



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 4.6.2012.
COM(2012) 258 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**par to, kā tiek īstenota Direktīva 2007/38/EK par Kopienā reģistrētu smago kravas
transportlīdzekļu modernizēšanu, aprīkojot tos ar spoguļiem**

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

**par to, kā tiek īstenota Direktīva 2007/38/EK par Kopienā reģistrētu smago kravas
transportlīdzekļu modernizēšanu, aprīkojot tos ar spoguļiem**

SATURA RĀDĪTĀJS

1.	Ievads	4
2.	Neredzamās zonas kā faktors satiksmes negadījumos	5
3.	ES tiesību akti par redzamību	5
3.1.	2003. gada direktīva par tipa apstiprinājumu	6
3.2.	Modernizēšanas direktīva.....	6
4.	Modernizēšanas direktīvas transponēšana	7
5.	Modernizēšanas direktīvas īstenošana	8
6.	Neredzamo zonu spoguļu pierīkošanas ietekme	9
6.1.	Neredzamo zonu spoguļu sasniegto rezultātu novērtēšanas metodika	9
6.2.	Pētījuma secinājumi	10
6.3.	Kā stāvokli uzlabot.....	11
6.3.1.	Transportlīdzekļu uzlabošanas pasākumi.....	11
6.3.2.	Satiksmes dalībniekiem domātie pasākumi	12
6.3.3.	Infrastruktūras uzlabošanas pasākumi.....	12
7.	Turpmākā virzība	12
8.	Secinājumi.....	13
9.	Pielikums.....	15

1. IEVADS

Ievērojams skaits satiksmes negadījumu saistās ar lieliem transportlīdzekļiem, kuru vadītāji nepamana, ka to tuvumā ir citi satiksmes dalībnieki.

Šie negadījumi bieži saistīti ar virziena maiņu krustojumos, satiksmes mezglos vai apļveida krustojumos, kad autovadītāji nespēj saskatīt citus satiksmes dalībniekus, kuri atrodas “neredzamajā zonā”. Neredzamās zonas ir zonas ap transportlīdzekli, kuras vadītājs nevar redzēt, skatoties tieši caur logiem, vai netieši, izmantojot spoguļus vai citas ierīces.

Īpaši svarīgas ceļu satiksmes drošībā ir neredzamās zonas ap smagajiem kravas transportlīdzekļiem (SKTL), t. i., transportlīdzekļiem, kuri paredzēti kravu pārvadāšanai un kuru maksimālā masa¹ pārsniedz 3,5 tonnas. Neredzamās zonas ir nozīmīgs faktors nelaimes gadījumos, kas saistīti ar SKTL un mazāk aizsargātiem satiksmes dalībniekiem, piemēram, motociklistiem, riteņbraucējiem un gājējiem.

Tehnoloģijas uzlabojumi un labāka izpratne par negadījumu iemesliem ļāvuši ES pieņemt tiesību aktus, kuru mērķis ir ar piemērotām ierīcēm samazināt neredzamo zonu skaitu un lielumu un tādējādi arī nelaimes un nāves gadījumu skaitu. Direktīva 2003/97/EK² nosaka, ka visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas laisti apgrozībā Eiropas Savienībā no 2007. gada 27. janvāra, jābūt aprīkoti ar neredzamo zonu spoguļiem.

Ņemot vērā 2004. gadā veikto pētījumu³, Komisija nolēma, ka būtu izdevīgi arī modernizēt esošos SKTL ar tādiem pašiem spoguļiem, kādus uzstāda jaunos transportlīdzekļos.

Komisijas priekšlikumu pieņēma kā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/38/EK par smago kravas transportlīdzekļu modernizēšanu, aprīkojot tos ar spoguļiem⁴, kas šajā ziņojumā dēvēta par “Modernizēšanas direktīvu”.

Šis ziņojums ir sagatavots saskaņā ar Modernizēšanas direktīvas 5. pantu, kas prasa, lai Komisija:

- ziņotu par direktīvas īstenošanu;
- apsvērtu, vai ir nepieciešams pārskatīt spēkā esošos tiesību aktus.

¹ Tehniski pieļaujamā maksimālā pilnā masa.

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 10. novembra Direktīva 2003/97/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz netiešas redzamības ierīču un ar tām aprīkotu transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, ar kuru groza Direktīvu 70/156/EEK un atceļ Direktīvu 71/127/EEK (OV L 25, 29.1.2004., 1.–45. lpp.).

³ Izmaksu un ieguvumu analīze par neredzamo zonu spoguļiem:

⁴ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/mirrors.pdf.

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 11. jūlija Direktīva 2007/38/EK par Kopienā reģistrētu smago kravas transportlīdzekļu modernizēšanu, aprīkojot tos ar spoguļiem (OV L 184, 14.7.2007., 25.–28. lpp.).

2. NEREDZAMĀS ZONAS KĀ FAKTORS SATIKSMES NEGADĪJUMOS

Nelaiemes gadījumu izpēte⁵ ir parādījusi, ka neredzamās zonas palielina nelaiemes gadījumu risku, jo īpaši tādu, kuros iesaistīti SKTL un mazie satiksmes dalībnieki, piemēram, motociklisti un mopēdisti, gājēji vai velosipēdisti, un ka spoguļi un citas ierīces, kas uzlabo redzes lauku un samazina vai likvidē neredzamās zonas, var iedarbīgi novērst ievērojamu daļu šo nelaiemes gadījumu.

Tas jo īpaši sakāms par gadījumiem, kad SKTL veic t. s. "kritisko manevru" — piemēram, ja tas griežas pa labi (vai pa kreisi valstīs, kurās transportlīdzekļi brauc pa kreiso pusi) un motocikls, mopēds vai velosipēds atrodas blakus SKTL pasažiera pusē. Šis manevrs var būt bīstams arī gājējiem, taču mazākā mērā.

Citi kritiskie manevri, ko veic SKTL, ietver joslas maiņu, kad motocikls, mopēds vai velosipēds atrodas blakus, un braukšanas uzsākšanu, kad neaizsargāts satiksmes dalībnieks, jo sevišķi gājējs, atrodas SKTL priekšā.

Negadījumi ar SKTL un riteņbraucējiem biežāk notiek pilsētas teritorijā, bet ar motocikliem — galvenokārt ārpus pilsētas.

ES satiksmes modeļu lielās dažādības dēļ ir grūti kvantitatīvi novērtēt to negadījumu vai nāves gadījumu skaitu, kuros vainojamas neredzamās zonas. Turklāt nelaiemes gadījumu datubāzēs parasti nav informācijas, kas ļautu noteikt cēloņsakarību starp nelaiemes gadījumu un neredzamo zonu. Tādējādi to negadījumu skaitu, kuros neredzamajai zonai ir bijusi izšķirošā nozīme, var noteikt tikai padziļinātā izmeklēšanā.

Iepriekš minētajā izmaksu un ieguvumu analīzē tika pieņemts, ka 56 % no negadījumiem, kuros iesaistīts riteņbraucējs vai motocikla/mopēda vadītājs, SKTL griežas pa labi (vai pa kreisi valstī, kur automobiļi brauc pa kreiso pusi). Tika arī pieņemts, ka 40 % no šiem nelaiemes gadījumiem būtu varēts novērst, pierīkojot SKTL spoguļus ar uzlabotu redzes lauku.

Pamatojoties uz šo, Komisija 2007. gadā lēsa, ka aptuveni 400 nāves gadījumus gadā varētu attiecināt uz neredzamajām zonām⁶.

3. ES TIESĪBU AKTI PAR REDZAMĪBU

Aizsākums ES tiesību aktiem par netiešās redzamības sistēmu tipu apstiprināšanu meklējams jau 1971. gadā. Pirmais tiesību akts bija Direktīva 71/127/EEK⁷ par mehānisko transportlīdzekļu atpakaļskata spoguļiem. Šī direktīva tika grozīta ar vairākām turpmākām direktīvām, kas pievienoja modernākus spoguļus un noteica, ka ar tiem jāaprīko plašāks transportlīdzekļu klāsts.

⁵ Kravas automašīnu avāriju cēloņsakarību pētījums (ETAC2007):

http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/etac_exec_summary.pdf

⁶ Komisijas dienestu darba dokuments, kas pievienots priekšlikumam par Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu par Kopienā reģistrētu smago kravas transportlīdzekļu modernizēšanu, aprīkojot tos ar spoguļiem. Pilnīgs ietekmes novērtējums. SEC(2006) 1238.

⁷ Padomes 1971. gada 1. marta Direktīva 71/127/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu atpakaļskata spoguļiem (OV L 68, 22.3.1971., 1.–17. lpp.).

3.1. 2003. gada direktīva par tipa apstiprinājumu

Būtiskas pārmaiņas tiesiskajā regulējumā nesa Direktīva 2003/97/EK. Tā atcēla Direktīvu 71/127/EEK un noteica kopīgas obligātas prasības attiecībā uz spoguļiem, un pirmo reizi atļāva izmantot citas netiešās redzamības sistēmas.

Jaunajā direktīvā spoguļi ir sadalīti sešās kategorijās pēc to redzamības zonas. Dažus no tiem parasti dēvē par “neredzamo zonu spoguļiem”, jo tie ir paredzēti, lai samazinātu vai likvidētu neredzamās zonas. Īsumā tos var aprakstīt šādi.

- (a) Platleņķa ārējie spoguļi — "IV klases" spoguļi. Tie aptver zonu abās transportlīdzekļa pusēs, kas sākas tuvāk vadītāja vietai un ir daudz plašāka sānu virzienā nekā zona, kuru aptver parastais ("II klases") atpakaļskata spogulis.
- (b) Tuvās redzamības ārējie spoguļi — "V klases" spoguļi. Tie aptver zonu, kas atrodas tieši blakus transportlīdzekļa kabīnei, pasažiera pusē.
- (c) Priekšējie spoguļi — "VI klases" spoguļi. Tie aptver zonu transportlīdzekļa priekšā, kas nav redzama no vadītāja vietas.

2003. gada direktīvā noteiktās jaunās prasības IV klases (platleņķa) un V klases (tuvās redzamības) spoguļiem ievērojami palielināja vadītāja redzamības zonu salīdzinājumā ar iepriekšējo direktīvu. Jauno IV klases spoguļu aptvertā zemes platība palielinājās par 43 %, bet V klases spoguļu aptvertā platība kļuva vairāk nekā divtik liela. VI klases spoguļi ES tiesību aktos tika iekļauti pirmoreiz.

Šā ziņojuma pielikuma 2. attēlā ir apkopotas redzamības lauka izmaiņas, ko devuši IV klases (pasažiera pusē) un V klases spoguļi, kas noteikti Direktīvā 2003/97/EK.

Saskaņā ar minēto direktīvu visiem jaunajiem SKTL, kuru maksimālā masa pārsniedz 7,5 tonnas, no 2007. gada 26. janvāra ir jābūt aprīkoti ar IV, V un VI klases spoguļiem. SKTL, kuru maksimālā masa ir mazāka par 7,5 tonnām, bija jāaprīko ar IV un V klases spoguļiem, bet tie bija atbrīvoti no pienākuma uzstādīt VI klases spoguļus.

Vispārējās drošības regula⁸ no 2014. gada 1. novembra atceļ Direktīvu 2003/97/EK un aizstāj to ar Noteikumiem Nr. 46, ko pieņēmusi ANO Eiropas Ekonomikas komisija (ANO EEK). Tas neievieš izmaiņas salīdzinājumā ar prasībām Direktīvā 2003/97/EK attiecībā uz spoguļiem, bet tā rezultātā šīs prasības piemēro transportlīdzekļiem, kas ir reģistrēti ārpus ES.

3.2. Modernizēšanas direktīva

Komisija uzskatīja, ka būtu vajadzīgs ilgs laiks, vismaz 16 gadu, lai visus SKTL Eiropā pieskaņotu Direktīvas 2003/97/EK prasībām, ņemot vērā nepieciešamību pilnībā atjaunot SKTL parku.

Komisija arī lēsa, ka SKTL neredzamās zonas katru gadu izraisa ap 400 nāves gadījumu. Tādēļ tā ierosināja ieviest esošo transportlīdzekļu obligātu aprīkošanu ar

⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 13. jūlija Regula (EK) Nr. 661/2009 par tipa apstiprināšanas prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu, to piekabju un tiem paredzēto sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību vispārējo drošību (OV L 200, 31.7.2009., 1.–24. lpp.).

neredzamo zonu spoguļiem — efektīvu pasākumu, kas samazinātu negadījumu un nāves gadījumu skaitu. Komisijas priekšlikumu pieņēma kā Modernizēšanas direktīvu (Direktīva 2007/38/EK).

Modernizēšanas direktīva attiecas uz transportlīdzekļiem, kuri paredzēti kravu pārvadāšanai un kuru maksimālā masa ir 3,5–12 tonnas (kategorija N2), un transportlīdzekļiem, kuru maksimālā masa pārsniedz 12 tonnas (kategorija N3) un kuri reģistrēti no 2000. gada 1. janvāra. Saskaņā ar direktīvas 3. pantu šiem transportlīdzekļiem bija jābūt aprīkoti ar IV un V klases spoguļiem vismaz no 2009. gada 31. marta.

Modernizēšanas direktīvas 2. panta 2. punkts attiecināja izņēmumu uz SKTL, kuru masa ir mazāka par 7,5 tonnām un kuriem nebija iespējams pierīkot V klases spoguļus. Izņēmums attiecās arī uz tiem SKTL, kuriem jau tika piemēroti valstu noteikumi pirms direktīvas pārņemšanas valsts tiesību aktos. Īpaša pielaide tika attiecināta arī uz transportlīdzekļiem, kas jau bija aprīkoti ar spoguļiem, kuri aptver tikai nedaudz mazāku redzamības lauku, nekā tika noteikts direktīvā.

Gadījumos, kad nebija iespējams pierīkot spoguļus, kas atbilst jaunajām prasībām, direktīvas 3. panta 3. punkts atļāva izmantot alternatīvus tehniskus risinājumus, tostarp papildu spoguļus vai citas ierīces, piemēram, monitoru un kameru sistēmas. Dalībvalstīm, kur izmantoja tādas alternatīvas, bija jānosūta Komisijai savs pieņemamo tehnisko risinājumu saraksts.

4. MODERNIZĒŠANAS DIREKTĪVAS TRANSPONĒŠANA

Terminš direktīvas transponēšanai valstu tiesību aktos bija 2008. gada 6. augusts, un tas ļāva attiecīgos transportlīdzekļus aprīkot ar neredzamo zonu spoguļiem līdz 2009. gada 31. martam. Komisija uzsāka tiesvedību ("pienākumu neizpildes procedūras") pret dažām dalībvalstīm par nepaziņošanu. Pilnīga transponēšana tika panākta 2009. gada jūnijā. Transponēšanas datumi ir parādīti tālāk 1. tabulā.

Kopumā šās direktīvas transponēšana valstu tiesību aktos noritēja bez problēmām un — ar dažiem izņēmumiem — tika paveikta laikus. Vienā dalībvalstī (Dānijā) transponēšana notika krietni pirms termiņa, jo attiecīgie valsts noteikumi jau bija spēkā, kad direktīvu pieņēma.

1. tabula. Datums, kurā dalībvalstis transponēja Direktīvu 2007/38/EK			
Beļģija	21/02/2008	Luksemburga	28/05/2009
Bulgārija	14/11/2008	Ungārija	14/08/2008
Čehija	27/10/2008	Malta	14/12/2007
Dānija	1/10/2004	Nīderlande	28/08/2008
Vācija	29/09/2007	Austrija	11/10/2007
Igaunija	18/12/2007	Polija	12/06/2009
Īrija	8/08/2008	Portugāle	17/11/2008
Grieķija	25/08/2008	Rumānija	15/08/2008
Spānija	11/06/2008	Slovēnija	17/12/2007
Francija	30/04/2008	Slovākija	1/04/2008
Itālija	31/03/2008	Somija	17/12/2007
Kipra	22/05/2009	Zviedrija	2/06/2008
Latvija	29/10/2008	Apvienotā Karaliste	31/03/2009
Lietuva	26/07/2008		

5. MODERNIZĒŠANAS DIREKTĪVAS ĪSTENOŠANA

Komisija lūdza dalībvalstis ziņot par modernizēšanas direktīvas īstenošanu, aizpildot anketu. Tikai trīspadsmit dalībvalstis⁹ atsaucās uz šo pieprasījumu.

Pirms transponēšanas datuma Nīderlande un Dānija jau bija pieņēmušas valsts noteikumus, kas pieprasīja, lai transportlīdzekļi, uz kuriem attiecas direktīva, būtu aprīkoti ar spoguļiem, kas palielina redzamības zonu. Šie noteikumi attiecas uz transportlīdzekļiem, kas reģistrēti pirms 2000. gada 1. janvāra, vai tipa N2 transportlīdzekļiem, kuru masa ir mazāka par 7,5 tonnām.

Tikai piecas dalībvalstis paziņoja, ka atļauj alternatīvus tehniskos risinājumus, kas noteikti direktīvas 3. panta 3. punktā. Saskaņā ar 3. panta 4. punktu Nīderlande paziņoja Komisijai par alternatīvu tehnisko risinājumu, ko tā ir pieņēmusi. Pēc tam Komisija publicēja šo informāciju ceļu drošības tīmekļa vietnē¹⁰, kā paredzēts direktīvā.

2007. gada 18. decembrī Tehnisko pielāgojumu komiteja, kas izveidota saskaņā ar Tehnisko apskāšu direktīvu¹¹, apsprieda Modernizēšanas direktīvas 4. panta 2. punkta īpašo noteikumu īstenošanu.

⁹ Dānija, Vācija, Īrija, Spānija, Francija, Itālija, Latvija, Luksemburga, Nīderlande, Polija, Rumānija, Slovākija, Somija.

¹⁰ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/vehicles/blind_spot_mirrors_en.htm.

¹¹ Padomes 1996. gada 20. decembra Direktīva 96/96/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju tehniskajām apskatēm (OV L 46, 17.2.1997., 1.–19. lpp.).

Tika secināts, ka Tehnisko apskāšu direktīva nav jāgroza, jo tā jau paredz ikgadējas apskates transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas Modernizēšanas direktīva, un šajās obligātajās apskatēs tiek pārbaudīti atpakaļskata spoguļi un to redzamības zona. Dalībvalstis varēja brīvi pieņemt savus noteikumus par apskates procedūru. Komisija sniedza dažus ieteikumus par to, kā veikt šīs apskates.

No atbildēm uz anketas jautājumiem redzams, ka nav bijis būtisku problēmu ar Modernizēšanas direktīvas īstenošanu. Tomēr vairumam dalībvalstu nebija detalizētas informācijas par to, cik daudzi transportlīdzekļi nesaņēma pozitīvu tehniskās apskates novērtējumu modernizācijas prasību neizpildes dēļ. Tehniskās pārbaudes dati parāda, vai transportlīdzeklim ir bijušas problēmas ar spoguļiem, bet nepasaka, vai spoguļi neatbilda modernizēšanas direktīvai, vai tiem bija citādi defekti.

6. NEREDZAMO ZONU SPOGUĻU PIERĪKOŠANAS IETEKME

2011. gadā Komisija veica pētījumu par neredzamās zonas dēļ notikušiem negadījumiem, ko prasa Modernizēšanas direktīvas 5. pants. Pētījuma mērķis bija atjaunināt 2004. gada izmaksu un ieguvumu analīzi un salīdzināt situāciju pirms un pēc direktīvas īstenošanas. Pētījums aplūkoja to, kā dalībvalstis ir īstenojušas direktīvu (sk. 4. un 5. iedaļu iepriekš), un novērtēja neredzamo zonu spoguļu pierīkošanas efektivitāti bojāgājušo skaita izteiksmē.

6.1. Neredzamo zonu spoguļu sasniegto rezultātu novērtēšanas metodika

Pētījumā izmantoja to pašu metodiku, ko 2004. gada izmaksu un ieguvumu analīzē. Būtībā tika aprēķināta bojāgājušo skaita prognozējamā tendence gadījumos, kad neredzamo zonu spoguļi ir vai nav pierīkoti.

2011. gada pētījumā aprēķini tika atjaunināti, un rezultāts pēc tam tika salīdzināts ar bojāgājušo faktisko skaitu saskaņā ar oficiālo statistiku, kas reģistrēta datubāzē CARE.

Īsumā šo metodiku var aprakstīt šādi.

- (1) Lai aprēķinātu bojāgājušo skaitu gadījumos, kad neredzamo zonu spoguļi nebija pierīkoti, tika pieņemts, ka:
 - (a) ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo kopējais skaits turpinās samazināties tādā pašā gada vidējā tempā, kā novērots iepriekšējos gados;
 - (b) nāves gadījumu skaits negadījumos, kuros iesaistīti visneaizsargātākie satiksmes dalībnieki un SKTL, veidos to pašu daļu no kopējā nāves gadījumu skaita.
- (2) Lai aprēķinātu bojāgājušo skaitu gadījumos, kad neredzamo zonu spoguļi bija pierīkoti:

- (a) tika ņemti vērā tikai negadījumi ar motocikliem, mopēdiem un divriteņiem, un tikai tie, kuros SKTL griezās pa labi (vai pa kreisi valstīs, kurās transportlīdzekļi brauc pa kreiso pusi);
- (b) negadījumos, kas saistīti ar SKTL, kurš griezās pa labi (vai pa kreisi dažās valstīs), un divriteņi, mopēdu vai motociklu, tika uzskatīts, ka letālo negadījumu īpatsvars ir 56 %;
- (c) tika pieņemts, ka 40 % nāves gadījumu būtu varēts novērst, uzstādot jaunos neredzamo zonu spoguļus;
- (d) tika uzskatīts, ka bojāgājušo skaits, no kura būtu varēts izvairīties, uzstādot jaunos neredzamo zonu spoguļus, ir proporcionāls modernizējamo SKTL skaitam.

Šie aprēķini tika atjaunināti, izmantojot faktiskos negadījumu datus līdz 2005. gadam, un rezultātus salīdzināja ar faktiskajiem skaitļiem.

6.2. Pētījuma secinājumi

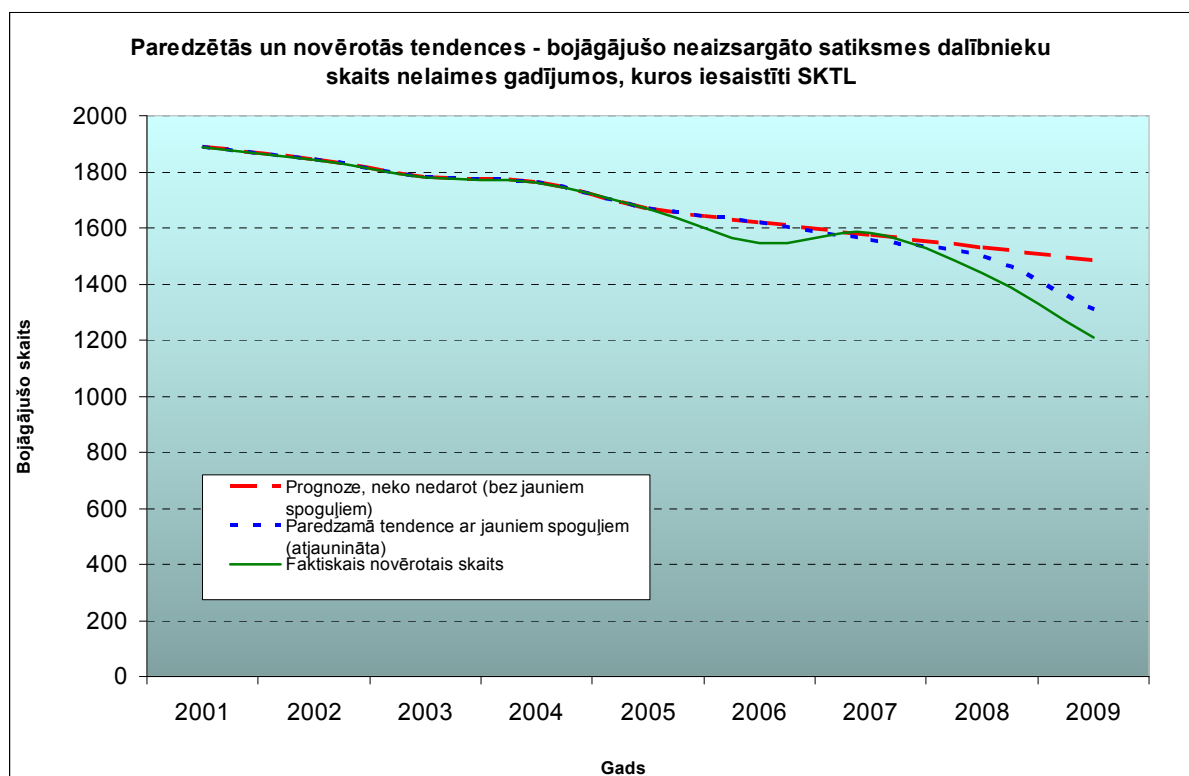
Tika lēsts, ka 2009. gadā bija apmēram 3,7 miljoni transportlīdzekļu, kas bija modernizējami direktīvas īstenošanas rezultātā.

Aprēķinu atjaunināšana direktīvas pieņemšanas laikā liecināja, ka Modernizācijas direktīvas rezultātā varēja sagaidīt, ka to letālo nelaimes gadījumu kopējais skaits, kuros iesaistīti SKTL un neaizsargātie satiksmes dalībnieki, no 2005. gada līdz 2009. gadam samazināsies par 21,5 %. Patiesībā faktisko bojāgājušo skaits šādos nelaimes gadījumos šajā laikposmā samazinājās par 27,5 %.

Letālo nelaimes gadījumu, kuros iesaistīti SKTL un neaizsargātie satiksmes dalībnieki, faktiskā skaita samazināšanās tendence ir parādīta 1. pielikumā. Salīdzinājums liecina, ka modernizēšana ir bijusi efektīva. Kā parādīts 1. attēlā, neaizsargāto satiksmes dalībnieku kopējais nāves gadījumu skaits ir mazāks par to, kas faktiski tika lēsts sakarā ar modernizēšanas direktīvas īstenošanu.

Tomēr joprojām nav skaidrs, cik lielā mērā šo pozitīvo tendenci var saistīt ar modernizēšanas direktīvu. Zināms, ka bojāgājušo riteņbraucēju skaits jau bija strauji krities 2006. gadā — pirms modernizēšanas direktīvas īstenošanas.

1. attēls



Jāpiebilst, ka pieejamie dati aptver ļoti īsu laiku sprīdi pēc Modernizēšanas direktīvas īstenošanas. Diena, pēc kuras attiecīgie transportlīdzekļi neatbilst tehniskās apskates prasībām, ja tie neizpilda direktīvu, bija 2009. gada 31. marts. Kad tika veikts īstenošanas pētījums, datubāzē CARE jaunākie dati bija no 2009. gada beigām. Tāpēc ir iespējams, ka direktīvas ietekme pilnībā nebūs pamanāma, kamēr nebūs pieejamas datu virknes par ilgāku laiku.

Datubāzē CARE ir informācija par negadījumu apstākļiem, bet ne par to veicinātajiem faktoriem. Tādēļ nav iespējams precīzi noteikt tos negadījumus, kuros veicinātājs faktors varētu būt bijusi neredzamā zona. Šis bija ierobežojums arī 2004. gada pētījumā par esošo transportlīdzekļu aprīkošanas ar neredzamo zonu spoguļiem izmaksu lietderību. Lai pārvarētu šīs grūtības, gan tā negadījumu daļa, kas attiecināma uz neredzamajām zonām, gan to spoguļu efektivitāte, kas to novērš, tika ņemtas no iepriekš minētajiem dažu dalībvalstu veiktajiem padziļinātajiem pētījumiem.

Kopumā ir vērojama samazināšanās tendence attiecībā uz to letālo negadījumu skaitu, kuros iesaistīti visneaizsargātākie ceļu lietotāji un SKTL, bet nav skaidrs, cik lielā mērā šos panākumus var attiecināt uz Modernizēšanas direktīvu, un vai vēl labākus rezultātus būtu varēts panākt, nosakot papildu tehniskās prasības.

6.3. Kā stāvokli uzlabot

Neraugoties uz to, ka samazinās letālo negadījumu skaits, kuros iesaistīti visneaizsargātākie satiksmes dalībnieki un SKTL, vēl joprojām ir iespējams veikt uzlabojumus. Tomēr nepastāv vienots vai vienkāršs risinājums, kas varētu ievērojami samazināt nelaimes un nāves gadījumu skaitu. Ir jāveic pasākumi, lai uzlabotu gan transportlīdzekļus, gan satiksmes dalībnieku uzvedību.

6.3.1. *Transportlīdzekļu uzlabošanas pasākumi*

Transportlīdzekļu tehniskie uzlabojumi varētu palīdzēt vēl vairāk samazināt negadījumus neredzamo zonu dēļ. Šos uzlabojumus var iedalīt divās kategorijās.

(1) Neredzamo zonu samazināšana vai likvidēšana

Vienkāršākie risinājumus ir pierīkot papildu spoguļus vai Frenela lēcas. Pēdējā ļauj SKTL vadītājam pamanīt neaizsargātu satiksmes dalībnieku, kurš ir tieši blakus transportlīdzeklī vadītāja pusē.

Monitoru un kameru sistēmas varētu vai nu papildināt, vai aizstāt dažus spoguļus. Monitorā kabīnes iekšpusē tās parāda vienu vai vairākus transportlīdzekļa sānu attēlus.

Vadītāja tiešo redzamību, t. i., bez tehniskiem līdzekļiem, var uzlabot, labāk projektējot gan kabīnes logus, gan vadītāja vietu. Ir jāatrod līdzsvars starp redzamības prasībām un citādiem ierobežojumiem.

(2) Vadītāja brīdināšana par draudošām briesmām

SKTL var aprīkot ar ierīcēm, kas brīdina vadītāju par neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem. Piemēram, ultraskaņas sensori, kas atklāj neaizsargātus satiksmes dalībniekus, ja tie ir transportlīdzekļa tuvumā, un brīdina vadītāju ar skaņas vai vizuāliem signāliem. Šīs sistēmas var arī brīdināt neaizsargāto satiksmes dalībnieku par potenciāli bīstamu SKTL manevru.

Šo tehnisko iekārtu izmaksu efektivitāte vēl nav rūpīgi novērtēta, un pieejamie pētījumi nav pārliecinoši. It īpaši nav skaidrs, vai ieguvums palielinātos proporcionāli pierīkoto tehnisko ierīču skaitam. Visi uzlabojumi (izņemot labākus logus) vadītājam uzliek papildu slodzi, kas var negatīvi ietekmēt viņa spēju tos efektīvi izmantot. Ir arī jāpatur prātā, ka brīdināšanas sistēmas neatbrīvo vadītāju no pienākuma izmantot visus pieejamos līdzekļus, tostarp spoguļus, lai pārbaudītu, vai tuvumā nav neaizsargātu satiksmes dalībnieku.

6.3.2. *Satiksmes dalībniekiem domātie pasākumi*

Ir iespējams uzlabot gan SKTL vadītāju, gan mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku uzvedību. Profesionālajā apmācībā un šoferuursos, it īpaši SKTL vadītājiem, būtu jādara vairāk, lai akcentētu neredzamo zonu radīto apdraudējumu un iemācītu vajadzīgās prasmes, kā ar tām rīkoties. Neaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem arī jāapzinās, ka neredzamo zonu dēļ SKTL vadītājs ne vienmēr spēj viņus saskatīt. Tas ir īpaši svarīgi riteņbraucējiem. Apmācības shēmas un mērķtiecīgas informētības veicināšanas kampaņas ir efektīvs veids, lai vērstos pie mazāk aizsargātajiem satiksmes dalībniekiem.

6.3.3. *Infrastruktūras uzlabošanas pasākumi*

Krustojumos var uzstādīt ceļmalas spoguļus un citas ārējas ierīces, lai palīdzētu vadītājiem noteikt neaizsargāto satiksmes dalībnieku klātbūtni.

Arī satiksmes pārvaldības pasākumi, piemēram, satiksmes segregācija vai ātruma samazināšana, var palīdzēt mazināt neredzamo zonu dēļ notikušos nelaimes gadījumus, it īpaši tos, kuros iesaistīti riteņbraucēji un gājēji pilsētu teritorijās.

7. TURPMĀKĀ VIRZĪBA

Attiecīgie Komisijas dienesti turpinās uzraudzīt ceļu satiksmes negadījumu datus, lai redzētu, vai to negadījumu skaits, kuros iesaistīti SKTL un neaizsargātie satiksmes dalībnieki, turpina samazināties, kā tas ir bijis līdz 2009. gadam. Ir vajadzīga turpmāka padziļināta negadījumu izmeklēšana, lai atjauninātu mūsu zināšanas par to, cik lielā mērā neredzamās zonas izraisa nāvējošas sadursmes starp neaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem un SKTL.

Turklāt vēl labāk ir jānovērtē neredzamo zonu ietekme uz ceļu satiksmes negadījumu izraisītajām traumām. ES ceļu satiksmes negadījumu novēršanas stratēģijā ietilps pasākumi, kas nodrošinās pienācīgu ziņošanu par neredzamo zonu dēļ notikušiem negadījumiem.

Tehnoloģija, kas jau ir pieejama vai tiek izstrādāta, varētu palīdzēt vēl vairāk samazināt to negadījumu skaitu, kuros iesaistīti neaizsargātie satiksmes dalībnieki un SKTL. Tā ietver kameru un novērošanas ierīces un noteikšanas un brīdināšanas sistēmas. Komisija uzskata, ka ir nepieciešama tālāka izpēte, lai novērtētu to potenciālu un izmaksu efektivitāti. Tie joprojām ir agrīnā attīstības stadijā, un mums ir jāargā SKTL vadītājus apkraut ar papildu ierīcēm, kuras var novērst viņu uzmanību.

ANO EEK darba ietvaros risinās diskusijas par SKTL redzamības lauka uzlabošanu. Jo īpaši tiek izstrādātas ANO EEK tipa apstiprinājuma tehniskās prasības monitoru un kameru sistēmām. Kad šīs prasības būs noteiktas, ES reģistrētajos SKTL būs atļautas tikai sistēmas ar tipa apstiprinājumu¹². Spoguļu aizstāšana ar monitoru un kameru sistēmām ir viena no iespējām, kas tiek apspriesta kā turpmāks uzlabojums redzamības jomā.

Pārskatīt pašreizējos ES tiesību aktus būs lietderīgi tikai tad, kad kļūst pieejami papildu pierādījumi, kas attaisno papildu ierīču obligātu uzstādīšanu transportlīdzekļos.

Tikmēr pastāv vairāki citi neredzamo zonu negadījumu novēršanas veidi: nevis pievienot tehniskās iekārtas transportlīdzekļiem, bet gan uzlabot ceļu infrastruktūru un satiksmes dalībnieku uzvedību.

Procesa CARS 21¹³ ietvaros Komisija apspriedīsies ar dalībvalstīm un ieinteresētajām personām par to, kādas turpmākas darbības būtu jāveic attiecībā uz neredzamajām zonām.

Komisija ir uzsākusi sabiedrisko apspriešanu par grozījumiem direktīvā par SKTL masu un izmēriem ar mērķi cita starpā uzlabot to konstrukciju ceļu satiksmes

¹² Šis pienākums būs spēkā no 2013. gada 26. jūlija. Pieņemšanas procesā ir ANO EEK Noteikumu Nr. 46 (Add.45/Rev.4) 3. grozījumu sērija.

¹³ "Konkurējoša reglamentējošā sistēma XXI gadsimtam".

drošības aspektā. Šās direktīvas pārskatīšana dos iespēju aplūkot iespējamās vadītāja tiešās redzamības lauka uzlabojumus, kā paskaidrots iepriekš.

Komisijas dotācija palīdz finansēt projektu BIKE PAL¹⁴, kurā ietilpst SKTL vadītāja redzamības lauka demonstrējumi, lai padziļinātu izpratni velosipēdistu vidū. Komisija arī palīdz finansēt projektu *Safecycle*¹⁵, kas noteiks informācijas un komunikācijas tehnoloģijas, kuras var uzlabot riteņbraucēju drošību.

8. SECINĀJUMI

Direktīva par smago kravas transportlīdzekļu aprīkošanu ar neredzamo zonu spoguļiem ir sekmīgi ieviesta ES dalībvalstīs. Neradās nozīmīgas tehniskās grūtības, lai gan dažās valstīs tika novēlota direktīvas transponēšana valsts tiesību aktos.

Bojāgājušo neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku skaits sadursmēs ar SKTL no 2001. gada līdz 2009. gada beigām būtiski samazinājās. Komisijas dienestu veiktais novērtējums liek domāt, ka neredzamo zonu spoguļi šo tendenci ir veicinājuši, it sevišķi attiecībā uz velosipēdistiem — pētījumi liecina, ka velosipēdisti ir īpaši neaizsargāti pret negadījumiem, ko izraisa neredzamās zonas.

Tomēr, pamatojoties uz pieejamajiem datiem, nav iespējams noteikt, cik liela ir to SKTL negadījumu daļa, kuros neredzamās zonas ir veicinātājs faktors. To var tikai aplēst, izmantojot padziļinātus pētījumus, kuriem ir ļoti šaurs priekšmets un kuru pamatā ir dati, kas savākti pirms Modernizēšanas direktīvas īstenošanas. Tādējādi nav iespējams nošķirt ietekmi, ko rada neredzamo zonu spoguļu pierīkošana esošajiem transportlīdzekļiem, no ietekmes, ko rada šo spoguļu uzstādīšana jauniem transportlīdzekļiem. Turklāt nav iespējams neredzamo zonu spoguļu ietekmi atdalīt no letālo ceļu satiksmes negadījumu skaita vispārējās samazināšanās tendences.

Neraugoties uz satiksmes negadījumos bojāgājušo ceļu satiksmes dalībnieku skaita ļoti pozitīvo samazinājumu, joprojām katru gadu vairāk nekā 1200 dzīvību tiek zaudēts negadījumos, kuros iesaistīti SKTL. Ir jārikojas, lai novērstu šos negadījumus, un Komisija ir apņēmusies strādāt ar šo jautājumu kā ar vienu no prioritātēm laikposmam no 2011. līdz 2020. gadam¹⁶.

Komisija cieši sekos visiem tehnoloģijas sasniegumiem, kuru mērķis ir novērst neredzamo zonu dēļ notikušos negadījumus un kurus nākotnē varēs iestrādāt jaunajos transportlīdzekļos, kad būs pierādījusies to izmaksu efektivitāte.

Komisija turpinās veicināt SKTL vadītāju un neaizsargāto satiksmes dalībnieku labāku apmācību un informētību, kā arī darbības, kuru mērķis ir uzlabot infrastruktūru, lai neaizsargātie satiksmes dalībnieki un SKTL to var droši kopīgi lietot.

¹⁴ http://www.etsc.eu/documents/ETSC_BIKE_PAL.pdf.

¹⁵ <http://www.safecycle.eu/>.

¹⁶ COM(2010) 389 galīgā redakcija. Ceļā uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam.

9. PIELIKUMS

2. tabula. Bojāgājušo skaita tendences nelaimes gadījumos, kuros iesaistīti SKTL un neaizsargātie satiksmes dalībnieki 19 dalībvalstīs*					
Gads	Neaizsargāto satiksmes dalībnieku veids				
	Motocikls	Mopēds	Divritenis	Gājējs	Kopā
2001	318	170	427	972	1887
2002	308	148	424	961	1841
2003	315	150	395	918	1778
2004	298	140	410	913	1761
2005	298	135	401	835	1669
2006	308	130	337	773	1548
2007	289	102	353	837	1581
2008	301	110	288	738	1437
2009	249	83	250	628	1210

* Dati iegūti no datubāzes CARE par 19 dalībvalstīm — ES 15 plus CZ, PL, RO un SI

2. attēls

