

Briselē, 12.12.2016.
COM(2016) 787 final

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Dzīvību glābšana: autotransporta drošības uzlabošana ES

Ziņojums par uzraudzību un novērtējumu attiecībā uz transportlīdzekļu uzlabotajiem drošības līdzekļiem, to rentabilitāti un īstenošanas iespējām, lai izvērtētu transportlīdzekļu Vispārējās drošības regulas un Gājēju un citu ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzības regulas
{SWD(2016) 431 final}

KOMISIJAS ZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

Dzīvību glābšana: autotransporta drošības uzlabošana ES

Ziņojums par uzraudzību un novērtējumu attiecībā uz transportlīdzekļu uzlabotajiem drošības līdzekļiem, to rentabilitāti un īstenošanas iespējām, lai izvērtētu transportlīdzekļu Vispārējās drošības regulas un Gājēju un citu ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzības regulas

1. IEVADS

Iepriekšējās desmitgadēs ceļu satiksmes drošība ES ir būtiski uzlabojusies, pateicoties nopietnai un efektīvai rīcībai ES, dalībvalstu un vietējā līmenī, lai risinātu ar ceļu satiksmes dalībnieku uzvedību, transportlīdzekļiem un infrastruktūru saistītās problēmas. Darba rezultātā ES autoceļi ir drošākie visā pasaulē. Paaugstinātā drošība lielā mērā ir saistīta ar šajos gados ieviestajām ES tiesību aktu prasībām attiecībā uz transportlīdzekļu drošību, veidojot daļu no ES ceļu satiksmes drošības politikas¹.

Šīs transportlīdzekļu drošības prasības veicināja arī Eiropas izpētes, izstrādes un inovāciju procesus: kad nozare saskārās ar vērienīgākām prasībām, tā atrada iespējas reaģēt uz tām ar inovatīviem tehniskiem risinājumiem. Ņemot vērā, ka ES kā pirmā izvirzīja lielāko daļu no šīm prasībām, vairums risinājumu tika izstrādāti Eiropā, un šeit tika izveidotas kvalitatīvas darbvietas, lai reaģētu uz izaicinājumiem. Mehānisko transportlīdzekļu nozare faktiski ir galvenais privātās izpētes un izstrādes pasākumu nodrošinātājs ES, nosakot standartus visā pasaulē.

Autobūves nozare turpina ieviest jauninājumus, un ir jāpārskata tiesību aktu prasības, lai nodrošinātu, ka ES arī turpmāk būtu starptautisko norišu virzītājspēks, nepārtraucot darbu dzīvību glābšanas jomā. Pēdējā laikā ievērojamais progress ceļu satiksmes negadījumu samazināšanā ir palēninājies, tikmēr ceļu satiksmes dalībnieku nāves gadījumu un ievainojumu ikgadējās izmaksas tiek lēstas vismaz 100 miljardu EUR apmērā², un ceļu satiksmes negadījumi katru gadu joprojām šatrina simtiem ģimeņu.

Aktīvi drošības līdzekļi un to tehnoloģiskā attīstība iezīmē virzību uz transportlīdzekļu pakāpenisku automatizāciju. Tos uzskata par svarīgām pamattehnoloģijām, kas veicina un atbalsta transportlīdzekļu plašāku automatizāciju, sniedzot ieguldījumu iekšējā tirgus digitalizācijā. ES iepriekš ir noteikusi elektronisko stabilitātes kontroles sistēmu obligātu uzstādīšanu visos transportlīdzekļos, kā arī uzlabotu avārijas bremzēšanas sistēmu un joslu uzraudzības sistēmu uzstādīšanu kravas automobiļos un autobusus, kas veicina ceļu satiksmes

¹ Eiropas ceļu satiksmes drošības rīcības programmas (2001–2010) *ex-post* novērtējums — http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/2010_road_safety.pdf; 2011.–2020. gada ceļu satiksmes drošības politikas virzienu starpposma novērtējums — <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/evaluations/doc/interim-road-safety-evaluation-report-final8june15.pdf>.

² http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_en.htm.

negadījumos bojāgājušo skaita samazināšanos par aptuveni 5000 gadījumiem gadā. Šo un turpmāko aktīvo drošības tehnoloģiju potenciālu pilnībā iespējams īstenot tikai tad, ja tās plašā mērogā ievieš ES ceļu satiksmē iesaistītajos transportlīdzekļos.

Vairākas no šīm prasībām ir sekmējušas arī CO₂ emisiju samazināšanos un tādējādi — atbilstību ES mērķiem klimata politikā un Eiropas Savienības mērķiem enerģētikas jomā. Tas attiecas uz vieglo automobiļu riepu spiediena uzraudzības sistēmām, kas nodrošina automobiļu izmantošanu ar optimālu riepu spiedienu, lai samazinātu rites pretestību un tādējādi — arī degvielas patēriņu. Klimata politikas mērķi attiecībā uz CO₂ samazināšanu transporta sektorā nosaka arī nepieciešamību turpināt tādu transportlīdzekļu tehnoloģiju izstrādi, kas sekmē transportlīdzekļu vadīšanu optimālos degvielas taupības apstākļos, piemēram, izmantojot adaptīvu un saprātīgu ātruma pielāgošanu un plašāku riepu spiediena uzraudzību komerciālajos transportlīdzekļos.

Tā kā transportlīdzekļu autonomijas līmeņa palielināšana ir automobiļu ražotāju prioritāte, arvien plašāk tiek piedāvātas precīzas, izturīgas, stabilas un cenu ziņā pieejamas sensoru tehnoloģijas. Tās ir nepieciešamas, lai pilnībā konstatētu vidi ap transportlīdzekli, tādējādi sekmējot drošību, it īpaši attiecībā uz ievainojamiem satiksmes dalībniekiem, kā arī sastrēgumu un attiecīgā piesārņojuma samazināšanu, ņemot vērā, ka 15 % no visiem sastrēgumiem Eiropā izraisa tieši ceļu satiksmes negadījumi³.

Šajā ziņojumā Eiropas Komisija izklāsta vairāku jaunu drošības pasākumu analīzes secinājumus. Tā sniedz priekšlikumus turpmākai virzībai, pienācīgi ņemot vērā ierosināto pasākumu īstenošanas iespējas un rentabilitāti. Detalizēts pasākumu skaidrojums ir sniegts Komisijas dienestu darba dokumentā, kas iekļauts šī ziņojuma pielikumā. Tas veido pamatu plašām publiskām debatēm, kurās Eiropas Komisija aicina piedalīties visas ieinteresētās puses.

Visbeidzot, vispārīgā līmenī Eiropas Komisija ar šo darbu vēlas sniegt ieguldījumu prioritātēs, kas saistītas ar izaugsmi, darbvietām un investīcijām ES, veicinot visefektīvākās inovācijas un saglabājot kvalitatīvas darbvietas Eiropā, sekmēt iekšējā tirgus digitalizāciju, atbalstot drošības līdzekļus, kurus uzskata par svarīgām pamattehnoloģijām, kas veicina un atbalsta transportlīdzekļu plašāku automatizāciju, kā arī Eiropas Savienības enerģētikas mērķu sasniegšanu attiecībā uz CO₂ samazināšanu transporta jomā.

2. CEĻU SATIKSMES DROŠĪBAS UN TRANSPORTLĪDZEKĻU TEHNOLOĢIJU MIJIEDARBĪBA

Kopš 2009. gada transporta negadījumi vairs nav galvenais nāves cēlonis Eiropas Savienībā⁴. Ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits ES iepriekšējo 13 gadu laikā ir būtiski krities, t. i., par aptuveni 53 % no 54 300 cilvēkiem 2001. gadā līdz 25 900 cilvēkiem 2014. gadā⁵. Tomēr ceļu satiksmes negadījumi joprojām katru gadu ietekmē simtiem tūkstošu ģimeņu un rada milzīgas ekonomiskās izmaksas. Līdz ar to ceļu satiksmes drošība joprojām ir neatliekami risināma problēma. Turklāt, lai gan ir vērojams ikgadējs būtisks samazinājums, ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitā kopš 2013. gada ir vērojama stagnācija. Vairākas dalībvalstis ziņo, ka cietušo skaits faktiski atkal ir sācis pieaugt⁶.

³ http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/application_areas/vehicle_safety_systems_en.htm.

⁴ http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Causes_of_death_statistics.

⁵ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/observatory/trends_figures.pdf.

⁶ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-863_en.htm.

Lai sasniegtu ES stratēģisko mērķi uz pusi samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu no aptuveni 31 000 cilvēku 2010. gadā līdz 15 000 cilvēku 2020. gadā⁶, kā noteikts Ceļu satiksmes drošības politikas ievirzēs 2011.–2020. gadam⁷, ir nepieciešami papildu pasākumi, jo mērķis, visticamāk, netiks sasniegts.

Vidēji vairums (55 %) ceļu satiksmes negadījumu, kuros iet bojā cilvēki, notiek ārpus apdzīvotām vietām, 38 % — apdzīvotās vietās, bet tikai aptuveni 7 % — uz maģistrālēm. Gājēji un riteņbraucēji veido 30 % no visiem ceļu satiksmē bojā gājušajiem, bet 43 % — no apdzīvotās vietās bojā gājušajiem⁸. Šie dati sniedz vispārēju priekšstatu par tām uzlabojumu jomām, uz kurām varētu būt vērsta Vispārējās drošības un Gājēju drošības regulu pārskatīšana.

Eksperti ir norādījuši, ka aptuveni 95 % no ceļu satiksmes negadījumiem zināmā mērā ir saistīti ar cilvēka kļūdu, un tiek lēsts, ka 75 % negadījumu izraisa vienīgi cilvēka kļūda⁹. Starp galvenajiem ar cilvēka faktoru saistītajiem negadījumu cēloņiem pētījumos kā vieni no svarīgākajiem aspektiem tiek minēti ātruma pārsniegšana, uzmanības novēršana un transportlīdzekļa vadīšana reibumā. Saskaņā ar Komisijas paziņojumu “CARS 2020: rīcības plāns konkurētspējīgai un ilgtspējīgai Eiropas autobūves nozarei”¹⁰ un Komisijas paziņojumā “Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: ceļu satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam”¹¹ iezīmēto rīcības plānu ceļu satiksmes drošībā ir jāievēro integrēta pieeja un transportlīdzekļu drošība ir tikai viens no rezultātu nosakošajiem faktoriem. Lai nodrošinātu efektivitāti, ceļu satiksmes drošības politikā kā veselumā ir jāņem vērā visi faktori, piemēram, vadītāja uzvedība un ceļu infrastruktūra, un cieši jāseko to mijiedarbībai.

Tomēr, ņemot vērā transportlīdzekļu drošības prasību būtiskumu šo faktoru kontekstā un ievērojot Vispārējās drošības un Gājēju drošības regulās noteiktos ziņošanas pienākumus, Eiropas Komisija ir sākusi debates par prioritātēm attiecībā uz iejaukšanos šajā jomā un par tādiem uz pierādījumiem balstītiem pasākumiem, kas maksimālā apjomā nodrošina kopēju pozitīvu ietekmi.

Īpaša uzmanība ir jāvelta ievainojamiem satiksmes dalībniekiem, kā arī transportlīdzekļu pasažieriem, kuriem ir raksturīga ar vecumu saistīta neaizsargātība, piemēram, vecāka gadagājuma cilvēkiem¹² un maziem bērniem¹³. Jāpievērš uzmanība arī tādu tehnoloģiju novērtējumam, kas izmanto mijiedarbību starp transportlīdzekļa vadītāju, transportlīdzekli un braukšanas vidi, piemēram, intelektiskām transporta sistēmām (ITS), tādējādi veicinot ES virzību uz digitalizāciju saskaņā ar Digitālā vienotā tirgus stratēģiju.

3. DROŠĪBA, KAS SASNIEGTA AR REGULATĪVU IEJAUKŠANOS

Ir acīmredzami piemēri, kas liecina par efektīvām drošības prasībām, kuras ES jau ir obligātas, piemēram, iepriekšējos 15 gados pakāpeniski ieviestie noteikumi attiecībā uz vieglo automobiļu drošību frontālā un sānu sadursmē, kā arī gājēju drošību¹⁴. Šīs transportlīdzekļu

⁷ COM(2010) 389 galīgā redakcija.

⁸ Ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo sadalījums CARE datubāzē pēc transporta veida ES 2013. gadā.

⁹ Avots: E-drošības darba grupas 2002. gada ziņojums.

¹⁰ COM(2012) 636 final.

¹¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf.

¹² http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf.

¹³ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/vehicles.pdf.

¹⁴ PVO ziņojums par ceļu satiksmes drošības situāciju pasaulē 2015. gadā (*WHO Global Status Report on Road Safety*), 3. iedaļa.

drošības prasības tika uzskatītas par izšķirīgi svarīgām ES iejaukšanās kontekstā, veicinot ceļu satiksmes negadījumu un bojāgājušo un cietušo skaita samazināšanos iepriekšējos 15 gados un padarot ES par drošāko pasaules reģionu transportlīdzekļu drošības jomā¹⁵.

Lai aizsargātu tieši gājējus un citus ievainojamus ceļu satiksmes dalībniekus, piemēram, riteņbraucējus, visaptverošu prasību kopums no 2005. līdz 2013. gadam ir īstenots un pakāpeniski ieviests vieglajiem automobiļiem, un no 2011. gada līdz 2019. gadam tas pakāpeniski tiek ieviests smagajiem automobiļiem un mikroautobusiem. Salīdzinot situāciju ES 2013. gadā ar situāciju 2004. gadā attiecībā uz bojāgājušajiem gājējiem un riteņbraucējiem, ir vērojams bojāgājušo skaita samazinājums par attiecīgi 37 % un 32 %¹⁶.

Vispārējās drošības regulā ir ieviesta obligāta transportlīdzekļa vadītāja drošības jostas lietošanas atgādinājuma sistēma un *ISOFIX* savienojumi, lai automobiļos droši uzstādītu bērnu sēdekļus un riepu spiediena uzraudzību, novēršot automobiļu riepu spiediena noplūdes, kas var izraisīt kontroles zaudēšanu pār transportlīdzekli. Joslu uzraudzības un autonomas avārijas bremsēšanas sistēmas tika noteiktas par obligātu prasību jauniem kravas automobiļiem un autobusiem, un elektroniskas stabilitātes kontroles sistēmas un dienas gaitas gaismas lukturi tika ieviesti visos mehāniskajos transportlīdzekļos. Šo neseno pasākumu pakāpeniska ieviešana ir uzsākta vien laikposmā no 2011. līdz 2015. gadam. Līdz ar to ir jānorāda, ka, ņemot vērā izmantoto tehnoloģiju pagaidām salīdzinoši zemo izplatību tirgū, vēl nav iespējams sniegt detalizētu efektivitātes novērtējumu.

4. TRANSPORTLĪUZLABOTO DROŠĪBAS PASĀKUMU UZRAUDZĪBA

Saskaņā ar Vispārējās drošības regulu¹⁷ un Gājēju drošības regulu¹⁸ Komisijai ir pienākums uzraudzīt un ziņot Eiropas Parlamentam un Padomei par tehnikas attīstību saistībā ar paaugstinātām pasīvās drošības prasībām, jaunu un uzlabotu drošības līdzekļu apsvēršanu un iespējamu iekļaušanu, kā arī uzlabotām aktīvās drošības tehnoloģijām. Saistības ir noteiktas Vispārējās drošības regulas 17. pantā un Gājēju aizsardzības regulas 12. pantā.

4.1. JAUNĀS TEHNOLOĢIJAS UN NEREGULĒTI PASĀKUMI

Lai sasniegtu uzraudzības un ziņošanas mērķi, 2014. gadā Komisija uzsāka un 2015. gada martā ES virtuālajā grāmatnīcā *EU Bookshop*¹⁹ publicēja pētījumu, ar kuru tika novērtēts *Ar transportlīdzekļu pasažieru drošības un ievainojamo ceļu satiksmes dalībnieku jomu saistīto jauno tehnoloģiju un neregulēto pasākumu ieguvumi un īstenošanas iespējas Vispārējās drošības un Gājēju drošības regulu kontekstā.*

¹⁵ ES Ceļu satiksmes drošības politikas ievirzēs 2011.–2020. gadam¹⁵ iekļautajā novērtējumā ir secināts, ka “tiesību akti mehānisko transportlīdzekļu drošības jomā, it īpaši līdz 2011. gadam īstenotie tiesību akti, visticamāk, sniedz lielu ieguldījumu nāves gadījumu un smagu ievainojumu skaita samazināšanā visās 28 ES dalībvalstīs pašreizējā mērķa laikposmā. Šī darbības joma līdz šim ir visefektīvākā un lietderīgākā no visām Komisijas ceļu satiksmes drošības darbībām, un tā nodrošina lielāko pievienoto vērtību tam, ko spēj sasniegt dalībvalstis” — http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/study_final_report_february_2015_final.pdf.

¹⁶ Bojāgājušo skaita procentuālās izmaiņas CARE datubāzē pēc transporta veida 2013. gadā.

¹⁷ OV L 200, 31.07.2009., 1. lpp.

¹⁸ OV L 35, 04.02.2009., 1. lpp.

¹⁹ http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekni0.1ISR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVY;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=.

Gan darba uzdevuma sagatavošanā, ko veica Komisija, gan sīki izstrādātajā informācijā un datos, kas tika izmantoti Komisijas vārdā vēlāk veiktajā analizē, lielu ieguldījumu sniedza intensīvā ieinteresēto pušu saziņa un apspriedes. Pirms pētījuma noslēgšanas intensīvas pārrunas notika arī ar dalībvalstu iestādēm un starptautiskajiem partneriem.

Komisija vēlējās nodrošināt, ka informācija tiek apkopota un sniegta, lai varētu noteikt prioritātes attiecībā uz potenciālajiem turpmākajiem drošības pasākumiem. Šajā nolūkā pētījumā ir sniegts īstenošanas iespēju pārskats un izmaksu un ieguvumu novērtējums par plašu 55 iespējamu pasākumu loku, kurus potenciāli varētu iekļaut pārskatītajās Vispārējās drošības un Gājēju drošības regulās. Pētījuma rezultāti ir indikatīvas izmaksas un ieguvumi, kas sniegti, lai nošķirtu pasākumus ar augstu, mērenu vai zemu potenciālu nodrošināt ieguvumu, kas būtu samērīgs ar īstenošanas izmaksām.

Šī Komisijas ziņojuma kontekstā ir sīkāk izstrādāts sākotnējais uzlaboto drošības līdzekļu novērtējums, pārveidojot to sarakstā ar konkrētiem atlasītiem pasākumiem, kas varētu būt gan rentabli, gan īstenojami. Šajos pasākumos ir iekļauta aktīvo sistēmu, piemēram, automātisko avārijas bremzēšanas sistēmu un aktīvo joslas saglabāšanas tehnoloģiju, ieviešana, pasīvo drošības līdzekļu, piemēram, visu sēdekļu drošības jostas lietošanas atgādinājuma sistēmu, uzlabošana, kā arī uzlaboti gājēju trieciena amortizācijas līdzekļi, ja notiek galvas un automobiļa priekšgala sadursme, un riteņbraucēju konstatēšanas līdzekļi nenovēršamas sadursmes situācijā. Citas svarīgu interešu jomas ir saistītas arī ar tiešās redzamības uzlabošanu un kravas automobiļu “aklo” zonu novēršanu, lai aizsargātu ievainojamos ceļu satiksmes dalībniekus. Visaptverošs pārskats ir sniegts 5. iedaļā, un visi dati ir iekļauti šim ziņojumam pievienotajā dienestu darba dokumentā.

4.2. BRĪVPRĀTĪGA UZSTĀDĪŠANA

Patērētāju automobiļu novērtējuma un reitingu programmas, piemēram, Eiropas Jauno automobiļu novērtējuma programma (*Euro NCAP*)²⁰, ir motivējušas transportlīdzekļu ražotājus izstrādāt transportlīdzekļus, kuru drošība pārsniedz ES transportlīdzekļu drošības tiesību aktu prasības, un uzstādīt jaunākās uzlabotās drošības tehnoloģijas arvien lielākā daļā no tirgū piedāvātajiem modeļiem. Šie pasākumi neapšaubāmi sniedz ieguldījumu arī augstajā ES ceļu drošības līmenī.

Tomēr, tā kā ražotāji kopumā cenšas iegūt augstāko iespējamo novērtējumu saviem vislabāk pārdotajiem modeļiem galvenajos dalībvalstu tirgos, ir norādes, kas liecina, ka ne visu valstu attiecīgajos tirgos ir vienmērīgs augsta novērtējuma automobiļu sadalījums. Dažkārt konkrēti zema novērtējuma modeļi tiek īpaši novirzīti uz noteiktiem (mazāk attīstītiem) tirgiem un nav pieejami citos tirgos. Citkārt ierasti augsta novērtējuma modeļu faktiskā veikspēja reālajos apstākļos ir zemāka, jo noteiktās valstīs tiem tiek noņemti neobligātie uzlabotie drošības līdzekļi, piemēram, lai samazinātu izmaksas saistībā ar vietējo nodokļu politiku. Šī kopējā prakse ir skaidrojama ar (līdz šim) izmantoto novērtējuma sistēmas noteikumu, ka ne visiem, bet vairumam no tirdzniecībā esošajiem vērtētajiem automobiļiem ir jābūt aprīkotiem ar attiecīgo drošības līdzekļi²¹.

²⁰ *Euro NCAP* ir brīvprātīga Eiropas automobiļu drošības rādītāju novērtējuma programma, kuru atbalsta Eiropas Komisija un vairāku Eiropas valstu valdības, kā arī autosporta un patērētāju organizācijas. *Euro NCAP* publicē drošības ziņojumus par jauniem automobiļiem, piešķirot tiem “zvaigznes”. Šī vērtējuma pamatā ir transportlīdzekļu rādītāji dažādos trieciena testos, tostarp frontālā, sānu sadursmē, sadursmē ar stabu un sadursmē ar gājējiem. Augstākais novērtējums atbilst piecām zvaigznēm.

²¹ <http://www.euroncap.com/en/about-euro-ncap/how-to-read-the-stars>.

Minēto apstākļu rezultātā pastāv skaidras norādes, kas liecina, ka ne visiem ES pilsoņiem ir pieejami automobiļi ar vienādi augstu drošības līmeni, kas ir atkarīgs no transportlīdzekļu ražotāju un importētāju iekšējās politikas un sadales stratēģijas, īpaši saistībā ar patērētāju pirkspēju attiecīgajā tirgū, izraisot situāciju, ka viens no pieciem iegādātajiem automobiļiem ne vienmēr ir aprīkots ar tādiem uzlabotiem drošības līdzekļiem, par kādiem liecina piešķirtās novērtējuma zvaigznes. Tomēr daudzi no reitinga programmu ieteiktajiem līdzekļiem ir izplatīti, un apjomradīto ietaupījumu rezultātā to izmaksām iepriekšējo gadu laikā vajadzētu būt ievērojami samazinātām. Šo līdzekļu noteikšana par obligātiem varētu sekmēt vienmērīgākus aizsardzības līmeņus.

4.3. PAŠREIZĒJĀ DROŠĪBAS BĀZES LĪMEŅA NOVĒRTĒJUMS UN GALVENIE TURPMĀKIE PASĀKUMI

Lai visā ES sasniegtu vērēnīgāku un vienmērīgāku drošības situāciju, ES transportlīdzekļu drošības regulu izvērtējumā ir jānovērtē drošības līdzekļi, kas paredzēti iespējamai obligātai iekļaušanai, tādējādi uzlabojot transportlīdzekļu drošību tādā apmērā, kas atbilst pašreizējam bāzes līmenim, kāds tiek piedāvāts parastiem vislabāk pārdotajiem automobiļiem ES.

Uzmanība ir jāpievērš arī situācijai saistībā ar komerciālajiem transportlīdzekļiem un autobusiem. Tā kā attiecībā uz vieglajiem automobiļiem uzmanības centrā ir pasažieru, gājēju un citu ievainojamu ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzība, ne vienmēr tas ir acīmredzams saistībā ar citām transportlīdzekļu kategorijām. Lai gan pašlaik tiek prasīti vienkārši drošības līdzekļi, piemēram, vispārēja konstrukcijas integritāte un drošības jostas, kā arī autonomas bremzēšanas un joslu uzraudzības sistēmas, salīdzinoši maz uzmanības tiek veltīts, lai turpinātu veicināt un uzlabot šo transportlīdzekļu drošības līmeni. Tas ir pretrunā nepieciešamībai uzlabot šādu transportlīdzekļu pasažieru aizsardzību, ņemot vērā, ka viņi veido nozīmīgu daļu no cietušajiem, kā arī aizsargāt riteņbraucējus un gājējus, kas arvien biežāk ir iesaistīti ar smagiem ievainojumiem un nāves gadījumiem saistītos ceļu satiksmes negadījumos ES pilsētās²².

4.4. TURPMĀKIE NEPIECIEŠAMIE PĒTĪJUMI TRANSPORTLĪDZEKĻU DROŠĪBAS JOMĀ

Ņemot vērā citos pasaules reģionos īstenotās regulējošās darbības, galvenokārt ASV un Japānā, Komisija uzskata par atbilstīgu ierosināt pētījumus par konkrētiem negadījumu veidiem, ar kuriem saistītās problēmas tiek risinātas attiecīgajos reģionos, lai pārlicinātos, vai ES būtu jāpievērš uzmanība līdzīgiem gadījumiem. Šādiem pētījumiem ir jāsniedz atjaunināts pārskats par situāciju ES un jānorāda pasākumi, kas varētu būt nepieciešami. Šie negadījumi var būt saistīti ar frontālām sadursmēm, sānu sadursmēm, apgāšanos un sadursmēm no aizmugures, galvenokārt pievēršot uzmanību ietekmei, kas rodas, izplatoties sporta apvidus automobiļiem (SUV) ar augstāku smaguma centru, lielāku masu un agresīvu priekšgala konstrukciju, no kā attiecīgi izriet traumas dažādiem ievainojamiem ceļu satiksmes dalībniekiem, kā arī transportlīdzekļu aizdegšanās pēc sadursmes. Ierosināto pētījumu saraksts ir iekļauts pievienotajā Komisijas dienestu darba dokumentā.

²² Ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo sadalījums CARE datubāzē pēc transporta veida ES 2013. gadā salīdzinājumā ar 2011. gadu.

4.5. NEPIECIEŠAMĪBA UZLABOT ES MĒROGA VISAPTVEROŠU NEGADĪJUMU DATU PIEEJAMĪBU

Līdztekus katram cilvēkam, kas iet bojā ceļu satiksmē notikušās sadursmēs, daudzi citi gūst smagus ievainojumus, kas maina visu dzīvi. Smagi ievainojumi ir ne tikai izplatītāki, bet tie sabiedrībai arī izmaksā dārgāk, ņemot vērā ilgstošas rehabilitācijas un veselības aprūpes vajadzības.

Cietušo skaita samazināšanas stratēģijā centrāla nozīme ir prasībai pēc kvalitatīviem visaptverošiem negadījumu datiem. Šādi dati tiek uzskatīti par fundamentālu priekšnosacījumu ES ceļu satiksmes drošības politikas definēšanai un uzraudzībai. Dati ir nepieciešami, lai novērtētu ceļu satiksmes un transportlīdzekļu drošības rādītājus un sekmētu turpmāku darbību izstrādi. Jau pirms daudziem gadiem tika konstatēts, ka neviena no ES līdz šim pieejamām ceļu satiksmes negadījumu datubāzēm neatbilst visām vajadzībām un ka pastāv būtiski trūkumi, tostarp attiecībā uz visaptverošām ceļu satiksmes negadījumu un ievainojumu cēloņsakarībām²³.

Savukārt, 2015. gadā dalībvalstis pirmo reizi sāka ziņot smagu ievainojumu datus, pamatojoties uz *MAIS3+* traumu skalu (maksimāli saīsinātā ievainojumu skala), kuru piemēro smagi ievainotajiem. Tas ir svarīgs solis pareizā virzienā. Tomēr ir nepieciešams laiks, lai apspriestu nepieciešamību izstrādāt iniciatīvu, ar kuru tiktu sāкта ES mēroga visaptverošu ceļu satiksmes negadījumu datu vākšana, lai šos datus izmantotu ceļu satiksmes drošības politikas veidošanā.

Turpmākajā transportlīdzekļu drošības noteikumu pārskatīšanā, kā arī citos ceļu satiksmes drošības pasākumos vērtīga būtu plašāka precīzu ES mēroga ceļu satiksmes negadījumu datu pieejamība.

²³ ETSC (2001).

5. GALVENIE JAUTĀJUMI, KURIEM JĀPIEVĒRŠAS IZVĒRTĒJUMĀ UN IESPĒJAMOS REGULU ATJAUNINĀJUMOS

Ir noteiktas četras galvenās darbības jomas, kuras veido 19 konkrēti pasākumi transportlīdzekļu drošības paaugstināšanai. Šajā posmā, pamatojoties uz iepriekš 4.1. iedaļā izklāstīto analīzi, atlasītie pasākumi tiešām ir izrādījušies īstenojami un rentabli, tomēr par tiem ir nepieciešami turpmāki pētījumi. Lai rūpīgi novērtētu, vai tā tiešām ir, nākamajā solī ir jāturpina to apspriešana ar ieinteresētajām pusēm un Komisijai ir jāveic turpmāka analīze, lai galu galā iegūtu neapstrīdamu novērtējumu pasākumu spējai patiesi veicināt ES transportlīdzekļu drošību.

Mērķtiecīgo pasākumu īss pārskats ir sniegts turpmākajā tekstā iezīmētajās galvenajās transportlīdzekļu drošības jomās.

5.1. AKTĪVIE DROŠĪBAS PASĀKUMI

Šī nozīmīgā joma ietver pasākumus, kas spēj pilnībā novērst ceļu satiksmes negadījumus, nevis tikai mazināt to sekas, un kopumā tā tiek uzskatīta par vissvarīgāko jomu turpmākajā transportlīdzekļu drošības tiesību aktu uzlabošanā. Ietvertie drošības līdzekļi ir šādi: automātiska avārijas bremzēšana, saprātīga ātruma pielāgošana, joslas saglabāšanas palīdzība un transportlīdzekļa vadītāja miegainības un uzmanības novēršanas uzraudzība.

5.2. PASĪVIE DROŠĪBAS PASĀKUMI

Šī joma ietver ceļu satiksmes negadījumu seku mazināšanas pasākumus, kurus veido jaunu prasību ieviešana vai esošo pasākumu uzlabošana attiecībā uz: avārijas bremzēšanas parādīšanu (mirgojoši bremžu signāllukturi), drošības jostas lietošanas atgādinājuma sistēmu, frontālās sadursmes testēšanu, sānu sadursmes testēšanu, aizmugures sadursmes testēšanu, ierīces saskarnes standartizēšanu dzinēja bloķēšanai, ja vadītājs ir lietojis alkoholu, sadursmju notikumu datu reģistrētājiem un riepu spiediena uzraudzību.

5.3. KRAVAS AUTOMOBĪLI UN AUTOBUSI

Kravas automobiļu un autobusu drošības uzlabošanai apsvērtie pasākumi (to ieviešana vai uzlabošana) ir: priekšgala konstrukcija un tiešā redzamība, kravas automobiļu un piekabju pakalējās drošības konstrukcija (aizmugures buferis), sānu aizsardzība (sānu aizsargi) un ugunsdrošības sistēma autobusiem.

5.4. GĀJĒJU UN VELOSIPĒDISTU DROŠĪBA

Visbeidzot, šajā jomā ir paredzēta gājēju un velosipēdistu konstatēšanas sistēmas ieviešana (sasaistē ar automātiskām avārijas bremzēšanas sistēmām), galvas prettrieciena aizsardzība uz A veida drošības stieņiem un priekšējā vējstikla, kā arī aiz transportlīdzekļiem esošu cilvēku konstatēšana, braucot atpakaļgaitā.

6. SECINĀJUMI

Eiropas Savienībā spēkā esošos transportlīdzekļu drošības noteikumus pašlaik veido visaptverošs pasākumu kopums ar pierādītu efektivitāti un rezultātiem, kā iepriekš norādīts 3. iedaļā. Komisijas paziņojumā “Virzoties uz Eiropas ceļu satiksmes drošības telpu: ceļu

satiksmes drošības politikas ievirzes 2011.–2020. gadam”²⁴ izklāstītajā rīcības plānā ir iekļauti plaši aspekti, kas ietekmē ceļu satiksmes drošību, galvenokārt pašus transportlīdzekļus, kā arī transportlīdzekļu vadītāju uzvedību un ceļu infrastruktūru. Šīs politikas²⁵ starpposma novērtējums apstiprināja svarīgo un būtisko progresu ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita samazināšanā. Pētījumā tāpat tika secināts, ka mehānisko transportlīdzekļu tiesību akti faktiski ir izšķirošas nozīmes joma attiecībā uz cietušo skaita samazināšanu.

Šis ziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei sniedz visaptverošu pārskatu un priekšlikumus turpmākai virzībai attiecībā uz uzlabotu transportlīdzekļu drošību, no kuras ieguvēji ir visi ceļu satiksmes dalībnieki, t. i., visi Eiropas Savienības pilsoņi. Komisija ir izvērtējusi pasākumus, kas potenciāli var nodrošināt pakāpeniskus, taču nozīmīgus uzlabojumus, risinot vairākas ar transportlīdzekļu drošību saistītas problēmas. Komisija apsvērs, kurus no šiem pasākumiem varētu virzīt ar tiesību aktiem, vispirms veicot attiecīgu ietekmes novērtējumu saistībā ar izmaksām un ieguvumiem, tostarp ņemot vērā kopējo ietekmi uz ES rūpniecības konkurētspēju un saprātīgu grafiku, lai būtu iespējams veikt rūpniecības pielāgojumus.

Jaunām prasībām saistībā ar transportlīdzekļu drošību uz Eiropas ceļiem ir jāsekmē turpmākas inovācijas un ieguldījumi, lai ES radītu kvalitatīvas darbvietas un veicinātu ES ražošanas nozaru konkurētspēju. Tām tāpat ir arī jāstiprina Eiropas Savienības apņemšanās sasniegt stabilu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājumu, kas veido daļu no cīņas pret klimata pārmaiņām.

²⁴ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf.

²⁵ COM(2015) 116 *final*.