



Briselē, 12.1.2015.
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM,

ko izstrādā atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 6. punktam,

par

**Padomes nostāju attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas pieņemšanu,
ar ko groza 1996. gada 25. jūlija Direktīvu 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā
izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un
starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo
masu starptautiskajos autopārvadājumos**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM,

ko izstrādā atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 6. punktam,

par

Padomes nostāju attiecībā uz Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvas pieņemšanu, ar ko groza 1996. gada 25. jūlija Direktīvu 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos

(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. PRIEKŠVĒSTURE

Datums, kad priekšlikums nosūtīts Eiropas Parlamentam un Padomei (dokuments COM(2013) 195 *final* – 2013/0105 (COD)):

2013. gada 16. aprīlis

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinuma datums:

2013. gada 11. jūlijs

Eiropas Parlamenta nostājas datums (pirmais lasījums):

2014. gada 15. aprīlis

Grozītā priekšlikuma nosūtīšanas datums:

Neattiecas

Padomes nostājas pieņemšanas datums:

2014. gada 5. jūnijs

2. KOMISIJAS PRIEKŠLIKUMA MĒRĶI

Direktīvā 96/53/EK ir noteikti smagkravas transportlīdzekļu (*HGV*) un autobusu maksimālie gabarīti un maksimālā masa starptautiskajos autopārvadājumos (dalībvalstīm, ievērojot atsevišķus nosacījumus, iekšējos autopārvadājumos ir atļauts pārsniegt šos gabarītus un masu).

Galvenais grozījuma mērķis ir padarīt *HGV* un autobusus videi nekaitīgākus un drošākus, atsevišķos gadījumos un ievērojot noteiktus nosacījumus pieļaujot atkāpes no noteiktās masas un gabarītiem, ja direktīvā noteikto ierobežojumu dēļ uzlabojumi nav iespējami. Paredzams, ka videi nekaitīgāki kravas automobiļi par aptuveni 7–10 % uzlabotu degvielas patēriņa efektivitāti un attiecīgi arī samazinātu CO₂ un SEG emisiju. Drošāki *HGV* varētu glābt līdz pat 500 dzīvībām gadā, galvenokārt starp visneaizsargātākajiem ceļu satiksmes dalībniekiem, piemēram, gājējiem un velosipēdistiem pilsētu teritorijās.

Komisijas priekšlikuma konkrētie mērķi.

- *Veicināt transportlīdzekļu aerodinamikas uzlabošanu*, ļaujot palielināt garumu, lai varētu konstruēt aerodinamiskākas kabīnes. Šīs "gudrās" kabīnes palielinātu vadītāja redzamības lauku un avārijas gadījumā uzlabotu enerģijas absorbēšanu. Ar priekšlikumu atļauj arī piekabju, puspiekabju vai kravas automobiļu aizmugurē

pievienot aerodinamiskas gaisa plūsmas vadīšanas ierīces, kas ir gatavas tirgum un tiek arvien vairāk izmantotas, piemēram Amerikas Savienotajās Valstīs. Ar ierosināto direktīvu nav paredzēts palielināt kravnesību.

- Hibrīdpiedziņas vai elektriskas piedziņas gadījumā atļaut masas palielinājumu pat par vienu tonnu.
- Ieviest noteikumus attiecībā uz piemērošanu sakarā ar satraucoši biežu maksimālās masas pārsniegšanu. Ar jaunajiem noteikumiem iesaka kravas automobiļos uzstādīt masas sensorus un uz ceļiem izvietot transportlīdzekļu svēršanas stacijas, un nosaka dalībvalstīm pienākumu veikt noteiktu pārbaužu skaitu, kas ir proporcionāls autopārvadājumu intensitātei.
- Ieviest kopēju nosūtītāja un autopārvadātāja atbildību, ja autopārvadājuma laikā tiek pārsniegta maksimālā masa (ja nosūtītājs nav sniedzis informāciju vai arī tā ir maldinoša).
- Atvieglot konteineru intermodālos pārvadājumus, paredzot atkāpi, ar kuru atļauj pārvadāt līdz pat 44 tonnām un pārsniegt garumu līdz pat 15 centimetriem, intermodālos pārvadājumos transportējot 45 pēdu konteinerus un noņemamas virsbūves.
- Attiecībā uz autobusiem atļaut vienu papildu tonnu, lai ņemtu vērā pasažieru un viņu bagāžas masas pieaugumu.

Papildus iepriekš izklāstītajiem galvenajiem grozījuma mērķiem Komisijas priekšlikumā ir atspoguļots arī Komisijas sniegtais skaidrojums Eiropas Parlamentam¹ par pārrobežu autopārvadājumiem, ko veic ar transportlīdzekļiem, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu (t. i. spēkā esošie noteikumi pieļauj vienas tādu blakusesošu dalībvalstu robežas šķērsošanu, kuras pieļauj to teritorijā izmantot transportlīdzekļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu).

3. KOMENTĀRI PAR PADOMES NOSTĀJU

Politiskā vienošanās, kas 2014. gada 5. jūnijā pieņemta Transporta padomē, atbalsta Komisijas priekšlikuma galvenos mērķus, proti, atvieglot videi nekaitīgāku un drošāku kravas automobiļu konstruēšanu, tomēr ir atkāpes dažos citos aspektos.

- Tiek ierosināti gari termiņi gan jaunās direktīvas transponēšanai (trīs gadi), gan arī tās 9. pantā paredzēto noteikumu par jaunu kabīņu konstrukciju ieviešanai (pieci gadi pēc nepieciešamo grozījumu veikšanas Direktīvā 2007/46, tostarp tās īstenošanas aktos), lai pielāgotos dažu autoražotāju investīciju iespējām. Komisijas priekšlikumā tika noteikts 18 mēnešu ilgs transponēšanas periods. Komisija atgādina, ka tās priekšlikumam ir veicinošs raksturs, kas nozīmē, ka ražotājiem šādu kabīņu ražošana nebūtu obligāta, ja tie nebūs pārliecināti, ka šādiem produktiem ir noieta tirgus. Komisija uzskata, ka ierosinātie garie termiņi nav pamatoti, jo nepieciešamās tehnoloģijas jau ir pieejamas un Savienības pilsoņiem pēc iespējas drīzāk vajadzētu būt iespējai gūt labumu no videi nekaitīgākiem un drošākiem kravas automobiļiem.
- Komisijas ierosinātos izpildes pasākumus, kas paredz sodīt par maksimālās masas pārsniegšanu (12. un 13. pants), Padome lielā mērā noraidīja, svītrojot 13. pantu par pārkāpumu klasifikāciju un mīkstinot 12. pantu par piemērošanu. Piemēram, Padome

¹ Komisijas priekšsēdētāja vietnieka Kallas 2012. gada 13. jūnija vēstule EP TRAN komitejas priekšsēdētājam Brian Simpson.

Komisijas ierosināto priekšatlases pārbaužu skaitlisko norādi (ko dažas dalībvalstis jau piemēro) aizstāja ar "pienācīgu pārbaužu līmeni". Praksē tas būtiski nemainītu pašreizējo neapmierinošo situāciju. Komisija uzskata, ka transportlīdzekļu maksimālās masas pārsniegšana ne tikai paātrina ceļu nolietošanos, kas rada papildu uzturēšanas izmaksas, bet arī apdraud ceļu satiksmes drošību un kropļo konkurenci starp pārvadātājiem, kas ievēro noteikumus, un pārvadātājiem, kas tos neievēro. Vienotu piemērošanas procedūru trūkums un sodu atšķirība dažādās dalībvalstīs mulsina autopārvadātājus un samazina īstenošanas efektivitāti. Tomēr Padome piekrita, ka dalībvalstīm jāziņo Komisijai par pārbaužu un pārkāpumu skaitu.

- Padome tās pirmā lasījuma nostājas 10.h panta 5. punktā atsaucas uz Regulas 182/2011 5. panta 4. punkta otrās daļas b) apakšpunktu ("atzinuma nesniegšanas klauzula"). Komisija ir sniegusi paziņojuma, atgādinot, ka šo normu nedrīkst izmantot sistemātiski, bet gan tikai tad, ja ir īpaša vajadzība atkāpties no pamatprincipa, saskaņā ar kuru, ja atzinums nav sniegts, Komisija drīkst pieņemt īstenošanas akta projektu. Ņemot vērā to, ka otrās daļas b) apakšpunkts ir 5. panta 4. punktā paredzētā vispārīgā noteikuma izņēmums, to nedrīkst uzskatīt par tādu, par kura izmantošanu likumdevējs var izšķirties pēc saviem ieskatiem; tas jāinterpretē ar ierobežojumiem, un tātad tā izmantošana ir jāpamato.

No otras puses, Komisija atzinīgi vērtē šādus aspektus.

- 8. un 9. pantā ir saglabāta Komisijas ierosinātā projekta versija gan attiecībā uz mērķi, gan saturu. Neraugoties uz to, ka Padome ierosinātos deleģētos aktus ir aizstājusi ar īstenošanas aktiem un tos paredz tikai attiecībā uz 8. pantu, Komisija var piekrist šai pieejai, ņemot vērā, ka Komisija izveidojusi darba grupu, lai sīki izstrādātu un definētu šo aktu tehnisko saturu. Ar 9. pantu noteikto deleģēto aktu saturu varētu iekļaut atjauninājumos regulām par transportlīdzekļa tipa apstiprinājumu saskaņā ar Direktīvu 2007/46/EK. Padome 8. un 9. pantā precizēja tipa apstiprināšanas tiesību aktu lomu. (Direktīva 2007/46/EK, Regulas 661/2009 un 1230/2012).
- Kopējas nosūtītāja un autopārvadātāja atbildības ieviešana attiecībā uz konteineru pārvadājumiem.
- Ierosinātais noteikums par elektrotransportlīdzekļu/hibrīdtransportlīdzekļu pieļaujamo papildu masu ir attiecināts arī uz transportlīdzekļiem, kuros izmanto alternatīvo degvielu, lai ņemtu vērā, ka šādām alternatīvām tehnoloģijām ir nepieciešama papildu masa.
- Padome ir pieņēmusi jaunu intermodālo pārvadājumu darbību definīciju, kurā pienācīgi ņemta vērā ūdens transportlīdzekļu specifika. Šī jaunā definīcija būtu piemērojama gadījumos, kad tiek izmantota atkāpe par garuma pārsniegšanu par 15 centimetriem un par 44 tonnām attiecībā uz 45 pēdu konteineriem un noņemamām virsbūvēm.
- Padome līdz 19,5 tonnām palielināja divasu autobusu pieļaujamo masu (par 500 kg vairāk nekā Komisijas bija paredzējusi savā priekšlikumā), lai ņemtu vērā transportlīdzekļos obligāti uzstādāmo sistēmu (Euro IV klase, drošības aprīkojuma) svaru.

Attiecībā uz pārrobežu autopārvadājumiem, ko veic ar transportlīdzekļiem, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, Komisija ņem vērā dalībvalstu viedokļu atšķirības un Padomes lēmumu negrozīt spēkā esošās direktīvas tekstu. Komisijai ir pieņemams

kompromiss par attiecīgā panta noteikumu svītrošanu, tādējādi saglabājot spēkā esošās direktīvas radīto *status quo*. Komisija nāca klajā ar paziņojumu, kurā apstiprināta tās interpretācija par pārrobežu autopārvadājumiem, ko veic ar transportlīdzekļiem, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, kura jau izklāstīta iepriekš minētajā priekšsēdētāja vietnieka *Kallas* vēstulē *Simpson* kungam.

4. SECINĀJUMS

Komisija uzskata, ka ir būtiski atjaunināt tiesību aktus par smagkravas transportlīdzekļu un autobusu masu un gabarītiem, lai īstenotu siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanas mērķus. Jaunas kabīnes būs aerodinamiskākas, turklāt lielākas kabīnes nākotnē ļaus arī ieviest transportlīdzekļus ar jaunu aprīkojumu, uzlabojot degvielas patēriņa efektivitāti. Tāpat Komisija uzskata, ka jaunās konstrukcijas ļaus ieviest drošākus kravas automobiļus, kas palīdzēs glābt dzīvības negadījumos, kuros iesaistīti smagie transportlīdzekļi un kuri notiek apdzīvotās vietās, transportlīdzekļiem pārvietojoties ar nelielu ātrumu. Šo iemeslu dēļ Komisija uzskata, ka gaidīt vairākus gadus, kamēr ražotāji ievieš jaunas konstrukcijas, kas lielā mērā ir gatavas izmantošanai, būtu pretrunā Savienības pilsoņu interesēm. Komisija uzskata, ka minētie jautājumi būtu jārisina sarunu laikā starp likumdevējām iestādēm.