



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 5.10.2006
COM(2006) 570 galīgā redakcija

2006/0183 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par Kopienā reģistrētu smago kravas transportlīdzekļu modernizēšanu, aprīkojot tos ar spoguļiem

{SEC(2006) 1238}
{SEC(2006) 1239}

(iesniegusi Komisija)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1 PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Šā direktīvas priekšlikuma mērķis ir uzlabot satiksmes dalībnieku, jo īpaši mazāk aizsargātu satiksmes dalībnieku, piemēram, gājēju, velosipēdistu un motociklistu, drošību. Šī grupa pakļauta ievērojama riskam nokļūt satiksmes negadījumos ar smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kam pasažiera pusē sānos ir neredzamā zona. Jau ir pieņemti tiesību akti, kas paredz, ka no 2006./2007. gada visi jaunie smagie kravu transportlīdzekļi obligāti jāaprīko ar uzlabotu spoguļu komplektu. Tomēr esošie transportlīdzekļi paliks aprītē un netiks veikti nekādi uzlabojumi saistībā ar to netiešās redzamības lauku. Komisija ierosina prasības attiecībā uz netiešās redzamības sānu lauku, kas pašlaik piemērojamas tikai jauniem transportlīdzekļiem, attiecināt arī uz esošo smago kravas transportlīdzekļu parku.

Vispārīgais konteksts

Daudzus satiksmes negadījumus izraisa lielu transportlīdzekļu vadītāji, kas neievēro, ka viņu transportlīdzekļa tuvumā vai līdzās tam atrodas citi satiksmes dalībnieki. Šie negadījumi bieži saistīti ar virziena maiņu krustojumos, mezglos vai apļveida krustojumos, kad autovadītāji nepamana citus satiksmes dalībniekus neredzamajā zonā, kas veidojas to transportlīdzekļu tiešā tuvumā. Tiek lēsts, ka Eiropā ik gadus šādos apstākļos iet bojā aptuveni 400 cilvēku. Tāpēc Eiropas Parlaments un Padome pieņēma Direktīvu 2003/97/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz netiešās redzamības ierīču un ar tām aprīkotu transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, ar kuru groza Direktīvu 70/156/EEK un atceļ Direktīvu 71/127/EEK. Saskaņā ar šo direktīvu 2006. gadā jauniem transportlīdzekļu tiptiem un attiecīgi 2007. gadā jauniem transportlīdzekļiem dalībvalstu iestādes var piešķirt apstiprinājumu tikai tad, ja tie aprīkoti ar spoguļiem un citām netiešās redzamības sistēmām, kas atbilst noteiktām prasībām, lai samazinātu transportlīdzekļu neredzamās zonas.

Vairākas dalībvalstis uzskatīja, ka noteikumi attiecībā tikai uz jauniem transportlīdzekļiem un jauniem transportlīdzekļu tiptiem, neietverot esošos transportlīdzekļus, nav pietiekami plaši. Tāpēc trīs dalībvalstis — Nīderlande, Beļģija un Dānija — īstenoja valsts programmas (tiesību aktus vai nodokļu atvieglojumus, vai citus finanšu stimulus) attiecībā uz dažu kategoriju transportlīdzekļu modernizēšanu, kuri šajā ziņā rada sevišķus draudus, t.i., attiecībā uz smagajiem kravas transportlīdzekļiem. Turklāt šīs dalībvalstis mudinājušas Komisiju ierosināt attiecīgus tiesību aktus Kopienas mērogā. To atzinīgi novērtējušas arī vairākas citas dalībvalstis.

Spēkā esošie noteikumi priekšlikuma jomā

Aizsākumi Eiropas tiesību aktiem par netiešās redzamības sistēmu tipu apstiprināšanu meklējami jau 1971. gadā. Pirmā Direktīva 71/127/EEK pakāpeniski grozīta ar vairākām direktīvām, ieviešot vairāk un modernākus spoguļus un tās darbības jomu attiecinot uz citām transportlīdzekļu kategorijām. Direktīva paredzēja prasības par atpakaļskata spoguļu konstrukciju un uzstādīšanu transportlīdzekļiem. Tomēr šī direktīva neskāra valstu prasības. Tikai 2003. gadā tika pieņemta jauna Direktīva 2003/97/EK, ar ko atcēla Direktīvu 71/127/EEK un spoguļus vai citas netiešās redzamības sistēmas padarīja par obligātām.

Direktīva 2003/97/EK grozīta ar Komisijas Direktīvu 2005/27/EK, lai vispārīgo prasību par aprīkošanu ar IV un V klases spoguļiem attiecinātu uz transportlīdzekļiem, kuru masa ir 3,5 tonnas līdzšinējo 7,5 tonnu vietā.

Atbilstība pārējiem ES politikas virzieniem un mērķiem

Baltajā grāmatā „Eiropas transporta politika līdz 2010. gadam — laiks pieņemt lēmumus” Eiropas Komisija izvirzīja mērķi līdz 2010. gadam ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu samazināt uz pusi. Trešajā Ceļu satiksmes drošības rīcības programmā Komisija apņēmas izpētīt jautājumu saistībā ar aprītē esošo smago transportlīdzekļu aprīkošanu ar netiešās redzamības ierīcēm, lai samazinātu to neredzamās zonas.

2005. gada decembrī Augsta līmeņa darba grupa CARS 21 pieņēma 10 gadu darbības plānu konkurētspējīgai ES automašīnu nozarei. Attiecībā uz ceļu satiksmes drošību grupa ieteica izmantot integrētu pieeju, kas ietver transportlīdzekļu tehnoloģijas, infrastruktūru un ceļu satiksmes dalībniekus. Šī integrētā pieeja paredz obligātu jaunu drošības elementu ieviešanu, tostarp uzlabojumus attiecībā uz smago kravas transportlīdzekļu neredzamajām zonām.

2 APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām

Apspriešanās metodes, galvenās mērķnozares un vispārīgs respondentu raksturojums

2004. gadā, veicot izmaksu un ieguvumu pētījumu, uzņēmējs, ar ko bija noslēgts līgums par pētījuma veikšanu, aptaujāja ieinteresētās personas. To apsvērumi ņemti vērā, sagatavojot pētījuma ziņojumu.

Sabiedriskā apspriešana ar ieinteresētajām personām tika uzsākta 2006. gadā, izmantojot internetu. Vairums respondentu jau bija aptaujāti pētījuma laikā.

- 10 atbildes iesnieguši transportlīdzekļu spoguļu vai citu netiešās redzamības uzlabošanas ierīču ražotāji;
- 8 atbildes iesniegušas ceļu satiksmes drošības organizācijas, tostarp viens Eiropas Parlaments deputāts;
- 6 atbildes iesniegušas valstu un starptautiskās pārvadātāju asociācijas (DK, NL, BE, ES, UK, IRU);
- 7 atbildes iesniegušas valstu vai reģionālās valdības (CY, DE, EL, NL, FI, NO, Vācijas Bādenes-Virtembergas federālā zeme);
- 2 atbildes iesnieguši ražotāji un ražotāju asociācijas (*ACEA* un ražotājs, kas pārveido „Volvo” kravas automobiļus);
- 3 atbildes iesniegušas lietotāju asociācijas (*FEMA*/motociklisti; *FIVA*/antīkie automobiļi; *ECF*/velosipēdisti).

Atbilžu kopsavilkums un tas, kā tās ņemtas vērā

Kopumā atbildēs atzītas priekšrocības, kādas sniegtu transportlīdzekļu modernizēšana, tos aprīkojot ar ierīcēm, kas palielina netiešās redzamības lauku. Tās atšķīrās jautājumā par pieeju un šādas iniciatīvas darbības jomu. Dažas ieinteresētās personas dotu priekšroku brīvprātīgai modernizēšanai, mazākam redzamības laukam vai plašākam iespēju klāstam, lai nodrošinātu šo redzamības lauku. Citas vēlējās visas prasības, kas direktīvā attiecinātas uz jauniem transportlīdzekļiem, piemērot lielākam transportlīdzekļu tipu skaitam vai vecākiem transportlīdzekļiem.

Komisija rūpīgi izskatījusi visus šos apsvērumus. Iniciatīva, kas pilnībā balstīta uz brīvprātības principu, negarantē vajadzīgo rezultātu sasniegšanu. Turklāt Komisija paredz vienkāršu un tiešu risinājumu, kas samazina izmaksas un maksimāli palielina ieguvumus. Risinājumi, ko ierosinājuši daudzi apsvērumu pautēji, iespējams, būtu labvēlīgi ieinteresētajām personām, taču mazinātu priekšlikuma efektivitāti kopumā. Visbeidzot, kas pats svarīgākais, Komisija ņēma vērā, ka mazāk aizsargāto satiksmes dalībnieku — šā pasākuma mērķgrupas — apsvērumi bija ļoti pozitīvi. Sīkākas ziņas par to, kādi bija rezultāti apspriedēm ar ieinteresētajām personām, iekļauti priekšlikumam pievienotajā ietekmes novērtējumā.

Atklāta apspriede tika rīkota internetā no 2006. gada 12. aprīļa līdz 2006. gada 24. maijam. Komisija saņēma 36 atbildes. Rezultāti pieejami tīmekļa vietnē http://ec.europa.eu/transport/road/roadsafety/index_en.htm.

Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana

Zinātnes nozares un specializācijas jomas

Tirgus pētījums, izmaksu un guvumu analīze.

Izmantotās metodes

Pētījumu līgums.

Galvenās organizācijas un eksperti, no kuriem pieprasīja atzinumus

Valstu valdības, spoguļu ražotāji, transportlīdzekļu ražotāji, ceļu satiksmes drošības institūti.

Saņemto un izmantoto atzinumu kopsavilkums

Apspriežoties ar ieinteresētajām personām, saistībā ar priekšlikumu netika apzināti iespējami nopietni riski ar neatgriezeniskām sekām.

Pārvadātāji ierosināja veikt izpratnes padziļināšanas kampaņas, kas vērstas gan uz autovadītājiem, gan mazāk aizsargātiem satiksmes dalībniekiem; šis ieteikums tika iekļauts direktīvā. Turklāt tika paziņots, ka dažās dalībvalstīs transportlīdzekļu vidējais vecums ir lielāks nekā citās. Tādēļ dalībvalstis var brīvi paplašināt direktīvas darbības jomu, attiecinot to uz transportlīdzekļiem, kas vecāki par 10 gadiem.

Ekspertu atzinumu publiskošanai izmantotie līdzekļi

Izmaksu un ieguvumu pētījums tika publicēts *EUROPA* tīmekļa vietnē, un to var lejupielādēt http://ec.europa.eu/transport/road/publications/projectfiles/mirrors_en.htm

• Ietekmes novērtējums

Variants „nedarīt neko” nozīmē palaist garām izdevību glābt dzīvības, izmantojot vienkāršu un ne pārmēru dārgu pasākumu. Modernizēšanu vērts veikt tikai tad, ja tā tiek pabeigta pirms visa smago kravas transportlīdzekļu parka nomaiņas ar transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar spoguļiem saskaņā ar Direktīvu 2003/97/EK. Var lēst, ka tas notiks pēc 2020. gada. Modernizēšanas direktīvas ietekme ir ierobežota laikā un mazinās gadu no gada.

Otrs variants ir visas Direktīvas 2003/97/EK prasības attiecībā uz sānu redzamības lauku attiecināt uz visiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem (> 3,5 tonnas). Aplūkojot transportlīdzekļu parku kopumā, var pieņemt, ka šis pasākums ir ļoti izdevīgs no izmaksu viedokļa. Tomēr paredzams, ka vajadzīgo ierīču uzstādīšana dažādiem transportlīdzekļu tiptiem var atšķirties. Lai izpildītu visas Direktīvas 2003/97/EK prasības, dažāda veida transportlīdzekļiem, sevišķi vecākiem, nāktos būtiski pārveidot kabīnes konstrukciju, jo lielāki spoguļi rada lielāku vēja slodzi. Tas var radīt būtiskas izmaksas pat vairāku tūkstošu euro apmērā.

Trešais variants ir visiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem piemērot diferencētas prasības attiecībā uz sānu redzamības lauku, pamatojoties uz Direktīvu 2003/97/EK. Vairāk nekā 50 % no smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas pārvietojas pa Eiropas ceļiem, ir iespējams nomainīt vecos spoguļus ar jauniem, kas atbilst Direktīvai 2003/97/EK un aptver vajadzīgo netiešās redzamības lauku. Vēl 25 % var aprīkot ar jauniem spoguļiem, ja prasības par modernizēšanu saistībā ar redzamības lauku tiek nedaudz samazinātas (> 99 %). Šādos gadījumos aprīkošanas izmaksas parasti nepārsniedz 150 euro. Lielāko daļu no atlikušajiem 20–25 % var aprīkot ar jauniem spoguļiem par lielākām, tomēr saprātīgām izmaksām. Dažos gadījumos (< 10 %) ir atļauts uzstādīt papildu ierīces, lai aptvertu vismaz Direktīvā 2003/97/EK norādīto redzamības zonu. To varētu darīt gadījumos, ja spoguļu nomaiņa paredz būtiskas izmaiņas kabīnes konstrukcijā vai ja nav pieejami prasībām atbilstoši spoguļi.

3 PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

Ierosināto pasākumu kopsavilkums

Šīs direktīvas mērķis ir uzlabot esošo smago kravas transportlīdzekļu netiešās redzamības lauku un palīdzēt glābt dzīvības uz Eiropas ceļiem. Tā kā esošo smago kravas transportlīdzekļu netiešās redzamības lauka uzlabošana saistīta ar jau apstiprinātās un juridiski atļautas sistēmas tehniskiem pārveidojumiem, īpaša uzmanība pievērsta modernizēšanas tehniskajām iespējām un ekonomiskajai efektivitātei.

Pagaidām nav rasts tehnisks risinājums, kas 100 % aptvertu zonu ap transportlīdzekli zemes līmenī. Tas attiecas gan uz pasažieru transportlīdzekļiem, gan smagajiem kravas transportlīdzekļiem. Bez tam, kaut arī spoguļi ir lieliskas ierīces netiešās redzamības lauka aptveršanai, kas tiek izmantoti praktiski kopš automobiļa izgudrošanas, pastāv fiziski ierobežojumi attiecībā uz dažām zonām, piemēram, aiz smagajiem kravas transportlīdzekļiem.

Nozīmīgākās grūtības saistītas ar autovadītāja ierobežoto spēju apkopot, uztvert un apstrādāt dažādu informāciju kustības laikā. Jau ar esošajiem spoguļiem kreisās puses satiksmes kravas automobiļa vadītājam, veicot labo pagriezienu, jāskatās ne tikai uz priekšu un pa kreisi, bet arī divos atpakaļskata spoguļos labajā pusē un vienā tuvās redzamības spoguļī virs labās puses

durvīm. Kravas automobiļos, kas ražoti pēc 2007. gada, būs uzstādīts papildu priekšējais spoguļis, kas aptvers arī zonu tieši transportlīdzekļa priekšā zemes līmenī.

Papildu elektroniskām sistēmām tā saukto neredzamo zonu aptveršanai, kuru uzstādīšana, sevišķi jau esošiem transportlīdzekļiem, prasītu būtiskus konstrukcijas pārveidojumus un radītu ievērojamas izmaksas, domājams, nebūs liela nozīme. Tomēr šīs sistēmas var uzstādīt, ja tās atbilst Direktīvas 2003/97/EK prasībām. Direktīvas tehniskā pieeja jauniem transportlīdzekļiem, kas uzskatāma par sevišķi mūsdienīgu, ir jebkādas modernizēšanas parauga modelis.

No izmaksu un ieguvumu viedokļa nav jēgas visas jauniem transportlīdzekļiem piemērojamās prasības attiecināt arī uz esošiem transportlīdzekļiem. Izmaksu un ieguvumu samērs vieglo kravas transportlīdzekļu aprīkošanai ar spoguļiem vai kamerām jebkurā gadījumā ir mazāks par 1. Smagajiem kravas transportlīdzekļiem izmaksu un ieguvumu samērs ir lielāks par 1 attiecībā uz netiešās redzamības sānu lauku. Pamatojoties uz izmaksu un ieguvumu analīzes rezultātiem, tiek apsvērts tikai scenārijs par smago kravas transportlīdzekļu sānu redzamības lauku.

Lai pēc iespējas pilnīgāk izmantotu šo iespēju (ieguvumi no pasākuma laika gaitā mazinās), lai ražotāji varētu apmierināt pieprasījumu un lai vecāku kravas automobiļu īpašniekiem nodrošinātu elastīgākus noteikumus, ir lietderīgi paredzēt, ka šo modernizēšanas direktīvu īsteno pakāpeniski. Smagie kravas transportlīdzekļi, kas reģistrēti pēc 2004. gada, jāmodernizē viena gada laikā pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, smagie kravas transportlīdzekļi, kuri reģistrēti pēc 2001. gada — 2 gadu laikā, un smagie kravas transportlīdzekļi, kas reģistrēti pēc 1998. gada — ne vēlāk kā trīs gadu laikā pēc direktīvas stāšanās spēkā.

Šā priekšlikuma pamatprincips ir rentabilitāte. Kas attiecas uz šīs direktīvas prasību izpildi, dalībvalstīm jānodrošina uzticamas, efektīvas un dažkārt arī elastīgas kontroles procedūras, lai nodrošinātu, ka visi valstī reģistrētie transportlīdzekļi atbilst šīm prasībām. Vairumu transportlīdzekļu var modernizēt par saprātīgām izmaksām, izmantojot ierīces, kas jau pieejamas tirgū. Dažos gadījumos modernizēšana var būt sarežģītāka no tehniskā viedokļa. Jo īpaši šajos gadījumos dalībvalstīm jānodrošina elastība un individuāli risinājumi, lai pārbaudes iestāde varētu piešķirt apstiprinājumu alternatīviem risinājumiem.

Dažas dalībvalstis jau ir veikušas pasākumus valsts mērogā, lai palielinātu smago kravas transportlīdzekļu vadītāju netiešās redzamības sānu lauku, kas papildina spēkā esošo Eiropas tiesību aktu prasības. Šīs pieejas neatbilst Direktīvas 2003/97/EK tehniskajai pieejai vai atbilst tai tikai daļēji. Tomēr vēlamo rezultātu, proti, sānu neredzamās zonas pietiekamu aptvērumu, var sasniegt arī, izmantojot šīs pieejas. Tādēļ šajā direktīvā paredzēts atbrīvojums šajās valstīs (t.i., Nīderlandē, Dānijā un Beļģijā) reģistrētiem smagajiem kravas transportlīdzekļiem, kas saskaņā ar valsts programmām aprīkoti ar netiešās redzamības sistēmām vēl pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā. Tomēr visām dalībvalstīm jānodrošina, ka visi smagie kravas transportlīdzekļi, kas tiek modernizēti pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, tiek aprīkoti ar šai direktīvai atbilstīgām netiešās redzamības sistēmām.

Turklāt šī direktīva neattiecas uz transportlīdzekļiem, kas reģistrēti vairāk nekā 10 gadus pirms šīs direktīvas stāšanās spēkā. Domājams, ka vecāku transportlīdzekļu modernizēšanas izmaksas būtu lielākas nekā gaidāmie ieguvumi, kas, pats par sevi saprotams, mazinās līdž ar laiku, kas atlicis līdž transportlīdzekļa nodošanai metāllūžņos.

Juridiskais pamats

Pasākums ierosināts, pamatojoties uz EK Līguma 71. pantu.

Subsidiaritātes princips

Ja priekšlikums nav Kopienas ekskluzīvā kompetencē, piemēro subsidiaritātes principu.

Dalībvalstis nevar pietiekoši labi īstenot šā priekšlikuma mērķus šādu iemeslu dēļ.

Ar Direktīvu 2003/97/EK spoguļi ir saskaņoti Eiropas mērogā. Modernizēšanas iniciatīvas dalībvalstu mērogā skartu tikai attiecīgajā dalībvalstī reģistrētos transportlīdzekļus. Smagie kravas transportlīdzekļi ir plaši iesaistīti Eiropas vai pat starptautiskajā satiksmē. Risinājums tikai valsts mērogā nebūtu pietiekams.

Valsts modernizēšanas noteikumus var arī uzskatīt par šķērslī tirdzniecībai, jo īpaši tādēļ, ka ir ieviesti saskaņoti Eiropas tiesību akti šajā jomā. Kopēja Eiropas pieeja modernizēšanai nodrošina līdzvērtīgus spēles noteikumus Eiropas autopārvadājumu tirgū, kur valda asa konkurence.

Rīcība Kopienas mērogā palīdzētu priekšlikuma mērķus īstenot labāk šādu iemeslu dēļ.

Ja tiek paredzēti kopēji noteikumi Eiropas mērogā, tiem ir apjomradītu ietaupījumu priekšrocības. Tas aizliedz dažādus tehniskus risinājumus valstu mērogā, kas var radīt problēmas, ja vecie kravas automobiļi tiek pārdoti citās Eiropas valstīs ar atšķirīgām prasībām.

Eiropas tiesību akti samazinās to negadījumu skaitu, ko neredzamās zonas dēļ izraisījuši citā ES valstī reģistrēti smagie kravas transportlīdzekļi.

Smagie kravas transportlīdzekļi pieder tādu transportlīdzekļu kategorijai, kas visbiežāk iesaistīti starptautiskajā satiksmē. Tai jābūt pirmajai transportlīdzekļu kategorijai, kurai noteiktās prasības būtu jāsaņem Eiropas mērogā.

Tāpēc priekšlikums atbilst subsidiaritātes principam.

Proporcionalitātes princips

Priekšlikums ir saskaņā ar proporcionalitātes principu šādu iemeslu dēļ.

Kaut arī tehniskā pieeja ir sīki noteikta, direktīva paredz gana daudz iespēju dalībvalstīm veidot savas atbilstības nodrošināšanas sistēmas.

Izvēlētā iespēja sniedz dalībvalstīm lielu rīcības brīvību, lai tās varētu rast izmaksu ziņā lietderīgākos līdzekļus šīs direktīvas transponēšanai attiecībā uz izpildes un kontroles procedūrām.

Juridisko instrumentu izvēle

Ierosinātais juridiskais instruments: direktīva.

Citi instrumenti nebūtu piemēroti šādu iemeslu dēļ.

Alternatīva tiesību aktos noteiktam pienākumam ir informēšanas kampaņas un brīvprātīgas nozares vienošanās. Tā kā modernizēšanai ir jēga tikai noteiktā laika posmā (aptuveni 4–6 gadus, sākot no 2007. gada), domājams, ka brīvprātīga vienošanās pārvadājumu nozarē nebūtu lietderīga. Turklāt pārvadājumu nozare acīmredzami nav gatava uzņemties šādas saistības. Izpratnes padziļināšanas kampaņas, šķiet, ir sekmīgas īstermiņā. Tām jānoris vienlaicīgi ar spoguļu ieviešanu.

4 IETEKME UZ BUDŽETU

Priekšlikums neietekmē Kopienas budžetu.

5 PAPILDU INFORMĀCIJA

Modelēšana, izmēģinājuma posms un pārejas periods

Priekšlikumam ir bijis vai būs pārejas periods.

Atbilstības tabula

Dalībvalstīm jāpaziņo Komisijai to valsts tiesību aktu teksts, ar kuriem transponē šo direktīvu, kā arī jāiesniedz minēto noteikumu un šīs direktīvas atbilstības tabula.

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA

par Kopienā reģistrētu smago kravas transportlīdzekļu modernizēšanu, aprīkojot tos ar spoguļiem

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 71. panta 1. punkta c) apakšpunktu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu¹,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu²,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu³,

saskaņā ar Līguma 251. pantā noteikto procedūru⁴,

tā kā:

- (1) Daudzus satiksmes negadījumus izraisa smago kravas transportlīdzekļu vadītāji, kuri neievēro, ka viņu transportlīdzekļa tuvumā vai līdzās tam atrodas citi satiksmes dalībnieki. Šie negadījumi bieži saistīti ar virziena maiņu krustojumos, mezglos vai apļveida krustojumos, kad autovadītāji nepamana citus satiksmes dalībniekus neredzamajā zonā, kas veidojas to transportlīdzekļu tiešā tuvumā. Tiek lēsts, ka šādos apstākļos ik gadus iet bojā aptuveni 400 cilvēku, un vairums no tiem ir mazāk aizsargāti satiksmes dalībnieki — velosipēdisti, motociklisti un gājēji.
- (2) 2001. gada 12. septembra Baltajā grāmatā „Eiropas transporta politika līdz 2010. gadam — laiks pieņemt lēmumus”⁵ Komisija izvirzīja mērķi līdz 2010. gadam ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu samazināt uz pusi. Trešajā Ceļu satiksmes drošības rīcības programmā⁶ Komisija apņēmas izpētīt jautājumu par aprītē esošo smago kravas transportlīdzekļu aprīkošanu ar netiešās redzamības ierīcēm, lai samazinātu to neredzamās zonas un tādējādi sekmētu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita mazināšanu.

¹ OV C, , . lpp.

² OV C, , . lpp.

³ OV C, , . lpp.

⁴ OV C, , . lpp.

⁵ COM(2001)370 galīgā redakcija.

⁶ COM(2003)311 galīgā redakcija.

- (3) 10 gadu darbības plānā, kas ietverts gala ziņojumā „Konkurētspējīga automobiļu reglamentējošā sistēma 21. gadsimtā” Augsta līmeņa darba grupa CARS 21 ieteica ceļu satiksmes drošības jomā izmantot integrētu pieeju, kas paredz arīdzan obligāti ieviest jaunus drošības elementus, piemēram, spoguļus, lai samazinātu smago kravas transportlīdzekļu neredzamās zonas.
- (4) Kaut arī Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 10. novembra Direktīvai 2003/97/EK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz netiešās redzamības ierīču un ar tām aprīkotu transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, ar kuru groza Direktīvu 70/156/EEK un atceļ Direktīvu 71/127/EEK⁷, ir liels potenciāls samazināt bojāgājušo skaitu, tā attiecas tikai uz jauniem reģistrētiem transportlīdzekļiem.
- (5) Tādējādi Direktīvā 2003/97/EK paredzētie noteikumi neattiecas uz jau aprītē esošiem transportlīdzekļiem. Var lēst, ka šie transportlīdzekļi netiks pilnībā nomainīti līdz 2023. gadam.
- (6) Lai mazinātu mirstību satiksmes negadījumos, ko izraisījuši šie transportlīdzekļi un kuros iesaistīti mazāk aizsargāti satiksmes dalībnieki, ir lietderīgi pagaidām paredzēt, ka attiecīgie transportlīdzekļi modernizējami, aprīkojot tos ar uzlabotām netiešās redzamības ierīcēm.
- (7) Šādi aprītē esoši transportlīdzekļi jāaprīko ar spoguļiem, kas samazina to sānu neredzamo zonu un tajā pašā laikā atbilst Direktīvas 2003/97/EK tehniskajām prasībām. Tas ir tehniski iespējams vairumam attiecīgo transportlīdzekļu.
- (8) Tomēr ir lietderīgi un samērīgi paredzēt atbrīvojumus attiecībā uz transportlīdzekļiem, kuru atlikušais darbmūžs ir īss, transportlīdzekļus, kas aprīkoti ar sānu spoguļiem, kuru redzamības lauks aptver zonu, kas ir tikai nedaudz mazāka par Direktīvā 2003/97/EK paredzēto redzamības lauku, un transportlīdzekļus, ko tehniski nav iespējams aprīkot ar minētajai direktīvai atbilstīgiem spoguļiem.
- (9) Lai tirgus varētu apmierināt ļoti lielu pieprasījumu pēc spoguļiem ļoti īsā laika posmā, jāparedz pārejas periodi.
- (10) Smagie kravas transportlīdzekļi, kas pirms Direktīvas 2003/97/EK stāšanās spēkā modernizēti, aprīkojot tos ar netiešās redzamības ierīcēm, kuras lielā mērā aptver minētajā direktīvā paredzēto redzamības lauku, atbrīvojami no šā tiesību akta prasībām.
- (11) Vienlaikus ar modernizēšanu jāveic pasākumi, kuru mērķis ir palielināt izpratni par smago kravas transportlīdzekļu neredzamo zonu radīto apdraudējumu.
- (12) Tā kā paredzētās rīcības mērķi — Kopienā aprītē esošu transportlīdzekļu modernizēšanu — nav iespējams pietiekamā mērā sasniegt, darbojoties atsevišķu dalībvalstu līmenī, un rīcības mēroga un ietekmes dēļ šis mērķis ir labāk sasniedzams Kopienas līmenī, Kopiena var noteikt pasākumus saskaņā ar subsidiaritātes principu,

⁷ OV L 25, 29.1.2004., 1. lpp. Direktīvā grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2005/27/EK (OV L 81, 30.3.2005, 44. lpp.).

kā izklāstīts Līguma 5. pantā. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šī direktīva nepārsniedz to, kas ir vajadzīgs minēto mērķu sasniegšanai,

IR PIENĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Šajā direktīvā noteiktas prasības Kopienā reģistrētu N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļu, kā minēts Padomes Direktīvā 70/156/EEK, aprīkošanai ar netiešās redzamības sistēmām.

2. pants

1. Šo direktīvu piemēro N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļiem, kā minēts Direktīvas 70/156/EEK II pielikuma 2. punktā, uz kuriem neattiecas Direktīva 2003/97/EK⁸.
2. Šī direktīva neattiecas uz:
 - (a) N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļiem, kas reģistrēti vairāk nekā 10 gadus pirms 7. pantā paredzētās dienas;
 - (b) N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļiem, ja tiem nav iespējams uzstādīt IV un V klases spoguļus tādā veidā, lai nodrošinātu atbilstību šādiem nosacījumiem:
 - (i) neatkarīgi no noregulējuma neviena spoguļa daļa nav zemāk kā 2 m (± 10 cm) no zemes, ja transportlīdzekļa slodze atbilst maksimālajai tehniski pieļaujamajai masai;
 - (ii) spoguļi ir pilnībā redzami no vadītāja vietas;
 - (c) N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļiem, uz kuriem pirms Direktīvas 2003/97/EK stāšanās spēkā attiecās valstu pasākumi, kas paredz uzstādīt citas netiešās redzamības ierīces, kuras zemes līmenī aptver ne mazāk kā 95 % no minētajā direktīvā noteiktā IV un V klases spoguļu kopējā redzamības lauka.

3. pants

No 7. pantā norādītās dienas dalībvalstis nodrošina, ka visi 2. panta 1. punktā minētie transportlīdzekļi pasažiera pusē ir aprīkoti ar tuvās redzamības un platleņķa spoguļiem, kas atbilst prasībām, kuras attiecīgi IV un V klases spoguļiem noteiktas Direktīvā 2003/97/EK.

Atkāpjoties no pirmās daļas, uzskatāms, ka ir izpildītas šīs direktīvas prasības, ja transportlīdzekļi ir aprīkoti ar spoguļiem, kuru kombinētais redzamības lauks zemes līmenī aptver ne mazāk kā 99 % no Direktīvā 2003/97/EK noteiktā IV un V klases spoguļu kopējā redzamības lauka.

⁸ OV L 42, 23.2.1970., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2006/40/EK (OV L 161, 14.6.2006., 12. lpp.).

4. pants

Atkāpjoties no 3. panta pirmās daļas, dalībvalstis var paredzēt, ka

- (1) transportlīdzekļiem, kas reģistrēti 4–7 gadus pirms 7. pantā paredzētās dienas, jāatbilst šīs direktīvas prasībām ne vēlāk kā 1 gadu pēc minētās dienas;
- (2) transportlīdzekļiem, kas reģistrēti 7–10 gadus pirms 7. pantā paredzētās dienas, jāatbilst šīs direktīvas prasībām ne vēlāk kā 2 gadus pēc minētās dienas.

5. pants

N₂ un N₃ kategorijas transportlīdzekļus, kurus tehnisku risinājumu trūkuma dēļ nevar aprīkot ar šai direktīvai atbilstīgiem spoguļiem, var aprīkot ar citām netiešās redzamības ierīcēm, ja šādas ierīces aptver vismaz tādu redzamības lauku, kāds minēts 3. panta otrajā daļā.

Transportlīdzekļus, kas modernizēti saskaņā ar šā panta pirmo daļu, atsevišķi apstiprina dalībvalstu kompetentās iestādes.

6. pants

Līdztekus šajā direktīvā paredzētajiem pasākumiem dalībvalstīs īsteno iniciatīvas, kuru mērķis ir palielināt izpratni par to, kā satiksmes dalībniekus apdraud transportlīdzekļu neredzamās zonas.

7. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais [vienu gadu pēc direktīvas stāšanās spēkā]. Dalībvalstis tūlīt dara Komisijai zināmus minēto noteikumu tekstus, kā arī iesniedz minēto noteikumu un šīs direktīvas atbilstības tabulu.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

8. pants

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

9. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā —
priekšsēdētājs*