistēma, un ir noteikusi maksimāli pieļaujamo alkohola daudzumu asinīs. Personas, par kurām ir aizdomas, ka tās vada transportlīdzekli alkohola reibumā, izlases veidā tiek pārbaudītas ar alkometriem (Komisijas 2001. gada 17. janvāra [Ieteikums 2001/115](#) un 2004. gada 17. aprīļa [Ieteikums 2004/345/EK](#)). Lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, Komisija ir izveidojusi saskaņotu kodeksu par alkometriskiem autobloķētājiem, ko ir pieņēmušas vairākas dalībvalstis (sk. 2015. gada 24. aprīļa [Direktīvu \(ES\) 2015/653](#), ar ko groza [Direktīvu 2006/126/EK](#) par vadītāju apliecībām).

G. Pārrobežu sankciju piemērošana par ceļu satiksmes drošības pārkāpumiem

Pamatojoties uz LESD 91. panta 1. punkta c) apakšpunktu (VI sadaļa "Transports"), ir pieņemta 2015. gada 11. marta [Direktīva \(ES\) 2015/413](#), ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem. Šī direktīva aizstāj [Direktīvu 2011/82/ES](#) (atcelta ar Eiropas Savienības Tiesas 2014. gada 6. maija spriedumu). Mērķis paliek nemainīgs: izbeigt nerezidentu autovadītāju tiesības uz anonimitāti un saukt pie atbildības par ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kas izdarīti dalībvalstī, kurā attiecīgais transportlīdzeklis nav reģistrēts. Dalībvalstis var piekļūt cita citas transportlīdzekļu reģistrācijas datiem, izmantojot procedūru informācijas apmaiņai starp valstu kontaktpunktiem. Praksē lēmums sākt vai nesākt



turpmākas procedūras ir tās dalībvalsts ziņā, kurā pārkāpums ir izdarīts. Iespējamo pārkāpēju tādējādi varētu informēt ar standarta vēstuli, kurā sniegta informācija par pārkāpumu, maksājamo soda naudu, maksāšanas kārtību, kā arī pārsūdzēšanas iespējām. Vienlaikus nodrošinot personas datu aizsardzību, direktīva garantē, ka nerezidentiem autovadītājiem tiek konsekventi piemērotas sankcijas par būtiskiem ceļu satiksmes drošības pārkāpumiem.

EIROPAS PARLAMENTA LOMA

Parlaments ir pieņēmis daudzas rezolūcijas, uzsverot ceļu satiksmes drošības nozīmību. Parlaments jau 2005. gadā, paužot atbalstu Komisijas trešajai rīcības programmai (2003.–2010. gads), [pieprasīja izstrādāt ilgtermiņa plānu](#), kas nebeigtos ar 2010. gadu un kas paredzētu pasākumus ceļu satiksmes drošības jomā ar mērķi bojāgājušo cilvēku skaitu tuvināt nullei. 2011. gada 27. septembra [rezolūcijā](#) par Eiropas ceļu satiksmes drošību no 2011. līdz 2020. gadam Parlaments atkārtoti aicināja Komisiju par ilgtermiņa mērķi noteikt to, lai uz ceļiem neviens neietu bojā, taču saistīja šo mērķi ar sistemātisku tehnoloģiju izmantošanu autotransportlīdzekļos un kvalitatīvu ITS tīklu izveidi. 2010. gada 6. jūlija [rezolūcijā](#) par ilgtspējīgu nākotni transportam Parlaments turklāt aicināja Komisiju iesniegt pētījumu par dalībvalstu paraugpraksi saistībā ar ātruma ierobežotāju ietekmi un pauda bažas par transporta nozarē nodarbināto personu drošību. Parlaments arī ieteica pieņemt vienotu ceļu satiksmes drošības jēdzienu definīciju, lai uzlabotu negadījumu izpēti un nodrošinātu rezultātu salīdzināmību. Komisijas 2013. gada 19. martā publicētais darba dokuments par ceļu satiksmes negadījumu upuriem, kas guvuši smagas traumas, bija daļēja atbilde uz Parlamenta prasību paplašināt stratēģiju ceļu satiksmes negadījumu jomā. Minētajā dokumentā ir izklāstīts mērķis samazināt smagas traumas guvušo personu skaitu (2015.–2020. gadā) ES līmenī, norādot, ka visā ES kopš 2012. gada darbojas sistēma smagu traumu definēšanai. Transporta un tūrisma (TRAN) komiteja kopā ar lekšējā tirgus un patērētāju aizsardzības komiteju nāca klajā ar patstāvīgo ziņojumu par tematu “Dzīvību glābšana: autotransporta drošības uzlabošana ES”, ko vēlāk pieņēma kā Parlamenta 2017. gada 14. novembra rezolūciju. Tā pamatā bija Komisijas ziņojums ([COM\(2016\)0787](#)).

2014. gada 11. martā Parlaments pieņēma nostāju pirmajā lasījumā par kopīgu minimālo standartu kopumu attiecībā uz transportlīdzekļu periodiskajām tehniskajām apskatēm, transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem un komerciālo transportlīdzekļu tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem. Galīgais teksts ([Direktīva 2014/45/ES](#)) palīdzēja uzlabot ceļu satiksmes drošību un tehniskās apskates sertifikātu pārrobežu atzīšanu. TRAN komiteja 2017. gada 27. februārī pārbaudīja Komisiju jautājumā par minētās direktīvas piemērošanu un mehānisko transportlīdzekļu tehniskajām apskatēm un 2017. gada 20. jūnijā apsprieda Komisijas ziņojumu ([COM\(2017\)0099](#)) par [Direktīvas 2000/30/EK](#) par Kopienā izmantotu komerciālo transportlīdzekļu tehniskām pārbaudēm uz ceļiem piemērošanu dalībvalstīs (2013.–2014. gada pārskata periods). TRAN komitejas diskusijās lielākā uzmanība tika veltīta jautājumam par krāpšanos ar tahogrāfiem un manipulācijām ar odometru rādījumiem, jo tas ir liels risks attiecībā uz drošību un patērētāju tiesībām. Komisija norādīja, ka tiek izvērtētas iespējas odometru reģistrācijas, krimināltiesību un pārrobežu informācijas apmaiņas jomā.



Tikmēr Parlaments 2018. gada 31. maijā pieņēma normatīvu patstāvīgo ziņojumu [“Manipulācijas ar odometru mehāniskajos transportlīdzekļos: ES tiesiskā regulējuma pārskatīšana”](#). Attiecīgais Parlamenta politikas departaments arī pasūtīja pētījumu par šo pašu jautājumu [Odometer tampering: measures to prevent it](#) (“Odometru izmaiņšana: manipulāciju novēršanas pasākumi”), kas tika publicēts 2017. gada novembrī. Saskaņā ar savu leģislatīvo programmu “Eiropa kustībā” Komisija vēlas grozīt [Regulu \(ES\) Nr. 165/2014](#) atbilstoši savam 2017. gada 31. maija priekšlikumam ([COM\(2017\)0277](#)) regulai, ar ko [Regulu \(EK\) Nr. 561/2006](#) groza attiecībā uz minimālajām prasībām par maksimālajiem ikdienas un iknedēļas transportlīdzekļa vadīšanas laikiem, minimālajiem pārtraukumiem un ikdienas un iknedēļas atpūtas laikposmiem un ar ko [Regulu \(ES\) Nr. 165/2014](#) groza attiecībā uz pozicionēšanu ar tahogrāfu palīdzību. Parlaments pieņēma savu nostāju pirmajā lasījumā 2019. gada aprīlī, un koplēmuma process turpinās ([2017/0122\(COD\)](#)).

Esteban Coito
03/2020

