

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Padomes 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”

COM(2013) 195 final/2 – 2013/0105 (COD)

(2013/C 327/22)

Galvenais ziņotājs: **RANOCCHIARI kgs**

Padome 2013. gada 13. maijā un Eiropas Parlaments 2013. gada 18. aprīlī saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. pantu nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

“Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Padomes 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”

COM(2013) 195 final/2 – 2013/0105 (COD).

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas Birojs 2013. gada 21. maijā uzdeva Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētajai nodaļai izstrādāt Komitejas atzinumu par minēto jautājumu.

Nemot vērā jautājuma steidzamību, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 491. plenārajā sesijā, kas notika 2013. gada 10. un 11. jūlijā (11. jūlija sēdē), iecēla *Ranocchiarī* kgu par galveno ziņotāju un ar 87 balsīm par un 1 atturoties pieņēma šo atzinumu.

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1 EESK pauž gandarījumu par Komisijas priekšlikumu pēc 17 gadiem pārskatīt pašreizējo direktīvu par dažu transportlīdzekļu gabarītiem un masu. Priekšlikuma mērķis ir iet kopsolī ar tehnoloģijas progresu, lai transportlīdzekļi kļūtu ekoloģiski tīrāki un drošāki.

1.2 Vienlaikus EESK norāda: lai pārskatītais dokuments atbilstu patlaban spēkā esošajiem tiesību aktiem un lai nerastos lieki sarežģījumi un/vai diskriminācija, ir jāprecizē daži būtiski svarīgi aspekti.

1.3 Šajā ziņā EESK ir pārliecināta, ka visas pretrunas palīdzēs novērst ekspertu grupa, kas izveidota saistībā ar deleģēto aktu pieņemšanu.

1.4 Attiecībā uz aizmugures gaisa plūsmas vadīšanas ierīcēm EESK stingri iesaka to uzstādīšanu iekļaut spēkā esošajā Eiropas tipa apstiprinājuma sistēmā, nevis valsts tipa apstiprinājuma sistēmā, kas gatava transportlīdzekļa tipa apstiprināšanā (WVTA) būtu solis atpakaļ.

1.5 Izņēmumi, kas attiecībā uz masu garantēti tikai divasu transportlīdzekļiem ar elektrisko vai hibrīdpiedziņu, būtu jāattiecinā arī uz transportlīdzekļiem ar trim vai vairāk asīm, kā arī

uz transportlīdzekļiem, kuros izmanto alternatīvus piedziņas un degvielas veidus, ja attiecīgie tehniskie risinājumi rada papildu masu, kas samazina lietderīgo kravnesību.

1.6 Transportlīdzekļos uzstādāmās svēršanas ierīces ir tikai ieteicamas, bet ne obligātas. EESK atgādina, ka tehniskais risinājums nav pieejams visiem transportlīdzekļu tipiem un ka transportlīdzekļiem ar mehānisko balstiekārtu un/vai daudzām asīm minēto ierīču uzstādīšana var būt ļoti problemātiska.

Galū galā būs ļoti grūti rast pietiekami precīzu sistēmu, ko izmantot par īstenošanas instrumentu. Taču tādu pašu rezultātu var iegūt, dublējot WIM sistēmu (ceļa segumā iestrādātu iekārtu, kas paredzēta svēršanai kustībā), ko jau izmanto dalībvalstīs.

1.7 Visbeidzot, attiecībā uz modulāro koncepciju jeb garākiem un smagākiem transportlīdzekļiem (*Longer Heavier Vehicles, LHV*) EESK uzskata, ka EK priekšlikums patlaban ir atbilstošākais, kā paskaidrots šā atzinuma 4.6. punktā.

1.8 Tomēr ir iespējams, ka, arvien vairāk dalībvalstīm pieļaujot LHV pārrobežu izmantošanu, rodas domino efekts un pakāpeniski šādi transportlīdzekļi tiek atļauti visā Eiropā. Šādā gadījumā minēto atkāpju rezultātā šābrīža izņēmums var kļūt par vispārpieņemtu praksi, un tas būs pretrunā priekšlikuma virzošajam principam, proti, ka modulārā koncepcija būtiski neietekmē starptautisko konkurenci, kā arī liks ciest tām dalībvalstīm, kuras savā teritorijā aizliedz iebraukt LHV.

1.9 Ja tā notiks, Komisijai neatliks nekas cits kā ar to rēķināties un ļaut tirgus spēkiem pašiem izvēlēties vajadzīgo risinājumu. Ja LHV iegūs tirgus daļu dalībvalstīs ar piemērotu infras-truktūru un drošības prasībām, EK nevarēs tos ierobežot, vienlaikus nepārkāpjot subsidiaritātes principu.

2. Ievads

2.1 Patlaban spēkā esošā direktīva, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos ⁽¹⁾, tapusi 1996. gada jūlijā.

2.2 Arvien akūtākai kļūstot vajadzībai mazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un naftas produktu patēriņu, kā arī ņemot vērā to, ka autotransports patērē 82 % no visas transporta nozarei vajadzīgās enerģijas, bija pienācis laiks pārskatīt attiecīgos tiesību aktus, liekot lietā jaunākās tehniskās iespējas mazināt degvielas patēriņu un veicināt intermodālos pārvadājumus.

2.3 Patiesībā jau 2011. gada baltajā grāmatā par transportu ⁽²⁾ tika norādīts, ka pašreizējā direktīva tiks pārskatīta, lai tirgū virzītu energoefektīvākus transportlīdzekļus.

2.4 Saistībā ar iepriekš minēto EESK ir ļoti gandarīta par Komisijas priekšlikumu pārskatīt pašreizējo direktīvu, jo šajā procesā ņemta vērā ne vien degvielas patēriņa mazināšana, bet arī intermodālo pārvadājumu un konteinerizācijas vajadzības un — galu galā — ceļu satiksmes drošība.

3. Eiropas Komisijas priekšlikuma kopsavilkums

3.1 Piešķirt atkāpes no maksimālajiem transportlīdzekļu gabarītiem,

— lai transportlīdzekļu aizmugurē varētu pievienot aerodinamiskas ierīces (aizmugures gaisa plūsmas vadīšanas ierīces), kas uzlabo energoefektivitāti,

— lai aerodinamisko rādītāju, satiksmes drošības un vadītāja komforta uzlabošanas nolūkā varētu veikt kabīnes pārbūvi.

3.2 Atļaut par vienu tonnu palielināt masu

— divas transportlīdzekļiem ar elektrisko vai hibrīdpiedziņu, lai ņemtu vērā bateriju masu un divmotoru piedziņu, neietekmējot transportlīdzekļu kravietilpību.

⁽¹⁾ Pasažieru pārvadājumiem: **M2** (sākot no 8+1 sēdvietas un ar maksimālo masu ≤ 5 t); **M3** (tāds pats sēdvietu skaits kā M2, bet maksimālā masa > 5 t). Kravas pārvadājumiem: **N2** (maksimālā masa > 3,5 t un ≤ 12 t); **N3** (maksimālā masa > 12 t); **O2** (piekabes ar maksimālo masu > 0,75 t un ≤ 3,5 t); **O3** (piekabes ar maksimālo masu > 3,5 t un ≤ 10 t).

⁽²⁾ COM(2011) 144 final.

— Par vienu tonnu tiks palielināta arī autobusu maksimālā masa, lai ņemtu vērā pasažieru un viņu bagāžas vidējās masas pieaugumu, kā arī jaunā drošības aprīkojuma masu. Tas dos iespēju nesamazināt vienā autobusā pārvadājamo pasažieru skaitu.

3.3 Par 15 cm pagarināt kravas automobiļu pieļaujamo garumu, lai Eiropas Savienībā varētu izmantot 45 pēdu konteinerus.

3.4 Lai varētu sekmīgāk konstatēt pārkāpumus, kas saistīti ar pieļaujamās masas pārsniegšanu, ieteikts ieviest svēršanas ierīces, kas uzstādāmas transportlīdzekļos un kas datus par masu var pārsūtīt pārbaudes iestādēm, tādējādi pārvadātājiem nodrošinot vienlīdzīgu konkurences apstākļus.

3.5 Apstiprināt EMS (Eiropas modulārās sistēmas / modulārās koncepcijas) vai LHV izmantošanu pārrobežu pārvadājumos ar nosacījumu, ka minētie transportlīdzekļi šķērso tikai vienas valsts robežu, abas attiecīgās dalībvalstis to jau atļauj un ir izpildīti direktīvā paredzētie atkāpes piemērošanas nosacījumi. Šķiet, ka šāds izmantojums būtiski neietekmēs starptautisko konkurenci.

3.6 EK sagatavos tehniskos raksturlielumus, minimālos darbības rādītājus, konstrukcijas ierobežojumus, kā arī procedūras, kas saistītas ar minētajām prasībām.

3.7 Lai netiktu ieviesti nesamērīgi pienākumi, kuru dēļ īpaši ciestu MVU, deleģēto aktu pieņemšanas nolūkā atbilstīgi principam, kura pamatā ir darbības rādītāju standarti, tika izveidota ekspertu grupa. Tajā piedalās visas galvenās ieinteresētās personas.

4. EESK piezīmes

4.1 *Aizmugures gaisa plūsmas vadīšanas ierīces*

4.1.1 Transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo garumu var pārsniegt par diviem metriem, ja transportlīdzekļa aizmugurē pievieno ievēljamā vai salokāmas aerodinamiskas ierīces.

4.1.2 EESK atbalsta minēto jauninājumu, taču aicina EK nepieļaut juridiskas pretrunas starp šo priekšlikumu (par 2 m pielaidi) un tiesību aktu, kurš regulē tipa apstiprināšanu (Regula 1230/2012) un kurā atļauta aizmugurējās daļas pagarināšana par 50 cm; tas ir jāpārskata, tiklīdz tiek pieņemts šajā atzinumā izskatāmais priekšlikums.

4.1.3 Priekšlikumā arī norādīts, ka šādu aerodinamisku ierīču uzstādīšanu sankcionē dalībvalsts, kas izsniedz attiecīgu tipa apstiprinājuma sertifikātu, kuru atzīst pārējās dalībvalstis. Tomēr, ņemot vērā minēto ierīču nozīmīgumu, arī drošības ziņā, EESK stingri iesaka to apstiprināšanu iekļaut pašreizējā Eiropas tipa apstiprinājuma sistēmā. Valstu līmeņa pieeja attiecībā uz WVTA būtu solis atpakaļ.

4.2 Transportlīdzekļa kabīnes profila pilnveidošana

4.2.1 EESK stingri iesaka gan direktīvā, gan ekspertu grupas darba rezultātos ietvert īpašus noteikumus par vadītāja kabīnes komforta uzlabošanu. Arvien vairāk transportlīdzekļu vadītāju, kas ES teritorijā veic starpvalstu braucienus, savu atpūtas laiku pavada kravas automobiļi, un ir pat ārkārtēji gadījumi, kad transportlīdzekļu vadītāji nerezidenti (vadītāji, kuri strādā valstī, kas nav viņu dzīvesvietas valsts) savā kravas automobiļi faktiski dzīvo mēnešiem ilgi. Vadītāja kabīnes uzlabošana ir absolūta nepieciešamība. Nav šaubu, ka šie uzlabojumi būs jāpastiprina, gan kontrolējot Regulas (EK) 561/2006 īstenošanu (minētajā regulā transportlīdzekļu vadītājiem aizliegts savu iknedēļas atpūtas laiku pavadīt transportlīdzeklī), gan veicot pasākumus jaunu, drošu un cenas ziņā pieejamu stāvvietu ierīkošanai.

4.2.2 EESK atgādina, ka kabīnes konstruēšana ir dārgs un sarežģīts process, kura veikšanai vajadzīgs laiks. Tas nozīmē, ka ražotājiem pirms īstenošanas nepieciešams pienācīgs sagatavošanās posms. Tālab EESK iesaka noteikt pārejas periodu, kas visiem ražotājiem nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

4.3. Transportlīdzekļi ar elektrisko vai hibrīdpiedziņu

4.3.1 EESK atbalsta šiem transportlīdzekļiem — gan kravas automobiļiem, gan autobusiem — piešķirtās atkāpes attiecībā uz masu, taču ir pārliecināta, ka tās var attiecināt uz transportlīdzekļiem ar trim vai vairāk asīm.

4.3.2 Turklāt EESK uzskata, ka pret visiem “zaļajiem” transportlīdzekļiem jābūt vienādei attieksmei un jāievēro tehnoloģiskās neitralitātes princips, ko EK vēl nesen apstiprinājusi Rīcības plānā konkurētspējīgai un ilgtspējīgai Eiropas autobūves nozarei “CARS 2020”⁽³⁾. Tādēļ EESK iesaka šādu pašu atkāpi piešķirt arī transportlīdzekļiem ar citu piedziņas veidu un alternatīvo degvielu, kuru tehniskie risinājumi paredz papildu masu, kas samazina lietderīgo kravnesību, piem., ūdeņraža, CNG un LNG (sašķidrīnātas dabasgāzes) transportlīdzekļiem.

4.4 45 pēdu konteineri intermodālajos pārvadājumos

4.4.1 EESK pilnībā atbalsta priekšlikumu par 15 cm palielināt to transportlīdzekļu pieļaujamo garumu, kuri pārvadā 45 pēdu konteinerus.

4.4.2 Šāda veida konteineriem, kuru skaits no 2000. gada līdz 2010. gadam pasaulē pieaudzis par 86 % un kuri veido 20 % no visas pasaules konteineru kopskaita (Eiropā to tirgus daļa ir ap 3 %), vairs nevajadzēs īpašas atļaujas, un tas ļaus uzlabot intermodālos pārvadājumus.

4.4.3 Apšaubāms priekšlikumā ir pamatojums autoceļu posma ierobežojumam, kas paredzēts 11. pantā (mazāk nekā 300 km vai attālums līdz tuvākajiem termināliem, starp kuriem notiek regulāri pārvadājumi). Šāds noteikums varētu būt samērā grūti interpretējams un kontrolējams. Turklāt nepamatota šķiet

arī atšķirīgā attieksme pret autoceļu posmiem no/līdz Eiropas tuvsatiksmes kuģošanas ostām; šajā gadījumā nav paredzēti nekādi ierobežojumi un acimredzot ir atļauts arī garāks autoceļu posms, tādējādi diskriminējot citas intermodālo pārvadājumu kombinācijas.

4.5 Transportlīdzekļos uzstādītās svēršanas ierīces

4.5.1 Ir zināms, ka pārslogoto transportlīdzekļu pārbaudes bieži ir neefektīvas, to ir par maz, un tādējādi tiek apdraudēta satiksmes drošība, turklāt lielais pārkāpumu skaits dod konkurences priekšrocības tiem pārvadātājiem, kas attiecīgos noteikumus neievēro.

4.5.2 Šādas ierīces uzstādīt transportlīdzekļos nav vienkāršs uzdevums, ne visiem automobiļu veidiem ir paredzēti tehniskie risinājumi un būs ļoti sarežģīti un dārgi rast pietiekami precīzu sistēmu, ko izmantot par īstenošanas instrumentu. Turklāt ar šāda veida ierīcēm var aprīkot tikai jaunus transportlīdzekļus, un ir risks, ka dalībvalstis ieviesīs atšķirīgas sistēmas, tādējādi sadrumstalojot tirgu.

4.5.3 Tos pašus rādītājus var iegūt, dublējot vai kā citādi izmantojot WIM sistēmu, un tas šķiet pietiekami labs risinājums arī saskaņā ar priekšlikuma ietekmes novērtējumu, kurā dalībvalstu ieguvumi lēsti daudz lielāki par izmaksām.

4.6 Eiropas modulārā sistēma / modulārā koncepcija

4.6.1 Šis jautājums kļuva sarežģīts un pretrunīgs jau 1996. gadā, kad tika pieņemta pašreiz spēkā esošā direktīva; tolaik tika pieļautas atkāpes attiecībā uz modulāro koncepciju, kad Eiropas Savienībai pievienojās Somija un Zviedrija, kuru pārvadājumos starp abām valstīm jau tika izmantoti LHV.

4.6.2 EMS pamatā ir garākās puspiekabes (ar maksimālo pieļaujamo garumu līdz 13,6 m) apvienojums ar garāko kravas auto (ar maksimālo pieļaujamo garumu līdz 7,82 m), kas atļauti Eiropas Savienībā. Tādējādi iegūst līdz pat 25,25 m garu transportlīdzekli, kura bruto masa ir līdz pat 60 tonnām, taču tajās ES valstīs, kurās EMS izmantošana nav atļauta, maksimālais pieļaujamais garums ir 16,5 m posmainiem transportlīdzekļiem un 18,75 m autovilcieniem ar bruto masu līdz 40 tonnām (vai līdz 44 tonnām, ja tie pārvadā 40/45 pēdu konteinerus intermodālajos pārvadājumos).

4.6.3 EMS transportlīdzekļu priekšrocības un trūkumi ir ļoti pazīstami un zināmā mērā atspoguļojas to dažādajās “iesaukās” — sākot no “eko-kombi” un “eiro-kombi” un beidzot ar “gigalaineriem”, “megakraviniekiem”, “supersmagajiem” utt.

4.6.4 EMS atbalstītāji uzsver, ka EMS uzlabos Eiropas kontinenta loģistikas sistēmu. Divi LHV var aizstāt trīs pašreizējos smagkravas transportlīdzekļus, tādējādi braucienu daudzums samazināsies par aptuveni 30 %, degvielas patēriņš — par 15 %, bet izmaksas tiks ietaupītas par vairāk nekā 20 %. Visi šie ieguvumi ļaus uzlabot stāvokli vides, sastrēgumu, ceļu nolietojuma un satiksmes drošības ziņā.

⁽³⁾ COM(2012) 636 final.

Pretinieku nometne vairāk vai mazāk līdzīgus argumentus izmanto pretēju uzskatu paušanai: EMS ir drauds ceļu satiksmes drošībai, ievērojami bojā ceļu infrastruktūru un rada lielāku ekoloģisku spiedienu. Tās panākumi autotransporta izmaksu mazināšanā būs faktors, kas, preču piegādei pārceļoties no dzelzceļa uz autoceļu, liks pieaugt ceļu satiksmes intensitātei.

4.6.5 Šādi pretēji viedokļi ir ne vien ieinteresētajām personām, bet pat dalībvalstīm. Kā jau norādīts, Somija un Zviedrija jau sen ļauj izmantot EMS, un 2008. gadā, pēc gadiem ilgām pārbaudēm, tos atļāva arī Nīderlande. Vācijā, Beļģijā un Dānijā patlaban vēl notiek izmēģinājumi, kamēr pārējās dalībvalstis ir paziņojušas, ka iebilst pret EMS savā teritorijā.

4.6.6 Pašreizējais EK ierosinājums būtībā ir vien spēkā esošās direktīvas teksta precizējums, jo tajā izmantotais formulējums tika uzskatīts par diezgan neskaidru. Galvenās nostādnes ir šādas:

— atbilstīgi subsidiaritātes principam, pamatojoties uz atšķirīgajiem vietējiem apstākļiem un saskaņā ar ES neitralitāti attiecībā uz transporta veidiem, par EMS izmantošanu lemj pašas dalībvalstis;

— nevienai dalībvalstij nav obligāti jāizmanto EMS, un tās var aizliegt EMS pārvadājumus savā teritorijā;

— EMS transportlīdzekļi drīkst šķērsot divu blakus esošu dalībvalstu robežas, ja to izmantošana šajās valstīs ir atļauta un ja pārvadājumi notiek tikai abās attiecīgajās dalībvalstīs un pa attiecīgi piemērotiem ceļiem.

4.6.7 EESK uzskata, ka EK priekšlikums par EMS ir labs gan juridiskā, gan politiskā ziņā.

4.6.8 Komisija nevar nedz aizliegt EMS, nedz likt to liberalizēt, vienlaikus nepārkāpjot subsidiaritātes principu un neitralitāti attiecībā uz transporta veidiem. Pēc EESK domām, dalībvalstīm pēc izmaksu un ieguvumu izanalizēšanas lēmums ir jāpieņem pašām.

4.6.9 Kā norādīts iepriekš izstrādātā EESK atzinumā⁽⁴⁾, ilgākā laika posmā ir jāizvērtē, vai garāku autotransporta līdzekļu, kas darbojas ar jauna veida degvielām, izmantošanu var saistīt ar ceļvedī paredzēto multimodālo koridoru izveidi TEN-T pamattīkla ietvaros.

Briselē, 2013. gada 11. jūlijā

*Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs*
Henri MALOSSE

⁽⁴⁾ OV C 24, 28.1.2012., 146.-153. lpp.