



Briuselis, 2015 01 12
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI

pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 6 dalį

dėl

Tarybos pozicijos 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, priėmimo

(Tekstas svarbus EEE)

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI

pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 6 dalį

dėl

Tarybos pozicijos 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, priėmimo

(Tekstas svarbus EEE)

1. PAGRINDINIAI FAKTAI

Pasiūlymo pateikimo Europos Parlamentui ir Tarybai data (dokumentas COM(2013) 195 <i>final</i> – 2013/0105 (COD))	2013 m. balandžio 16 d.
Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonės data	2013 m. liepos 11 d.
Per pirmąją svarstymą priimtos Europos Parlamento pozicijos data	2014 m. balandžio 15 d.
Iš dalies pakeisto pasiūlymo perdavimo data	nėra
Tarybos pozicijos priėmimo data	2014 m. birželio 5 d.

2. KOMISIJOS PASIŪLYMO TIKSLAI

Direktyva 96/53/EB nustatyti didžiausi tarptautinio susisiekimo sunkiasvorių krovinių transporto priemonių (SKTP) ir autobusų matmenys ir didžiausia leidžiama masė (tam tikromis sąlygomis valstybėms narėms leidžiama šiuos matmenis ir masę viršyti, kai tos priemonės ir tie autobusai naudojami nacionaliniam susisiekimui).

Pagrindinis pakeitimo tikslas – leisti tam tikrais atvejais ir tam tikromis sąlygomis nukrypti nuo nustatytų matmenų ir masės, kad būtų galima SKTP ir autobusus padaryti ekologiškesnius ir saugesnius, jei patobulinimų šiuo metu įgyvendinti neįmanoma dėl direktyva nustatytų apribojimų. Tikimasi, kad dėl ekologiškesnių sunkvežimių maždaug 7–10 proc. padidės degalų naudojimo efektyvumas ir bus atitinkamai mažiau išmetama CO₂ ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų. Naudojant saugesnes SKTP būtų galima išgelbėti iki 500 gyvybių (daugiausia pažeidžiamų eismo dalyvių miestuose, kaip antai pėsčiųjų ir dviratininkų) per metus.

Visų pirma, Komisijos pasiūlymu siekiama:

- sudaryti sąlygas gerinti transporto priemonių aerodinamines savybes – leisti didesnę ilgį, kad būtų galima projektuoti aptakesnes kabinas. Tokiose pažangesnėse kabinose vairuotojai geriau matytų kelią ir jos geriau sugertų smūgio energiją avarijos atveju.

Pasiūlymu taip pat numatyta leisti priekabių, puspriekabių ar sunkvežimių gale tvirtinti aerodinaminius aptakus, kurie jau parengti rinkai ir vis labiau naudojami, pvz., Jungtinėse Amerikos Valstijose. Siūlomoje direktyvoje krovmų didinti nenumatoma;

- leisti didesnę hibridinių ir elektrinių transporto priemonių masę – ne daugiau kaip 1 papildoma tona;
- įtraukti nuostatas, susijusias su vykdymo užtikrinimu, nes masės apribojimų nesilaikymo lygis kelia susirūpinimą. Naujosiomis nuostatomis rekomenduojama naudoti sunkvežimiuose įrengiamas masės jutiklius ir keliuose įrengti važiuojančių transporto priemonių masės matavimo punktus, o valstybės narės įpareigojamos atlikti tam tikrą eismo apimčiai proporcingą patikrinimų skaičių;
- nustatyti siuntėjo ir vežėjo bendrą atsakomybę už masės viršijimą vežant krovinį keliais (kai siuntėjas informacijos nepateikia arba kai jo pateikta informacija yra klaidinga);
- sudaryti sąlygas vežti konteinerius įvairiarūšiu transportu, numatant leidžiančių nukrypti nuostatą, kuria būtų leidžiama 44 tonų masė ir 15 centimetrų didesnis ilgis įvairiarūšiu transportu vežant 45 pėdų konteinerius ir nuimamuosius kėbulus;
- leisti taikyti papildomą 1 toną autobusams, kad būtų atsižvelgta didesnę keleivių ir jų bagažo masę.

Be pirmiau išdėstytų pagrindinių pakeitimo tikslų, Komisijos pasiūlyme taip pat atsižvelgta į Europos Parlamentui pateiktą Komisijos paaiškinimą¹ dėl ilgesnių transporto priemonių tarpvalstybinio judėjimo (t. y. galiojančiomis taisyklėmis leidžiama kirsti vieną sieną tarp dviejų gretimų valstybių narių, kurios savo teritorijoje leidžia naudoti ilgesnes transporto priemones).

3. PASTABOS DĖL TARYBOS POZICIJOS

2014 m. birželio 5 d. priimtu Transporto tarybos politiniu susitarimu pritariama pagrindiniams Komisijos pasiūlymo tikslams sudaryti sąlygas kurti ekologiškesnius ir saugesnius sunkvežimius, tačiau nuomonės išsiskyrė dėl tam tikrų kitų klausimų, visų pirma:

- Siekiant atsižvelgti į kai kurių transporto priemonių gamintojų investavimo pajėgumą siūlomi ilgi naujosios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę (3 metai) ir jos 9 straipsnio nuostatų dėl naujų kabinų įgyvendinimo (5 metai po būtino Direktyvos 2007/46 pakeitimo, įskaitant jos įgyvendinimo aktų pakeitimus) terminai. Komisijos pasiūlyme buvo numatytas 18 mėnesių perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpis. Komisija primena, kad pasiūlymu siekiama sudaryti sąlygas, o tai reiškia, kad gamintojai nebūtų įpareigojami gaminti tokias kabinas, jei nemano, kad toks gaminys turėtų savo rinką. Komisija mano, kad siūlomi ilgi terminai yra nepagrįsti, nes būtinos technologijos jau egzistuoja ir Sąjungos piliečiai turėtų turėti galimybę kuo greičiau gauti naudos iš ekologiškesnių ir saugesnių sunkvežimių.
- Komisijos siūlomą vykdymo užtikrinimo ramstį – taikyti nuobaudas už leidžiamos masės viršijimą (12 ir 13 straipsniai) – Taryba iš esmės atmetė, nes išbraukė 13 straipsnį dėl pažeidimų skirstymo į kategorijas ir sušvelnino 12 straipsnį dėl vykdymo užtikrinimo. Pavyzdžiui, Komisijos pasiūlytą pirminės atrankos skaitinį

¹ Europos Komisijos pirmininko pavaduotojo S. Kallaso 2012 m. birželio 13 d. laiškas EP Transporto ir turizmo komiteto (TRAN) pirmininkui Brianui Simpsonui.

rodiklį (kuris jau taikomas kai kuriose valstybėse narėse) Taryba pakeitė „tinkamu patikrinimų lygiu“. Realiai tai reikštų, kad dabartinė nepatenkinama padėtis beveik nesikeis. Be to, kad sparčiau dėvėti keliai ir patiriama papildomų jų priežiūros išlaidų, Komisija mano, kad dėl leidžiamosios transporto priemonių masės viršijimo kyla pavojus eismo saugai bei iškraipoma veiklos vykdytojų, kurie laikosi taisyklių, ir vykdytojų, kurie jų nesilaiko, konkurencija. Dėl nesuderintų vykdymo užtikrinimo procedūrų ir skirtingo nuobaudų lygio įvairiose valstybėse narėse vežėjams siunčiami prieštaringi signalai ir mažėja vykdymo užtikrinimo veiksmingumas. Tačiau Taryba pritarė, kad valstybės narės turi teikti Komisijai atliktų patikrinimų ir nustatytų pažeidimų skaičiaus ataskaitas.

- Per pirmąjį svarstymą priimtos pozicijos 10h straipsnio 5 dalyje Taryba remiasi Reglamento (ES) Nr. 182/2011 5 straipsnio 4 dalies antros pastraipos b punktu („nuomonės nepateikimo nuostata“). Komisija padarė pareiškimą, kuriame priminė, kad ši nuostata neturi būti taikoma sistemingai, o tik tada, kai dėl konkrečių priežasčių būtina nukrypti nuo pagrindinio principo, pagal kurį Komisija gali priimti įgyvendinimo akto projektą, kai nuomonė nepateikiama. Kadangi tai yra 5 straipsnio 4 dalyje nustatytos bendrosios taisyklės išimtis, antros pastraipos b punkto taikymo negalima vertinti tiesiog kaip teisės aktų leidėjo „veiksmų laisvės“, nes minėtas punktas turi būti interpretuojamas kaip ribojamojo pobūdžio priemonė ir todėl jo taikymas turi būti pagrįstas.

Kita vertus, Komisija palankiai vertina šiuos aspektus:

- 8 ir 9 straipsniuose dėl aerodinaminių savybių išlaikyta Komisijos pasiūlyta tikslo ir turinio formuluotė. Nepaisant to, kad Taryba siūlomus deleguotuosius aktus pakeičia įgyvendinimo aktais ir sieja juos tik su 8 straipsniu, Komisija gali pritarti šiam požiūriui, turint omenyje, kad Komisijos suburta ekspertų grupė išsamiai išdėstys ir nustatys techninį šių aktų turinį. 9 straipsnyje numatytų deleguotųjų aktų turinys galėtų būti įtrauktas į atnaujinamus transporto priemonių tipo patvirtinimo pagal Direktyvą 2007/46/EB reglamentus. 8 ir 9 straipsniuose Taryba aiškiau nustatė tipo patvirtinimo teisės aktų (Direktyvos 2007/46/EB, reglamentų Nr. 661/2009 ir Nr. 1230/2012) vaidmenį.
- Nustatoma konteinerių siuntėjo ir vežėjo bendra atsakomybė.
- Siūloma išplėsti papildomos leidžiamosios elektrinių / hibridinių transporto priemonių masės taikymo sritį, kad nuostata dėl papildomos leidžiamosios masės būtų taikoma ir alternatyviais degalais varomoms transporto priemonėms, atsižvelgiant į tai, kad šioms alternatyvioms technologijoms įgyvendinti būtina papildoma masė.
- Taryba priėmė naują įvairiarūšio vežimo operacijos apibrėžtį, kurioje tinkamai išspręstas vandens transporto ypatumų klausimas. Ši nauja apibrėžtis būtų taikoma kartu su 45 pėdų konteineriams ir nuimamiesiems kėbulams taikoma nukrypti leidžiančia nuostata dėl papildomų 15 centimetrų ir 44 tonų.
- Leidžiamąją dviašių autobusų masę Taryba padidino iki 19,5 tonų (500 kg daugiau nei numatyta Komisijos pasiūlyme), kad būtų atsižvelgta ir į masės padidėjimą dėl privalomų transporto priemonės sistemų (Euro VI klasė, saugos įranga).

Dėl ilgesnių transporto priemonių tarpvalstybinio judėjimo Komisija atsižvelgia į tai, kad valstybių narių nuomonės skiriasi, ir į Tarybos sprendimą nekeisti dabartinės direktyvos teksto. Komisija gali priimti kompromisą išbraukti atitinkamo straipsnio nuostatų tekstą ir taip

išlaikyti dabar galiojančios direktyvos *status quo*. Komisija paskelbė pareiškimą, kuriuo patvirtino savo išaiškinimą dėl ilgesnių transporto priemonių tarpvalstybinio judėjimo, kaip išdėstyta jau minėtame Komisijos pirmininko pavaduotojo S. Kallaso laiške B. Simpsonui.

4. IŠVADA

Komisija mano, kad, norint pasiekti šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo mažinimo tikslus, sunkiųjų krovininių transporto priemonių ir autobusų masę ir matmenis reglamentuojančius teisės aktus atnaujinti būtina. Naujos kabinos ne tik bus aptakesnės, bet ir dėl didesnių kabinų atsiras galimybė ateityje pradėti naudoti transporto priemones, kuriose bus įrengta nauja degalų naudojimo efektyvumą didinanti įranga. Be to, Komisija mano, kad naujas dizainas suteiks galimybę įdiegti saugesnius sunkvežimius, o tai padėtų išvengti žūčių gyvenvietėse per nedideliu greičiu važiuojančių sunkiasvorių transporto priemonių avarijas. Dėl šių priežasčių Komisija mano, kad laukti keletą metų, kol gamintojai įdiegs naują dizainą, kuris didžiąja dalimi jau parengtas naudoti, būtų nesuderinama su Sąjungos piliečių interesais. Komisija mano, kad šie klausimai turi būti sprendžiami teisėkūros institucijų derybose.