



24.7.2013

DARBA DOKUMENTS

par Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas priekšlikumu, ar ko groza Padomes 1996. gada 25. jūlija Direktīvu 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamus gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (COM(2013)00195)

Transporta un tūrisma komiteja

Referents: *Jörg Leichtfried*

Esošie tiesību akti

Padomes 1996. gada 25. jūlija Direktīvā 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamus gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos, noteikti ierobežojumi Eiropas Savienībā izmantotu transportlīdzekļu maksimālajiem gabarītiem un masai, kā arī minēti nosacījumi, saskaņā ar kuriem var tikt piemēroti izņēmumi attiecībā uz šiem ierobežojumiem.

Tomēr tajā nav ņemtas vērā jaunākās aktualitātes tirgus un tehnoloģiju attīstībā.

Komisijas priekšlikums (COM(2013)0195)

Lai tirgū varētu laist energoefektīvākus un aerodinamiskākus transportlīdzekļus, nemainot to komerciālo vestspēju, Komisija ierosina grozīt Padomes Direktīvu 96/53/EK, pievēršoties šādiem jautājumiem:

- transportlīdzekļa kopējās masas palielināšanai, lai nodrošinātu iespēju izmantot kopumā smagākus hibrīddzinējus un elektriskos dzinējus. Šajā pasākumā ņemts vērā arī vidējais pasažieru svars autobusos, kas ir palielinājies kopš Padomes Direktīvas 96/53/EK stāšanās spēkā;
- transportlīdzekļa kopējā garuma palielināšanai, lai nodrošinātu iespēju tā aizmugurē ierīkot aerodinamiskākas vilcēju kabīnes un/vai gaisa plūsmas vadīšanas ierīces. Ar šā pasākuma palīdzību arī būs iespējams pārvadāt 45 pēdu konteinerus, kas kļūst par standartu attiecībā uz citiem transportlīdzekļu veidiem, tādējādi uzlabojot pārvadājumu pa autoceļiem integrēšanu intermodālajos tīklos;
- kontroles un sankciju noteikumu ieviešanai, lai pārbaudes uz ceļiem kļūtu mērķtiecīgākas un efektīvākas un lai izveidotu vienotu sistēmu attiecībā uz visās dalībvalstīs piemērojamām sankcijām;
- transportlīdzekļu, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, izmantošanas skaidrai atļaušanai pārrobežu pārvadājumos, kad tiek šķērsota tikai vienas valsts robeža, ja tiek ievēroti konkrēti noteikumi.

Apspriežamie jautājumi

1. Pārrobežu pārvadājumi ar kravas automobiļiem, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu (Padomes Direktīvas 96/53/EK 4. panta 4. punkts)

Tiek ierosināts skaidri noteikt, ka transportlīdzekļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, drīkst likumīgi izmantot pārrobežu pārvadājumos, ja abas attiecīgās dalībvalstis to jau atļauj un ja Direktīvas 96/53/EK 4. panta 3., 4. vai 5. punktā paredzētie izņēmumu piemērošanas noteikumi ir izpildīti. Komisija apgalvo, ka šim pasākumam nav būtiskas ietekmes uz starptautisko konkurenci, ja izmantošana pārrobežu pārvadājumos attiecas tikai uz divām dalībvalstīm, kurās esošā infrastruktūra un ceļu satiksmes drošības prasības to pieļauj. Turklāt saskaņā ar priekšlikumu dalībvalstu tiesības atbilstoši subsidiaritātes

principam lemt par transporta risinājumiem, kas piemēroti to konkrētajiem apstākļiem, ir līdzsvarā ar nepieciešamību novērst to, ka šāda politika kaitē iekšējam tirgum.

Referenta piezīmes

Komisija sākotnēji norādīja, ka tā sāks tiesvedību pret dalībvalstīm Direktīvas 96/53/EK pārkāpuma gadījumā, ja tiks apstiprināta tādu kravas automobiļu izmantošana pārrobežu pārvadājumos, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu un masu. Tomēr Komisija pilnīgi mainīja savu direktīvas interpretāciju saistībā ar šo punktu pēc sarunām ar vairākām ieinteresētajām personām. Saistībā ar to referents vēlas norādīt, ka jāievēro demokrātiskas procedūras un ka jebkādas pārmaiņas attiecībā uz pieļaujamām normām pārrobežu pārvadājumos jāveic likumdevējiem, nevis pēc ieinteresēto personu pieprasījuma.

Referents vēlas norādīt, ka daži valstu parlamenti un likumdevējas iestādes (piem., abas Austrijas Parlamenta palātas un Vācijas *Bundesrat*) ir paudušas bažas par lielo kravas automobiļu („gigaliners”) izmantošanas skaidru atļaušanu pārrobežu pārvadājumos dalībvalstu starpā. Turklāt referents nepiekrīt argumentam, ka šāda veida pārvadājumi neietekmētu konkurenci Savienībā. Patiesībā viņš uzskata, ka šādu pārrobežu pārvadājumu atļaušana dažu dalībvalstu starpā un to aizliegšana citu starpā ne vien radītu ekonomiski nelabvēlīgu situāciju tām dalībvalstīm, kas šādus pārvadājumus aizliedz, bet arī izraisītu ievērojamu spiedienu no ražotājiem, pārvadātājiem un kaimiņvalstīm ieviest grozījumus tiesību aktos. Tas savukārt varētu izraisīt bīstamus kompromisus starp dalībvalsts nepieciešamību aizsargāt vietējo uzņēmumu ekonomiskās intereses un tās nepieciešamību garantēt drošību un vides aizsardzību.

Referents vēlas norādīt, ka Komisija nav veikusi ietekmes novērtējumu par tādu transportlīdzekļu izmantošanu pārrobežu pārvadājumos, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu un masu. Tomēr neatkarīgi pētījumi liecina, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu un kombinēto pārvadājumu apjoms ievērojami samazinātos, ja lielajiem kravas automobiļiem atļautu veikt pārrobežu pārvadājumus¹. Tādēļ referents uzskata, ka atļaujas sniegšana brīvi izmantot starp dažādām dalībvalstīm kravas automobiļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, nebūtu produktīva attiecībā uz vienu no galvenajiem Savienības mērķiem, kurš minēts Komisijas Baltajā grāmatā par transporta politiku², t. i., novirzīt kravu pārvadājumus no autotransporta uz dzelzceļa transportu visā Eiropas Savienībā. Turklāt kravas automobiļi, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu un masu, varētu negatīvi ietekmēt ceļu satiksmes drošību, izraisot nopietnākus negadījumus to masas un gabarītu dēļ.

Lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus visā Eiropas Savienībā, turpmāk veicinātu kravu pārvadājumu novirzīšanu no autotransporta uz dzelzceļa transportu un saglabātu dalībvalstu tiesības attiecībā uz subsidiaritāti, lielajiem kravas automobiļiem būtu jāpiemēro skaidrs aizliegums šķērsot dalībvalstu robežas. Katrai dalībvalstij vajadzētu izlemt,

¹ *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-tangible-risks-of-lhvs-in-eu-wide-circulation.html>

² COM(2011)0144.

vai atļaut šādu kravas automobiļu izmantošanu bez diskriminācijas savā teritorijā. Tomēr, tā kā kravas automobiļi, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, vairākkārt pārsniedz arī maksimālo pieļaujamo masu un tādējādi var izraisīt ātrāku ceļu infrastruktūras pasliktināšanos, par to izmantošanu attiecīgos gadījumos būtu jāmaksā augstākas ceļu nodevas.

2. Transportlīdzekļu aerodinamisko rādītāju un ceļu satiksmes drošības uzlabošana (8. un 9. pants)

Komisija ierosina atļaut transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu aizmugurē pievienot ierīces, kas uzlabo aerodinamiskos rādītājus (8. pants). Lai nodrošinātu, ka šīs papildu ierīces atbilst arī ceļu satiksmes drošības prasībām, tās stingri jāpiestiprina, tām jābūt dienas un nakts gaismas ierīcēm/markējumam, to izmantošanai nevajadzētu palielināt risku citiem transportlīdzekļiem sadursmes gadījumā, kā arī apgāšanās risku sānvēja ietekmē.

Turklāt priekšlikums ļauj veikt izmaiņas saistībā ar vilcēju kabīnēm, lai palielinātu to aerodinamisko efektivitāti, uzlabotu redzamību, autovadītāja drošību un neaizsargātu satiksmes dalībnieku drošību, novēršot neredzamās zonas esību (9. pants).

Referenta piezīmes

Lai gan referents atbalsta 8. pantā ierosinātos grozījumus attiecībā uz transportlīdzekļu aerodinamiku un piekrīt to galvenajiem raksturlielumiem, viņš vēlas norādīt, ka pēc papildu gaisa plūsmas vadīšanas ierīču vai citu aerodinamisko ierīču pievienošanas transportlīdzekļa virsbūvei attiecīgo transportlīdzekli joprojām būtu jāspēj iekraut un transportēt, izmantojot dzelzceļa transportu, kombinēto pārvadājumu ietvaros. Likumdevējam jānodrošina, ka kravas automobiļu aerodinamiskās efektivitātes uzlabojumi nekavē vai nenovērš kombinēto pārvadājumu izmantošanu.

Referents ir vīlies, ka priekšlikumā nav apspriests transportlīdzekļu augstuma jautājums. Viņš arī pauž nožēlu, ka nav veikts gandrīz neviens zinātnisks pētījums par piedāvāto aerodinamiskās efektivitātes izmaiņu ietekmi. Viņš vēlas uzsvērt, ka kombinētajiem pārvadājumiem ir daudz lielāks potenciāls sekmēt CO₂ emisiju samazināšanu nekā kravas automobiļu aerodinamiskās efektivitātes uzlabošanai.

Visbeidzot referents vēlas pievērst uzmanību tam, ka aerodinamiskā aprīkojuma reglamentēšanas noteikumi attiecībā uz transportlīdzekļu gabarītiem jau ir paredzēti ES tipa apstiprināšanas tiesību aktos. Komisijas Regula (ES) Nr. 1230/2012 paredz atbrīvojumus saistībā ar aerodinamiskās efektivitātes uzlabošanas ierīcēm, kas pievienotas transportlīdzekļu aizmugurē (500 mm salīdzinājumā ar pagaidu 2000 mm, kā ierosināts COM(2013)0195), un ierīcēm, kuras pievienotas transportlīdzekļu sānos. Jāprecizē, vai ir reāla vajadzība iekļaut šo pašu jautājumu jaunā direktīvā. Ja tā ir, abiem tiesību aktiem jābūt saskaņotiem.

Attiecībā uz ceļu satiksmes drošību referents atzinīgi vērtē to, ka priekšlikuma mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu manevrējamību un autovadītāju redzamību un drošību (9. pants), un vēlas stiprināt šos noteikumus, nosakot, ka izmaiņas vilcēju kabīņu konstrukcijā jāveic obligāti, nevis pēc izvēles. Paredzams, ka kabīņu konstrukcijas izmaiņas varētu izglābt no

300 līdz 500 dzīvību gadā, t. i., nāves gadījumu skaits negadījumos, kuros iesaistīti kravas automobiļi, samazinātos par 10 % (salīdzinot ar pašreizējo situāciju). Ceļu satiksmes drošība ilgu laiku bijusi galvenā Eiropas Parlamenta prioritāte, kā apstiprināts tā 2011. gada 27. septembra rezolūcijā par Eiropas ceļu satiksmes drošību no 2011. gada līdz 2020. gadam¹. Referents uzskata, ka ir svarīgi noteikt, lai kabīņu konstrukcijas izmaiņas būtu jāveic obligāti, atbilstoši Parlamenta paredzētajām ceļu satiksmes drošības prioritātēm. Šo pasākumu īstenošanai nebūtu vajadzīgas revolucionāras tehnoloģijas, jo nepieciešamās tehnoloģijas jau ir zināmas un drīzumā varētu tikt ieviestas, ja pastāvētu attiecīga politiskā griba. Varētu paredzēt pārejas periodu, lai dotu ražotājiem vairāk laika nodrošināt atbilstību jaunajām konstrukcijas specifikācijām.

3. Priekšatlase un mērķtiecīga pārbaude (12. pants)

Tiek ierosināts, ka dalībvalstīm jāizveido sistēma esošo transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu priekšatlasei un mērķtiecīgai pārbaudei, lai pārbaudes kļūtu mērķtiecīgākas un efektīvākas. Šīs priekšatlases mērķis ir noteikt transportlīdzekļus, ar kuriem, iespējams, ir izdarīts pārkāpums un kuri tādēļ būtu jāpārbauda manuāli. Priekšlikumā noteikts, ka to varētu veikt, vai nu izveidojot automatiskas, infrastruktūrā izvietotas sistēmas (12. panta 2. punkts), vai uzstādot svēršanas ierīces transportlīdzekļos (12. panta 6. punkts).

Referenta piezīmes

Referents piekrīt tādas priekšatlases sistēmas izveides mērķim, kas sekmētu mērķtiecīgākas un efektīvākas pārbaudes un samazinātu slogu uz atbilstošiem pārvadātājiem un pārbaudes iestādēm. Lai nodrošinātu vienlīdzīgas konkurences apstākļus visā Savienībā un novirzītu atbildību attiecībā uz atbilstību drošības noteikumiem no pārbaudes iestādēm uz pārvadātājiem un nosūtītājiem, referents vēlas, lai tiktu noteikta obligāta prasība transportlīdzekļus apriņķot ar tajos uzstādītām svēršanas ierīcēm. Priekšlikums ir vērst uz masas (pieļaujamās masas pārsniegšanas) pārbaudi, bet ir būtiski veikt arī gabarītu (platuma, garuma un augstuma) pārbaudi. Visbeidzot, ir apšaubāms, vai pieņemtā novirze (t. i., mazāk nekā 5 % attiecībā uz masu un mazāk nekā 2 % attiecībā uz garumu un platumu) no noteiktajiem gabarītiem jāparedz priekšlikumā ar mērķi identificēt pārkāpumus. Referents dotu priekšroku saskaņotas pieejas izstrādei attiecībā uz šādiem ierobežojumiem, nevis katras dalībvalsts tiesībām izlemt, vai piemērot sankcijas par šādiem pārkāpumiem.

4. Deleģētie akti (16. pants)

Priekšlikums paredz, ka Komisija būs pilnvarota noteikt prasības, kas piemērojamas transportlīdzekļa aizmugurē pievienotām jaunām aerodinamiskām ierīcēm (8. panta 4. punkts), jaunu mehānisko transportlīdzekļu konstrukcijai (9. panta 5. punkts), tehniskajām specifikācijām, ar kurām tiek nodrošināta transportlīdzekļos uzstādīto svēršanas ierīču pilnīga sadarbība, un vadlīnijām attiecībā uz esošo transportlīdzekļu masas pārbaudes procedūrām (12. panta 7. punkts).

Referenta piezīmes

¹ OV C 56 E, 26.2.2013., 54. lpp.

Lai gan nepieciešama zināma elastība, lai nodrošinātu tiesību aktu atbilstību tehnoloģiju attīstībai, tomēr rūpīgi jāizvērtē, vai ierosinātā pilnvaru deleģēšana Komisijai ir vajadzīga visās jomās. Likumdevējam jāuzņemas galīgā atbildība par tiesību aktiem. Ierosinātā pilnvaru deleģēšanas joma šķiet neadekvāti plaša, un Parlamentam būtu jā saglabā tiesības grozīt tiesību aktu svarīgākos aspektus, izmantojot parasto likumdošanas procedūru.