



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

Комисия по транспорт и туризъм

24.7.2013

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ

относно предложението за директива на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Директива 96/53/ЕО от 25 юли 1996 година относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик (COM(2013) 0195)

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Йорг Лайхтфрид

DT\944682BG.doc

PE516.725v02-00

BG

Единство в многообразието

BG

Съществуващо законодателство

Директива 96/53/ЕО на Съвета от 25 юли 1996 година относно максимално допустимите размери в националния и международен трафик на някои пътни превозни средства, които се движат на територията на Общността, както и максимално допустимите маси в международния трафик, определя границите на максималните размери и тегло за превозни средства, които се движат в Европейския съюз, и посочва условията, съгласно които могат да се разрешават дерогации на тези ограничения.

В нея обаче не се вземат предвид последните промени относно пазара и технологиите.

Предложение на Комисията (СОМ(2013) 0195)

С цел да се позволи пускането на пазара на аеродинамични превозни средства с висока енергийна ефективност без да се прави компромис с капацитета на тяхната товароносимост, Комисията предлага изменение на Директива 96/53/ЕО на Съвета като се разгледат следните въпроси:

- увеличаване на общото тегло на превозното средство, като се създава възможност за използване на изцяло по-тежки хибридни и електрически двигатели. Тази мярка взема предвид също средното тегло на пътник в търговските автобуси, което се е увеличило след влизането в сила на Директива 96/53/ЕО на Съвета;
- увеличаване на общата дължина на превозното средство, като се създава възможност за въвеждане на по-аеродинамични кабинни на влекачи и/или аеродинамични елементи в задната част. Тази мярка ще позволи също така да бъдат превозвани 45-футови контейнери — които вече са стандартни за други видове транспорт — като по този начин ще се подобри интеграцията на автомобилния транспорт в интермодалните мрежи;
- въвеждане на разпоредби относно контрола и санкциите с цел извършване на целенасочени и ефективни крайпътни проверки и установяване на обща рамка за санкции, приложима за всички държави членки;
- изрично разрешаване на трансграничното използване на по-дълги превозни средства за пътувания, по време на които се преминава само една граница, ако са изпълнени определени условия.

Въпроси, подлежащи на обсъждане

1. Трансгранично движение на по-дълги тежкотоварни автомобили (член 4, параграф 4 от Директива 96/53/ЕО на Съвета)

Предлага се изрично да се разреши по закон движението на по-дълги превозни средства в трансграничния транспорт, ако двете засегнати държави членки вече са го позволили и ако са спазени условията за дерогация, съгласно член 4, параграфи 3, 4 или 5 от Директива 96/53/ЕО. Комисията твърди, че тази мярка няма значително въздействие

върху международната конкуренция, ако трансграничното използване остане ограничено до две държави членки, -в които съществуващата инфраструктура и изискванията за пътна безопасност го позволяват. Освен това, съгласно предложението, правото на държавите членки по силата на принципа на субсидиарност да вземат решения в областта на транспорта съобразно специфичните им условия е в съответствие с необходимостта подобни политики да не нарушават правилата на вътрешния пазар.

Забележки на докладчика:

Първоначално Комисията заяви, че ще започне процедури срещу държави членки за нарушаване на Директива 96/53/ЕО, ако трансграничното използване на по-дълги и по-тежки тежкотоварни автомобили се потвърди. При все това Комисията изцяло промени начина си на тълкуване си на директивата относно тази точка, след като към нея се обърнаха редица заинтересовани страни. В тази връзка докладчикът би желал да посочи, че демократичните процедури трябва да се спазват и че всяка промяна относно разрешеното в трансграничния трафик следва да се извърши от съзакондателите, а не при искане на заинтересованите страни.

Докладчикът желае да посочи, че някои национални парламенти и законодателни органи (като камарите на австрийския парламент и Бундесрата на Федерална република Германия) изразиха опасение относно изричното разрешаване на „гигалайнери“ да преминават границите между държавите членки. Освен това докладчикът не е съгласен с аргумента, че подобен трафик няма да окаже въздействие върху конкуренцията в рамките на Съюза. Всъщност той счита, че като се разрешава подобен трансграничен трафик между някои държави членки и като се забранява между други, държавите членки, в които той е забранен, не само се поставят в неблагоприятна икономическа ситуация, но също в резултат на това производители, превозвачи и съседни държави упражняват значителен натиск върху тях за промяна на законодателството. Това на свой ред може да доведе до опасни компромисни решения между необходимостта на държава членка да защитава икономическите интереси на собствените си дружества, от една страна, и нуждата ѝ да гарантира защита на безопасността и околната среда, от друга.

Докладчикът би искал да посочи, че Комисията не е извършила оценка на въздействието на трансграничното движение на по-дълги и по-тежки превозни средства. -Въпреки това независими изследвания показват, че железопътните товарни превози и комбинираният транспорт ще претърпят значителен спад в транспортния обем, ако на гигалайнерите бъде позволено трансгранично движение.¹ Следователно докладчикът счита, че ако се позволи на по-дълги тежкотоварни автомобили да преминават свободно между различни държави членки, това ще има обратен ефект с оглед на една от основните цели на Съюза, посочена в Бялата книга на Комисията

¹ TIM Consult (2006 г.): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2006/mediacentre/17-study-on-longer-and-heavier-road-vehicles-gigaliner.html>
UIC (2008 г.): <http://www.uirr.com/en/media-centre/leaflet-and-studies/mediacentre/63-the-effects-of-the-introduction-of-mega-trucks-in-europe.html>
Kessel & Partner/Fraunhofer (2012 г.): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2012/mediacentre/492-tangible-risks-of-lhvs-in-eu-wide-circulation.html>

относно транспортната политика¹, т.е. тази относно преминаване от сухопътен към железопътен транспорт в целия Европейски съюз. Освен това по-дългите и по-тежките тежкотоварни автомобили биха могли да имат отрицателно въздействие върху пътната безопасност, като предизвикват по-сериозни произшествия поради теглото и размерите си.

С цел гарантиране на равнопоставени условия на конкуренция в целия Европейския съюз, за по-нататъшно улесняване на преминаването от сухопътен към железопътен транспорт и за запазване на правата на държавите членки относно субсидиарността следва изрично да се забрани на гигалайнери да преминават границите между държавите членки. Всяка държава членка следва да прецени дали да разреши тяхното движение, въз основа на недискриминация, в рамките на съответните им територии. При все това, тъй като по-дългите тежкотоварни автомобили са също и по-тежки и следователно могат да причинят по-бързо разрушаване на пътната инфраструктура, тяхното движение следва да подлежи на по-високи такси за изминатото разстояние, когато е приложимо.

2. Подобряване на аеродинамичните характеристики и пътната безопасност на превозните средства (членове 8 и 9)

Комисията предлага да се разреши елементи, които подобряват аеродинамичните характеристики, да бъдат монтирани отзад на превозните средства или на комбинациите от превозни средства (член 8). С цел да се гарантира, че тези допълнителни средства са също в съответствие с пътната безопасност, те следва да бъдат безопасно монтирани, да имат дневна и нощна сигнализация, в случай на сблъсък следва да не увеличават риска за останалите превозни средства, както и да не увеличават риска от преобръщане при странични ветрове.

В допълнение, предложението позволява да се направят промени в кабините на влекачите, с цел те да повишат аеродинамичната си ефективност, да се подобри видимостта и безопасността на водача, както и безопасността на уязвимите участници в пътното движение, като се премахне невидимата зона (член 9).

Забележки на докладчика:

Докато докладчикът подкрепя промените в аеродинамиката на превозните средства, предложени в член 8, и е съгласен с техните основни характеристики, той би искал да посочи, че след като допълнителни аеродинамични елементи се монтират на каросерията на превозното средство, следва все още да е възможно това превозно средство да бъде натоварено и превозено посредством железопътен транспорт, като част от комбинирани транспортни операции. Законодателят следва да гарантира, че аеродинамичните подобрения на тежкотоварните автомобили не възпрепятстват, нито обезкуражават използването на комбиниран транспорт.

Докладчикът е разочарован, че предложението изцяло пренебрегва въпроса относно

¹ COM(2011) 0144

височината на превозните средства. Той счита също, че е за съжаление, че почти никакви научни изследвания не са били проведени с оглед на въздействието на предложените аеродинамични промени. Той би желал да подчертае, че що се отнася до намаляване на емисиите на CO₂, комбинираният транспорт има много по-голям потенциал отколкото превръщането на тежкотоварните автомобили в по-аеродинамични.

Накрая, но не на последно място, докладчикът би искал да насочи вниманието към факта, че правилата, които ръководят аеродинамичното оборудване съгласно размерите на превозните средства, вече са залегнали в законодателството на ЕС относно одобрението на типа. Регламентът (ЕС) № 1230/2012 на Комисията предвижда освобождаване, свързано с аеродинамичните подобрения, монтирани отзад на превозните средства (500 мм в сравнение с временните 2 000 мм, предложени в СОМ(2013) 0195), и елементи, монтирани отстрани на превозните средства. Необходимо е да се изясни дали действително е необходима нова директива по същия въпрос. Ако е необходима, трябва да има съгласуваност между двата законодателни акта.

Що се отнася до пътната безопасност, докладчикът приветства факта, че предложението има за цел да подобри маневреността на превозните средства и видимостта и безопасността на водачите (член 9), и би искал тези разпоредби да се укрепят чрез превръщането на промените в дизайна на кабините на влекачите в задължителни, а не по избор. Счита се, че промяната в дизайна на кабините би спасила между 300 и 500 живота годишно, т.е. с 10 % да се намали броят на произшествията с фатален край с участие на тежкотоварни автомобили (в сравнение с настоящото положение). Пътната безопасност отдавна е основен приоритет за Европейския парламент, което се потвърждава и от неговата резолюция от 27 септември 2011 г. относно пътната безопасност в Европа през периода 2011—2020 г.¹ Докладчикът счита, че е от значение промените в дизайна на кабините да бъдат задължителни с оглед на приоритетите на пътната безопасност, установени от Европейския парламент. Тези мерки няма да изискват никакви технологични постижения, тъй като необходимата технология е позната и, ако има политическа воля, би могла скоро да се въведе. Може да се предвиди преходен период, с цел да се даде повече време на производителите да спазват спецификациите на новия дизайн.

3. Предварителен подбор и целенасочена проверка (член 12)

Предлага се държавите членки да въведат система за предварителен подбор и целенасочена проверка на превозни средства или на комбинации от превозни средства в движение с оглед на установяване на по-целенасочени и по-ефективни проверки. Целта на този предварителен подбор е да се идентифицират превозните средства, които е вероятно да са извършили нарушение и които следователно трябва да бъдат проверени ръчно. В предложението се твърди, че това може да се извърши или чрез въвеждане на автоматични системи, разположени върху инфраструктурите (член 12, параграф 2), или чрез монтиране на бордови устройства за претегляне (член 12, параграф 6).

¹ ОВ С 56 Е, 26.2.2013 г., стр. 54.

Забележки на докладчика:

Докладчикът е съгласен с целта за въвеждане на система за предварителен подбор, която може да доведе до по-целенасочени и по-ефективни проверки и да намали тежестта едновременно на превозвачите, които спазват правилата, и на контролните органи. С цел да се гарантират равнопоставени условия на конкуренция в целия Съюз и да се прехвърли отговорността за съответствие с правилата на безопасност от контролните органи на превозвачите и товародателите, докладчикът би искал да бъде задължително превозните средства да бъдат оборудвани с бордови устройства за претегляне. Предложението поставя акцент върху проверките на теглото (претоварването), но също е от значение да се извършват проверки на размерите (на ширината, дължината и височината). Накрая е под въпрос дали приети отклонения (т.е. по-малко от 5 % за тегло и по-малко от 2 % за дължина и ширина) от установените размери следва да бъдат въведени в предложението с цел идентифициране на нарушенията. Докладчикът би предпочел да бъде въведен хармонизиран подход за подобни ограничения, а не всяка държава членка да може да решава за себе си дали да наложи санкции за такива нарушения.

4. Делегирани актове (член 16)

Предложението оправомощава Комисията да определя изискванията, наложени на новите аеродинамични елементи, монтирани отзад на превозните средства (член 8, параграф 4), дизайна на новите моторни превозни средства (член 9, параграф 5), техническите спецификации, осигуряващи пълната оперативна съвместимост на бордовите устройства за претегляне, и насоките относно процедурите за контрол на масата на превозни средства в движение (член 12, параграф 7).

Забележки на докладчика:

Въпреки че е необходима известна степен на гъвкавост с цел да се гарантира, че законодателството е в крак с развитието на технологиите, все пак следва да се извърши внимателна оценка на това дали предложеното делегиране на правомощия на Комисията е необходимо във всички области. Законодателят носи крайната отговорност за законодателните текстове. Обхватът на предложеното делегиране на правомощия изглежда нецелесъобразно широк и Парламентът следва да запази правото си да изменя съществени елементи от законодателството посредством обикновената законодателна процедура.