C/2025/1019

27.2.2025.

P9_TA(2024)0126

Transportlīdzekļu maksimālais svars un gabarīti

Eiropas Parlamenta 2024. gada 12. marta normatīvā rezolūcija par priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvai, ar ko groza Padomes Direktīvu 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajā satiksmē (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)

(C/2025/1019)

Eiropas Parlaments,

— ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2023)0445),

— ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 2. punktu un 91. panta 1. punktu, saskaņā ar kuriem Komisija tam ir iesniegusi priekšlikumu (C9-0306/2023),

— ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 3. punktu,

— ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2023. gada 26. oktobra atzinumu ([1]),

— pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

— ņemot vērā Reglamenta 59. pantu,

— ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A9-0047/2024),

1. pieņem pirmajā lasījumā turpmāk izklāstīto nostāju;

2. prasa Komisijai priekšlikumu Parlamentam iesniegt vēlreiz, ja tā savu priekšlikumu aizstāj, būtiski groza vai ir paredzējusi to būtiski grozīt;

3. uzdod priekšsēdētājai Parlamenta nostāju nosūtīt Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu parlamentiem.

([1]) OV C, C/2024/895, 6.2.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Eiropas Parlamenta nostāja, pieņemta pirmajā lasījumā 2024. gada 12. martā, lai pieņemtu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu (ES) 2024/..., ar ko groza Padomes Direktīvu 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajā satiksmē

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas dalībvalstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ([1]),

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ([2]),

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

(1) Lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošību un netraucētu iekšējā tirgus darbību, kā arī lai veicinātu enerģijas izmantošanas un darbības efektivitāti autopārvadājumu darbībās un mazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas minētajos pārvadājumos, Padomes Direktīvā 96/53/EK ([3]) noteiktas maksimālās pieļaujamās to lielas noslodzes transportlīdzekļu masas un gabarīti, kuri var pārvietoties pa ES ceļiem. Direktīvas 96/53/EK izvērtēšana parādīja, ka tā ir bijusi tikai daļēji rezultatīva ceļu satiksmes drošības, iekšējā tirgus un vides mērķu sasniegšanā un ka ir vajadzība pielāgot tās nosacījumus, lai atspoguļotu tehnikas attīstību un veicinātu inovācijas, risinātu transporta tirgus izaicinājumus un sekmētu Savienības transporta nozares dekarbonizācijas politisko prioritāšu realizāciju.

(2) Komisijas paziņojumā "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni" ([4]) skaidri formulēts, ka, lai veicinātu Eiropas zaļā kursa ([5]) mērķa sasniegšanu, proti, līdz 2050. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu par 90 % transporta nozarē, ir jāpadara ilgtspējīgāki visi transporta veidi, jāpadara ilgtspējīgas alternatīvas plaši pieejamas multimodālo pārvadājumu sistēmā un jāievieš pareizie stimuli, kas virzīs pāreju uz bezemisijas pārvadājumu sistēmu Savienībā.

(3) Racionalizējot un precizējot noteikumus par autotransporta lielas noslodzes transportlīdzekļu masām un gabarītiem, ir nepieciešams risināt jautājumus par pārrobežu pārvadājumu darbību enerģijas izmantošanas un darbības neefektivitāti, nodrošināt spēcīgus stimulus operatoriem izmantot bezemisiju tehnoloģiskos risinājumus, tajā pašā laikā atvieglojot esošo enerģijas taupīšanas risinājumu izmantošanu, un turpināt atbalstīt intermodālās kravu pārvadājumu darbības. Lai samazinātu administratīvo slogu, nepieļautu konkurences izkropļojumus un mazinātu riskus ceļu satiksmes drošībai un kaitējumu ceļu infrastruktūrai, būtu jāharmonizē atsevišķas prasības attiecībā uz smagāku un garāku transportlīdzekļu izmantošanu un jāpastiprina spēkā esošo noteikumu izpildes panākšana.

(4) Lai sasniegtu šos mērķus, būtu jāpanāk pareizais līdzsvars starp ekonomiskās efektivitātes, vidiskās ilgtspējas, ceļu infrastruktūras aizsardzības un ceļu satiksmes drošības aspektiem. ***Turklāt, lai nodrošinātu tiesību aktu saskaņotību un juridisko noteiktību, šī direktīva būtu pēc iespējas ciešāk jāsaskaņo ar Lielas noslodzes transportlīdzekļu CO_2 emisiju standartu regulu un Kombinēto pārvadājumu direktīvu.*** **[Gr. 1]**

([1]) OV C,,. lpp.
([2]) OV C,,. lpp.
([3]) OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.
([4]) COM(2020)0789.
([5]) COM(2019)0640.

(5) Lielas noslodzes transportlīdzekļu veidi, kā arī šo transportlīdzekļu masas vērtības ir definētas ar atsauci uz Savienības tiesību aktiem par transportlīdzekļu un to piekabju un šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanu un tirgus uzraudzību, konkrēti uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 ([6]) un (ES) 2019/2144 ([7]). Tādēļ ir vēlams atjaunināt atsauces uz minētajiem relevantajiem tiesību aktiem, lai nodrošinātu skaidrību par piemērojamajiem reglamentējošajiem noteikumiem.

(6) Direktīvas 96/53/EK nosacījumi papildina Padomes Direktīvu 92/106/EEK ([8]) attiecībā uz intermodālo pārvadājumu pieauguma veicināšanu un atbalstu. Tādēļ intermodālo pārvadājumu definīcija būtu jāsalāgo ar Direktīvā 92/106/EEK lietoto terminoloģiju, lai atļautu kravas automobiļiem, piekabēm un puspiekabēm, ko izmanto intermodālos pārvadājumos, gūt labumu no tādas pašas lielākas masas, kāda noteikta ceļu transportlīdzekļiem, kas pārvadā konteinerus vai maināmus kravas nodalījumus un ko izmanto konteinerizētos intermodālos pārvadājumos. Šādam stimulam attiecībā uz masu būtu jāmudina autopārvadātājus iesaistīties arī nekonteinerizētos intermodālos pārvadājumos.

(6a) Šīs direktīvas mērķis ir uzlabot autopārvadājumu nozares konkurētspēju, veicinot rentablākas un ilgtspējīgākas pārvadājumu darbības un sekmējot intermodālos pārvadājumus. Lai gan jaunie noteikumi ļaus samazināt nobrauktos transportlīdzekļa kilometrus, ir paredzams, ka Savienībā arī turpmāk akūti trūks transportlīdzekļu vadītāju. Lai risinātu transportlīdzekļu vadītāju trūkuma problēmu, ir ļoti būtiski ar steigu uzlabot lielas noslodzes transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus. Kvalitatīvu kravas automobiļu stāvvietu trūkums Eiropas Savienībā palielina kravas automobiļu vadītāju darba apstākļu pasliktināšanos, un tā ir īpaša problēma tālsatiksmes braucienu laikā. Lai risinātu šo problēmu un uzlabotu nozares pievilcību, gabarītu palielināšanai, kas nepieciešama, lai transportlīdzekļos uzstādītu bezemisiju tehnoloģijas, nevajadzētu samazināt kabīnes telpu un vajadzētu uzlabot autovadītāju ērtības. Ja iespējams, jāizpēta un jāveicina koncepcijas, kas ļautu kabīnēs ierīkot papildu vietu sanitārajām iekārtām. **[Gr. 2]**

(7) Lai nodrošinātu šīs direktīvas nosacījumu kopīgu izpratni un vienotu īstenošanu vietējā un starptautiskā satiksmē, ir nepieciešams precizēt, ka ~~valstu~~***patlaban, bieži vien pamatojoties uz divpusēju vienošanos starp kaimiņos esošām dalībvalstīm, ir noteiktas īpašas*** atkāpes no atsevišķām maksimālajām pieļaujamajām masu un gabarītu robežām attiecībā uz atsevišķiem ***specializēto*** transportlīdzekļu veidiem, kas ~~piedalās vietējā satiksmē, automātiski nepiemēro transportlīdzekļiem, ko izmanto pārrobežu pārvadājumos~~***veic pārvadājumus, un šādas atkāpes būtu jāsaglabā, kamēr vien tās neietekmē starptautisko konkurenci***. **[Gr. 3]**

(8) Nedalāmu kravu pārvadājumi ir svarīgs tirgus segments, kas saistīts ar atjaunīgās enerģijas stratēģiskajām jomām, inženierbūvniecības un infrastruktūras, naftas un gāzes, smagās rūpniecības un elektroenerģijas ražošanas nozarēm. Neskatoties uz esošo un dalībvalstu ekspertu pieņemto Eiropas paraugprakses vadlīniju nestandarta kravu pārvadājumiem atzīto vērtību, ir panākts ļoti neliels progress nedalāmu kravu pārvadāšanas atļauju iegūšanas noteikumu un procedūru vienkāršošanā un harmonizēšanā. Neskarot dalībvalstu tiesības noteikt nepieciešamos nosacījumus nedalāmu kravu drošas pārvadāšanas nodrošināšanai to teritorijās, dalībvalstīm būtu jāsadarbojas šo

([6]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

([7]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 un (ES) 2015/166 (OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp.).

([8]) Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).

prasību harmonizēšanai iespējami lielā mērā, lai izvairītos no vienam nolūkam kalpojošu atšķirīgu nosacījumu vairošanas. Dalībvalstīm būtu jānodrošina arī tas, ka valstu prasības ir samērīgas un nediskriminējošas, un būtu jāatturas no tādu nepamatotu prasību noteikšanas kā attiecīgās dalībvalsts valsts valodas pārvaldīšana. Lai mazinātu administratīvo slogu operatoriem un nodrošinātu efektīvus, godīgus un drošus pārvadājumus, ir ļoti svarīgi ieviest pārskatāmu, harmonizētu, lietotājam draudzīgu sistēmu atļauju iegūšanai***, kas ir pieejama visās ES valodās un kam var viegli piekļūt, izmantojot elektroniskos saziņas līdzekļus. Šīs atļaujas būtu jāizsniedz elektroniskā formātā, un to pamatā būtu jābūt Eiropas īpašās kravas automobiļu un piekabju reģistrācijas (SERT) dokumentam, kura mērķis ir saskaņot transportlīdzekļu tehnisko informāciju, piemēram, piekabju vai moduļu piekabju reģistrāciju. Pārvadātājiem būtu jāļauj veikt nedalāmu kravu pārvadājumus, izmantojot šo elektronisko dokumentu.*** **[Gr. 4]**

(9) Eiropas modulārās sistēmas (EMS) ir tikušas ilgstoši izmantotas un izmēģinātas un pierādījušas, ka tas ir interesants risinājums pārvadājumu darbību ekonomiskuma un energoefektivitātes uzlabošanai, tajā pašā laikā nodrošinot ceļu satiksmes drošību un infrastruktūras aizsardzību, pateicoties tās lietojumam tikai piemērotās ceļu tīkla daļās. Ņemot vērā dalībvalstu vietējās īpatnības, atšķirīgas ekonomiskās intereses, pārvadājumu vajadzības un dažādas transporta infrastruktūras jaudas, tieši dalībvalstis var vislabāk novērtēt un atļaut EMS kustību savās teritorijās***. Pirms EMS atļaušanas dalībvalstīm būtu jāveic iepriekšējs jauno maršrutu novērtējums par to iespējamo ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, infrastruktūru, modālo sadarbību, modālo pārvirzi un vidi***. Tajā pašā laikā, lai palielinātu EMS izmantošanas pozitīvo sociālekonomisko un vidisko ietekmi, ir būtiski likvidēt nevajadzīgus šķēršļus to izmantošanai pārrobežu pārvadājumos starp blakus esošām dalībvalstīm, kas atļauj šādu transportlīdzekļu sastāvu kustību to teritorijās, neierobežojot šķērsojamo robežu skaitu, ja vien tiek ievērotas dalībvalstu noteiktās maksimālās atļautās EMS masas un gabarīti to teritorijās. Tas nodrošinātu, ka pārrobežu pārvadājumos izmantotās EMS atbilst kopīgajai mazākajai masas un gabarītu robežai, kādu minētajās dalībvalstīs piemēro EMS. Pārvadājumu drošības, pārredzamības un juridiskās skaidrības interesēs būtu jāievieš kopīgi nosacījumi EMS apritei vietējā un starptautiskā satiksmē***. Šiem nosacījumiem cita starpā būtu jānodrošina, ka EMS aprite notiek pa ceļiem, kur ir garantēta neaizsargāto satiksmes dalībnieku drošība. Dalībvalstīm būtu*** ~~un~~ jānodrošina skaidra informācija par EMS masām un gabarītiem tajās ceļu tīkla daļās, kas saderīgas ar šādu transportlīdzekļu specifikācijām***. Dalībvalstīm būtu jāizveido pārraudzīšanas sistēma, lai izvērtētu***~~, un pārraudzīšanai~~, kā EMS izmantošana ietekmē ceļu satiksmes drošību, ceļu infrastruktūru, modālo sadarbību un kāda ir Eiropas modulāro sistēmu vidiskā ietekme uz transporta sistēmām, to vidū uz modālo sadalījumu. ***Skaidra EMS definīcija šajā direktīvā nodrošina, ka EMS sastāv no standarta ritekļu blokiem, lai nodrošinātu savietojamību ar citiem transporta veidiem, jo īpaši dzelzceļu. Lai efektīvi veicinātu pāreju uz bezemisiju mobilitāti, starptautiskajā satiksmē iesaistīto EMS sastāvā, tiklīdz tas tehniski un funkcionāli iespējams, būtu jāiekļauj bezemisiju transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi.*** **[Gr. 5]**

(9a) Lai maksimāli uzlabotu ceļu satiksmes drošību un pienācīgus darba apstākļus, ir svarīgi nodrošināt, lai EMS vadītāji būtu pienācīgi apmācīti un lai viņiem būtu kvalifikācija, kas vajadzīga smagāku un garāku transportlīdzekļu un to sastāvu vadīšanai. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai noteikt minimālās prasības vai sertifikācijas sistēmu EMS vadītājiem. Lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, kas paredz vienlīdzīgu attieksmi pret EMS vadītājiem un operatoriem un to nediskriminēšanu, dalībvalstīm būtu jāgarantē šādu sertifikātu savstarpēja atzīšana attiecīgajās dalībvalstīs. **[Gr. 6]**

(10) Būtu jāatļauj dalībvalstīm turpināt noteiktu laiku veikt izmēģinājumus. Patiesi, tādas jaunas tehnoloģijas, kas ļauj veikt uzlādi kustībā, kā saules enerģijas paneļi, pantogrāfi un elektroceļi vai EMS pakāpeniska ieviešana dalībvalstīs varētu prasīt maksimālo masu un gabarītu pārsniegšanu testēšanas vidē un arī ceļu tīkla pārrobežu posmos. Tāpēc dalībvalstīm būtu jāatļauj turpināt šādus izmēģinājumus un spēt testēt jaunu tehnoloģiju un koncepciju saderību pārrobežu aspektā. Izmēģinājumu pagaidu un inovatīvais raksturs būtu jāprecizē, nosakot to veikšanas maksimālo laikposmu. Tajā pašā laikā nevajadzētu ierobežot jaunu tehnoloģiju un inovatīvu shēmu izmēģinājumu skaitu, lai izvairītos no inovāciju kavēšanas. Dalībvalstīm būtu regulāri jāpārrauga un jānovērtē jauno tehnoloģiju un jaunu koncepciju testēšanas veiktspēja un ietekme uz ceļu satiksmes drošību, ceļu infrastruktūru, modālo sadarbību, kā arī tāda vidiskā ietekme uz transporta sistēmu kā modālais sadalījums.

(10a) Jaunajiem saskaņotajiem noteikumiem par EMS iekšzemes un starptautiskajā satiksmē dalībvalstīs, kuras atļauj tās izmantot, būtu jānodrošina, ka tiek vākti dati par ceļu satiksmes drošību šajās dalībvalstīs, tostarp par bojāgājušajiem un gūtajiem ievainojumiem sadursmēs. Ņemot vērā to, ka neaizsargāti ceļu satiksmes dalībnieki veido gandrīz vienu trešdaļu no bojāgājušajiem sadursmēs, kurās iesaistīti lielas noslodzes transportlīdzekļi, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka EMS nerada negatīvu ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, jo īpaši uz neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku, piemēram, gājēju un velosipēdistu, kā arī motociklistu un personu ar invaliditāti vai ar ierobežotām pārvietošanās spējām un orientēšanās spējām, drošību. **[Gr. 7]**

(11) Nedalāmu kravu pārvadāšana ar transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kas pārsniedz maksimālās masas vai gabarītus, un EMS izmantošana, ņemot vērā vajadzību pēc papildu drošības īpašībām un piemērotas infrastruktūras, prasa īpašu uzmanību pievērst tādiem elementiem kā relevantas informācijas pārskatāmība, juridiskā noteiktība un atļauju piešķiršanas procesa harmonizācija. Tāpēc dalībvalstīs ir nepieciešams izveidot vienu elektroniskas informācijas un saziņas sistēmu, kas skaidrā un viegli pieejamā veidā ietver visu relevanto informāciju par darbības un administratīviem nosacījumiem nedalāmu kravu pārvadāšanai un EMS izmantošanai. Valsts sistēmai vajadzētu ļaut operatoriem elektroniski iegūt informāciju un iesniegt pieteikumu ***Eiropas Savienības*** standartizētā formātā, lai saņemtu speciālas atļaujas nedalāmu kravu pārvadāšanai konkrētajā dalībvalstī. ***Turklāt šādai valsts sistēmai būtu jāsniedz informācija par transportlīdzekļu un transportlīdzekļu sastāvu maksimālo iekšzemes satiksmē atļauto masu un gabarītiem un informācija par iespējamajiem ierobežojumiem, jo īpaši attiecībā uz augstumu. Lai nodrošinātu, ka operatori un iedzīvotāji visai vajadzīgajai informācijai var piekļūt vienuviet, Komisijai vēlākais līdz [seši mēneši pēc šīs direktīvas transponēšanas datuma] būtu jāizveido īpaša Eiropas tīmekļa vietne, kas savienota ar valstu elektroniskajām un saziņas sistēmām un cita starpā sniedz skaidru grafisku pārskatu par ceļiem, uz kuriem attiecīgajās dalībvalstīs atļauts ekspluatēt EMS un attiecīgā gadījumā transportlīdzekļus, kas pārvadā nedalāmas kravas.*** **[Gr. 8]**

(12) Mākslīgie šķēršļi pārrobežu pārvadājumiem ar smagākiem kravas automobiļiem, kurus galvenokārt izmanto pārvadājumiem lielos attālumos (tādiem kā transportlīdzekļu sastāvi ar 5 vai 6 asīm), būtu jālikvidē harmonizētā manierē, lai īstermiņā gūtu labumu no darbības, enerģijas izmantošanas un ekoloģiskās efektivitātes, kas saistīta ar lielāku kravietilpību, ko dalībvalstis atļauj, arī intermodālos pārvadājumos. Lai rezultatīvi virzītu pāreju uz bezemisiju mobilitāti ***un pēc iespējas palielinātu spēkā esošo vides tiesību aktu ietekmi***, ir nepieciešams atbrīvoties no šādiem smagākiem kravas automobiļiem, ko darbina ar fosilām degvielām, ~~līdz~~***sākot no*** 2035. ~~gadam, kad, kā iecerēts,~~***gada, un lai uzlabotu juridisko noteiktību ieguldījumiem vēl vairāk veicinātu efektīvāku*** bezemisiju HDV ~~izplatība~~***izplatību*** tirgū ~~ievērojami picaugs un sasniegs aptuveni 50 % no jaunu HDV reģistrācijām~~. Pēc minētās atbrīvošanās smagākiem kravas automobiļiem būtu jāļauj veikt vietējos pārvadājumus, bet starptautiskā satiksmē tiem vajadzētu atbilst Direktīvas 96/53/EK I pielikumā noteiktajām maksimālajām atļautajām masām, kad atļautā papildu masa ir piemērojama bezemisiju transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem, kas iesaistīti intermodālos pārvadājumos. **[Gr. 9]**

(13) Atbilstības pierādījumam par transportlīdzekļu atbilstību Direktīvā 96/53/EK noteiktajām vērtībām būtu jāsatur visaptveroša informācija saskaņā ar atjauninātajiem Savienības noteikumiem par vienotām transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas procedūrām un tehniskajām specifikācijām. Tāpēc būtu jāatjaunina atsaucas uz piemērojamajiem Savienības noteikumiem, lai iekļautu konkrētu atsauci uz Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/535 ([9]). Atbilstības pierādījumā iekļaujamā informācija būtu jāsalāgo ar maksimālajām masām, kādas ir atļautas Direktīvā 96/53/EK. Pārvadājuma intermodālā rakstura kontrole, kā noteikts 2. pantā, varētu būt īpaši sarežģīta nekonteinerizētos pārvadājumos. Lai nodrošinātu, ka lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas ir iesaistīti intermodālo pārvadājumu darbībās, atļautā papildu masa tiek izmantota atbilstoši, ir nepieciešams, lai operatoru rīcībā būtu pārvadājuma intermodālā rakstura pierādījums. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 1056/2020 ([10]) ieviestās pārvadājumu digitālo datu platformas ("eFTI platformas") nodrošina piemērotu līdzekli, jo tās izveidotas, lai ietvertu tiesību aktos noteiktās prasības, kā norādīts Direktīvas 92/106/EEK 3. un 7. punktā. Tāpēc eFTI platformas izmantošana būtu jāpadara obligāta, lai reģistrētu un darītu pieejamu relevantu informāciju par pārvadājumu attiecībā uz transporta veidiem, kurus izmanto kravas pārvadāšanai.

([9]) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/535 (2021. gada 31. marts), ar ko nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/2144 piemērošanas noteikumus transportlīdzekļu un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanas vienotām procedūrām un tehniskajām specifikācijām attiecībā uz to vispārīgajiem konstrukcijas raksturlielumiem un drošību (OV L 117, 6.4.2021., 1. lpp.).

([10]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 1056/2020 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (OV L 249, 31.7.2020., 33. lpp.)

(14) Transportlīdzekļu ~~vedējiem ar vaļējām virsbūvēm~~***transportieriem, no kuriem daudziem ir vaļēja virsbūve,*** ir ļoti ~~ierobežots potenciāls, lai samazinātu~~***ierobežotas iespējas samazināt*** enerģijas patēriņu, uzlabojot aerodinamiku. Atšķirīgi valstu noteikumi par izvirzītām transportlīdzekļu ~~vedēju~~***transportieru*** kravām rada konkurences izkropļojumus un ievērojami samazina to potenciālu uzlabot darbības efektivitāti un energosniegumu starptautiskā satiksmē. Tādēļ ir nepieciešams harmonizēt noteikumus par transportlīdzekļu ~~vedēju ar vaļējām virsbūvēm~~***transportieru*** izvirzītajām kravām, lai nodrošinātu šo mērķu pienācīgu sasniegšanu. **[Gr. 10]**

(15) Tirgū sāk ienākt lielas noslodzes transportlīdzekļi ar pagarinātām kabīnēm un bezemisijas spēkiekārtas sistēmām. Atkarībā no tehnoloģijas bezemisijas spēkiekārtas sistēmu izmantošana prasa papildu telpu, kurai nevajadzētu mazināt transportlīdzekļa lietderīgo noslodzi, lai bezemisijas autopāvadājumu nozare neciestu ekonomiska rakstura zaudējumus. Tādēļ būtu jāprecizē, ka maksimālo garumu pārsniegšana pagarināto kabīņu gadījumā varētu būt tāda, ka šī pārsniegšana nodrošina telpu, kas vajadzīga tāda bezemisijas tehnoloģiskā risinājuma iekļaušanai kā akumulatoru baterijas un ūdeņraža tvertnes ar nosacījumu, ka nepasliktinās aerodinamisku kabīņu drošība, efektivitāte un komforts ***un ka attiecīgais transportlīdzeklis joprojām atbilst noteikumam par pagriezienu apļveida joslā***. **[Gr. 11]**

(16) Līdzīgi vajadzībai pēc papildu telpas, esošie standarti nav piemēroti arī bezemisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu papildu masas kompensēšanai, jo īpaši pārvadājumos lielā attālumā. Bezemisiju transportlīdzekļu sastāviem, kā arī visparastākajiem pasažieru transportlīdzekļiem, ko izmanto Savienībā, ir nepieciešama papildu masa un asslodze. Vieglāki tehnoloģiskie risinājumi un labāka aerodinamika padarīs bezemisijas spēkiekārtas sistēmu izmantošanu efektīvāku (piemēram, palielinot nobraukumu un pagarinot akumulatoru baterijas mūžu), samazinot enerģijas patēriņu. Lai nodrošinātu papildu stimulus bezemisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu izmantošanai, veicinātu tehnoloģiju attīstību, kā arī transportlīdzekļu aprīkošanu ar aerodinamikas uzlabojumiem, papildu masa būtu jānošķir no bezemisijas tehnoloģiskā risinājuma masas.

(16a) Transportlīdzekļa marķēšanas un apzīmēšanas lielā daudzveidība dalībvalstīs var maldināt ceļu satiksmes dalībniekus un negatīvi ietekmēt ceļu satiksmes drošību Savienībā. Lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, Savienības līmenī būtu jāievieš standartizēts ES marķējums EMS izmantoto vai standarta gabarītiem neatbilstošu mehānisko transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu garumam. Tāds ES marķējums palīdzētu ceļu satiksmes dalībniekiem identificēt un atpazīt šādus transportlīdzekļus un mazinātu jebkādus riskus, ko rada redzamības ierobežojumi vai neredzamās zonas, piemēram, apdzenot šādus garus transportlīdzekļu vai to sastāvus. **[Gr. 12]**

(16b) Akumulatoru baterijas, kurināmā elementu un citiem ar ūdeņradi darbināmiem transportlīdzekļiem ir liels potenciāls dekarbonizēt noteiktus lielas noslodzes transporta nozares segmentus, un to izstrāde būtu jāveicina, vienlaikus ņemot vērā to, ka neviena tehnoloģija nedarbojas, neatstājot ietekmi uz vidi. Ja elektrifikācija nav iespējama vai ir mazāk efektīva un ar ūdeņradi darbināmi transportlīdzekļi nav piemēroti vai izmaksu ziņā konkurētspējīgi, tehnoloģiskās neitralitātes princips ļauj nodrošināt līdzvērtīgus konkurences apstākļus ar citām tehnoloģijām, kas ir vairāk nobriedušas. **[Gr. 13]**

(17) Rezultatīva, efektīva un konsekventa noteikumu izpildes panākšana ir ārkārtīgi svarīga, lai nodrošinātu neizkropļotu operatoru konkurenci un likvidētu riskus ceļu satiksmes drošībai un ceļu infrastruktūrai, ko rada transportlīdzekļi, kuri prettiesiski pārsniedz piemērojamās masas un gabarītus. Lai kontroli uz ceļa labāk mērķētu uz pārslogotiem transportlīdzekļiem ~~un ja izvēlas izmantot automātiskas sistēmas ceļu infrastruktūrā~~, dalībvalstīm būtu jānodrošina ~~šādu~~***automātisku*** sistēmu izmantošana vismaz Eiropas autotransporta tīklā***, tostarp sertificētu sistēmu izmantošana TEN-T pamattīklā. Tāpat jābūt iespējai izmantot precīzas un pilnībā sadarbspējīgas svēršanas ierīces transportlīdzekļos. Šādām sertificētām automātiskām sistēmām būtu jāspēj atpazīt transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kas pārsniedz maksimāli atļauto masu, bet tām būtu jāpiemēro atkāpe, pamatojoties uz spēkā esošu īpašu atļauju vai līdzīgu kārtību. Sistēmām jāspēj arī noteikt, vai tiek ievērotas īpašo atļauju prasības. Paredzams, ka tas ļaus izvairīties no nepamatotiem sodiem un ietaupīt administratīvās izmaksas gan operatoriem, gan dalībvalstīm***. Turklāt, lai izpildes panākšana Savienībā būtu uzticama un konsekventa, būtu jānosaka obligātais minimālais kontroles līmenis, citstarp pienācīgs kontroles pasākumu skaits nakts laikā, kas dalībvalstīm jānodrošina proporcionāli to transportlīdzekļu satiksmes līmenim to teritorijās, uz kuriem attiecas šī direktīva. **[Gr. 14]**

(18) Lai intensificētu izpildes panākšanu un lielas noslodzes transportlīdzekļu kustības pārraudzību uz Savienības ceļiem, mazinātu sastrēgumus, uzlabotu ceļu satiksmes drošību, mazinātu riskus un bojājumus infrastruktūrā un veicinātu ilgtspējīgas pārvadājumu darbības, dalībvalstis būtu jāmudina izveidot viedas piekļuves politikas shēmas, kas nodrošina atbilstību noteikumiem par maksimālajām atļautajām masām un gabarītiem. ~~Veidojot šādas shēmas, dalībvalstis~~***Dalībvalstīm šādām shēmām*** būtu jāpiemēro minimālās kopīgās prasības, lai garantētu harmonizāciju un sadarbspēju visā ~~ES~~***Savienībā***, jo īpaši attiecībā uz piekļuvi relevantiem datiem, ar ko jāapmainās, un to formātu**.** ***Relevantajiem datiem jābūt pieejamiem reāllaikā un Savienības oficiālajās valodās***. Šīm shēmām būtu jāpalīdz nodrošināt, ka konkrētais transportlīdzeklis ar konkrēto kravu pārvietojas pa konkrētu ceļu konkrētā laikā, lai tādējādi panāktu minimālu ietekmi uz vidi, infrastruktūru, cilvēku veselību un drošību un sabiedrību kopumā. Šādu shēmu ieviešanā būtu jāizmanto tādas pilnveidotas intelektiskas transporta sistēmas kā transportlīdzekļa-infrastruktūras komunikācija, transportlīdzekļa-tīkla komunikācija, reāllaika datu kopīgošana un attālināta pārraudzība, lai nodrošinātu lielas noslodzes transportlīdzekļu drošu un raitu kustību, un šie pasākumi nedrīkstētu radīt nesamērīgus vai diskriminējošus satiksmes ierobežojumus. **[Gr. 15]**

(18a) Direktīvas 96/53/EK izpildes panākšana ir labi izstrādātu Savienības un valsts līmeņa uzraudzības un izpildes panākšanas sistēmu būtisks elements, kas veicina autopārvadājumiem piemērojamo Savienības sociālo, tirgus un tehnisko noteikumu īstenošanu. Ja tiek konstatēta neatbilstība noteiktajām masas un gabarītu prasībām, dalībvalstu kompetentajām iestādēm jāveic izpildes panākšanas darbības. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka sodi nav diskriminējoši ne attiecībā uz izraudzīto soda veidu, ne arī tā līmeni un ka sodi ir efektīvi, atturoši un samērīgi ar izdarītā pārkāpuma smagumu. Minētie pārkāpumi būtu jāreģistrē valsts autotransporta uzņēmumu reģistrā un ar informāciju par tiem būtu jāapmainās Eiropas autotransporta uzņēmumu reģistros, un tā būtu jāņem vērā uzņēmumu riska novērtējuma sistēmā saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1071/2009. Sagaidāms, ka sankciju pārrobežu piemērošanu Direktīvas 96/53/EK piemērošanas jomā veicinās grozītā Direktīva (ES) 2015/413, ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem. **[Gr. 16]**

(18b) Lai panāktu progresu virzībā uz zaļo un digitālo pārkārtošanos un sasniegtu Eiropas zaļā kursa un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas mērķus, jo īpaši attiecībā uz SEG emisiju samazināšanu transporta nozarē, dalībvalstis būtu jāmudina gūtos ieņēmumus no piemērotajām sankcijām par šīs direktīvas pārkāpumiem un šādiem ieņēmumiem līdzvērtīgu summu izmantot, lai sekmētu ilgtspējīgu pārvadājumu veidu ieviešanu un tādējādi mazinātu pārvadājumu darbību radītās ārējās izmaksas, veicinātu intermodalitāti un palielinātu pārrobežu pārvadājumu darbību ilgtspēju. **[Gr. 17]**

(19) Lai veicinātu multimodālu pārvadājumu sistēmas izaugsmi, būtu jāturpina atvieglot konteinerizētus pārvadājumus, ***tostarp tādus, kuros izmanto 45 pēdu vai 48 pēdu konteinerus, 45 pēdu noņemamas virsbūves vai paaugstinātus konteinerus,*** atļaujot papildu augstumu ~~ceļu~~***un garumu autotransporta*** transportlīdzekļiem, kas pārvadā ~~paaugstinātus~~***šādus*** konteinerus. **[Gr. 18]**

(19a) Komisijai būtu jāpārskata spēkā esošie tipa apstiprināšanas tiesību akti, lai stiprinātu jaunu lielas noslodzes transportlīdzekļu un transportlīdzekļu sastāvu tehnisko un ekspluatācijas atbilstību kombinēto pārvadājumu prasībām, cita starpā attiecībā uz to masu, formu, izmēru, celtņu izmantojamību un izvirzītu ierīču ievelkamību un salokāmību, kā arī lai veicinātu bezemisiju piekabju un puspiekabju izmantošanu un ieviešanu. **[Gr. 19]**

(20) Eiropas Parlaments un Padome būtu regulāri jāinformē par dalībvalstu kompetento iestāžu veikto atbilstības pārbaužu rezultātiem attiecībā uz izpildes panākšanas rīku un pārraudzības sistēmu lietojumu, jo īpaši smagāku un/vai garāku transportlīdzekļu, to vidū modulāro transportlīdzekļu sastāvu, izmantošanas darbības, drošības un vidiskās ietekmes novērtēšanas kontekstā. Šai dalībvalstu sniegtajai informācijai būtu jāļauj Komisijai pārraudzīt tirgus attīstību un atbilstību Direktīvai 96/53/EK. Lai dalībvalstīm atvieglotu nepieciešamās informācijas sniegšanu Komisijai un nodrošinātu datu vienveidīgumu un salīdzināmību, tā padarot iespējamu atbilstības pārraudzību un Direktīvas 96/53/EK snieguma vispārīgu izvērtēšanu, Komisijai būtu vēlams izveidot vienotu, lietotājam draudzīgu ziņošanas formātu.

(21) Lai iespējotu autopārvadājumu nozares ātru reaģēšanu uz jebkādu tādu krīzi kā dabas katastrofas, pandēmijas, militāri konflikti vai infrastruktūras atteices, Direktīvā 96/53/EK ir jāiekļauj ārkārtas klauzula, kas uz noteiktu laiku atļauj tādu lielas noslodzes transportlīdzekļu kustību, kuri pārsniedz maksimālās pieļaujamās masas un/vai gabarītus, lai nodrošinātu nepieciešamo preču un pakalpojumu nepārtrauktu piegādi. Šāda izņēmuma klauzula būtu piemērojama tikai tad, ja to prasa sabiedrības intereses un ar nosacījumu, ka tādējādi netiek apdraudēta ceļu satiksmes drošība***, un to drīkstētu atjaunot tikai tad, ja krīze turpinās***. **[Gr. 20]**

(22) Nolūkā nodrošināt, ka pārraudzības sistēmas, kas dalībvalstīm jāizveido, lai novērtētu EMS ietekmi un izmēģinājumu atbilstību minimālajām harmonizētajām prasībām, Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu Direktīvas 96/53/EK papildināšanai attiecībā uz to minimālo datu kopuma un/vai snieguma rādītāju noteikšanu, kas jāgūst no minētajām pārraudzības sistēmām. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ([11]). Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

(23) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai nolūkā izveidot vienotu ***ES*** standarta pieteikuma veidlapu un harmonizēt noteikumus un procedūras valstu atļauju vai līdzīgu risinājumu izdošanai transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kas pārsniedz maksimālās masas un/vai gabarītus un ir paredzēti nedalāmu kravu pārvadāšanai, izveidot standarta ziņošanas formātu dalībvalstīm, lai tās pildītu ziņošanas pienākumus, un noteikt pagaidu atkāpes no masu un gabarītu to robežu piemērošanas, ko izmanto starptautiskā satiksmē starp krīzes skartām dalībvalstīm. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011 ([12]). **[Gr. 21]**

(23a) Lai izvērtētu šīs direktīvas efektivitāti un lietderību un lai novērtētu progresu virzītā uz tās konkrētajiem mērķiem, ir būtiski regulāri izvērtēt šīs direktīvas īstenošanu un ietekmi. Tāpēc Komisijai būtu regulāri jāiesniedz novērtējuma ziņojumi par šīs direktīvas piemērošanu, pamatojoties uz labvēlīgiem nosacījumiem bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu ieviešanai tirgū, piemēram, atbilstošas alternatīvo degvielu infrastruktūras pieejamību un jaudu, Eiropas sistēmas ietekmi uz autotransportu, kā arī uz ceļu lietošanas maksām, kas dalībvalstīs noteiktas diferencēti atkarībā no CO2 emisiju apjoma. Šajos ziņojumos būtu jāiekļauj detalizēta informācija par šiem labvēlīgajiem apstākļiem, kā arī par valsts un starptautiskā autotransporta attīstību, ietekmi uz ceļu satiksmes drošību un ceļu infrastruktūru, kravu novirzīšanu uz citiem transporta veidiem, viedo izpildes sistēmu izmantošanu un tehnoloģiskajiem sasniegumiem autotransporta jomā. Turklāt ziņojumos būtu jāņem vērā pasākumu mērogojamība saskaņā ar direktīvas ilgtermiņa mērķiem. Pamatojoties uz iepriekš minētajos novērtējumos konstatētajiem faktiem, ziņojumam vajadzības gadījumā būtu jāpievieno tiesību akta priekšlikums, lai grozītu šo direktīvu, un tajā noteiktie pienākumi. **[Gr. 22]**

(24) Ņemot vērā daudzos Direktīvas 96/53/EK I pielikuma grozījumus saistībā ar vajadzību nodrošināt papildu stimulus bezemisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu izmantošanai, vajadzību harmonizēt 5 asu mehānisko transportlīdzekļu maksimālo masu un vajadzību veicināt intermodālos pārvadājumus, skaidrības labad ir lietderīgi to aizstāt.

(25) Lai Direktīvā 96/53/EK prasīto informāciju pievienotu Regulas (ES) 2020/1056 darbības jomai, minētā regula ir jāgroza.

([11]) OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

([12]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

(26) Tā kā šīs direktīvas mērķus, proti, nodrošināt ceļu satiksmes drošību, veicināt ilgtspējīgas un efektīvas pārvadājumu darbības un veicināt iekšējā tirgus darbību, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet, ņemot vērā autopārvadājumu pārrobežu raksturu un problēmas, ko ar šo direktīvu paredzēts risināt, tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

(27) Saskaņā ar Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem ([13]) dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatotos gadījumos pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros paskaidrota saikne starp direktīvas sastāvdaļām un atbilstīgajām daļām valsts transponēšanas instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota.

(28) Tādēļ Direktīva 96/53/EK būtu attiecīgi jāgroza,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 96/53/EK

Direktīvu 96/53/EK groza šādi.

1) Direktīvas 1. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"a) M_2 un M_3 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu un to O kategorijas piekabju, kā arī N_2 un N_3 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu un to O_3 un O_4 kategorijas piekabju gabarītiem, kas klasificēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/858 (*) 4. pantā;;"

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Visas svara vērtības, kas norādītas I pielikumā, ir spēkā kā ekspluatācijas standarti un attiecas uz iekraušanas apstākļiem, nevis uz ražošanas standartiem, kuri ir noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/2144 (**).";

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

(**) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 un (ES) 2015/166 (OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp.).;"

2) direktīvas 2. pantu groza šādi:

a) panta otrajā ievilkumā "piekabes" definīciju aizstāj ar šādu:

"— "piekabe" ir transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 17. punktā,;"

([13]) OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

b) panta trešajā ievilkumā "puspiekabes" definīciju aizstāj ar šādu:

"— "puspiekabe" ir transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 33. punktā,;"

c) pēc "transportlīdzekļu sastāva" definīcijas iekļauj šādu definīciju:

"— "Eiropas modulārā sistēma" ir mehāniskais transportlīdzeklis vai transportlīdzekļu sastāvs, kas sakabināts ar vienu vai vairākām piekabēm vai puspiekabēm, un viss sastāvs pārsniedz maksimālo atļauto garumu un var pārsniegt maksimālos atļautos svarus, kas noteikti I pielikumā, un kur atsevišķs mehāniskais transportlīdzeklis, piekabe(-s) un puspiekabe(-s) nepārsniedz svarus un gabarītus, kas noteikti I pielikumā,;"

d) pēc "kondicionēta transportlīdzekļa" definīcijas iekļauj šādu definīciju:

"— "transportlīdzekļu vedējs" ir transportlīdzekļu sastāvs, kas ir izgatavots vai pastāvīgi pielāgots cita(-u) transportlīdzekļa(-u) pārvadāšanai,;"

e) panta četrpadsmitajā ievilkumā "ar alternatīvu degvielu darbināma transportlīdzekļa" definīciju aizstāj ar šādu:

"— "***"***ar alternatīvu degvielu darbināms transportlīdzeklis***"*** ir mehānisks transportlīdzeklis, kuru pilnībā ***vai daļēji*** darbina ar alternatīvu degvielu un kurš ir ticis apstiprināts saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 satvaru,;"

f) panta piecpadsmitajā ievilkumā "intermodālo pārvadājumu darbība" definīcijas a) punktu aizstāj ar šādu:

"a) kombinēto pārvadājumu darbības, kas definētas Padomes Direktīvas 92/106/EEK (*) 1. pantā,"; vai";

_____

(*) Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.)."

g) pēc "nosūtītāja" definīcijas iekļauj šādu definīciju:

"— "eFTI platforma" ir kravas pārvadājumu informācijas platforma, kas izveidota atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2020/1056 (*),";

_____

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (OV L 249, 31.7.2020., 33. lpp.)."

h) punkta otro daļu aizstāj ar šādu:

"Visus maksimāli pieļaujamos gabarītus, kas noteikti I pielikumā, pārbauda, salīdzinot ar attiecīgajām konkrētā transportlīdzekļa deklarētajām vērtībām, kuras norādītas informācijas dokumentā, kas pievienots ES transportlīdzekļa kopējam tipa apstiprinājumam un sastādīts saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2020/683 (*) I pielikumu, bez pozitīvām pielaidēm.";

_____

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/683 (2020. gada 15. aprīlis), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 attiecībā uz administratīvajām prasībām par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 163, 26.5.2020., 1. lpp.).;"

3) direktīvas 4. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktā pievieno šādu c) apakšpunktu:

"c) kravu vai pasažieru starptautisko pārvadājumu transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kas neatbilst I pielikumā noteiktajiem raksturlielumiem.;"

b) panta 3. un 4. punktu aizstāj ar šādiem:

"3. Transportlīdzekļus vai to sastāvus, kas pārsniedz maksimālos svarus un/vai gabarītus, drīkst atļaut ekspluatēt tikai ar īpašām atļaujām, kuras izdevušas kompetentās iestādes, vai arī saskaņā ar līdzīgiem līdzekļiem, par ko katrā konkrētajā gadījumā vienojas ar minētajām iestādēm, kur minētie transportlīdzekļi vai to sastāvi pārvadā vai plāno pārvadāt nedalāmās kravas.

Dalībvalstis nodrošina, ka nedalāmu kravu pārvadāšanas atļauju vai līdzīgu līdzekļu iegūšanas procedūra ir raita, efektīva un nediskriminējoša, ***nosakot vienotu ES standartizētu pieteikuma veidlapu un*** tādējādi samazinot administratīvos slogus un izvairoties no nevajadzīgas kavēšanās.

Dalībvalstis garantē, ka nosacījumi šādu ~~atļaujas vai līdzīgus~~***atļauju vai līdzīgu*** līdzekļu saistībā ar nedalāmu kravu pārvadāšanu izdošanai ir samērīgi un nediskriminējoši. Dalībvalstis ***jo īpaši izsniedz atļaujas vai līdzīgus līdzekļus elektroniskā formātā un*** sadarbojas, ~~jo īpaši~~***lai turpmāk saskaņotu atļauju izsniegšanas termiņus. Dalībvalstis arī sadarbojas***, lai izvairītos no transportlīdzekļa marķēšanas un apzīmēšanas daudzveidības un dotu priekšroku piktogrammu, nevis teksta izmantošanai. ***Turklāt dalībvalstis sadarbojas, lai saskaņotu attiecīgos noteikumus par nedalāmu kravu pārvadāšanas pavadīšanu, piemēram, par noteikto pavadītāju transportlīdzekļu izmantošanu, marķējumu un zīmēm.*** Dalībvalstis nenosaka valodas prasības ***transportlīdzekļu vadītājiem*** saistībā ar nedalāmu kravu pārvadāšanu.

Dalībvalstis nodrošina, ka transportlīdzekļiem, ar ko pārvadā nedalāmas kravas, ir 10.ca pantā paredzētais ES marķējums. **[Gr. 24]**

4. Dalībvalstis drīkst atļaut pārvietoties savā teritorijā transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, ko izmanto pārvadājumu darbībās un kas veic dažas iekšzemes ***vai starptautisko*** pārvadājumu darbības, kuras būtiski neietekmē starptautisko konkurenci pārvadājumu nozarē, ar ***masu vai*** gabarītiem, kas atšķiras no I pielikuma 1.1., 1.2., ***1.3.,*** 1.4.- 1.8***., 2 4.1***., 4.2. un 4.4. punktā minētajiem.

Pārvadājumu darbības netiek uzskatītas par tādām, kas būtiski ietekmē starptautisko konkurenci pārvadājumu nozarē, ja tās atbilst vienam no šādiem nosacījumiem:

a) pārvadājumu darbības veic dalībvalsts teritorijā ar specializētiem transportlīdzekļiem vai specializētu transportlīdzekļu sastāviem tādos apstākļos, kuros parasti šīs darbības neveic ar transportlīdzekļiem no citas dalībvalsts, piem., darbi, kas saistīti ar meža izstrādāšanu un mežsaimniecību;

b) dalībvalsts, kas atļauj veikt pārvadājumu darbības savā teritorijā ar transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kuru gabarīti atšķiras no I pielikumā noteiktajiem, arī atļauj ekspluatēt Eiropas modulārās sistēmas atbilstīgi 4.a punktam, lai sasniegtu vismaz tādu kravas telpas garumu, kāds atļauts minētajā dalībvalstī, lai katrs pārvadātājs varētu gūt labumu no vienādiem konkurences nosacījumiem.;" **[Gr. 25]**

c) iekļauj šādu 4.a punktu:

"4.a Dalībvalstis drīkst atļaut ekspluatēt Eiropas modulārās sistēmas savās teritorijās vietējā un starptautiskā satiksmē, ja tiek ievēroti visi šādi nosacījumi:

-a) attiecībā uz jauniem EMS maršrutiem dalībvalstis veic iepriekšēju novērtējumu par Eiropas modulāro sistēmu iespējamo ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, ceļu infrastruktūru, modālo sadarbību, kā arī Eiropas modulāro sistēmu vidisko ietekmi uz transporta sistēmu, citstarp ietekmi uz modālo sadalījumu. Novērtējumu dara publiski pieejamu. Dalībvalstīm, kuru teritorijā šīs direktīvas spēkā stāšanās dienā jau ir izveidoti EMS maršruti, nav jāveic šo jau izveidoto maršrutu iepriekšējs novērtējums;

a) dalībvalstis piekļūstamā un pārskatāmā veidā dara publiski pieejamu informāciju par maksimālajiem svariem un gabarītiem, kādus to teritorijās piemēro Eiropas modulāro sistēmu ekspluatācijai;

b) dalībvalstis piekļūstamā un pārskatāmā veidā dara publiski pieejamu informāciju par to ceļu tīkla daļu, kur var ekspluatēt Eiropas modulārās sistēmas;

c) lai iespējotu pārrobežu satiksmi, dalībvalstis nodrošina tās tīkla daļas, kur to teritorijās var ekspluatēt Eiropas modulārās sistēmas, savienojamību ar blakus esošo dalībvalstu ceļu tīklu, kur arī atļauta Eiropas modulāro sistēmu ekspluatācija;

d) dalībvalstis izveido pārraudzības sistēmu ~~un novērtē~~***par*** Eiropas modulāro sistēmu ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, ceļu infrastruktūru, modālo sadarbību***, satiksmes intensitāti***, kā arī Eiropas modulāro sistēmu vidisko ietekmi uz transporta sistēmu, citstarp ietekmi uz modālo sadalījumu.***, ņemot vērā iepriekšējo novērtējumu, kas veikts saskaņā ar -a) apakšpunktu;***

da) dalībvalstis nodrošina, ka tiek veikti pienācīgi pasākumi, lai novērstu jebkādu iespējamu negatīvu ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, tostarp uz neaizsargāto satiksmes dalībnieku drošību, ko var radīt Eiropas modulāro sistēmu izmantošana.

Dalībvalstis var noteikt minimālās prasības vai sertifikācijas sistēmu Eiropas modulāro sistēmu vadītājiem, ja tiek nodrošināta proporcionalitāte un nediskriminācija. Dalībvalstis sadarbojas, lai savstarpēji atzītu tajās izdotos sertifikātus.

Ja dalībvalsts atbilstoši šim punktam atļauj Eiropas modulāro sistēmu ekspluatāciju vietējā satiksmē, tā nedrīkst atteikt vai aizliegt tās teritorijā Eiropas modulāro sistēmu ekspluatāciju starptautiskā satiksmē ar nosacījumu, ka šādas sistēmas nepārsniedz maksimālos svarus un gabarītus, kādi Eiropas modulārajām sistēmām noteikti vietējā satiksmē.

Dalībvalstis ~~informē Komisiju~~***ziņo Komisijai***, ja tās atļauj Eiropas modulāro sistēmu ekspluatāciju to teritorijās***, kā arī informē Komisiju, kā tās izpilda šā punkta -a)–da) apakšpunktā noteiktos nosacījumus***.; ***Pēc informācijas saņemšanas Komisija attiecīgā gadījumā sniedz ieteikumus attiecīgajām dalībvalstīm, lai nodrošinātu atbilstību minētajiem nosacījumiem. Ja Komisija sniedz ieteikumus, attiecīgā dalībvalsts sešu mēnešu laikā informē Komisiju par to, kā tā plāno īstenot attiecīgos ieteikumus. Komisijas ieteikumi un dalībvalstu atbildes tiek darīti publiski pieejami.***" **[Gr. 26]**

d) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

"5. Dalībvalstis uz ierobežotu laikposmu drīkst atļaut tādu transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu izmēģinājumus, kur iestrādāti jauni tehnoloģiskie risinājumi vai koncepcijas un kuri nevar atbilst šīs direktīvas prasībām. Šādiem transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem izmēģinājuma laikposmā atļauts veikt noteiktas vietējo vai starptautisko pārvadājumu darbības ***tikai pēc tam, kad ir pierādīts, ka mērķtiecīgās pārvadājumu darbības nevar veikt ar kāda cita veida transportu, kas sniedz līdzīgus vai lielākus ieguvumus drošībai un videi. Ir jāpierāda, ka tam nav būtiskas ietekmes uz intermodālo pārvadājumu konkurenci transporta nozarē kopumā***. Konkrēti, Eiropas modulāro sistēmu izmēģinājumi ir atļauti uz piecu gadu maksimālo laikposmu***, un to var vienu reizi pagarināt ne ilgāk kā par trim gadiem. Ja dalībvalsts nolemj atjaunot izmēģinājumu, tā sniedz Komisijai pietiekamu pamatojumu***. Izmēģinājumu skaitu ierobežot nedrīkst. Dalībvalstis par to informē Komisiju. **[Gr. 27]**

Dalībvalstis izveido pārraudzības sistēmu un novērtē pirmajā daļā minēto izmēģinājumu ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, ceļu infrastruktūru un modālo sadarbību, kā arī vidisko ietekmi uz transporta sistēmu, citstarp ietekmi uz modālo sadalījumu.;"

e) iekļauj šādu 5.a punktu:

"5.a Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 10.h punktu, lai papildinātu šo direktīvu, nosakot to minimālo datu kopumu un/vai snieguma rādītājus, kas jāgūst no dalībvalstu izveidotajām ***iepriekšējās novērtēšanas un*** pārraudzības sistēmām, kā minēts šā panta 4.a punkta ***-a) un*** d) apakšpunktā un 5. punktā.;" **[Gr. 28]**

f) panta 7. punktu svītro;

4) iekļauj šādu 4.a un 4.b pantu:

"*4.a pants*

1. Dalībvalstis izveido un pārvalda elektroniskas informācijas un saziņas sistēmas, kurām ir vismaz šādas "vienas pieturas aģentūras" funkcijas:

a) viens ieejas punkts valstī, kur pieteikuma iesniedzējs standartizētā formātā iesniedz pieteikumu īpašas atļaujas vai līdzīga līdzekļa saņemšanai, kā noteikts 4. panta 3. punktā;

b) viens valsts piekļuves punkts pieteikumu iesniedzējiem, kur skaidrā, pieejamā un pārredzamā veidā iegūt informāciju par prasībām, lai pieteiktos uz īpašām atļaujām vai līdzīgiem līdzekļiem, kā noteikts 4. panta 3. punktā, un maršruta plānošanai nepieciešamo informāciju;

c) viens valsts piekļuves punkts Eiropas modulāro sistēmu operatoriem, kur attiecīgā gadījumā iegūt 4. panta 4.a punkta a) un b) apakšpunktā minēto informāciju.

ca) viens valsts piekļuves punkts, kur skaidrā, pieejamā un pārredzamā veidā iegūt informāciju par transportlīdzekļu maksimālo iekšzemes satiksmē atļauto masu un gabarītiem, kā arī par visiem ierobežojumiem, tostarp attiecībā uz augstumu, konkrētās teritorijās vai uz konkrētiem ceļiem; **[Gr. 29]**

1.a Komisija līdz [seši mēneši pēc šīs direktīvas transponēšanas datuma] izveido un pēc tam pārvalda īpašu un atjauninātu Eiropas tīmekļa portālu, kas pieejams visās Savienības oficiālajās valodās un kas skaidrā, pieejamā un pārredzamā veidā savienots ar 1. punktā minētajām valstu elektroniskās informācijas un saziņas sistēmām. Šis Eiropas portāls piekļūstamā un pārskatāmā veidā arī dara publiski pieejamu informāciju par to ceļu tīkla daļu, kur var ekspluatēt Eiropas modulārās sistēmas un attiecīgos gadījumos transportlīdzekļus, kas pārvadā nedalāmas kravas. **[Gr. 30]**

2. Komisija ~~var pieņemt~~***pieņem*** īstenošanas aktus, nosakot ~~kopīgu~~***vienotu ES*** standartizētu ***atļaujas*** pieteikuma veidlapu un harmonizējot valstu atļauju vai līdzīgu līdzekļu, kas minēti šā panta 1. punktā un 4. panta 3. punktā, izdošanas***, arī digitālā formātā,*** noteikumus un procedūras***, tostarp attiecībā uz nepieciešamo transportlīdzekļa reģistrācijas informāciju, kā arī saskaņojot attiecīgos noteikumus par nedalāmu kravu pārvadājumu pavadīšanu***. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 10.i panta 2. punktā. **[Gr. 31]**

"*4.b pants*

1. Kad dalībvalsts atbilstīgi 4. panta 2. punkta a) apakšpunktam atļauj savā teritorijā pārvietoties transportlīdzekļu sastāviem, kuru maksimālais svars pārsniedz I pielikuma 2.2.1. vai 2.2.2. punktā noteiktās robežas, tā nedrīkst atteikt vai aizliegt tās teritorijā tādu minēto transportlīdzekļu sastāvu starptautisku satiksmi, kuri atbilst svara vērtībām, kuras noteiktas vietējiem kravu pārvadājumiem, ar nosacījumu, ka šādu transportlīdzekļu sastāvu maksimālais atļautas svars nepārsniedz 44 tonnas.

2. Atkāpjoties no 1. punkta, 44 tonnu svara robežu, kas noteikta 1. punktā, drīkst pārsniegt, ja dalībvalsts minētajiem transportlīdzekļu sastāviem atļauj lielākas svara vērtības, kad tie ir iesaistīti intermodālos pārvadājumos.

3. Ņemot vērā bezemisiju transportlīdzekļu daudzuma sagaidāmo pieaugumu, šo pantu piemēro līdz 2034. gada 31. decembrim.;"

5) direktīvas 6. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļos, kas minēti 1. pantā un kas atbilst šai direktīvai, atrodas kāds no šādiem pierādījumiem:

a) divu šādu plāksnīšu kombinācija:

-i) "ražotāja obligātā plāksnīte", kas noteikta un piestiprināta saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2021/535 (*) II pielikumu,

-ii) plāksnīte attiecībā uz gabarītiem saskaņā ar šīs direktīvas III pielikumu, kas noteikta un piestiprināta saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2021/535 II pielikumu;

b) atsevišķa plāksnīte, kas noteikta un piestiprināta saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2021/535 II pielikumu un kas satur abu šā punkta a) apakšpunktā minēto plāksnīšu informāciju;

c) atsevišķs dokuments, ko izdevusi tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā transportlīdzeklis ir reģistrēts vai sākta tā ekspluatācija. Šādā dokumentā ir tādi paši virsraksti un informācija, kā uz a) apakšpunktā minētajām plāksnītēm. To uzglabā inspicēšanai viegli pieejamā vietā un attiecīgi aizsargā.";

_____

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/535 (2021. gada 31. marts), ar ko nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/2144 piemērošanas noteikumus transportlīdzekļu un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanas vienotām procedūrām un tehniskajām specifikācijām attiecībā uz to vispārīgajiem konstrukcijas raksturlielumiem un drošību (OV L 117, 6.4.2021., 1. lpp.).;"

aa) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:

"***4. Transportlīdzekļi ar atbilstības pierādījumu tiek pakļauti:***

— ***attiecībā uz svaru kopīgiem standartiem — izlases veida pārbaudēm,***

— ***attiecībā uz gabarītu kopīgiem standartiem — pārbaudēm tajos gadījumos, kad rodas aizdomas par neatbilstību šai direktīvai.";"*** **[Gr. 32]**

b) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

"5. Atbilstības pierādījuma vidējā slejā, kas attiecas uz svaru, attiecīgā gadījumā iekļauj Savienības svara standartus, kurus piemēro konkrētajam transportlīdzeklim.;"

c) pievieno šādu 7. punktu:

"7. Lai pārvadājumu darbību kvalificētu kā intermodālo pārvadājumu darbību šīs direktīvas vajadzībām, nosūtītājs vai uzņēmums, kas organizē intermodālo pārvadājumu darbību un nav nosūtītājs, nodrošina, ka attiecīgā gadījumā Direktīvas 92/106/EEK 3. un 7. pantā minētie dokumenti ir reģistrēti un darīti pieejami eFTI platformā saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2020/1056. Kompetentajām iestādēm ir piekļuve šādai informācijai tajā pašā eFTI platformā, kur tikusi reģistrēta pārvadājuma informācija, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2020/1056.;"

6) direktīvas 8.b pantu groza šādi:

a) panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

"1. Lai uzlabotu to energoefektivitāti, transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, kas aprīkoti ar aerodinamiskām ierīcēm, kuras atbilst prasībām, kas noteiktas 2. un 3. punktā un kuras atbilst Regulai (ES) 2018/858, drīkst pārsniegt maksimālos garumus, kas noteikti šīs direktīvas I pielikuma 1.1. punktā, lai ļautu pievienot šādas ierīces transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāva aizmugurē. Transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, kas aprīkoti ar šādām ierīcēm, atbilst šīs direktīvas I pielikuma 1.5. punktam, un jebkāda maksimālo garumu pārsniegšana nerada minēto transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu kravas telpas garuma palielinājumu.

2. Pirms aerodinamiskās ierīces, kas minētas 1. punktā, tiek laistas tirgū, to tipu apstiprina saskaņā ar noteikumiem par tipa apstiprinājumu atbilstīgi Regulas (ES) 2018/858 satvaram un Īstenošanas regulai (ES) 2021/535.;"

b) panta 5. punktu svītro;

7) direktīvā iekļauj šādu 8.c pantu:

"*8.c pants*

Transportlīdzekļu vedēji ~~ar vaļējām virsbūvēm~~ drīkst ar kravu pārsniegt I pielikuma 1.1. punktā noteiktos maksimālos garumus līdz 20,75 metru kopgarumam, izmantojot ~~atļautus~~***kravas balstus, piemēram, pagarinātus aizmugurējos*** kravas balstus.

Transportlīdzekļu vedēju ~~pārkare vai~~ kravas balsts nedrīkst izvirzīties attiecībā pret ***izvirzīto*** kravu. Krava drīkst izvirzīties velkošā transportlīdzekļa priekšā par ne vairāk kā 0,5 metriem ar nosacījumu, ka ***visas*** pārvadājamā transportlīdzekļa ~~pirmā ass~~***asis*** balstās uz ~~piekabes~~***transportlīdzekļa*** struktūras. Krava drīkst izvirzīties aizmugurē par ne vairāk kā 1,5 metriem ar nosacījumu, ka ***ne vairāk kā viena*** pārvadājamā transportlīdzekļa ~~pēdējā~~ ass balstās uz ~~piekabes struktūras~~***aizmugurējā kravas balsta***.” **[Gr. 33]**

8) direktīvas 9.a pantu groza šādi:

a) panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

“1. Transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, kas atbilst Regulai (ES) 2018/858, drīkst pārsniegt šīs direktīvas I pielikuma 1.1. punktā noteiktos maksimālos garumus ar nosacījumu, ka to kabīnēm ir labāka aerodinamiskā veiktspēja, energoefektivitāte ~~un~~***,*** drošības veiktspēja ***un komforts vadītājam***. Jebkādu atbilstīgi šim pantam atļautu maksimālo garumu pārsniegumu drīkst izmantot arī bezemisiju tehnoloģisko risinājumu uzstādīšanai. Transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, kas aprīkoti ar tādām kabīnēm, atbilst šīs direktīvas I pielikuma 1.5. punktam, un jebkāda maksimālo garumu pārsniegšana nerada minēto transportlīdzekļu kravietilpības palielinājumu. **[Gr. 34]**

2. Pirms transportlīdzekļi, kas minēti 1. punktā, tiek laisti tirgū, tos apstiprina saskaņā ar noteikumiem par tipa apstiprinājumu atbilstīgi Regulas (ES) 2018/858 satvaram un Īstenošanas regulai (ES) 2021/535.;”

b) panta 3. punktu svītro;

9) direktīvas 10.b pantu aizstāj ar šādu:

“*10.b pants*

1. Ar alternatīvu degvielu darbināmu vai bezemisiju transportlīdzekļu maksimālie atļautie svari un ass svari ir tādi, kā noteikts I pielikuma 2.2., 2.3., 2.4., 3.4.2. un 3.4.3. punktā.

Papildu svaru, kas vajadzīgs ar alternatīvu degvielu darbināmiem transportlīdzekļiem, kas nav bezemisiju transportlīdzekļi, nosaka, pamatojoties uz ražotāja sniegto dokumentāciju, kad konkrētajam transportlīdzeklim piešķir apstiprinājumu. Minēto papildu svaru norāda oficiālajā pierādījumā, kas prasīts saskaņā ar 6. pantu.

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 10.h pantu, lai papildinātu šo direktīvu, atjauninot 2. pantā minēto alternatīvo degvielu sarakstu, kuras prasa papildu svaru. Ir īpaši svarīgi, lai pirms minēto deleģēto aktu pieņemšanas Komisija ievērotu savu ierasto praksi un apspriestos ar ekspertiem, to vidū dalībvalstu ekspertiem.

2. Maksimālos garumus, kas I pielikuma 1.1. punktā noteikti bezemisiju transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu sastāviem, kuros ietilpst bezemisiju transportlīdzekļi, drīkst pārsniegt par papildu garuma tiesu, kas nepieciešams bezemisiju tehnoloģiskā risinājuma iekļaušanai ~~un nav lielāks kā 90 cm~~, lai varētu pievienot šādas ierīces. Šādi bezemisiju transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi atbilst šīs direktīvas I pielikuma 1.5. un 1.5.a punktam, un jebkāda maksimālo garumu pārsniegšana nerada minēto transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu kravas telpas garuma palielinājumu, lai nodrošinātu piekabju un puspiekabju saderību ar multimodālo pārvadājumu darbībām noteiktajām prasībām. **[Gr. 35]**

Papildu garumu, kas vajadzīgs bezemisiju transportlīdzekļiem, nosaka, pamatojoties ražotāja sniegto dokumentāciju, kad konkrētajam transportlīdzeklim piešķir apstiprinājumu. Minēto papildu garumu norāda oficiālajā pierādījumā, kas prasīts saskaņā ar 6. pantu.;”

10) direktīvas 10.c pantu aizstāj ar šādu:

“*10.c pants*

~~Maksimālos garumus, kas noteikti~~***Transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kas iesaistīti multimodālajos pārvadājumos, posmaina transportlīdzekļa maksimālais garums, kas noteikts*** I pielikuma 1.1. punktā, attiecīgā gadījumā ievērojot 9.a panta 1. punktu un 10.b panta 2. punktu, ***ir 18,00 m, un maksimālais attālums***~~un maksimālo attālumu~~, kas noteikts I pielikuma 1.6. punktā, ~~drīkst par 15 cm pārsniegt transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, kas pārvadā tukšus vai piekrautus 45 pēdu konteinerus vai 45 pēdu noņemamas virsbūves, ar nosacījumu, ka attiecīgā konteinera vai noņemamās virsbūves pārvadājums pa autoceļiem ir intermodālo pārvadājumu darbības daļa~~***ir 13,50 m***.” **[Gr. 36]**

10a) iekļauj šādu 10.ca pantu:

"10.ca pants

1. Lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību un novērstu transportlīdzekļu marķējuma un signalizācijas daudzveidību, ar šo tiek ieviests vienots ES marķējums to mehānisko transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu garumam, kas atrodas apritē un tiek izmantoti EMS darbībās vai kuru gabarīti atšķiras no I pielikuma 1.1., 1.2., 1.4.- 1.8., 4.2. un 4.4. punktā noteiktajiem gabarītiem.

2. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka visiem 1. punktā minētajiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem ES marķējums ir skaidri un redzami izvietots to mehānisko transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu aizmugurē.

3. Komisija līdz [viens gads pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā] pieņem deleģēto aktu saskaņā ar 10.h pantu, lai papildinātu šo direktīvu, nosakot sīki izstrādātus standartus, prasības un citus noteikumus par marķējumu un tā izdošanu un izvietošanu, dodot priekšroku piktogrammai, nevis tekstam.";" **[Gr. 37]**

11) direktīvas 10.d pantu groza šādi:

a) panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Dalībvalstis veic konkrētus pasākumus, lai ~~identificētu~~***apzinātu*** satiksmē esošus transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kas ~~varētu būt pārsnieguši~~***pārsniedz*** maksimālo pieļaujamo svaru ~~un kurus tādēļ būtu jāpārbauda to kompetentajām iestādēm~~, lai nodrošinātu atbilstību šīs direktīvas prasībām~~. Minētos pasākumus var veikt, izmantojot automātiskas~~***, tostarp atbilstību speciālo atļauju prasībām. Šie pasākumi ietver*** ceļu infrastruktūrā ~~uzstādītas sistēmas vai izmantojot svēršanas ierīces, kas uzstādītas transportlīdzekļos~~ ***uzstādītu automātisku sistēmu izveidi, nodrošinot vismaz izvietošanu*** saskaņā ar ~~4. punktu~~***Regulu (ES) Nr. 1315/2013*** (*). ***Dalībvalstis izveido sertificētas automātiskās sistēmas Eiropas autotransporta pamattīklā saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1315/2013.***

~~Ja dalībvalsts izvēlas~~***Papildus automātisku*** ceļu infrastruktūrā ***uzstādītu sistēmu izmantošanai dalībvalstis var noteikt ekspluatācijā esošus transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kas varētu būt pārsnieguši maksimālo pieļaujamo svaru, izmantojot svēršanas ierīces, kas*** uzstādītas ~~sistēmas, tā nodrošina šādu sistēmu izmantošanu vismaz Eiropas autotransporta tīklā, kas noteikts Regulā (ES) 1315/2013~~ (*) ***transportlīdzekļos saskaņā ar 4. punktu vai veicot pārbaudes uz ceļa***.

Dalībvalsts nepieprasa uzstādīt svēršanas ierīces transportlīdzekļos vai transportlīdzekļu sastāvos, kas ir reģistrēti citā dalībvalstī.

Neskarot Savienības un valstu tiesību aktus, ~~ja tiek izmantotas automātiskas~~***dalībvalstis var izmantot sertificētas automātiskās*** sistēmas, lai ~~konstatētu šīs direktīvas pārkāpumus un~~ piemērotu sankcijas~~, šādas automātiskas sistēmas ir~~ ***par šīs direktīvas pārkāpumiem.*** Sertificētas~~. Ja automātiskas~~ ***automātiskās*** sistēmas ~~izmanto tikai identifikācijas nolūkiem, to sertifikācija nav obligāta~~***ir savienotas ar valsts vienoto ievades punktu attiecībā uz īpašām atļaujām vai līdzīgu līdzekli, kā noteikts 4.a pantā, lai tās varētu atpazīt transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kas pārsniedz maksimāli atļauto masu un kuriem ir īpaša atļauja, kā arī transportlīdzekļus, kas pārsniedz atļauto masu, kura atļauta saskaņā ar īpašu atļauju.*** **[Gr. 38]**

2. Katra dalībvalsts katrā kalendārajā gadā veic vismaz sešas pārbaudes uz transportlīdzekļu nobraukuma vienu miljonu kilometru, ko tās teritorijā nobraukuši transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, kurus izmanto kravu pārvadājumos un uz kuriem attiecas šī direktīva, attiecībā uz minēto transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu svaru neatkarīgi no šādu transportlīdzekļu reģistrācijas valsts vai valsts, kurā uzsākta šādu transportlīdzekļu ekspluatācija. Atbilstības pārbaudes ietvert pienācīgu skaitu pārbaužu, kas veiktas nakts laikā.";

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.)."

b) panta 5. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

"5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, nosakot detalizētus noteikumus, ar ko nodrošina vienotus nosacījumus 4. punkta noteikumu par sadarbspēju un savietojamību īstenošanai.";"

12) direktīvā iekļauj šādu 10.da pantu:

"*10.da pants*

1. Dalībvalstis drīkst to teritorijās īstenot viedās piekļuves politikas (IAP) shēmas, lai regulētu, pārraudzītu un atvieglotu lielas noslodzes transportlīdzekļu piekļuvi konkrētiem ceļiem un zonām.

Šajā pantā "viedas piekļuves politika" ir tehnisks un funkcionāls satvars, lai pārvaldītu lielas noslodzes transportlīdzekļu piekļuvi ceļu tīklam, izmantojot telemātiku, nolūkā nodrošināt atbilstību piemērojamajiem noteikumiem par svariem un gabarītiem.

2. ~~Kad dalībvalsts īsteno IAP atbilstīgi 1. punktam, tā~~***Dalībvalstis*** nodrošina, ka ~~tās~~***to*** IAP shēmas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2010/40/ES (*). Jo īpaši dalībvalstis nodrošina, ka dati, kas ir saistīti ar IAP shēmu un ietverti Direktīvas 2010/40/ES darbības jomā, to vidū svara, garuma, platuma vai augstuma ierobežojumi, ir pieejami digitālā mašīnlasāmā formātā un piekļuve tiem notiek caur valsts piekļuves punktiem, kas izveidoti atbilstīgi Deleģētajai regulai (ES) 2022/670 (**). ***Dalībvalstis arī nodrošina, ka IAP sistēma ir savienota ar valsts vienoto ievades punktu attiecībā uz īpašām atļaujām vai līdzīgu līdzekli, kā noteikts 4.a pantā, lai tās varētu atpazīt transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kas pārsniedz maksimāli atļauto masu un/vai gabarītus un kuriem ir īpaša atļauja.***

3. ~~Ja dalībvalsts īsteno~~***Īstenojot*** IAP shēmas atbilstīgi 1. punktam, ~~tā~~***dalībvalstis***:

a) definē kritērijus piekļuves piešķiršanai lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas ietver, bet ne tikai, transportlīdzekļa svaru, garumu, ***augstumu,*** tehniskās specifikācijas un atbilstību konkrētiem drošības standartiem;

b) dod priekšroku pilnveidotu intelektisku transporta sistēmu izmantošanai, lai uzlabotu drošību un efektivitāti un mazinātu sastrēgumus autopārvadājumu darbībās, kuras skar IAP shēmas;

c) izveido visaptverošu informācijas un saziņas sistēmu, lai lielas noslodzes transportlīdzekļu operatorus informētu par IAP shēmas prasībām, piemērošanas procedūrām un jebkādiem shēmas atjauninājumiem vai izmaiņām.

ca) atturas noteikt diskriminējošus vai nesamērīgus ierobežojumus brīvai preču un pakalpojumu apritei un nepamatoti apgrūtināt iekšējā tirgus pienācīgu darbību.

~~4. IAP shēmu izveide dalībvalstī nedrīkst izraisīt diskriminējošus vai nesamērīgus ierobežojumus brīvai preču un pakalpojumu apritei un nepamatoti apgrūtināt iekšējā tirgus darbību.~~ **[Gr. 39]**

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES (2010. gada 7. jūlijs) par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.).

(**) Komisijas Deleģētā regula (ES) 2022/670 (2022. gada 2. februāris), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES (OV L 122, 25.4.2022., 1. lpp.)."

12a) direktīvas 10.e pantam pievieno šādu jaunu daļu:

""Dalībvalstis tiek mudinātas no šādām sankcijām gūtos ieņēmumus vai šādiem ieņēmumiem līdzvērtīgu summu izmantot, lai attīstītu un sekmētu ilgtspējīgu pārvadājumu veidu ieviešanu tirgū, finansētu to infrastruktūru un viedas izpildes sistēmas, veicinātu intermodālo pārvadājumu darbības un palielinātu pārrobežu pārvadājumu ilgtspējību.";" **[Gr. 40]**

13) direktīvas 10.f panta 1. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"a) nosūtītājs pārvadātājam, kuram tas uztic konteinera vai noņemamas virsbūves pārvadāšanu, iesniedz paziņojumu, kurā norādīts pārvadātā konteinera vai noņemamās virsbūves svars un augstums; un;"

14) direktīvas 10.g pantu aizstāj ar šādu:

"*10.g pants*

1. Ik pēc diviem gadiem, un ne vēlāk kā 30. septembrī gadā pēc attiecīgā divu gadu laikposma, dalībvalstis nosūta Komisijai nepieciešamo informāciju par:

a) iepriekšējos divos kalendārajos gados veikto pārbaužu skaitu;

b) konstatēto pārslogotu transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu skaitu;

c) ceļu infrastruktūrā atbilstīgi 10.d panta 1. punktam uzstādīto automātisko sistēmu skaitu un atrašanās vietu ~~un vai to nolūks ir tikai identificēšana, vai tās ir sertificētas tiešai izpildes panākšanai~~; **[Gr. 41]**

d) saskaņā ar 10.da pantu izveidoto IAP shēmu īstenošanu un efektivitāti;

e) atbilstīgi 4. panta 3. punktam valsts izdoto nestandarta kravu pārvadājumu atļauju skaitu un derīguma ilgumu (vienreizējas atļaujas vai ilgtermiņa atļaujas);

f) atbilstīgi 4. panta 4.a punkta d) apakšpunktam un 4. panta 5. punktam veikto novērtējumu rezultātiem.

Šo informāciju sadala pa gadiem.

2. Komisija analizē atbilstīgi 1. punktam saņemto informāciju un, pamatojoties uz saņemto informāciju, ***attiecīgā gadījumā sniedz ieteikumus dalībvalstīm. Ja Komisija sniedz šādus ieteikumus, attiecīgā dalībvalsts sešu mēnešu laikā pēc tam, kad ieteikumi sniegti, informē Komisiju par to, kā tā plāno īstenot attiecīgos ieteikumus. Komisija*** ne vēlāk kā ~~13~~***12*** mēnešus pēc informācijas saņemšanas no visām dalībvalstīm iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par ***atbilstību*** šīs direktīvas ~~īstenošanu~~***prasībām***. Šis ziņojums satur informāciju par relevantu attīstību attiecīgajās jomās. **[Gr. 42]**

3. Komisija ar īstenošanas aktiem izveido standartizētu ziņošanas veidlapu elektroniskā formātā, kas dalībvalstīm ir jāizmanto, lai iesniegtu Komisijai 1. punktā minēto informāciju. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 10.i panta 2. punktā.;"

15) direktīvas 10.h panta 2***., 3. un 5***. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Pilnvaras pieņemt 4. panta 5.a punktā ~~un~~***,*** 10.b panta 1. punktā ***un 10.ca pantā*** minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no [PB ierakstīt šīs direktīvas spēkā stāšanās datumu]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.***"***; **[Gr. 43]**

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 4. panta 5.a punktā, 10.b panta 1. punktā un 10.ca pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus. **[Gr. 44]**

5. Saskaņā ar 4. panta 5.a punktu, 10.b panta 1. punktu un 10.ca pantu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem." **[Gr. 45]**

16) direktīvas 10.i pantā pievieno šādu 4. punktu:

"4. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 8. pantu.;"

17) direktīvas 10.j pantu ~~svītro;~~***aizstāj ar šādu:***

"10.j pants

Līdz 2027. gadam un pēc tam ik pēc 4 gadiem Komisija iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas piemērošanu. Ziņojums ietver sīki izstrādātu novērtējumu par iekšzemes un starptautisko pārvadājumu attīstību, tostarp par konkrētu tirgus segmentu īpašajām iezīmēm un šādas attīstības ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, ceļu infrastruktūru, autopārvadājumu iekšējā tirgus darbību, nozares konkurētspēju, savienojamību un modālo pārvirzi. Ziņojumā var iekļaut 10.g panta 2. punktā minētā ziņojuma elementus. Šajā ziņojumā Komisija jo īpaši analizē, vai līdz 4.b panta 3. punktā minētajam datumam ir pienācīgi izpildīti vajadzīgie priekšnosacījumi, lai Savienībā tirgū ieviestu bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļus. Jo īpaši šajā ziņojumā cita starpā novērtē šādus priekšnosacījumus: bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu reģistrāciju skaitu dalībvalstīs, atbilstošas alternatīvo degvielu infrastruktūras pieejamību un jaudu un Eiropas emisijas kvotu tirdzniecības sistēmas ietekmi uz autotransportu, kā arī ceļu lietošanas maksas, kas dalībvalstīs noteiktas diferencēti atkarībā no CO2 emisiju apjoma. Turklāt šajā analīzē jānovērtē, kādi ir priekšnosacījumi Eiropas modulāro sistēmu bezemisiju transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu, kas iesaistīti starptautiskajā satiksmē, ieviešanai tirgū tajās dalībvalstīs, kuras atļauj to ekspluatāciju savā teritorijā.

Papildus tam ziņojumā analizē viedās piekļuves politikas (IAP) shēmu izmantošanu attiecībā uz izpildi, ņemot vērā to pieejamību un rentabilitāti. Turklāt ziņojumā informē par attiecīgajiem tehnoloģiskajiem sasniegumiem autotransporta jomā, tostarp par jaunām tehnoloģijām vai jaunām koncepcijām un aerodinamiskām ierīcēm, kā arī par piekabēm vai puspiekabēm ar nulles emisiju tehnoloģiju.

Šajā ziņojumā Komisija izvērtē šīs direktīvas efektivitāti un ietekmi, to, cik lielā mērā, īstenojot šo direktīvu, ir sasniegti tās mērķi, kā arī tās mijiedarbību un savietojamību ar citiem attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem.

Pamatojoties uz iepriekš minētajos novērtējumos konstatētajiem faktiem, ziņojumam vajadzības gadījumā pievieno tiesību akta priekšlikumu, ar ko groza šo direktīvu."; **[Gr. 46]**

18) direktīvā iekļauj šādu 10.k pantu:

"*10.k pants*

Krīzes gadījumā, kad to prasa sabiedrības intereses, un ar nosacījumu, ka tādējādi netiek apdraudēta ceļu satiksmes drošība, dalībvalstis drīkst vietējā satiksmē izmantojamiem transportlīdzekļiem uz laikposmu, kas nepārsniedz divus mēnešus, piešķirt pagaidu atkāpes no I pielikumā noteikto svaru un gabarītu piemērošanas. ***Šo periodu var pagarināt, ja krīze turpinās.*** **[Gr. 47]**

Jebkuru šādu atkāpi pienācīgi pamato un par to nekavējoties paziņo Komisijai. Informāciju par piešķirto atkāpi Komisija nekavējoties publicē savā tīmekļa vietnē ***un īpašā Eiropas tīmekļa portālā, kas minēts 4.a panta 1.a punktā.*** **[Gr. 48]**

Ja krīze skar vairākas dalībvalstis, Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, lai transportlīdzekļiem, kurus izmanto starptautiskā satiksmē starp skartajām dalībvalstīm, noteiktu pagaidu atkāpes no I pielikumā noteikto svaru un gabarītu piemērošanas. Šādas atkāpes laikposms nevar pārsniegt sešus mēnešus, un to drīkst atjaunot tikai tad, ja krīze turpinās. Tādus īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 10.i panta 4. punktā noteikto procedūru.

Šajā pantā krīze ir ārkārtas, negaidīts un pēkšņs dabas vai cilvēka darbības izraisīts ekstraordināra rakstura un mēroga notikums Savienībā vai ārpus tās, kam ir ievērojama tieša vai netieša ietekme uz autotransportu vai ekonomiku, vai Savienības pilsoņu labklājību, ***tajā skaitā drošību,*** un kad ir ievērojami traucēta sabiedrības funkcionēšana, un kad sabiedrības intereses prasa steidzamu rīcību.;" **[Gr. 49]**

19) I pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas pielikumu;

20) III pielikumā vārdus "direktīvā 76/114/EEK" aizstāj ar vārdiem "Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2021/535 II pielikumā".

2. pants

Grozījumi Regulā (ES) 2020/1056

Regulas (ES) 2020/1056 2. panta 1. punkta a) apakšpunktā iekļauj šādu vi) punktu:

"vi) Padomes Direktīvas 96/53/EK (*) 6. panta 7. punktā;"

(*) Padomes Direktīva 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.)."

3. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis vēlākais līdz [pieņemšanas datums~~+2 gadi~~***1 gads***] pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus. Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce. **[Gr. 50]**

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

4. pants

Stāšanās spēkā

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

5. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

…,

Eiropas Parlamenta vārdā	*Padomes vārdā*
priekšsēdētāja	*priekšsēdētājs*

PIELIKUMS

MAKSIMĀLIE SVARI UN GABARĪTI UN AR TIEM SAISTĪTIE TRANSPORTLĪDZEKĻU RAKSTURLIELUMI

1.	Maksimālie atļautie gabarīti 1. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētiem transportlīdzekļiem	
1.1.	Maksimālais garums	
	— mehāniskais transportlīdzeklis, kas nav autobuss	12,00 m
	— piekabe:	12,00 m
	— posmainais transportlīdzeklis	16,50 m
	— autovilciens	18,75 m
	— posmainais autobuss ***ar trim asīm***	18,75 m
	— ***posmainais autobuss ar četrām asīm***	***21,00 m***
	— autobuss ar divām asīm	13,50 m
	— autobuss ar vairāk nekā divām asīm	15,00 m
	— autobuss ar piekabi	18,75 m
1.2.	Maksimālais platums	
	a) visi transportlīdzekļi, izņemot b) apakšpunktā minētos	2,55 m
	b) kondicionēto transportlīdzekļu virsbūves vai kondicionēti konteineri vai maināmi kravas nodalījumi, ko pārvadā ar transportlīdzekļiem	2,60 m
1.3.	Maksimālais augstums	
	— jebkurš transportlīdzeklis	4,00 m
	— transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, ar kuriem intermodālos pārvadājumos pārvadā vienu vai vairākus konteinerus ar standarta ārējo augstumu 9 pēdas 6 collas (paaugstināti konteineri)	4,30 m
1.4.	Noņemamas virsbūves un standartizētas kravas vienības, tādas kā konteineri, ir ietvertas 1.1., 1.2., 1.3., 1.6., 1.7., 1.8. un 4.4. punktā noteiktajos gabarītos.	
1.4.a	Ja autobuss ir aprīkots ar noņemamām palīgierīcēm, tādām kā slēpju kastes, tā garums kopā ar palīgierīcēm nedrīkst pārsniegt 1.1. punktā noteikto maksimālo garumu.	
1.5.	Jebkādam kustībā esošam mehāniskajam transportlīdzeklim vai transportlīdzekļu sastāvam ir jāspēj pagriezties apļveida joslā ar 12,50 m ārējo rādiusu un 5,30 m iekšējo rādiusu.	
1.5.a	Papildu prasības autobusiem	
	Transportlīdzeklim esot nekustīgam, ar līniju uz zemes atzīmē vertikālu plakni, kas pieskaras transportlīdzekļa sānam un vērsta uz āru no apļa. Posmaina transportlīdzekļa gadījumā abas stingrās daļas līdzina attiecībā pret šo plakni.	
	Kad transportlīdzeklis, tuvojoties taisni, iebrauc 1.5. punktā aprakstītajā apļveida joslā, tad neviena tā daļa nedrīkst izvirzīties ārpus minētās vertikālās plaknes par vairāk kā 0,60 m.	
1.6.	Maksimālais attālums starp sakabes tapu un piekabes aizmuguri	12,00 m
1.7.	Maksimālais attālums, mērīts paralēli autovilciena garenasij, no kravas laukuma vistālākā ārējā punkta aiz kabīnes līdz sastāva piekabes vistālākajam aizmugurējam ārējam punktam mīnus attālums starp velkošā transportlīdzekļa aizmuguri un piekabes priekšu	15,65 m
1.8.	Maksimālais attālums, mērīts paralēli autovilciena garenasij, no kravas laukuma vistālākā ārējā punkta aiz kabīnes līdz sastāva piekabes vistālākajam aizmugurējam ārējam punktam	16,40 m

2.	Maksimālais atļautais transportlīdzekļa svars			
2.1.	Transportlīdzekļi, kas veido transportlīdzekļu sastāva daļu			
	2.1.1.	Divasu piekabe		18 tonnas
	2.1.2.	Trīsasu piekabe		24 tonnas
2.2.	Transportlīdzekļu sastāvi			
	2.2.1.	Autovilcieni ar piecām vai sešām asīm		
		a) divasu mehāniskais transportlīdzeklis ar trīsasu piekabi		40 tonnas
		b) trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar divasu vai trīsasu piekabi		40 tonnas
	2.2.2.	Posmainie transportlīdzekļi ar piecām vai sešām asīm		
		a)	divasu mehāniskais transportlīdzeklis ar trīsasu puspiekabi	40 tonnas
		b)	trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar divasu vai trīsasu puspiekabi	40 tonnas
		c)	divasu mehāniskais transportlīdzeklis ar trīsasu puspiekabi intermodālos pārvadājumos	~~42~~ **44** tonnas
		d)	trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar divasu vai trīsasu puspiekabi intermodālos pārvadājumos	44 tonnas
	2.2.3.	Autovilcieni ar četrām asīm, kas sastāv no divasu mehāniskā transportlīdzekļa un divasu piekabes		36 tonnas
	2.2.4.	Posmainie transportlīdzekļi ar četrām asīm, kas sastāv no divasu mehāniskā transportlīdzekļa un divasu puspiekabes, ja attālums starp puspiekabes asīm:		
		2.2.4.1.	ir 1,3 m vai lielāks, bet nav lielāks kā 1,8 m	36 tonnas
		2.2.4.2.	ir lielāks nekā 1,8 m	36 tonnas
			Ja mehāniskā transportlīdzekļa maksimālais atļautais svars (MAW) (18 tonnas) un puspiekabes tandēmass MAW (20 tonnas) ir ievērots un dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, maksimālo atļauto svaru, kāds norādīts 2.2.4.2. punktā, palielina par 2 tonnām.	
	Ja transportlīdzekļu sastāvos ir ar alternatīvu degvielu darbināmi ***mehāniskie*** transportlīdzekļi, kas nav bezemisiju ***mehāniskie*** transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2. apakšiedaļā, palielina par alternatīvās degvielas tehnoloģiskā risinājuma papildu svaru, kas nav lielāks kā 1 tonna.			
	Ja transportlīdzekļu sastāvos ir bezemisiju ***mehāniskie*** transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2.1. un 2.2.2. apakšiedaļā, palielina par 4 tonnām.			
	Ja transportlīdzekļu sastāvos ir bezemisiju ***mehāniskie*** transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2.3. un 2.2.4. apakšiedaļā, palielina par 2 tonnām.			
	Ja transportlīdzekļu sastāvos ir piekabes vai puspiekabes ar bezizmešu tehnoloģiju, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. un 2.2.4. apakšiedaļā, palielina par 2 tonnām.			
	Ja vienam transportlīdzekļu sastāvam piemēro vairāk nekā vienu no iepriekš minētajiem palielinājumiem, šos palielinājumus piemēro kumulatīvi.			

2.3.	Mehāniskie transportlīdzekļi		
	2.3.1.	Divasu mehāniskie transportlīdzekļi, kas nav autobusi	18 tonnas
	2.3.2.	Divasu autobusi	19,5 tonnas
	2.3.3.	Trīsasu mehāniskie transportlīdzekļi	25 tonnas
	2.3.4.	Trīsasu mehāniskie transportlīdzekļi, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	26 tonnas
	2.3.5.	Četrasu mehāniskie transportlīdzekļi ar divām vadāmām asīm, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	32 tonnas
	2.3.6.	Piecasu mehāniskie transportlīdzekļi ar divām vadāmām asīm, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	40 tonnas
	Ar alternatīvu degvielu darbināmu ***mehānisko*** transportlīdzekļu, kas nav bezemisiju ***mehāniskie*** transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.3. apakšiedaļas 2.3.1., 2.3.3. un 2.3.4. punktā, palielina par alternatīvās degvielas tehnoloģiskā risinājuma papildu svaru, kas nav lielāks kā 1 tonna.		
	Bezemisiju ***mehānisko*** transportlīdzekļu maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.3. apakšiedaļā, palielina par 2 tonnām.		
2.4.	Trīsasu posmainie autobusi		28 tonnas
2.5.	***Četrasu posmainie autobusi***		***32 tonnas***
	Ar alternatīvu degvielu darbināmu ***mehānisko*** transportlīdzekļu, kas nav bezemisiju ***mehāniskie*** transportlīdzekļi, maksimālo atļauto ~~28 tonnu~~ svaru, kāds norādīts 2.4. ***un 2.5.*** apakšiedaļā, palielina par alternatīvās degvielas tehnoloģiskajam risinājumam vajadzīgo papildu svaru, kas nav lielāks kā 1 tonna.		
	Bezemisiju ***mehānisko*** transportlīdzekļu maksimālo atļauto ~~28 tonnu~~ svaru, kāds norādīts 2.4. ***un 2.5.*** apakšiedaļā, palielina par 2 tonnām.		
3.	Transportlīdzekļu, kas minēti 1. panta 1. punkta b) apakšpunktā, maksimālais atļautais ass svars		
3.1.	Atsevišķas asis		
	Atsevišķa brīvass		10 tonnas
3.2.	Piekabju un puspiekabju tandēmasis		
	Tandēmass asu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:		
	3.2.1.	mazāks ~~nekā~~ ***nekā*** 1 m (d < 1,0)	11 tonnas
	3.2.2.	starp 1,0 m un mazāk nekā 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 tonnas
	3.2.3.	starp 1,3 m un mazāk nekā 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 tonnas
	3.2.4.	1,8 m vai vairāk (1,8 ≤ d)	20 tonnas

3.3.	Piekabju un puspiekabju trīsasis		
	Trīsass asu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:		
	3.3.1.	1,3 m vai mazāks (d ≤ 1,3)	21 ~~tonnu~~ ***tonna***
	3.3.2.	lielāks nekā 1,3 m un līdz 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4)	24 tonnas
3.4.	Dzenošā ass		
	3.4.1.	Transportlīdzekļu, kas minēti 2.2., 2.3. un 2.4. punktā un nav bezemisiju transportlīdzekļi, dzenošā ass	11,5 tonnas
	3.4.2.	Bezemisiju transportlīdzekļu, kas minēti 2.2.1. un 2.2.2. punktā, dzenošā ass	12,5 tonnas
	3.4.3.	Bezemisiju divasu autobusi	12,5 tonnas
	3.4.4.	***Bezemisiju trīsasu autobusi***	***12,5 tonnas***
3.5.	Mehānisko transportlīdzekļu tandēmasis		
	Tandēmass asu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:		
	3.5.1.	mazāks ~~neka~~ ***nekā*** 1 m (d < 1,0)	11,5 tonnas
	3.5.2.	1,0 m vai lielāks, bet mazāks nekā 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 tonnas
	3.5.3.	1,3 m vai lielāks, bet mazāks nekā 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 tonnas
		Ja dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass svars nepārsniedz 9,5 tonnas***. Bezemisiju mehānisko transportlīdzekļu maksimālo tandēmass asu svaru summu palielina par 1 tonnu.***	19 tonnas
3.6.	***Mehānisko transportlīdzekļu trīsasis***		
	Trīsass asu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:		
	3.6.1.	***mazāks nekā 1,3 m (d < 1,3)***	***21 tonna***
	3.6.2.	***1,3 m vai lielāks, bet mazāks nekā 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 tonnas***
4.	Transportlīdzekļu, kas minēti 1. panta 1. punkta b) apakšpunktā, saistītie raksturlielumi		
4.1.	Visi transportlīdzekļi		
	Svars uz transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāva dzenošo asi vai dzenošajām asīm nedrīkst būt mazāks kā 25 % no transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāvā kopējās masas slogotā stāvoklī, tos izmantojot starptautiskā satiksmē.		
4.2.	Autovilcieni		
	Attālums starp mehāniskā transportlīdzekļa aizmugurējo asi un piekabes priekšējo asi nedrīkst būt mazāks kā 3,00 m.		
4.3.	Maksimālais atļautais svars atkarībā no garenbāzes		
	Maksimālais pieļaujamais četru asu ***vai piecu asu*** mehāniskā transportlīdzekļa svars tonnās nedrīkst pārsniegt metros izteiktu attālumu starp transportlīdzekļa vistālāk priekšā un vistālāk aizmugurē esošo asi, reizinātu ar pieci.		
4.4.	Puspiekabes		
	Attālums, mērīts horizontāli starp sakabes tapas asi un jebkuru punktu puspiekabes priekšā, nedrīkst pārsniegt 2,04 m. **[Gr. 51]**		