

Transportas



Europos Parlamentas (EP) 2004–2010 metais patvirtino svarbius teisės aktus dėl jūrų laivybos saugos, skrydžių bendrovių bilietų kainų, aviacijos įtraukimo į prekybą taršos leidimais, keleivinių traukinių rinkos liberalizavimo, keleivių teisių, europinių vairuotojo pažymėjimų, reikalavimų tarptautiniams vežėjams, nesaugių oro bendrovių bei kitus teisės aktus, tiesiogiai veikiančius Lietuvos ir kitų Europos Sąjungos (ES) šalių piliečių kasdienį gyvenimą.

Jūrų transportas

2009 m. EP patvirtino aštuonis teisės aktus **jūrų laivybos saugos** tema. Jie reglamentuoja vėliavos valstybės atsakomybę, kontrolę ES uostuose, pagalbą nelaimės atveju, kompensaciją už keleiviams ar jų bagažui padarytą žalą, draudimo reikalavimus, taip pat laivų tikrinimo organizacijų veiklą.

Vienas iš siūlomų teisės aktų numato **vežėjo jūra pareigą apsidrausti savo atsakomybę keleiviams nelaimingų atsitikimų atvejais**. Pagal tarptautines normas keleivio mirties ar invalidumo sukėlimo atveju kompensacija turės būti ne mažesnė kaip 460 tūkst. eurų. Numatyta ir **vežėjo atsakomybė už keleivių bagažo praradimą arba sugadinimą** dėl vežėjo kaltės ar atsainumo (iki 2587 eurų), taip pat už plukdomų automobilių praradimą ar sugadinimą. Kiti teisės aktai nustato **laivų kontrolės uostuose tvarką**. Europarlamentarai pasiekė, kad būtų sugriežtinta ši kontrolė ir padidintas laivų tikrinimo dažnumas. Didelę riziką keliantys laivai turės būti tikrinami kas pusmetį. EP pasiekė, kad reikalavimų neatitinkantiems laivams būtų uždrausta ne tik švartuotis ES uostuose, bet ir išmesti inkarą reiduose netoli jų.

Dar kitos direktyvos numato **laivų avarijų tyrimo ir reagavimo į jas tvarką**. EP pasiekė, kad ES šalys būtų įpareigosos paskirti nepriklausomą struktūrą, atsakingą už pagalbą nelaimės ištiktiems laivams. Taip pat pritarta europarlamentarų siūlymui, kad visų rimtų incidentų jūroje tyrimas būtų privalomas.

Europarlamentarai pasiekė, kad būtų priimti ne tik minėti teisės aktai, bet ir dar du, kurių nagrinėjimą ES Taryba buvo sustabdžiusi. Vienas jų reglamentuoja **vėliavos valstybės atsakomybę už tarptautinių laivybos taisyklių laikymąsi**, o kitas reikalauja **privalomo laivų savininkų civilinės atsakomybės draudimo**. Laivams, kurių savininkai tokio draudimo neturi, bus draudžiama įplaukti į ES uostus.

Jūrų laivybos saugos taisyklių įsigaliojimas ir taikymas:

Dėl laivų kontrolės – direktyva 2009/15/EB įsigaliojo 2009-06-17, taikoma nuo 2011-06-17 (teisėkūros procedūros kodas paieškai internete – COD/2005/0237A); reglamentas (EB) Nr. 391/2009 įsigaliojo 2009-06-17 (COD/2005/0237B); dėl uosto valstybės kontrolės – direktyva 2009/16/EB įsigaliojo 2009-06-17, taikoma nuo 2011-01-01 (COD/2005/0238); dėl laivų eismo stebėsenos – direktyva 2009/17/EB įsigaliojo 2009-05-31, taikoma nuo 2010-11-30 (COD/2005/0239); dėl avarijų tyrimo – direktyva 2009/18/EB įsigaliojo 2009-06-17, taikoma nuo 2011-06-17 (COD/2005/0240); dėl vežėjų jūra atsakomybės avarijų atveju – reglamentas (EB) Nr. 392/2009 įsigaliojo 2009-05-29 (COD/2005/0241); dėl laivų savininkų atsakomybės – direktyva 2009/20/EB įsigaliojo 2009-05-29, taikoma nuo 2012-01-01 (COD/2005/0242); dėl vėliavos valstybės reikalavimų – direktyva 2009/21/EB įsigaliojo 2009-06-17, taikoma nuo 2011-06-17 (COD/2005/0236)

2010 m. EP patvirtino reglamentą, kuris užtikrina **daugiau teisių reisinių laivų bei keltų keleiviams** – pagalbą bei kompensaciją vėluojant, taip pat nemokamą pagalbą neįgaliesiems. Reisiniam laivui vėluojant išplaukti daugiau kaip pusantros valandos, keleivis turės galimybę pasirinkti – atgauti pinigus už bilietą ir nebeplaukti arba būti nukreiptam kitu maršrutu, kad greičiau pasiektų kelionės tikslą, nebent vėluojama dėl oro sąlygų ar kitų nuo laivų bendrovės nepriklausančių aplinkybių. Keleiviui taip pat turės būti pagal galimybes pasiūlyti užkandžiai arba maistas. Taip pat bus kompensuojama dalis bilieto kainos, priklausomai nuo kelionės bei vėlavimo trukmės. Šios taisyklės įsigalios 2012 m.

Dėl šio klausimo pasiektas EP ir Tarybos sutarimas – po antrojo svarstymo Europos Parlamente laukiama formalaus ES Tarybos pritarimo (COD/2008/0246)



Aviacija

2008 m. EP patvirtino reglamentą, kuris **įpareigojo ES skrydžių bendroves skelbti visą bilieto kainą su mokesčiais**, taip pat sugriežtino aviakompanijų steigimo reikalavimus bei apribojo galimybes nuomotis lėktuvus iš Europos Sąjungai nepriklausančių šalių. Skrydžių bendrovės, skelbdamos bilieto kainą, privalo iš pat pradžių nurodyti visą jos dydį, įskaičiuodamos visus neišvengiamus mokesčius (nors kuro, saugos ir kiti mokesčiai privalo būti pateikiami ir atskirai). Tuo tarpu pasirinktini mokesčiai už papildomas paslaugas turi būti aiškiai pateikiami pradedant įsigyti bilietus. Be to, jie negali būti iš karto įskaičiuojami – keleiviui turi būti suteikta galimybė pasirinkti norimas paslaugas.

Reglamentas (EB) Nr. 1008/2008 įsigaliojo 2008-11-01 (COD/2006/0130)

2008 m. EP **atnaujino civilinės aviacijos saugumo taisykles**, kurios buvo priimtos netrukus po 2001 m. rugsėjo 11 d. teroro išpuolių. Naujojoje reglamento versijoje pirmąkart ES mastu numatytos saugumo priemonės orlaivio viduje. Lėktuvuose gali dirbti **ginkluoti skrydžių saugos pareigūnai**, tačiau dėl to turi nuspręsti pačios ES šalys. Europarlamentarų siūlymu numatyta, jog iš patikimų šalių su persėdimu skrendantys keleiviai bei jų bagažas ES oro uostuose netikrinami antrą kartą. Nelydimas bagažas neturi būti vežamas.

Reglamentas (EB) Nr. 300/2008 įsigaliojo 2008-04-29 (COD/2005/0191)

2005 m. EP priėmė reglamentą, pagal kurį **neįgaliesiems suteikta teisė į nemokamą pagalbą nuo jų atvykimo į oro uostą momentu**. Prie pagrindinių įėjimų į oro uostų terminalų pastatus, registracijos punktų, traukinių, metro ir autobusų stotyse, taksi sustojimo vietose ir kitose keleivių išlaipinimo vietose bei oro uostuose esančiose automobilių stovėjimo aikštelėse turi būti įrengti pagalbos neįgaliesiems punktai. Neįgalieji taip pat turi būti nemokamai palydėti iki lėktuvo ir į jį įsodinti. Tokios pagalbos kaštai tolygiai paskirstyti visiems oro uostu besinaudojantiems keleiviams.

Geležinkeliai

2007 m. EP trečiuoju svarstymu patvirtino įstatymų rinkinį apie ES geležinkelių plėtrą. Jame numatyta laipsniškai **liberalizuoti tarptautinį keleivių vežimą traukiniais**, taip pat **įteisinti kompensacijas keleiviams už traukinių vėlavimą**.

Jei dėl geležinkelio bendrovės kaltės keleivis bent valandą pavėluoja atvykti į galutinį kelionės tašką, jis turi teisę atgauti ketvirtadalį bilieto kainos. Jei vėluojama dvi valandas – kompensuojama pusė bilieto kainos. Keleiviui pageidaujant, kompensacija turi būti išmokama pinigais.

Kartu su šiuo reglamentu Parlamentas patvirtino ir du kitus ES teisės aktus. Vienas jų nuo 2010 m. sausio 1 d. liberalizavo tarptautinį keleivių vežimą traukiniais Europos Sąjungoje. Šalyse, kuriose daugiau kaip pusė traukinių keleivių vyksta į užsienį ar iš jo, tarptautinis vežimas traukiniais bus liberalizuotas nuo 2012-ųjų.

Reglamentas (EB) Nr. 1107/2006 įsigaliojo 2006-08-15, taikomas nuo 2008-07-26 (COD/2005/0007)

2005 m. EP pritarė reglamentui, kuris **leido ES mastu sudaryti tarptautinių skrydžių saugos reikalavimų nesilaikančių bendrovių „juodąjį sąrašą“**. Jis atnaujinamas bent kas tris mėnesius. Šis sąrašas viešai skelbiamas internete bei oro uostuose, taip pat privalomai iškabinamas kelionių agentūrose. Į sąrašą įtrauktoms bendrovėms draudžiama skraidyti ES teritorijoje. Jei ES kelionių agentūra, neinformavusi apie tai kliento, jam parduoda bilietą į „juodajame sąrašė“ įrašytos bendrovės skrydį, klientas turi teisę gauti kompensaciją arba alternatyvų skrydį saugios bendrovės lėktuvu. Kelionių agentūros taip pat privalo pranešti klientui apie reisą vykdančios bendrovės pasikeitimą. Jei naujoji bendrovė yra „juodajame sąrašė“, keleiviui turi būti kompensuota arba pasiūlyta alternatyva.

Reglamentas (EB) Nr. 2111/2005 įsigaliojo 2006-01-16 (COD/2005/0008)

2008 m. EP pritarė direktyvai, pagal kurią **prekybos teršalų kvotomis sistema visiems skrydžiams iš ES oro uostų ir į juos bus pradėta taikyti nuo 2012 m.** 85 proc. taršos leidimų bus išduodama nemokamai, o 15 proc. – parduodama aukcione. Vėliau ši dalis galės būti padidinta. Dalis leidimų bus rezervuota naujiems rinkos dalyviams. Leidimų nereikės kariniams ir bandomiesiems skrydžiams, taip pat mažoms skrydžių bendrovėms, kurios vykdo mažiau kaip 243 skrydžius per mėnesį arba išskiria mažiau kaip 10 tūkst. tonų teršalų per metus. Išduodamų taršos leidimų skaičius bus laipsniškai mažinamas. 2012-aisiais leidimų bus išduota tiek, kad aviacijos sukeltos taršos ES šalyse būtų 3 proc. mažiau negu vidutiniškai jos buvo 2004–2006 metais, o 2013-aisiais taršos turėtų būti 5 proc. mažiau negu 2004–2006 m.

Direktyva 2008/101/EB įsigaliojo 2009-02-02, taikoma nuo 2010-02-10 (COD/2006/0304)

Iki tol EK turės įvertinti padėtį ir nutarti, ar neverta liberalizuoti ir keleivių vežimą šalių vidaus maršrutais. Dar kita patvirtinta direktyva įteisina privalomą ES traukinių mašinisto pažymėjimą. Jam gauti numatyti atitinkami išsilavinimo, fizinio pasirengimo, profesiniai bei kalbų mokėjimo įgūdžiai. Tarptautinius traukinius gali valdyti bent 20 metų sulaukę asmenys. Per dvejus metus visi mašinistai turi gauti europinį pažymėjimą.

Geležinkelių transporto teisės aktų įsigaliojimas ir taikymas:

Dėl geležinkelių plėtros – direktyva 2007/58/EB įsigaliojo 2007-12-04, taikoma nuo 2009-06-04 (COD/2004/0047); dėl traukinių keleivių teisių ir pareigų – reglamentas (EB) Nr. 1371/2007 įsigaliojo 2009-12-03 (COD/2004/0049); dėl mašinistų sertifikavimo – direktyva 2007/59/EB įsigaliojo 2007-12-04, taikoma nuo 2009-12-04 (COD/2004/0048)



2007 m. EP antruoju svarstymu pritarė reglamentui, nustatančiam **europinių transporto ir energetikos projektų („transeuropinių tinklų“) finansavimo 2007–2013 metais gaires**. Sutarta 20 proc. visų „transeuropiniams tinklams“ skirtų lėšų skirti transporto projektams, 30 proc. – kelių valstybių bendradarbiavimo projektams, 10 proc. – energetikos projektams ir 50 proc. – tyrimams.

Tarp trisdešimties 2007–2013 m. prioritetinių TEN projektų įrašyta ir „Rail Baltica“.

Reglamentas (EB) Nr. 680/2007 įsigaliojo 2007-07-12, taikomas nuo 2007-01-01 (COD/2004/0154)

Kelių transportas

2008 m. EP pirmuoju svarstymu patvirtino pranešimą dėl direktyvos, kuria **siekiami užtikrinti nuobaudų taikymą kelių eismo pažeidėjams tuomet, kai automobilis registruotas kitoje ES šalyje**. Ši direktyva neleisť asmenims, pažeidusiems kelių eismo taisykles kitoje ES valstybėje, išvengti atsakomybės. Būtų įdiegta bendra ES šalių elektroninė duomenų bazė, kuri įgalintų atitinkamas instancijas persiųsti informaciją apie pažeidėjo tapatybę ar automobilio registracijos numerį į tą ES šalį, kurios pilietis jis yra ar kurioje jis gyvena. Šaliai gavus pranešimą apie pažeidėją ir vietą, kurioje buvo įvykdytas nusizengimas, ši galėtų apie tai informuoti automobilio savininką ir taikyti nuobaudą pažeidėjui. Tačiau ši direktyva nesuvienodintų nei kelių eismo taisyklių, nei nuobaudų už jų pažeidimus – jos ir toliau priklausytų nuo atskirų valstybių įstatymų.

mas tik vienas kabotažinis vežimas. 2013 m. EK turės išnagrinėti galimybę išvis panaikinti kabotažo apribojimus.

Atnaujintų reikalavimų tarptautinio vežimo bendrovėms įsigaliojimas ir taikymas:

Dėl keleivių vežimo – reglamentas (EB) Nr. 1073/2009 įsigaliojo 2009-12-04, taikomas nuo 2011-12-04, išskyrus „dvylikos dienų“ taisyklę, kuri taikoma nuo 2010-06-04 (COD/2007/0097); dėl tarptautinio krovinių vežimo – reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 įsigaliojo 2009-12-04, taikomas nuo 2011-12-04 (COD/2007/0099); dėl profesinės veiklos – reglamentas (EB) Nr. 1071/2009 įsigaliojo 2009-12-04, taikomas nuo 2011-12-04 (COD/2007/0098)

Šis klausimas tebesvarstomas – po pirmojo svarstymo EP laukiama ES Tarybos sprendimo (COD/2008/0062)

2008 m. EP patvirtino reglamentą, kuriuo ES mastu **nustatyta vandeniliu varomų automobilių tipų registravimo tvarka**. Iki šiol atskiros šalys suteikdavo leidimus tokiems automobiliams savo nuožiuara, todėl būdavo sudėtinga šiais automobiliais prekiauti visos ES rinkoje. Todėl nutarta juos įtraukti į bendrą ES transporto priemonių tipų patvirtinimo sistemą.

2010 m. EP antruoju svarstymu **patvirtino autobusų keleivių teisių reglamento pataisas**. Jose numatyta grąžinti keleiviams pinigų už bilietą ar nukreipti jį kitu maršrutu, jei vėluojama išvykti daugiau kaip dvi valandas, taip pat iki 1800 eurų kompensacija už prarastą ar sugadintą bagažą. Tuo tarpu keleivio sužalojimo ar mirties atveju kompensacijos dydis neturėtų būti ribojamas, mano europarlamentarai. Jie taip pat norėtų užtikrinti nemokamą pagalbą neįgaliesiems keleiviams. Parlamentas siekia, kad šios taisyklės galiotų ne tik tarptautiniuose, bet ir regioniniuose maršrutuose, tuo tarpu ES Taryba tam prieštarauja.

Šis klausimas tebesvarstomas – po antrojo svarstymo Parlamente laukiama ES Tarybos sprendimo (COD/2008/0237)

2009 m. EP antruoju svarstymu **patvirtino naujus reikalavimus tarptautinio krovinių ir keleivių vežimo bendrovėms**. Steigdamosi jos privalės įrodyti savo finansinį pajėgumą ir gerą reputaciją, taip pat įdarbinti kvalifikuotą transporto vadybininką. Be to, nutarta supaprastinti autobusų vairuotojų darbo ir poilsio reikalavimus. Pagal naujus reikalavimus bendrovė **privalo įdarbinti kvalifikuotą transporto vadybininką**, gyvenantį ES, kuris turi būti baigęs specialius mokymus ir išlaikęs egzaminą. Po 2011 m. vidurio besisteigianti transporto bendrovė taip pat **turės įrodyti savo finansinį pajėgumą**.

2006 m. Europos Parlamentas antruoju svarstymu patvirtino direktyvą, pagal kurią **palaiapsniui ES bus įdiegti bendro plastikinės kortelės pavidalo vairuotojo pažymėjimai**. Nuo 2013-ųjų visi naujai išduodami pažymėjimai turės atitikti šį europinį standartą, o iki 2033-ųjų visi turimi pažymėjimai turės būti pakeisti naujais. Valstybės galės pačios nuspręsti, ar į naujuosius pažymėjimus bus įmontuotos mikroschemos. Taip pat numatyta sukurti centralizuotą Europos vairuotojų duomenų bazę. Tai leis sugriežtinti vairuotojų pažymėjimų išdavimą: šalys negalės jų išduoti tiems, kuriems kitoje ES šalyje buvo apribota arba atimta teisė vairuoti.

Direktyva 2006/126/EB įsigaliojo 2007-01-19, taikoma nuo 2013-01-19 (COD/2003/0252)

Kitas patvirtintas reglamentas **supaprastina tarptautinio keleivių vežimo autobusais tvarką**. Nuo 2010 m. pavasario tolimųjų reisų autobusų vairuotojams **leista vienos kelionės metu dirbti dvylika dienų iš eilės**, o po to ilsėtis savaitę. Dar kitas reglamentas **nustato krovinių kabotažo – laikino krovinių vežimo kitos ES šalies viduje – tvarką**. Nuo 2009 m. pabaigos leidžiami daugiausia trys kabotažiniai vežimai iš eilės per savaitę, kuri prasideda iškart po tarptautinio vežimo. Be to, per tris dienas vienoje šalyje leidžia-

2007 m. EP pritarė reglamentui, pagal kurį **nuo 2019 m. mies-to ir priemiesčio transporto paslaugoms teikti nebus privaloma skelbti viešųjų konkursų**. Konkursas nebus privalomas, jei metinė kontrakto vertė neviršija 1 mln. eurų arba metiniai pervežimai neviršija 300 tūkst. kilometrų. Mažoms įmonėms, kurios turi

ne daugiau kaip 23 transporto priemonės, šios ribos būtų dukart didesnės: 2 mln. eurų arba 600 tūkst. kilometrų. Siekiant sąžiningos konkurencijos, transporto paslaugų sutartys turės būti riboto laiko. Šalių ir regionų valdžios ar savivaldos institucijos ir toliau turės teisę nustatyti transporto paslaugų kokybės, keivių teisių ir saugos, darbo sąlygų bei aplinkosaugos standartus.

Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 įsigaliojo 2009-12-03, taikomas nuo 2019-12-03 (COD/2000/0212)

2006 m. EP trečiuoju svarstymu pritarė dviem teisės aktams, kuriais **sugriežtinami poilsio reikalavimai vairuotojams, vežantiems keleivius arba krovinius tolimais maršrutais**. Juose taip pat numatyta sugriežtinti šių reikalavimų kontrolę. Reglamentas dėl vairuotojų darbo ir poilsio laiko numato, jog per 4,5 val. vairavimo vairuotojas turi būti ilsėjęs bent 45 minutes (ši laiką galima padalinti į kelis mažiausiai 15 min. laikotarpius). Keliaudamas ilgesnį laiką, vairuotojas privalo kasdien ilsėtis mažiausiai 11 val. (šis laikotarpis gali būti padalintas į du, bet tuomet pirmasis turi trukti bent 3 val., o antrasis – bent 9 val.). Kasdienio vairavimo trukmė neturi viršyti 9 val., tačiau dukart per savaitę ji gali būti pratęsta iki 10 val. Savaitės vairavimo trukmė neturi viršyti 56 val., o dviejų savaitių – 90 val. Keliaudamas ilgiau negu savaitę, vairuotojas turi padaryti bent 45 val. pertrauką (keliaujant dvi savaites paeiliui, antroji pertrauka gali būti sutrumpinta iki 24 val., o likusį

poilsio laiką vairuotojas gali išnaudoti per tris vėlesnes savaites). Kasdienio ir savaitinio poilsio laikotarpius galima praleisti stovint, jeigu transporto priemonėje, jei joje kiekvienam vairuotojui yra įrengtos miegoti tinkamos vietos.

Atnaujintų darbo ir poilsio reikalavimų vairuotojams įsigaliojimas ir taikymas: Dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo – reglamentas (EB) Nr. 561/2006 įsigaliojo 2007-04-11 (COD/2001/0241); direktyva 2006/22/EB įsigaliojo 2006-05-01, taikoma nuo 2007-04-01 (COD/2003/0255)

2010 m. EP pirmuoju svarstymu **atmetė EK pasiūlytas vairuotojų darbo laiko direktyvos pataisas, kuriomis siekta įteisinti išimtis savarankiškai dirbantiems vairuotojams**. Vairuotojų darbo laiko direktyva leidžia vairuotojams dirbti vidutiniškai iki 48 val. per savaitę (skaičiuojant per 4 mėn. laikotarpį) ir neviršijant 60 val. per savaitę. 2009 m. kovo 23 d. baigė galioti direktyvos išimtis savarankiškai dirbantiems vairuotojams, taigi nuo tos dienos jiems taikomi tokie patys apribojimai kaip ir didesnių bendrovių vairuotojams. Europarlamentarų nuomone, išimtys gali paskatinti didesnėms įmonėms dirbančius vairuotojus fiktyviai įsiregistruoti kaip dirbančius savarankiškai.

Šis klausimas tebesvarstomas – po pirmojo svarstymo Europos Parlamente laukiama ES Tarybos sprendimo (COD/2008/0195)

Eismo saugumas

2008 m. EP pritarė siūlymui **sugriežtinti ES reikalavimus automobiliams, kad kuo mažiau pėsčiųjų ir dviratininkų nukentėtų autoavarijose**. 2003 m. priimta ES direktyva įpareigojo atlikti techninius bandymus, kurių pagrindu būtų nustatyti reikalavimai lengviesiems automobiliams, skirti sumažinti pėsčiųjų ir dviratininkų patiriamą žalą su jais susidūrus. Pirmasis bandymų etapas prasidėjo 2005-aisiais, o antrasis prasidės 2010 m. Kadangi ne visos dabartinės transporto priemonės techniškai gali atitikti numatytus antrojo etapo reikalavimus, EK pasiūlė pakeisti minėtą direktyvą bei direktyvą dėl priekinės apsaugos sistemų nauju reglamentu. Ji siekė numatyti švelnesnius reikalavimus ir naujus jų įgyvendinimo terminus, taip pat įpareigoti automobiliuose įmontuoti pagalbinės stabdymo sistemas. Be to, pasiūlyta išplėsti reikalavimų taikymo sritį, kad jie apimtų ir daugiau kaip 2,5 t sveriančius lengvuosius asmeninio bei komercinio naudojimo automobilius. Derybose su ES Taryba europarlamentarams pavyko sugriežtinti reglamento nuostatas.

Reglamentas (EB) Nr. 78/2009 įsigaliojo 2009-02-24, taikomas laipsniškai nuo 2009-11-24 (COD/2007/0201)

2008 m. EP patvirtino direktyvą, kuri **rekomenduoja ES šalims įvertinti jose tiesiamų ar rekonstruojamų tarptautinių greitkelių saugą**, taip pat patobulinti avaringiausias esamų greitkelių ruožus. Konkretūs reikalavimai ES šalyse statomų kelių infrastruktūrai bus ne privalomi, o rekomenduotini. Nors direktyva skirta „transeuropiniams“ (tarptautiniams) greitkeliams, ES šalys galės nutarti taikyti jos reikalavimus ir kitiems keliams.

Direktyva 2008/96/EB įsigaliojo 2008-12-19, taikoma nuo 2010-12-19 (COD/2006/0182)

2007 m. EP pritarė direktyvai, kuri **įpareigoja nuo 2009 m. kovo 31 d. įmontuoti aklosios zonos veidrodėlius visuose sunkvežimiuose**, įregistruotuose ES šalyse 2000 m. ar vėliau. Nors toks reikalavimas jau galioja naujiems sunkvežimiams, aklosios zonos veidrodėlių įmontavimas senesniuose sunkvežimiuose galėtų kasmet išgelbėti šimtus gyvybių.

Direktyva 2007/38/EB įsigaliojo 2007-08-03, taikoma nuo 2008-08-06, aklosios zonos veidrodėliai privalomi nuo 2009-03-31 (COD/2006/0183)

2005 m. EP pritarė grupei pasiūlymų eismo saugumui gerinti. Pagal vieną jų **saugos diržai tapo privalomi mikroautobusuose bei autobusuose** (išskyrus miesto autobusus), taip pat komercinės paskirties automobiliuose bei sunkvežimiuose. Kita priimta direktyva **uždraudžia šonan nukreiptas sėdynes** lengvuosiuose automobiliuose, taip pat daugumoje mikroautobusų bei tolimojo susisiekimo autobusuose. Penkeriems metams numatyta išimtis „konferencinio“ tipo mikroautobusams, kuriuose sėdynės įmontuotos ratu.

Eismo saugumo gerinimo teisės aktų įsigaliojimas ir taikymas: Dėl saugos diržų – direktyva 2005/40/EB įsigaliojo 2005-10-20, taikoma nuo 2006-04-21 (COD/2003/0130); dėl įstatymų suderinimo – direktyva 2005/41/EB įsigaliojo 2005-10-20, taikoma nuo 2006-04-21 (COD/2003/0136); dėl sėdynių ir atramų galvai – direktyva 2005/39/EB įsigaliojo 2005-10-20, taikoma nuo 2006-04-21 (COD/2003/0128)

