



24.7.2013

## **DARBO DOKUMENTAS**

dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama 1996 m. liepos 25 d. Direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (COM(2013) 0195)

Transporto ir turizmo komitetas

Pranešėjas: Jörg Leichtfried

## **Galiojantys teisės aktai**

1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyvoje 96/53/EB, nustatančioje tam tikrą Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę, nurodyti Europos Sąjungoje eksploatuojamų transporto priemonių didžiausi leidžiamieji matmenys ir masė, taip pat nurodyta, kokiomis sąlygomis nuo šių ribinių verčių taikymo gali būti nukrypta.

Tačiau direktyvoje neatsižvelgiama į pastarojo meto rinkos ir technologijų raidą.

## **Komisijos pasiūlymas (COM(2013) 0195)**

Kad rinkai būtų galima pateikti efektyviau energiją vartojančias ir aerodinamiškesnes transporto priemones, kartu nemažinant jų komercinės apkrovos gebos, Komisija siūlo iš dalies pakeisti Tarybos direktyvą 96/53/EB – išspręsti šiuos klausimus:

- padidinti transporto priemonės didžiausiąją apkrovą numatant galimybę naudoti dažniausiai sunkesnius hibridinius ir elektros variklius. Šia priemone taip pat atsižvelgiama į vidutinę komercinių autobusų keleivių masę, kuri nuo Tarybos direktyvos 96/53/EB įsigaliojimo padidėjo;
- padidinti transporto priemonės bendrąjį ilgį numatant galimybę montuoti aerodinamiškesnes vilkikų kabinas ir (arba) profiliuotus aptakus gale. Šia priemone taip pat bus sudarytos sąlygos vežti 45 pėdų konteinerius, kurie tampa standartu kitų rūšių transporte, taip pagerinant kelių transporto integravimą į įvairiarūšio transporto tinklus;
- priimti kontrolės ir nuobaudų taikymo nuostatas siekiant, kad tikrinimai kelyje taptų tikslingesni bei veiksmingesni, ir siekiant sukurti bendrą visose valstybėse narėse taikytiną nuobaudų sistemą;
- be jokių abejonių leisti tarpvalstybiniu mastu naudoti ilgesnes transporto priemones kelionėms, per kurias kertama tik viena siena, jeigu įvykdytos tam tikros sąlygos.

## **Aptartini klausimai**

### **1. Tarpvalstybinis ilgesnių sunkvežimių judėjimas (Tarybos direktyvos 96/53/EB 4 straipsnio 4 dalis)**

Siūloma tiesiogiai nustatyti, kad ilgesnes transporto priemones būtų galima naudoti tarpvalstybiniam vežimui, jei abi susijusios valstybės narės tai jau leidžia ir jei laikomasi, kaip nurodyta Direktyvos 96/53/EB 4 straipsnio 3, 4 arba 5 dalyse, nukrypti leidžiančių sąlygų. Komisijos teigimu, ši priemonė nedaro didelio poveikio tarptautinei konkurencijai, jei tarpvalstybiniu vežimu neperžengiama dviejų valstybių narių ribų ir tai leidžia esama infrastruktūra bei kelių eismo saugos sąlygos. Be to, remiantis pasiūlymu, užtikrinama valstybių narių teisės, vadovaujantis subsidiarumo principu, nuspręsti dėl konkrečiomis aplinkybėmis tinkamų transporto politikos priemonių ir būtinybės apsaugoti, kad tokia

politika neiškraipytų vidaus rinkos, pusiausvyra.

### *Pranešėjo pastabos*

Komisija iš pradžių teigė, kad ji pradės procedūras prieš valstybes nares už Direktyvos 96/53/EB pažeidimą, jeigu tarpvalstybinis ilgesnių ir sunkesnių sunkvežimių naudojimas būtų patvirtintas. Vis dėlto, kai į Komisiją kreipėsi keletas suinteresuotųjų subjektų, ji visiškai pakeitė savąjį direktyvos aiškinimą šiuo klausimu. Pranešėjas šiuo atveju norėtų pažymėti, kad reikia vadovautis demokratinėmis procedūromis, bet kokie tarpvalstybiniam judėjimui taikytinų klausimų pakeitimai turėtų būti atliekami bendru teisės aktų leidėjų sprendimu, o ne suinteresuotųjų subjektų prašymu.

Pranešėjas nori atkreipti dėmesį, kad kai kurie nacionaliniai parlamentai ir teisėkūros organai (abeji Austrijos parlamento rūmai, Vokietijos Bundesratas) išreiškė nerimą dėl vienareikšmiško leidimo ilgiems sunkiasvoriams automobiliams (angl. *gigaliners*) kirsti valstybių narių sienas. Be to, pranešėjas nesutinka su argumentu, kad toks judėjimas neturėtų poveikio konkurencijai Sąjungoje. Pranešėjas iš tiesų mano, kad, leidus tokį tarpvalstybinį judėjimą tarp kai kurių valstybių narių ir draudžiant jį tarp kitų, ne tik būtų pabloginta jį draudžiančių valstybių narių ekonominė padėtis – šios valstybės narės patirtų ir nemažą gamintojų, vežėjų bei valstybių kaimynių spaudimą pakeisti savo teisės aktus. Tai savo ruožtu galėtų priversti valstybes nares daryti pavojingus kompromisus dėl poreikio apsaugoti savo vidaus įmonių ekonominius interesus ir poreikio užtikrinti saugą bei aplinkos apsaugą.

Pranešėjas norėtų pažymėti, kad Komisija neatliko ilgesnių ir sunkesnių transporto priemonių naudojimo tarpvalstybiniam vežimui poveikio vertinimo. Vis dėlto, nepriklausomų tyrimų duomenimis, jeigu ilgus sunkiasvorius automobilius būtų leista eksploatuoti tarpvalstybiniu mastu, gerokai sumažėtų geležinkeliais ir taikant mišrųjį vežimą gabenamų krovinių kiekis<sup>1</sup>. Todėl pranešėjas mano, kad leidimas ilgesniems sunkvežimiams laisvai judėti tarp valstybių narių duotų priešingų rezultatų, nei siekiama vienu iš pagrindinių Sąjungos tikslų, pateiktų Komisijos baltojoje knygoje dėl transporto politikos<sup>2</sup>, t. y. visoje Europos Sąjungoje nuo kelių transporto pereiti prie kitos transporto rūšies – geležinkelių. Be to, ilgesni ir sunkesni sunkvežimiai gali daryti neigiamą poveikį kelių eismo saugai, dėl savo masės ir matmenų sukeldami sunkesnes avarijas.

Siekiant užtikrinti vienodas sąlygas visoje Europos Sąjungoje, toliau gerinti sąlygas nuo kelių transporto pereiti prie kitos transporto rūšies – geležinkelių ir išsaugoti valstybių narių teises subsidiarumo principo požiūriu, ilgiems sunkiasvoriams automobiliams turėtų būti tiesiogiai uždrausta kirsti valstybių narių sienas. Kiekvienai valstybei narei turėtų būti palikta teisė nuspręsti, ar nediskriminaciniu pagrindu leisti jiems judėti atitinkamose savo šalių teritorijose. Vis dėlto, kadangi ilgesni sunkvežimiai yra ir daug sunkesni, taigi dėl jų gali greičiau blogėti kelių infrastruktūra, už tokių automobilių važiavimą turėtų būti imami didesni mokesčiai (ten,

---

<sup>1</sup> *TIM Consult* (2006): <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): <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): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2012/mediacentre/492-tangle-risks-of-lhvs-in-eu-wide-circulation.html>

<sup>2</sup> COM(2011) 0144.

kur jie taikomi).

## **2. Transporto priemonių aerodinaminių savybių ir kelių eismo saugos pagerinimas (8 ir 9 straipsniai)**

Komisija siūlo leisti transporto priemonių arba jų junginių gale tvirtinti jų aerodinamines savybes gerinančius įrenginius (8 straipsnis). Siekiant užtikrinti, kad šie papildomi įrenginiai atitiktų ir kelių eismo saugos reikalavimus, jie turėtų būti saugiai pritvirtinti, pažymėti, kad būtų matomi dieną ir naktį, jie turėtų nedidinti pavojaus kitoms transporto priemonėms susidūrimo atveju ir nedidinti apvirtimo dėl šoninio vėjo rizikos.

Be to, pasiūlyme leidžiama pakeisti vilkikų kabinas, kad jos taptų aerodinamiškesnės, pagerinti matomumą, pagerinti vairuotojo saugą ir pažeidžiamų eismo dalyvių saugą panaikinant akląją zoną (9 straipsnis).

### *Pranešėjo pastabos*

Pranešėjas pritaria 8 straipsnyje siūlomoms transporto priemonių aerodinaminių savybių pakeitimams ir sutinka su pagrindiniais jų ypatumais, tačiau norėtų pažymėti, kad, prie transporto priemonės kėbulo pritvirtinus papildomus aptakus ar kitus aerodinaminius įrenginius, vykdant mišriojo vežimo operacijas, tą transporto priemonę vis tiek turėtų būti įmanoma pakrauti į geležinkelio vagoną ir gabenti geležinkeliu. Teisės aktų leidėjas turėtų užtikrinti, kad aerodinamines sunkvežimių savybes pagerinančiomis priemonėmis nebūtų trukdoma taikyti mišrųjų vežimą ir nebūtų nuo jo atgrasoma.

Pranešėjas nusivylęs, kad pasiūlyme visiškai nekeliamas transporto priemonių aukščio klausimas. Jo nuomone, taip pat apmaudu, kad vargu ar yra atlikta kokių nors mokslinių tyrimų dėl siūlomų aerodinaminių pagerinimų poveikio. Pranešėjas norėtų pabrėžti, kad, naudojant mišrųjų vežimą, būtų kur kas daugiau galimybių padėti mažinti CO<sub>2</sub> išmetimą nei didinant sunkvežimių aerodinamiškumą.

Galiausiai (tačiau tai ne mažiau svarbu) pranešėjas norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad taisyklės, kuriomis reglamentuojama su transporto priemonių matmenimis susijusi aerodinaminė įranga, jau nustatytos ES tipo patvirtinimo teisės aktuose. Komisijos reglamente (ES) Nr. 1230/2012 numatytos išimties, susijusios su transporto priemonių gale tvirtinamais jų aerodinamines savybes gerinančiais įrenginiais (500 mm, palyginti su pereinamuoju laikotarpiu taikytinai 2 000 mm, kaip siūloma COM(2013) 0195) ir prie transporto priemonių šonų tvirtinamais įrenginiais. Būtina aiškiau išdėstyti, ar tikrai reikia naujos direktyvos, kurioje būtų sprendžiamas tas pats klausimas. Jeigu jos reikia, turi būti užtikrinamas abiejų teisės aktų suderinamumas.

Kalbant apie kelių eismo saugą, pranešėjas teigiamai vertina tai, kad pasiūlyme siekiama pagerinti transporto priemonių manevringumą, vairuotojų matomumą bei vairuotojų saugą (9 straipsnis), jis siūlytų sugriežtinti šias nuostatas – vilkikų kabinos konstrukcijos pakeitimai turi būti ne savanoriški, o privalomi. Skaičiuojama, kad, pakeitus kabinos konstrukciją, per metus būtų galima išsaugoti 300–500 gyvybių, t. y. 10 % sumažinti (palyginti su esama padėtimi) žūčių skaičių avarijose, į kurias patenka sunkvežimiai. Kelių eismo sauga jau seniai

yra vienas iš pagrindinių Europos Parlamento prioritetų, kaip patvirtinta jo 2011 m. rugsėjo 27 d. rezoliucijoje dėl 2011–2020 m. Europos kelių eismo saugos<sup>1</sup>. Pranešėjas mano, kad, atsižvelgiant į Europos Parlamento išdėstytus kelių eismo saugos prioritetus, kabinos konstrukcijos pakeitimus svarbu padaryti privalomus. Šioms priemonėms nereikėtų jokios revoliucinės technologijos, nes reikiama technologija yra žinoma, o, esant politinei valiai, ją galima būtų neilgai trukus pradėti taikyti. Siekiant suteikti gamintojams daugiau laiko pereiti prie naujos konstrukcijos specifikacijų, būtų galima numatyti pereinamąjį laikotarpį.

### **3. Pirminė atranka ir tiksliniai tikrinimai (12 straipsnis)**

Siūloma, jog valstybės narės sukurtų judančių transporto priemonių arba jų junginių pirminės atrankos ir tikslinio tikrinimo sistemą, kad tikrinimai būtų tikslingesni ir veiksmingesni. Šios pirminės atrankos tikslas – nustatyti transporto priemones, kurios galėjo pažeisti taisykles ir todėl turėtų būti tikrinamos fiziškai. Pasiūlyme teigiama, kad tikrinimai gali būti atliekami infrastruktūroje įrengus automatines sistemas (12 straipsnio 2 dalis) arba transporto priemonėse įmontavus integruotus svėrimo įrenginius (12 straipsnio 6 dalis).

#### *Pranešėjo pastabos*

Pranešėjas pritaria siekiui pradėti taikyti pirminės atrankos sistemą, dėl kurios tikrinimai taptų tikslingesni, veiksmingesni ir sumažėtų našta tiek nuostatas vykdančioms vežėjams, tiek tikrinimo institucijoms. Kad būtų galima užtikrinti vienodas sąlygas visoje Europos Sąjungoje ir atsakomybę už saugos taisyklių laikymąsi nuo tikrinimo institucijų perkelti vežėjams bei ekspeditoriams, pranešėjas pageidautų, jog nuostata transporto priemonių viduje įrengti svėrimo įrenginius būtų privaloma. Pasiūlyme daugiausia dėmesio skiriama masės tikrinimui (dėl perkrovos), tačiau taip pat svarbu atlikti matmenų (pločio, ilgio, aukščio) tikrinimus. Galiausiai abejotina, ar, siekiant nustatyti pažeidimus, pasiūlyme turėtų būti išdėstyti priimtini nuokrypiai (sudarantys mažiau negu 5 % masės atveju ir mažiau negu 2 % ilgio ir pločio atveju) nuo nustatytų matmenų. Pranešėjas labiau pageidautų, jog būtų taikomas suderintas tokių ribų nustatymo metodas, o ne leidžiama kiekvienai valstybei narei pačiai nuspręsti, ar už minėtus pažeidimus taikyti nuobaudas.

### **4. Deleguotieji aktai (16 straipsnis)**

Pasiūlyme numatyta Komisijai suteikti įgaliojimus nustatyti reikalavimus, taikomus transporto priemonės gale montuojamiems naujiems aerodinaminiais įrenginiams (8 straipsnio 4 dalis) ir naujų motorinių transporto priemonių konstrukcijoms (9 straipsnio 5 dalis), taip pat technines specifikacijas, kuriomis būtų galima užtikrinti visišką integruotų svėrimo įrenginių sąveiką, ir rekomendacijas dėl judančių transporto priemonių masės tikrinimo procedūrų (12 straipsnio 7 dalis).

#### *Pranešėjo pastabos*

Nors, siekiant užtikrinti, kad teisės aktai atitiktų technologinę pažangą, reikalingas tam tikras lankstumas, vis dėlto reikėtų atidžiai įvertinti, ar visose srityse būtina Komisijai, kaip siūloma, deleguoti teisėkūros įgaliojimus. Už teisėkūros procedūra priimamus dokumentus galiausiai

---

<sup>1</sup> OL C 56 E, 2013 2 26, p. 54.

atsakingas teisės aktų leidėjas. Siūlomo teisėkūros įgaliojimų delegavimo sritis, atrodo, yra nederamai plati, o Parlamentas turėtų ir toliau turėti teisę, taikydamas įprastą teisėkūros procedūrą, iš dalies keisti esmines teisės akto nuostatas.