**Ministru kabineta noteikumu projekta**

 **„Tehnisko līdzekļu (fotoiekārtu vai videoiekārtu) izmantošanas kārtība”” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija)**

|  |
| --- |
| I. Tiesību akta projekta izstrādes nepieciešamība |
| 1. | Pamatojums | Projekts izstrādāts saskaņā ar Ministru prezidenta 2013.gada 18.jūnijā doto uzdevumu Nr.12/2013-JUR-140, lai nodrošinātu Saeimas 2013.gada 6.jūnija paziņojumā „Par uzdevumu Ministru kabinetam saistībā ar braukšanas ātruma pārkāpumu fiksēšanu ar tehniskajiem līdzekļiem ceļu satiksmē” Ministru kabinetam dotā uzdevuma izpildi, kā arī saskaņā ar Ministru prezidenta 2014.gada 17.janvārī doto uzdevumu Nr.12/2013-JUR-415, lai atbilstoši Ceļu satiksmes likuma (2013.gada 21.novembra likuma „Grozījumi Ceļu satiksmes likumā” redakcijā) 43.6panta pirmajai daļai nodrošinātu Ministru kabinetam dotā uzdevuma izpildi. |
| 2. | Pašreizējā situācija un problēmas | Atbilstoši Ministru kabineta 2012.gada 4.decembra sēdes protokollēmuma (protokols Nr.68) 58.§ 3.punktam, kurā paredzēts uzdevums Iekšlietu ministrijai kopīgi ar Satiksmes ministriju izvērtēt iespējamos fotoradaru ieviešanas risinājumus Latvijā un līdz 2013.gada 1.martam iesniegt Ministru kabinetā priekšlikumus par institūciju, kura nodrošinās fotoradaru ieviešanu, kā arī priekšlikumus par fotoradaru ieviešanas termiņiem, tika izveidota darba grupa. Darba grupā tika iekļauti pārstāvji no Iekšlietu ministrijas, Satiksmes ministrijas, Valsts policijas, VAS „Ceļu satiksmes drošības direkcija” (turpmāk – Ceļu satiksmes drošības direkcija) un VAS „Latvijas Valsts ceļi”. Minētās darba grupas ietvaros tika sagatavots informatīvais ziņojums, kurš 2013.gada 10.jūnijā tika izskatīts Ministru kabineta komitejas sēdē (protokols Nr.21, 1.§). Informatīvajā ziņojumā bija piedāvāti divi iespējamie stacionāro fotoradaru ieviešanas risinājumi – fotoradaru ieviešana publiskās un privātās partnerības ietvaros, piesaistot komersantu, vai fotoradaru ieviešanu nodrošina Ceļu satiksmes drošības direkcija. Ministru kabineta komitejas sēdē tika atbalstīts piedāvātā risinājuma 2.variants un uzdots Iekšlietu ministrijai precizēt informatīvo ziņojumu un tam pievienoto Ministru kabineta sēdes protokollēmumu, un iesniegt tos izskatīšanai Ministru kabineta sēdē. Līdz ar to, bija nepieciešams izdarīt attiecīgus grozījumus normatīvajos aktos, nosakot institūcijas, kuras nodrošina stacionāro un pārvietojamo tehnisko līdzekļu izvietošanu. Ņemot vērā minēto, Saeima 2013.gada 21.novembrī pieņēma likumu „Grozījumi Ceļu satiksmes likumā”, nosakot Valsts policijas un Ceļu satiksmes drošības direkcijas kompetenci tehnisko līdzekļu uzstādīšanā, lai ar tiem, neapturot transportlīdzekli, fiksētu administratīvos pārkāpumus ceļu satiksmē. Savukārt atbilstoši minētajiem grozījumiem Ceļu satiksmes likumā ir nepieciešams jauns Ministru kabineta regulējums par tehnisko līdzekļu izmantošanu kārtību.2013.gada 18.martā Saeimas Prezidijs pieņēma izskatīšanai parlamentā kolektīvo iesniegumu „Par limita noteikšanu braukšanas ātruma kontroles mērierīču (fotoradaru) fiksētajam transportlīdzekļu braukšanas ātrumam”, kuru ir parakstījuši 11805 Latvijas pilsoņi. Televīzijas raidījuma „Zebra” rosinātās iniciatīvas pamatideja ir veikt normatīvo aktu grozījumus, lai ar stacionāro vai pārvietojamo fotoradaru palīdzību, neapturot transportlīdzekli, tiktu fiksēti tikai tie transportlīdzekļu braukšanas ātruma pārkāpumu gadījumi, kuri par 15 km/h pārsniedz normatīvajos aktos noteikto pieļaujamo maksimālo braukšanas ātrumu, un tikai par šādiem pārkāpumiem tiktu piemēroti Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā paredzētie sodi. Savukārt, ja normatīvajos aktos noteiktā pieļaujamā maksimālā braukšanas ātruma pārsniegšanu fiksē Valsts policijas amatpersonas, notikuma vietā arī apturot šo transportlīdzekli, tad Latvijas Administratīvo pārkāpumu kodeksā paredzētie sodi piemērojami bez jebkādiem ierobežojumiem. Kā norāda idejas autori, šī iniciatīva balstās uz ceļu satiksmes analīzi, kas liecina, ka transportlīdzekļa braukšanas ātrums līdz 15 km/h virs atļautā braukšanas ātruma ir pieļaujamais limits, kādā svārstās satiksmes plūsma uz valsts autoceļiem, un, ka minētais atļautā braukšanas ātruma palielinājums faktiski nerada apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai.Šādam apgalvojumam tomēr nevar piekrist, jo saskaņā ar Valsts tiesu ekspertīžu biroja veiktās sadursmes mehānisma izpētes ekspertīzes datiem jebkāda transportlīdzekļa atļautā braukšanas ātruma palielināšana ietekmē ceļu satiksmes drošību. Saskaņā ar ekspertīzē konstatēto lielāko ietekmi uz ceļu satiksmes negadījuma sekām atstāj transportlīdzekļa kustības enerģijas apjoms jeb kinētiskā enerģija. Savukārt, transportlīdzekļa kinētiskās enerģijas apjoms ir atkarīgs no transportlīdzekļa masas un kustības ātruma. Piemēram, palielinot transportlīdzekļa kustības ātrumu divas reizes, kinētiskās enerģijas apjoms palielinās četras reizes (pieaugums – kvadrātiskā proporcijā). Minētais transportlīdzekļa kinētiskās enerģijas apjoma pieaugums būtiski ietekmē transportlīdzekļa bremzēšanas ceļa garumu, no kā secināms, ka pat neliela transportlīdzekļa atļautā braukšanas ātruma palielināšana neapšaubāmi ietekmē ceļu satiksmes drošību.Bez tam, arī Valsts policijas rīcībā esošie statistikas dati par ceļu satiksmes negadījumu skaitu liecina par paaugstināto ceļu satiksmes drošības apdraudējumu uz Latvijas ceļiem. Proti, 2013.gada 1.pusgadā reģistrēti 1507 ceļu satiksmes negadījumi ar cietušajiem, kuros gājušas bojā 68 un ievainotas 1892 personas. Minētie statistikas dati liecina, ka noteiktā transportlīdzekļa braukšanas ātruma pārkāpšana ir visbiežāk konstatētais ceļu satiksmes negadījumu cēlonis. Latvijas šā brīža ceļu stāvoklis un to infrastruktūra kopumā ir visai zemā līmenī, atsevišķi ceļu posmi ir pat katastrofālā stāvoklī, tāpēc atļautā braukšanas ātruma kontroles minimizēšana var tikai palielināt ceļu satiksmes negadījumu skaitu. Ņemot vērā Valsts policijas cilvēkresursu pieejamību, tehnisko līdzekļu piedāvātās iespējas ir ļoti efektīvs līdzeklis ceļu satiksmes noteikumu prasību ievērošanas kontrolē un tāpēc vispārēja šo tehnisko līdzekļu darbības ierobežošana, nostiprinot to normatīvajos aktos, nebūtu atbalstāma.Kā alternatīvs risinājums minētās sabiedrības daļas neapmierinātības par šobrīd īstenotajiem atļautā braukšanas ātruma kontroles pasākumiem mazināšanai varētu būt Valsts policijas kompetences paplašināšana, paredzot tiesības Valsts policijai, izvietojot tehniskos līdzekļus, noteikt pārkāpumus, kurus ar šiem tehniskajiem līdzekļiem ir paredzēts fiksēt. Tātad, piemēram, uzstādot atļautā braukšanas ātruma kontroles mērierīci, tajā tiktu ieprogrammēta transportlīdzekļu braukšanas ātruma zemākā fiksējamā robeža, atspoguļojot to attiecīgās mērierīces izvietošanu fiksējošā dokumentā (piemēram, akts vai žurnāls). Šāds risinājums dotu iespēju elastīgāk pielāgoties strauji mainīgajiem ceļu satiksmes drošību ietekmējošajiem apstākļiem un kopumā nemazinātu Valsts policijas kapacitāti ceļu satiksmes noteikumu prasību ievērošanas kontrolē.Iekšlietu ministrijas ieskatā ar normatīvo aktu nebūtu nosakāms slieksnis, pie kura ar tehnisko līdzekli tiek fiksēts atļautā braukšanas ātruma pārkāpums un kurš ir lielāks kā normatīvajos aktos noteiktais atļautais braukšanas ātrums. Lai arī praksē lielākoties šis slieksnis pārkāpumu fiksēšanai ar tehniskajiem līdzekļiem tiek izmantots, tomēr tā noteikšana normatīvajos aktos liegtu to izmantot situācijās, kad augstāka riska dēļ ir būtiski kontrolēt atļautā braukšanas ātruma ievērošanu jau no pirmā pārkāptā kilometra (ņemot vērā tehniskā līdzekļa ražotāja norādīto kļūdu). Piemēram, rudens un ziemas sezonā rītos un vakaros, kad vēl ir tumšs vai ir krēsla un ceļi ir slapji, ceļa redzamība ir ievērojami apgrūtināta un apdzīvotās vietās, īpaši pirms gājēju pārejām, būtu būtiski kontrolēt atļautā braukšanas ātruma ievērošanu jau no pirmā pārkāptā kilometra (ņemot vērā tehniskā līdzekļa ražotāja norādīto kļūdu). Šāda nepieciešamība ir arī uzsākoties jaunajam mācību gadam, kur atļautā braukšanas ātruma kontrole jau no pirmā pārkāptā kilometra (ņemot vērā tehniskā līdzekļa ražotāja norādīto kļūdu) pie izglītības iestādēm ir īpaši būtiska. |
| 3. | Saistītie politikas ietekmes novērtējumi un pētījumi | Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Tiesiskā regulējuma mērķis un būtība | Projekts izstrādāts ar mērķi sakārtot pārkāpumu ceļu satiksmē fiksēšanai paredzēto tehnisko līdzekļu (fotoiekārtu vai videoiekārtu) izmantošanas nosacījumus. Projekts paredz noteikt, ka tehnisko līdzekļu uzstādīšanu uz ceļiem vietās, kur var tikt apdraudēta ceļu satiksmes drošība, nodrošina Valsts policija, bet stacionāro tehnisko līdzekļu uzstādīšanā var tikt iesaistīta arī Ceļu satiksmes drošības direkcija. Projektā definēti šādi iespējamā ceļu satiksmes drošības apdraudējuma izvērtēšanas kritēriji, kurus ņem vērā, nosakot tehnisko līdzekļu uzstādīšanas vietas:* 1. ceļu satiksmes negadījumu skaits;
	2. cietušo personu skaits;
	3. satiksmes intensitāte un ātrums;
	4. ceļa posma stāvoklis un tā infrastruktūra;
	5. ceļa posma lietotāji un to īpatsvars;
	6. ceļa posma pārredzamība;
	7. ceļa remontdarbi;
	8. citi kritēriji, kuri var ietekmēt ceļu satiksmes drošību.

Projekts paredz, ka atbilstoši minētajiem kritērijiem tiek izveidots tehnisko līdzekļu uzstādīšanas vietu saraksts, kuru regulāri aktualizē, un kuram tiek nodrošināta sabiedrības pieejamība, publicējot to internetā.Bez tam, projekts paredz, ka tehnisko līdzekļu uzstādīšanas vietu noteikšanas procesā ņem vērā arī ceļu satiksmes negadījumu analīzes un ceļu drošības audita rezultātus, kā arī uzklausa attiecīgās pašvaldības, ceļa pārvaldītāja un biedrību (nodibinājumu), kuras darbojas ceļu satiksmes drošības jomā, viedokli. Savukārt attiecībā uz atļautā braukšanas ātruma kontroles pasākumiem, projektā ietverts regulējums par tiesībām Valsts policijai, uzstādot tehniskos līdzekļus, noteikt pārkāpumus, kurus ar šiem tehniskajiem līdzekļiem ir paredzēts fiksēt. Tādējādi ar projektu paredzēts pilnībā atrisināt I sadaļas 2.punktā minēto sabiedrības pārstāvju izvirzīto problēmu. |
| 5. | Projekta izstrādē iesaistītās institūcijas | Projekta izstrādi nodrošināja Iekšlietu ministrija sadarbībā ar Ceļu satiksmes drošības direkciju. |
| 6. | Iemesli, kādēļ netika nodrošināta sabiedrības līdzdalība | Projekts šo jomu neskar. |
| 7. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **II. Tiesību akta projekta ietekme uz sabiedrību** |
| 1. | Sabiedrības mērķgrupa | Sabiedrības mērķgrupa ir transportlīdzekļu vadītāji, kuru precīzu skaitu nav iespējams noteikt, jo šādas visaptverošas statistikas apkopošana netiek veikta.Mērķgrupas aptuvenais skaitliskais lielums ir 844 000 transportlīdzekļu vadītāju atbilstoši Ceļu satiksmes drošības direkcijas statistikai (skatīt: http://csdd.lv/lat/noderiga\_informacija/statistika/, aplūkots 16.07.2013.) un Valsts tehniskās uzraudzības aģentūras statistikai (skatīt: http://www.vtua.gov.lv/lv/statistika/, aplūkots 16.07.2013.). |
| 2. | Citas sabiedrības grupas (bez mērķgrupas), kuras tiesiskais regulējums arī ietekmē vai varētu ietekmēt | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Tiesiskā regulējuma finansiālā ietekme | Projekts šo jomu neskar.  |
| 4. | Tiesiskā regulējuma nefinansiālā ietekme | Projekts šo jomu neskar. |
| 5. | Administratīvās procedūras raksturojums | Projekts šo jomu neskar. |
| 6. | Administratīvo izmaksu monetārs novērtējums | Projekts šo jomu neskar. |
| 7. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **IV. Tiesību akta projekta ietekme uz spēkā esošo tiesību normu sistēmu** |
| 1. | Nepieciešamie saistītie tiesību aktu projekti | Saistībā ar projektu būtu nepieciešams veikt attiecīgus grozījumus Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumos Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi”, paredzot ieviest arī ceļa apzīmējumus, ar kuru palīdzību par izvietotajiem stacionārajiem tehniskajiem līdzekļiem tiktu informēti transportlīdzekļu vadītāji, kā arī nosakot šo ceļa apzīmējumu izvietošanas nosacījumus. Līdz minēto grozījumu izdarīšanai Ceļu satiksmes noteikumos transportlīdzekļu vadītāju informēšanai ir paredzēts izmantot Ceļu satiksmes noteikumos paredzēto ceļa zīmi – fotoradars.Kā atbildīgais par grozījumu izstrādi Ministru kabineta 2004.gada 29.jūnija noteikumos Nr.571 „Ceļu satiksmes noteikumi” nosakāma Satiksmes ministrija. |
| 2. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **VI. Sabiedrības līdzdalība un šīs līdzdalības rezultāti** |
| 1. | Sabiedrības informēšana par projekta izstrādes uzsākšanu | Iekšlietu ministrijas mājas lapā tika ievietots paziņojums par sabiedrības līdzdalības iespējām projekta izstrādes procesā. Arī radio „Skonto” aktīvi aicināja sabiedrību līdzdarboties tehnisko līdzekļu izvietošanas regulējuma pilnveidē. |
| 2. | Sabiedrības līdzdalība projekta izstrādē | Apkopojot saņemtos sabiedrības pārstāvju priekšlikumus tika konstatēts, ka tie pamatā sniegti par atļautā braukšanas ātruma fiksēšanu ar tehniskajiem līdzekļiem. Kopumā tika saņemti ap 20 personu izteikti priekšlikumi (tai skaitā radio "Skonto" apkopotie priekšlikumi). Atsevišķas personas priekšlikumus bija sniegušas gan Iekšlietu ministrijai, gan arī radio "Skonto". |
| 3. | Sabiedrības līdzdalības rezultāti | Veicot sabiedrības pārstāvju sniegto priekšlikumu izvērtēšanu, tika secināts, ka sabiedrība atbalsta Iekšlietu ministrijas un Ceļu satiksmes drošības direkcijas centienus uzlabot ceļu satiksmes drošību uz Latvijas ceļiem. Sabiedrības pārstāvji savos priekšlikumos aicina atļautā braukšanas ātruma pārkāpuma fiksēšanas ierīces izvietot tikai tajās vietās, kur patiešām ir iespējams ceļu satiksmes drošības apdraudējums, vienlaikus uzstādot arī ceļa zīmes, kas informē transportlīdzekļu vadītājus par minētās ierīces izvietošanu. Sabiedrības pārstāvji aicina īstenot arī preventīvus pasākumus, izvietojot ekrānus, kas autovadītājus informē par transportlīdzekļa braukšanas ātrumu, kā arī izvietojot atļauto braukšanas ātrumu fiksējošo ierīču mulāžas. Vienlaikus, lai veicinātu sabiedrības izpratni un uzticību iestāžu īstenotajiem pasākumiem ceļu satiksmes drošības paaugstināšanā, tiek rosināts uzklausīt arī sabiedrības viedokli tehnisko līdzekļu izvietošanā.Kopumā secināms, ka izstrādātajā Ministru kabineta noteikumu projektā ietvertais regulējums pilnībā atbilst sabiedrības pārstāvju paustajam viedoklim. |
| 4. | Saeimas un ekspertu līdzdalība | Projekts šo jomu neskar. |
| 5. | Cita informācija | Nav. |

|  |
| --- |
| **VII. Tiesību akta projekta izpildes nodrošināšana un tās ietekme uz institūcijām** |
| 1. | Projekta izpildē iesaistītās institūcijas | Projektā ietvertā regulējuma izpildi nodrošinās Valsts policija un Ceļu satiksmes drošības direkcija. |
| 2. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes funkcijām | Projekts šo jomu neskar. |
| 3. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes institucionālo struktūru. Jaunu institūciju izveide | Projekts šo jomu neskar. |
| 4. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes institucionālo struktūru. Esošu institūciju likvidācija | Projekts šo jomu neskar. |
| 5. | Projekta izpildes ietekme uz pārvaldes institucionālo struktūru. Esošu institūciju reorganizācija | Projekts šo jomu neskar. |
| 6. | Cita informācija | Nav. |

Anotācijas III un V sadaļa – projekts šīs jomas neskar.

Iekšlietu ministrs R.Kozlovskis

Vīza: Valsts sekretāre I.Pētersone-Godmane

20.02.2014. 13:21

1788

S.Blumbergs

67219585, sandis.blumbergs@iem.gov.lv