

EIROPAS PARLAMENTS

2004



2009

Sesijas dokuments

A6-0081/2008

31.3.2008

*****I ZIŅOJUMS**

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par gājēju un citu ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzību
(COM(2007)0560 – C6-0331/2007 – 2007/0201(COD))

Transporta un tūrisma komiteja

Referents: *Francesco Ferrari*

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums

- * Apspriežu procedūra
nodoto balsu vairākums
- **I Sadarbības procedūra (pirmais lasījums)
nodoto balsu vairākums
- **II Sadarbības procedūra (otrais lasījums)
nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopējo nostāju
Parlamenta deputātu vairākums, lai noraidītu vai grozītu kopējo
nostāju
- *** Piekrišanas procedūra
Parlamenta deputātu vairākums, izņemot gadījumus, kas minēti
EK līguma 105.,107.,161.un 300. pantā un ES līguma 7. pantā
- ***I Koplēmuma procedūra (pirmais lasījums)
nodoto balsu vairākums
- ***II Koplēmuma procedūra (otrais lasījums)
nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopējo nostāju
Parlamenta deputātu vairākums, lai noraidītu vai grozītu kopējo
nostāju
- ***III Koplēmuma procedūra (trešais lasījums)
nodoto balsu vairākums, lai apstiprinātu kopīgo projektu

(Norādīto procedūru izvēlas atkarībā no Komisijas ierosinātā juridiskā pamata)

Grozījumi normatīvā tekstā

Parlamenta grozījumos izmaiņas ir ***treknrakstā un slīprakstā***. Attiecībā uz normatīviem grozījumu aktiem tās daļas, kuras tiek pārņemtas no jau esoša teksta, ko Parlaments vēlas grozīt, lai gan Komisija to nav grozījusi, ir izceltas ***treknrakstā***. Iespējamie teksta fragmentu svītrojumi tiek apzīmēti šādi: [...]. Teksts *parastā slīprakstā* tehniskajiem dienestiem norāda tās normatīvā teksta daļas, kurās ir ierosināti labojumi galīgajam teksta variantam (piemēram, nepārprotami kļūdainas teksta daļas vai to izlaidumi kādā no valodām). Šie labojumu ierosinājumi jāapstiprina attiecīgajiem tehniskajiem dienestiem.

SATURA RĀDĪTĀJS

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS	5
PASKAIDROJUMS	18
PROCEDŪRA	21

EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par gājēju un citu ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzību
(COM(2007)0560 – C6-0331/2007 – 2007/0201(COD))

(Koplēmuma procedūra, pirmais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2007)0560),
 - ņemot vērā EK līguma 251. panta 2. punktu un 95. pantu, saskaņā ar kuriem Komisija tam iesniedz priekšlikumu (C6-0331/2007),
 - ņemot vērā Reglamenta 51. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A6-0081/2008),
1. apstiprina grozīto Komisijas priekšlikumu;
 2. prasa Komisijai vēlreiz iesniegt savu priekšlikumu, ja tā ir paredzējusi šo priekšlikumu būtiski grozīt vai aizstāt ar citu tekstu;
 3. uzdod priekšsēdētājam nosūtīt Parlamenta nostāju Padomei un Komisijai.

Grozījums Nr. 1

Priekšlikums regulai 4. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(4) Direktīva 2003/102/EK izrādījās neatbilstīga īstenošanas otrā posma prasībām. Šajā ziņā minētās direktīvas 5. pantā Komisijai pieprasīts izvirzīt priekšlikumus, kas vajadzīgi, lai atrisinātu prasību neizpildāmības problēmu un, iespējams, izmantojot aktīvās drošības sistēmas, nodrošināt to, ka nesamazinās ievainojamo satiksmes dalībnieku drošības līmenis.

Grozījums

(4) Direktīva 2003/102/EK izrādījās neatbilstīga īstenošanas otrā posma prasībām. Šajā ziņā minētās direktīvas 5. pantā Komisijai pieprasīts izvirzīt priekšlikumus, kas vajadzīgi, lai atrisinātu prasību neizpildāmības problēmu un, iespējams, izmantojot aktīvās drošības sistēmas, nodrošināt to, ka nesamazinās ievainojamo satiksmes dalībnieku drošības līmenis. ***Tomēr pasīvo drošības pasākumu jomā ir izstrādātas jaunas tehnoloģijas, ar kurām iespējams īstenot otrā posma prasības. Šādu tehnoloģiju esamība ir jāņem vērā.***

Pamatojums

Pašreiz ir izstrādātas stabilas tehnoloģijas, ar kurām iespējams īstenot Direktīvā 2003/102/EK paredzētās otrā posma īstenošanas prasības; ieviešot šīs tehnoloģijas, varētu samazināties ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaits, kā arī to negadījumu skaits, kuros gājēji un citi ievainojami satiksmes dalībnieki guvuši smagus miesas bojājumus.

Grozījums Nr. 2

Priekšlikums regulai 5. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(5) Komisijas pasūtīta izpēte liecināja, ka gājēju aizsardzības prasības var ievērojami uzlabot, izmantojot pasīvos un aktīvos pasākumus, kas sniedz lielāku aizsardzības līmeni nekā iepriekšējie noteikumi. Īpaši tika ieteikta aktīvā drošības sistēma „bremžu palīgmehānisms” („*Brake Assist*”), kas apvienojumā ar izmaiņām pasīvajās drošības prasībās ievērojami paaugstinās paredzēto aizsardzības līmeni. Tādēļ **ir atbilstīgi ieviest obligātu prasību aprīkot jaunus mehāniskos transportlīdzekļus ar bremžu palīgmehānismu.**

Grozījums

(5) Komisijas pasūtīta izpēte liecināja, ka gājēju aizsardzības prasības var ievērojami uzlabot, izmantojot pasīvos un aktīvos pasākumus, kas sniedz lielāku aizsardzības līmeni nekā iepriekšējie noteikumi. Īpaši tika ieteikta aktīvā drošības sistēma „bremžu palīgmehānisms” („*Brake Assist*”), kas apvienojumā ar izmaiņām pasīvajās drošības prasībās ievērojami paaugstinās paredzēto aizsardzības līmeni. Tādēļ **atbilstīga ir obligātā prasība par jauno mehānisko transportlīdzekļu aprīkošanu ar bremžu palīgmehānismu. Tomēr ar šo prasību nevīs aizstāj augsta līmeņa pasīvās drošības sistēmas, bet gan tās papildina.**

Pamatojums

Lai nodrošinātu augsta līmeņa drošību visās situācijās, ar Komisijas priekšlikumā paredzēto obligāto prasību no 2009. gada visus jaunus transportlīdzekļus aprīkot ar bremžu palīgmehānismu nav jāaizstāj, bet gan jāpapildina augsta līmeņa pasīvās drošības sistēmas.

Grozījums Nr. 3

Priekšlikums regulai 6. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(6) Transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar sadursmes draudu mazināšanas sistēmām, **nav jāpiemēro** noteiktas šajā regulā izklāstītās prasības, ciktāl tas vajadzīgs, lai

Grozījums

(6) Transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar sadursmes draudu mazināšanas sistēmām, **var nepiemērot** noteiktas šajā regulā izklāstītās prasības, ciktāl tas vajadzīgs, lai

izvairītos no sadursmēm ar gājējiem, nevis tikai mazinātu šādu sadursmju ietekmi.

izvairītos no sadursmēm ar gājējiem, nevis tikai mazinātu šādu sadursmju ietekmi. ***Pēc novērtējuma, kad ir apstiprinājies, ka, izmantojot šādas sistēmas, var efektīvi izvairīties no sadursmēm ar gājējiem un citiem ievainojamiem satiksmes dalībniekiem, Komisija var iesniegt priekšlikumus šīs regulas grozījumiem, ar ko atļauj izmantot minētās sistēmas.***

Pamatojums

Saistīts ar 11. panta un 10. apsvēruma grozījumu.

Grozījums Nr. 4

Priekšlikums regulai 7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(7) Aizvien palielinoties smagāku transportlīdzekļu skaitam pilsētu satiksmē, noteikumus par gājēju aizsardzību ir lietderīgi piemērot ne tikai transportlīdzekļiem, kuru maksimālā masa nepārsniedz 2500 kg, bet pēc ***noteikta*** pārejas perioda arī M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļiem, kas pārsniedz šo ierobežojumu.

Grozījums

(7) Aizvien palielinoties smagāku transportlīdzekļu skaitam pilsētu satiksmē, noteikumus par gājēju aizsardzību ir lietderīgi piemērot ne tikai transportlīdzekļiem, kuru maksimālā masa nepārsniedz 2500 kg, bet pēc ***ierobežota*** pārejas perioda arī M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļiem, kas pārsniedz šo ierobežojumu.

Grozījums Nr. 5

Priekšlikums regulai 8.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(8a) Lai šī regula būtu efektīvāka, Komisija, organizējot kampaņas un ierosinot stingrākus tiesību aktus, pastiprina centienus, lai ierobežotu atļautā braukšanas ātruma pārsniegšanu, braukšanu alkohola reibumā un lai palielinātu vieglsvara mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu.

Grozījums Nr. 6

Priekšlikums regulai 10. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(10) Konkrēti *Komisijai jāpiešķir pilnvaras* pieņemt tehniskos noteikumus, lai piemērotu prasības par pārbaudēm, ***sadursmes draudu mazināšanas sistēmu darbību*** un īstenošanas pasākumus, pamatojoties uz uzraudzības rezultātiem. Tā kā minētie pasākumi ir vispārīgi un to mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, pievienojot jaunus nebūtiskus elementus, tie *būtu* jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

Grozījums

(10) Konkrēti *Komisija jāpilnvaro* pieņemt tehniskos noteikumus, lai piemērotu prasības par pārbaudēm un īstenošanas pasākumus, pamatojoties uz uzraudzības rezultātiem. Tā kā minētie pasākumi ir vispārīgi un to mērķis ir grozīt nebūtiskus šīs regulas elementus, pievienojot jaunus nebūtiskus elementus, tie *ir* jāpieņem saskaņā ar Lēmuma 1999/468/EK 5.a pantā paredzēto regulatīvo kontroles procedūru.

Pamatojums

Saistīts ar 11. panta un 6. apsvēruma grozījumu. Lai izskatītu sadursmes draudu mazināšanas sistēmu darbību, nav jāpiemēro komitoloģijas procedūra.

Grozījums Nr. 7

Priekšlikums regulai 2. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

2. I pielikuma 2. un 3. iedaļa neattiecas uz N_1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuros vadītāja vieta „R punkts” ir pirms priekšējās ass vai garenvirzienā uz aizmuguri no priekšējās ass novirzoties no centra līnijas mazāk kā **1000 mm**.

Grozījums

2. I pielikuma 2. un 3. iedaļa neattiecas uz:

- a) N_1 kategorijas transportlīdzekļiem,*
 - b) M_1 kategorijas transportlīdzekļiem, kuri ir atvasināti no N_1 kategorijas transportlīdzekļiem un kuru maksimālā masa pārsniedz 2500 kg,*
- kuros vadītāja vieta „R punkts” ir pirms

priekšējās ass vai garenvirzienā uz
aizmuguri no priekšējās ass, novirzoties no
centra līnijas mazāk kā **1050 +/- 50 mm**.

Pamatojums

1000 mm liels attālums ir ieviests Ženēvā pieņemto VTR (Vispārējo tehnisko noteikumu) tekstā, un šis attālums ir transponēts Komisijas priekšlikumā. Tas var radīt situāciju, kurā līdzīgiem transportlīdzekļiem ar plakanu priekšējo konstrukciju piemēro atšķirīgus noteikumus, tādējādi radot tirgus darbības traucējumus. M_1 kategorijas transportlīdzekļi ar plakanu priekšējo konstrukciju, kuru masa pārsniedz 2,5 tonnas, var būt tādi paši transportlīdzekļi kā N_1 kategorijai piederošie, un tādēļ tiem ir jāpiemēro vienādi noteikumi. Samazinot attālumu starp „R punktu” un priekšējo asi, samazināsies kabīnes ietilpība un vadītāja komforta līmenis, tādēļ ir jāparedz pieļaujamā novirze.

Grozījums Nr. 8

**Priekšlikums regulai
3. pants – 6.a punkts (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6.a) „ M_1 kategorijas transportlīdzekļi, kas atvasināti no N_1 kategorijas”, ir tie M_1 kategorijas transportlīdzekļi, kuru maksimālā masa pārsniedz 2500 kg un kuriem virsbūves daļā A statņu priekšā ir tāda pati vispārējā struktūra un forma, kā iepriekš bijušajam N_1 kategorijas transportlīdzeklim;

Pamatojums

Saistīts ar 2. panta 2. punkta grozījumu. Grozot 2. panta 2. punktu, ir jāiekļauj no N_1 kategorijas atvasinātu M_1 kategorijas transportlīdzekļu definīcija.

Grozījums Nr. 9

**Priekšlikums regulai
9. pants – 2. punkts**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2. Sākot no [DATUMS trīsdesmit trīs mēneši] pēc šīs regulas stāšanās spēkā/ attiecībā uz jauniem N_1 kategorijas, kas atvasināti no M_1 kategorijas, ar maksimālo

2. Sākot no ..*, valsts iestādes ar gājēju aizsardzību saistītu iemeslu dēļ turpmāk uzskata atbilstības sertifikātu par nederīgu Direktīvas 2007/46/EK 26. panta mērķiem

masu līdz 2500 kg, kas neatbilst I pielikuma 4. iedaļā noteiktajiem tehniskajiem noteikumiem, **transportlīdzekļiem** valsts iestādes, ar gājēju aizsardzību saistītu iemeslu dēļ, turpmāk uzskata atbilstības sertifikātu par nederīgu Direktīvas [.././EK] [26.] panta mērķiem un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā.

un aizliedz šādu jaunu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā:

a) M₁ kategorijas **transportlīdzekļi**,

b) N₁ kategorijas **transportlīdzekļi**, kas atvasināti no M₁ kategorijas, ar maksimālo masu līdz 2500 kg, kas neatbilst I pielikuma 4. iedaļā noteiktajiem tehniskajiem noteikumiem.

* 24 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā.

Grozījums Nr. 10

Priekšlikums regulai

9. pants – 3. punkts – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

Sākt no [DATUMS piecdesmit seši mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] valsts iestādes, ar gājēju aizsardzību saistītu iemeslu dēļ, atsaka izdot EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu jebkuram no šiem jaunajiem transportlīdzekļu tipiem:

Grozījums

Sākot no .., valsts iestādes ar gājēju aizsardzību saistītu iemeslu dēļ atsaka izdot EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu jebkuram no šiem jaunajiem transportlīdzekļu tipiem:*

* 48 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā.

Grozījums Nr. 11

Priekšlikums regulai

9. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

4. Sākot no [DATUMS sešdesmit mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā] attiecībā uz jauniem N₁ kategorijas, kas atvasināti

Grozījums

4. Sākot no .., attiecībā uz jauniem N₁ kategorijas transportlīdzekļiem, kas atvasināti no M₁ kategorijas, ar maksimālo*

no M₁ kategorijas, ar maksimālo masu līdz 2500 kg, kas neatbilst I pielikuma **2. un 4. iedaļā** vai **3. un 4. iedaļā** noteiktajiem tehniskajiem noteikumiem, transportlīdzekļiem valsts iestādes, ar gājēju aizsardzību saistītu iemeslu dēļ, turpmāk uzskata atbilstības sertifikātu par nederīgu Direktīvas [.././EK] [26.] panta mērķiem un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā.

masu līdz 2500 kg, kas neatbilst I pielikuma **2. iedaļā** vai **3. iedaļā** noteiktajiem tehniskajiem noteikumiem, valsts iestādes ar gājēju aizsardzību saistītu iemeslu dēļ turpmāk uzskata atbilstības sertifikātu par nederīgu Direktīvas **2007/46/EK** 26. panta mērķiem un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā.

** 2012. gada 31. decembris.*

Pamatojums

Ar Direktīvu 2003/102 par termiņu nosaka 2012. gada 31. decembri, līdz kuram jaunajiem transportlīdzekļiem ir jāatbilst I posma pasīvajām drošības prasībām (kā tas paredzēts minētās direktīvas I pielikuma 3.1. daļā). Šā regulas priekšlikuma I pielikuma 2. iedaļā paredzētās prasības ir identiskas. Jāsaglabā tāds pats termiņš. BAS termiņi (I pielikuma 4. iedaļa) ir minēti 9. panta 1., 2. un 6. punktā.

Grozījums Nr. 12

Priekšlikums regulai 9. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

5. No **[DATUMS septiņdesmit astoņi mēneši]** pēc šīs regulas stāšanās spēkā attiecībā uz jaunu transportlīdzekļa tipu, kas neatbilst I pielikuma **3. un 4. iedaļā** minētajiem tehniskajiem noteikumiem, dalībvalstu iestādes ar gājēju aizsardzību saistītu iemeslu dēļ atsaka piešķirt transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu.

Grozījums

5. **Sākot** no ..*, attiecībā uz jaunu transportlīdzekļa tipu, kas neatbilst I pielikuma **3. iedaļā** minētajiem tehniskajiem noteikumiem, dalībvalstu iestādes ar gājēju aizsardzību saistītu iemeslu dēļ atsaka piešķirt transportlīdzekļa EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu.

** 72 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā.*

Pamatojums

Pārejas termiņa samazināšana attiecībā uz jauniem M₁ kategorijas, par 2,5 tonnām smagākiem un N₁ kategorijas transportlīdzekļu tipiem ir saistīta ar priekšlikumu samazināt pārejas termiņu attiecībā uz tās pašas kategorijas jauniem transportlīdzekļiem. Starp abiem galīgajiem termiņiem ieteicamais paredzēt 5 gadu starpposmu.

Grozījums Nr. 13

Priekšlikums regulai

9. pants – 6. punkts – a) apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

a) M_1 vai N_1 kategorijas, kas neatbilst I pielikuma 4. iedaļā noteiktajiem tehniskajiem noteikumiem;

Grozījums

(a) N_1 kategorijas, kas neatbilst I pielikuma 4. iedaļā noteiktajiem tehniskajiem noteikumiem;

Pamatojums

Visi jaunie M_1 kategorijas transportlīdzekļi jau ir minēti 9. panta 2. punktā.

Grozījums Nr. 14

Priekšlikums regulai

9. pants – 6. punkts – b) apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

b) M_1 kategorijas vai N_1 kategorijas, kas atvasināti no M_1 kategorijas, ar maksimālo masu līdz 2500 kg, kas neatbilst I pielikuma 2. un 3. iedaļā noteiktajiem tehniskajiem noteikumiem.

Grozījums

svītrots

Pamatojums

Šīs transportlīdzekļu kategorijas termiņš jau ir noteikts 9. panta 4. punktā.

Grozījums Nr. 15

Priekšlikums regulai

9. pants – 7. punkts – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

Sākot no ***[DATUMS simtu sešpadsmit mēneši]*** pēc šīs regulas stāšanās spēkā] dalībvalstu iestādes ar gājēju aizsardzību saistītu iemeslu dēļ turpmāk uzskata atbilstības sertifikātus par nederīgiem Direktīvas ***[.../.../EK] [26.]*** panta mērķiem

Grozījums

Sākot no ..*, dalībvalstu iestādes ar gājēju aizsardzību saistītu iemeslu dēļ turpmāk uzskata atbilstības sertifikātus par nederīgiem Direktīvas ***2007/46/EK*** 26. panta mērķiem un aizliedz ***visu to jauno*** transportlīdzekļu reģistrāciju,

un aizliedz **šādu** transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā:

tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā, kas **pieer M_1 kategorijai un no M_1 kategorijas atvasinātai N_1 kategorijai, kuru maksimālā masa nepārsniedz 2500 kg un kuri neatbilst I pielikuma 3. iedaļā paredzētajiem tehniskajiem noteikumiem.**

* 108 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā.

Grozījums Nr. 16

Priekšlikums regulai

9. pants – 7. punkts – a) apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

a) M_1 vai N_1 kategorijas, kas neatbilst I pielikuma 4. iedaļā noteiktajiem tehniskajiem noteikumiem; **svītrots**

Pamatojums

Termini BAS uzstādīšanai (I pielikuma 4. iedaļa) jaunus transportlīdzekļos ir minēti 9. panta 2. un 6. punktā.

Grozījums Nr. 17

Priekšlikums regulai

9. pants – 7. punkts – b) apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

b) M_1 kategorijas vai N_1 kategorijas, kas atvasināti no M_1 kategorijas, ar maksimālo masu līdz 2500 kg, kas neatbilst I pielikuma 3. iedaļā noteiktajiem tehniskajiem noteikumiem. **svītrots**

Pamatojums

Saistīts ar 9. panta 7. punkta ievaddaļas grozījumu.

Grozījums Nr. 18

Priekšlikums regulai
9. pants – 8. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

8. Sākot ar *[DATUMS simtu trīsdesmit astoņi mēneši]* pēc šīs regulas stāšanās spēkā/ attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem, kas neatbilst I pielikuma 3. un 4. iedaļā noteiktajiem tehniskajiem noteikumiem, valsts iestādes, pamatojoties uz gājēju aizsardzību, turpmāk uzskata atbilstības sertifikātu par nederīgu Direktīvas *[../EK] [26.]* panta mērķiem un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā.

Grozījums

8. Sākot no ..*, attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem, kas neatbilst I pielikuma 3. iedaļā noteiktajiem tehniskajiem noteikumiem, valsts iestādes, pamatojoties uz gājēju aizsardzību, turpmāk uzskata atbilstības sertifikātu par nederīgu Direktīvas 2007/46/EK 26. panta mērķiem un aizliedz šādu transportlīdzekļu reģistrāciju, tirdzniecību un nodošanu ekspluatācijā.

* 126 mēneši pēc šīs regulas stāšanās spēkā.

Grozījums Nr. 19

Priekšlikums regulai
11. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

1. Ar sadursmes draudu mazināšanas sistēmu aprīkoti transportlīdzekļiem *nav jāizpilda* I pielikuma 2. un 3. iedaļā *noteiktās* testu *prasības*, lai saņemtu EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu transportlīdzekļa tipam saistībā ar gājēju aizsardzību, lai to pārdotu, reģistrētu, nodotu ekspluatācijā.

Grozījums

1. *Nemot vērā Komisijas novērtējumu*, ar sadursmes draudu mazināšanas sistēmu aprīkoti transportlīdzekļi *var neatbilst* I pielikuma 2. un 3. iedaļā *noteiktajām* testu *prasībām*, lai saņemtu EK tipa apstiprinājumu vai valsts tipa apstiprinājumu transportlīdzekļa tipam saistībā ar gājēju aizsardzību, lai to pārdotu, reģistrētu, nodotu ekspluatācijā.

Pamatojums

Pašreiz tirgū nav pieejamas sadursmes novēršanas sistēmas, kas būtu pietiekami efektīvas, lai laikus pamanītu gājējus vai citus ievainojamus satiksmes dalībniekus. Paies vairāki gadi līdz ar šiem aktīvās drošības noteikumiem varēs aizstāt pasīvās drošības prasības (transportlīdzekļu uzbūve). Komisija veiks novērtējumu un vajadzības gadījumā ierosinās priekšlikumus šīs regulas grozīšanai.

Grozījums Nr. 20

Priekšlikums regulai 11. pants – 2. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Komisija **var pieņemt** īstenošanas **pasākumus**, kas **nosaka** 1. iedaļas piemērošanai **vajadzīgās darbības prasības**.

Grozījums

2. Komisija **iesniedz priekšlikumus Eiropas Parlamentam un Padomei par jebkādiem** īstenošanas **pasākumiem**, kas **vajadzīgi** 1. iedaļas piemērošanai.

Pamatojums

Pašreiz tirgū nav pieejamas sadursmes novēršanas sistēmas, kas būtu pietiekami efektīvas, lai visās iespējamās situācijās precīzi atpazītu gājējus vai citus ievainojamus satiksmes dalībniekus. Paies vairāki gadi līdz šīs aktīvās drošības tehnoloģijas būs tik attīstītas, lai nodrošinātu vajadzīgo drošības līmeni. Kad Komisija būs novērtējusi minētās tehnoloģijas, tā varēs ierosināt priekšlikumus šīs regulas grozīšanai.

Grozījums Nr. 21

Priekšlikums regulai 11. pants – 2. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Šos pasākumus, kas ir paredzēti, lai grozītu nebūtiskus šīs regulas elementus, inter alia, to papildinot, pieņem saskaņā ar Direktīvas [.././EK] 40. panta 2. punktā minēto procedūru.

Grozījums

svītrots

Pamatojums

Šie pasākumi nevis grozīs nebūtiskus elementus, bet gan būtiski grozīs visu regulu. Kad Komisija būs novērtējusi šādu tehnoloģiju izmantošanu, tai lūgs iesniegt likumdošanas priekšlikumus šīs regulas grozīšanai, izmantojot koplēmuma, nevis komitoloģijas procedūru.

Grozījums Nr. 22

Priekšlikums regulai 12. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

3. Komisija uzrauga bremžu

RR\716144LV.doc

Grozījums

3. Komisija, **pamatojoties uz būtisku**

15/21

PE398.336v02-00

palīgmehānisma (Brake Assist) un citu tādu tehnoloģiju izmantošanu, kuras var papildus aizsargāt ievainojamos satiksmes dalībniekus *un* ne vēlāk kā [datums, pieci gadi pēc šīs regulas stāšanās spēkā] pārskata šīs regulas darbību attiecībā uz *tehnoloģiju efektīvu ieviešanu un izmantošanu un turpmāku attīstību, un* iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei līdz ar attiecīgiem priekšlikumiem.

informāciju, ko tā saņēmusi no apstiprinātājiestādēm un ieinteresētajām pusēm, kā arī ņemot vērā neatkarīgus pētījumus, uzrauga *tehnisko attīstību, kas saistīta ar paaugstinātām pasīvajām drošības prasībām, bremžu palīgmehānismu (Brake Assist) un citām tādām aktīvajām drošības tehnoloģijām*, kuras var papildus aizsargāt ievainojamos satiksmes dalībniekus.

Ne vēlāk kā .. * *Komisija pārskata visu iepriekšminēto paaugstināto pasīvo drošības prasību īstenošanas iespējas un pielietojumu. Komisija pārskata šīs regulas darbību attiecībā uz bremžu palīgmehānisma (Brake Assist) un citu aktīvo drošības tehnoloģiju izmantošanu un efektivitāti.*

Komisija iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei līdz ar attiecīgiem priekšlikumiem.

* *Pieci gadi* pēc šīs regulas stāšanās spēkā.

Pamatojums

Jāuzrauga ne tikai aktīvo drošības tehnoloģiju attīstība, bet jāanalizē arī iespējamā pasīvo drošības prasību (transportlīdzekļu uzbūve) paaugstināšanās. Priekšizpēte liecina, ka pasīvo drošības tehnoloģiju uzlabojumi ir iespējami jau tuvākajā nākotnē. Uzlabotas aktīvās drošības tehnoloģijas, piemēram, aktīvās bremzēšanas sistēmas vai sadursmes novēršanas sistēmas nedrīkst aizstāt mašīnbūves nozares centienus paaugstināt transportlīdzekļu pasīvās drošības prasības.

Grozījums Nr. 23

Priekšlikums regulai I pielikums – 5.1.1.1. iedaļa

Komisijas ierosinātais teksts

5.1.1.1. Maksimālais dinamiskais ceļgala nobīdes leņķis nepārsniedz **26,0°**, maksimālā dinamiskā ceļgala nobīde nedrīkst pārsniegt 7,5 mm un maksimālais paātrinājums lielā stilba kaula augšējā galā

Grozījums

5.1.1.1. Pārbaudi veic ar triecienu ātrumu 40 km/h. Maksimālais dinamiskais ceļgala nobīdes leņķis nepārsniedz **24,0°**, maksimālā dinamiskā ceļgala nobīde nedrīkst pārsniegt 7,5 mm un maksimālais paātrinājums lielā stilba kaula augšējā galā

nedrīkst pārsniegt **250 g**.

nedrīkst pārsniegt **215 g**.

Pamatojums

Frontālās aizsardzības sistēmu (FPS) prasībām jābūt vienādām ar I pielikuma 2. un 3. iedaļā (jauns II posms) paredzētajām prasībām. Direktīvu 2005/156 par frontālās aizsardzības sistēmu izmantošanu aizstāj ar šo regula (sk. 10. pantu). FPS varēs izmantot arī turpmāk, taču tikai tajā gadījumā, ja tās atbilst tām pašām tehniskajām prasībām, kādām atbilst ar FPS neapriekoti transportlīdzekļi. FPS izmantošana nedrīkst gājējiem radīt nekādas nelabvēlīgas sekas.

PASKAIDROJUMS

Pamatojums

Ir veikti aprēķini, ka pašreiz katru gadu divdesmit piecās dalībvalstīs iet bojā gandrīz 8000 neaizsargātu satiksmes dalībnieku, gājēju un velosipēdistu un tiek ievainoti 300 000 ceļu satiksmes dalībnieku¹. Ņemot vērā to, ka cilvēki aizvien vairāk tiek mudināti izmantot sabiedrisko transportu, iet kājām un braukt ar velosipēdu kā alternatīvas automašīnu izmantošanai, ir jādomā par pasākumiem, lai samazinātu šos skaitļus.²

Direktīva Nr. 2003/102/EK bija domāta tam, lai stiprinātu Kopienas prasības uzlabot gājēju un citu neaizsargātu ceļu satiksmes dalībnieku drošību ievainojumu gadījumā, kas radušies sadursmē ar mehānisko transportlīdzekli. Saskaņā ar šīs direktīvas nosacījumiem atsevišķiem transportlīdzekļiem ir jānokārto vairāki darbības testi divos posmos: I posms (pamatots uz Kopīgā pētniecības centra ieteikumiem) sākās 2005. gada oktobrī, un II posms (pamatots uz Eiropas Transportlīdzekļu drošības uzlabošanas komitejas ieteikumiem) sāksies 2010. gadā. Piecu gadu laikā no II posma sākuma visiem jaunajiem transportlīdzekļiem, kas ietilpst direktīvas darbības jomā, būs jāatbilst testa prasībām.

Bet tika atzīts, ka ir iespējamās problēmas II posma tehnisko prasību izpildē, un tādēļ direktīvas 5. panta 1. punkts paredz, ka līdz 2004. gada 1. jūlijam bija jāveic priekšizpēte par II posma tehniskā testa prasību nosacījumiem un īpaši par citiem pasākumiem vai pasākumu kombināciju, kas aizsardzības ziņā ir vismaz līdzvērtīgi 2003. gadā pieņemtajiem pasākumiem. Ja priekšizpētē tiek secināts, ka ir jāpielāgo prasības attiecībā uz drošības rādītājiem, direktīvas 5. panta 2. punkts ietver prasību, lai Komisija Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedz priekšlikumu attiecīgi grozīt šo direktīvu ar nosacījumu, ka grozījumi sniedz vismaz tādu pašu aizsardzības līmeni kā spēkā esošie noteikumi.

Šīs izpētes rezultāti liecina, ka II posma prasības nebūtu pilnībā tehniski iespējamās visiem transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu tipiem saskaņā ar to pašreizējo aprīkojumu. Kā iespējamais papildus izmantojamais pasākums, ņemot vērā, ka minētā direktīva īpaši atļāva aktīvo un pasīvo pasākumu kombināciju, ziņojumā tika aplūkota bremžu palīgmehānisma sistēmu izmantošana.

Komisijas priekšlikums

Pamatojoties uz izpētes iznākumu, Komisija ierosina:

¹ 2004. gada pētījumu dati.

² Komisijas 2001. gada Baltā grāmata nosaka mērķi samazināt vispārējo ceļa nodokli par 50 % līdz 2010. gadam un atzīst, ka uzlabotie transportlīdzekļu drošības pasākumi var īpaši sekmēt aktīvo drošības sistēmu izmantošanu.

- izstrādāt jaunu regulu¹ minētās direktīvas pārstrādāšanas vietā, aizstājot un apvienojot Direktīvu 2003/102/EK un Direktīvu 2005/66/EK par frontālās aizsardzības sistēmām²;
- pārnest I posma prasības un laika grafiku no Direktīvas 2003/102/EK, pazemināt (iespējams) II posma prasības un izstrādāt jaunu grafiku, un ieviest aktīvās bremsēšanas sistēmas, lai sasniegtu vismaz to pašu aizsardzības līmeni, kāds noteikts Direktīvā 2003/102/EK;
- tiek apsvērta darbības jomas paplašināšana arī M1 un N1 kategoriju transportlīdzekļiem virs 2,5 t salīdzinājumā ar Direktīvu 2003/102/EK.

Referenta viedoklis par saviem grozījumiem

Referents piekrīt Komisijas viedoklim, ka ir vajadzīgi pasākumi, lai samazinātu gājēju un citu neaizsargātu ceļu satiksmes dalībnieku bojāeju un to, ka viņi gūst ievainojumus. Tādēļ viņa ierosināto grozījumu mērķis ir pēc iespējas lielākā mērā pastiprināt regulas prasības.

Grafiks

Komisija ierosina 9. pantā iekļaut regulas ieviešanas grafiku, kura pamatā ir sagatavošanās laiks, kas parasti ir vajadzīgs automobiļu rūpniecībai, lai pielāgotos jaunajam tiesību aktam (skatīt A pielikumu). Referents ierosina mērķtiecīgāku grafiku (skatīt B pielikumu), pamatojoties uz šādiem argumentiem:

a) I posma prasības (sk. priekšlikuma I pielikuma 2. daļu)

Šo prasību grafiks jau ir noteikts Direktīvā 2003/102/EK. Jaunajā regulā ir tikai jāietver jau spēkā esošais grafiks. Jaunā tipa transportlīdzekļiem grafiks paredz 2005. gadu kā sākumpunktu, jaunajiem transportlīdzekļiem sākumpunkts ir 2012. gads. Bet, ievērojot Komisijas priekšlikumu, visiespējamākais I posma prasību izpildes datums jaunajiem M1 un N1 kategoriju transportlīdzekļiem līdz 2,5 t ir 2014. gads (60 mēneši, sākot no 2008. gada beigām). Tādēļ referents ierosina no jauna noteikt 2012. gada 31. decembri kā termiņu.

b) bremžu palīgmehānisms (BAS) (sk. priekšlikuma 1. pielikuma 4. daļu)

Referents uzskata, ka 33 mēnešu sagatavošanās laiks bremžu palīgmehānisma ieviešanai M1 un N1 kategoriju transportlīdzekļiem ir pārāk ilgs laiks. Ir diezgan viegli ar bremžu palīgmehānismu aprīkot tos transportlīdzekļus, kam jau ir ABS bremžu sistēma, un gandrīz visi M1 un N1 kategoriju transportlīdzekļi līdz 2,5 t ir aprīkoti ar ABS. Sagatavošanās laika samazināšana aktīvajam drošības pasākumam ir statistiski izmērāms ieguvums, runājot par bojāgājušo un smagi ievainoto skaita samazināšanu.

¹ Šīs pieejas priekšrocība ir tāda, ka regula ir tieši piemērojama visā ES, nav vajadzīga tās transponēšana dalībvalstu tiesību aktos un tā nodrošina uzņēmumiem un apstiprinātajām iestādēm vienotu noteikumu kopumu.

² Direktīva 2005/66/EK par frontālās aizsardzības sistēmu lietošanu paredz šo sistēmu kā sākotnēja aprīkojuma vai pēc ražošanas posma (*aftermarket*) kontroli. Priekšlikumā ir apvienotas šīs prasības un prasības par gājēju aizsardzību un tādējādi tiek nodrošināta konsekvence, jo ir paredzēta gājēju un citu neaizsargātu ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzība.

c) jaunās II posma prasības (sk. priekšlikuma I pielikuma 3. daļu)

Kā minēts iepriekš, Komisijas ierosinātais grafiks parastos apstākļos ir piemērots jaunu likumdošanas prasību ieviešanai. Bet šeit mēs runājam par prasībām un grafikiem, kas jau ir noteikti kā saistoši noteikumi Direktīvā 2003/102/EK. Komisija pēc priekšizpētes ierosina saprātīgi pazemināt sākotnējās II posma prasības, kas ir paredzētas likumā. Vai līdz ar šo piekāpšanos jāatceļ arī grafiks? Referents lēš, ka jaunās II posma prasības ir diezgan līdzīgas pašreizējām I posma prasībām un ka automobiļu rūpniecība spēj ievērot jaunās II posma prasības no agrākā sākumposma, un tādēļ ierosina grafiku, kas ir ļoti līdzīgs grafikam, kurš ir noteikts Direktīvā 2003/102/EK.

Sadursmes draudu mazināšanas sistēmas

Līdz šim tirgū nav bijušas efektīvas sadursmes draudu mazināšanas sistēmas gājējiem. Referents saprot un novērtē, ka Komisija, ierosinot 11. pantu, mudina rūpniecībai izveidot šādu sistēmu, pat ja viņš uzskata, ka no daudziem nelaimes gadījumiem ar gājējiem izvairīties nevar. Ar saviem grozījumiem viņš vēlas apgalvot, ka, ja reiz šādu sistēmu izveido, otram likumdevējam ir iespēja analizēt un vērtēt šī aktīvā drošības pasākuma efektīvo potenciālu un ka nebūs automātiska kompromisa starp pasīvajām drošības prasībām un sadursmes draudu mazināšanas sistēmām.

Frontālās aizsardzības sistēmas

Direktīvu 2005/66/EK par frontālās aizsardzības sistēmām aizstās ar šo regulu. Frontālās aizsardzības sistēmu drošības prasībām ir jābūt tajā pašā līmenī kā drošības prasībām transportlīdzekļiem bez aprīkojuma ar frontālās aizsardzības sistēmām. Tādēļ jaunās II posma prasības ir jāattiecina arī uz frontālās aizsardzības sistēmām.

Pārraudzība

Referents uzskata, ka ir svarīgi nepārtraukti būt uzmanīgam attiecībā uz tehniskajām iespējām arī saistībā ar pasīvajiem drošības standartiem un pienācīgi pārraudzīt arvien vairāk un vairāk drošības prasību iespējas.

PROCEDŪRA

Virsraksts	Gājēju un citu ievainojamu satiksmes dalībnieku aizsardzība	
Atsauces	COM(2007)0560 – C6-0331/2007 – 2007/0201(COD)	
Datums, kad to iesniedza EP	3.10.2007	
Komiteja, kas atbildīga par jautājumu Datums, kad paziņoja plenārsēdē	TRAN 11.10.2007	
Komiteja(-s), kurai(-ām) ir lūgts sniegt atzinumu Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ITRE 11.10.2007	IMCO 11.10.2007
Atzinumu nav sniegusi Lēmuma datums	ITRE 22.11.2007	IMCO 21.11.2007
Referents(-e/-i/-es) Iecelšanas datums	<i>Francesco Ferrari</i> 9.10.2007	
Izskatīšana komitejā	23.1.2008	25.3.2008
Pieņemšanas datums	26.3.2008	
Galīgā balsojuma rezultāti	+: 36	–: 0
	0: 0	
Deputāti, kas bija klāt galīgajā balsojumā	<i>Gabriele Albertini, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Reinhard Rack, Luca Romagnoli, Gilles Savary, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Roberts Zīle</i>	
Aizstājējs(-i), kas bija klāt galīgajā balsojumā	<i>Jeanine Hennis-Plasschaert, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Maria Eleni Koppa</i>	
Aizstājējs(-i) (178. panta 2. punkts), kas bija klāt galīgajā balsojumā	<i>Donato Tommaso Veraldi</i>	