



Briselē, 15.4.2013  
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD) C7-0102/13

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,**

**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**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

## PASKAIDROJUMA RAKSTS

### 1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Padomes 1996. gada 25. jūlija Direktīva 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<sup>1</sup>, ilgu laiku pozitīvā veidā stimulēja autotransporta iekšējā tirgus sekmīgu darbību, nosakot maksimāli pieļaujamos gabarītus un maksimālo pieļaujamo masu transportlīdzekļiem, ar ko tiek nodrošināti gan iekšzemes, gan starptautiskie preču un pasažieru pārvadājumi. Šajā direktīvā tika arī paredzēts, ar kādiem noteikumiem var piešķirt atkāpes tādu transportlīdzekļu satiksmei, kas pārsniedz šos noteiktos gabarītu ierobežojumus.

Ņemot vērā tirgus attīstību un pieejamās tehnoloģijas, šodien rodas jautājums par to, vai joprojām ir aktuālas izvēles, kas tika izdarītas, pieņemot direktīvu 1996. gadā. Nepieciešamība samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un naftas produktu patēriņu ir kļuvusi ārkārtīgi izšķiroša transporta nozarē vispār un it sevišķi autotransporta nozarē, kas veido 82 % transporta nozares enerģijas patēriņa. Pastāvīgais degvielas cenu kāpums nepārtraukti palielina Eiropā patērētās enerģijas izmaksas un mudina rast risinājums transportlīdzekļu degvielas patēriņa samazināšanai. 2011. gadā publicētajā baltajā grāmatā par transporta politiku<sup>2</sup> tika izvirzīts mērķis — līdz 2050. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par 60 % salīdzinājumā ar 1990. gadu.

Šajā sakarā baltajā grāmatā tika paziņots par nodomu pārskatīt direktīvu par transportlīdzekļu maksimālo masu un gabarītiem pārvadājumos ar autotransportu, lai tirgū varētu ieviest transportlīdzekļus ar uzlabotiem aerodinamikas un enerģijas patēriņa rādītājiem. Uzlabot transportlīdzekļu aerodinamiskos rādītājus un uzstādīt alternatīvu dzinēju sistēmas (piemēram, hibrīddzinējus vai elektriskos dzinējus), nemazinot transportlīdzekļa kravietilpību, nav iespējams, ja paliek spēkā direktīvas pašreizējā redakcijā paredzētie ierobežojumi attiecībā uz maksimālajiem pieļaujamajiem gabarītiem un maksimālo pieļaujamo masu. Hibrīddzinēji vai baterijas veido būtisku papildu masu. Ja vilcēju kabīņu priekšējā daļa tiks noapaļota, lai uzlabotu to aerodinamiku, tās būs garākas. Arī gaisa plūsmas vadīšanas ierīču uzstādīšana transportlīdzekļa aizmugurē palielinātu tā garumu. Šāds transportlīdzekļu kravietilpības samazinājums attur pārvadātājus, kravu nosūtītājus un autoražotājus no tādu transportlīdzekļu izmantošanas un projektēšanas, kam būtu labāki energoefektivitātes rādītāji.

Direktīvas pārskatīšana ir arī iespēja uzlabot ceļu satiksmes drošību, pilnveidojot transportlīdzekļa kabīnes profilu, kas ļautu samazināt autovadītāja neredzamo zonu, pievienot struktūru trieciena enerģijas absorbēšanai sadursmes gadījumā, kā arī palielināt vadītāja drošību un komfortu. Tādejādi izdotos pasargāt daudz visneaizsargātāko ceļu satiksmes dalībnieku dzīvību, tādu kā gājēji vai velosipēdisti, kurus vadītājs, veicot manevrus ar savu transportlīdzekli, var arī nepamanīt.

Tādēļ attiecīgi ir jāgroza Direktīva 96/53/EK, lai uzlabotu transportlīdzekļu aerodinamiku un energoefektivitāti, vienlaikus turpinot ieguldīt centienus ceļu satiksmes drošības uzlabošanā atbilstīgi ceļu infrastruktūras ģeometrijas uzliktajiem ierobežojumiem.

<sup>1</sup> OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.

<sup>2</sup> Baltā grāmata „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” COM(2011) 144.

Piemēram, vairākos pētījumos<sup>3</sup> ir minēts, ka, pievienojot transportlīdzekļa aizmugurē 1–2 m garas gaisa plūsmas vadīšanas ierīces, braucot ar vidējo ātrumu 80–90 km/h, izdotos samazināt degvielas patēriņu par 5–10 %.

Turklāt kopš Direktīvas 96/53/EK pieņemšanas pārvadājumos ar autobusiem ir palielinājusies pasažiera vidējā masa. Pie tam Eiropas Savienības tiesību aktos ir noteikts pienākums aprīkot autobusus ar drošības ierīcēm, kuru masa proporcionāli samazina transportlīdzekļa vestspēju un attiecīgi arī pārvadājamo pasažieru skaitu. Tas, savukārt, ir pretrunā izvirzītajam mērķim — samazināt degvielas patēriņu uz vienu pārvadāto personu — un mērķim, saskaņā ar kuru ir paredzēta pāreja no privātajām automašīnām uz sabiedrisko transportu, kas ir videi daudz draudzīgāks.

Degvielas ietaupījumi un piesārņotāju emisiju samazinājums nav vienīgie iemesli, kuru dēļ ir ierosināts pārskatīt Direktīvu 96/53/EK.

Proti, Direktīvā 96/53/EK nav ņemtas vērā jaunākās norises konteinerizācijas un intermodālo pārvadājumu jomā. Piemēram, ir daži tādi konteineru veidi, kas tiek izmantoti dzelzceļa pārvadājumos, pārvadājumos pa iekšējiem ūdensceļiem, starpkontinentālajos jūras pārvadājumos un jūras kabotāžā, bet kurus pārvadājuma noslēguma posmā pa autoceļiem var izmantot tikai tad, ja tam ir izsniegtas īpašas atļaujas, kas palielina pārvadātāju un pārvaldes struktūru administratīvās izmaksas. Tā arī, piemēram, pat visbiežāk izmantotajiem konteineriem — kuru garums ir 45 pēdas jeb 13,72 m — nebūtu nepieciešamas īpašas atļaujas, ja kravas automobiļi, kas tos pārvadā, būtu tikai par 15 cm garāki, kas neradītu problēmas ne ceļu satiksmes drošības, ne infrastruktūras ģeometrijas ziņā.

Visbeidzot, tā kā spēkā esošajā direktīvā tās pašreizējā redakcijā nav noteikumu par transportlīdzekļu pārbaudēm un piemērojamajām sankcijām, daudzi pārkāpumi paliek nesodīti, kā rezultātā zūd direktīvā izvirzīto prasību jēga. Visbiežāk izdarītais pārkāpums ir transportlīdzekļa pieļaujamās masas pārsniegšana. Vidēji katram trešajam pārbaudītajam transportlīdzeklī ir pārsniegta pieļaujamā masa. Šis pārsniegums nereti ir vairāk nekā 10 vai pat 20 % no maksimālās pieļaujamās masas. Tas izraisa priekšlaicīgu ceļu seguma nolietošanos un palielina ceļu satiksmes negadījumu risku. Tas izraisa arī konkurences izkropļojumus pārvadājumu uzņēmumu vidū, jo krāpnieki nelikumiskā ceļā var gūt netaisnīgas konkurences priekšrocības. Tomēr mūsdienās ir pieejami tehniski filtrēšanas risinājumi, kas ļauj nodrošināt lielāku pārbaužu skaitu, to raitāku norisi un lielāku iedarbību bez vajadzības visus pārbaudāmos transportlīdzekļus apstādināt. Pastāv arī transportlīdzekļos uzstādītas svaru sistēmas, kas ļauj pašam vadītājam pārliecināties par to, ka ir ievēroti noteiktie standarti. Tālab Direktīva 96/53/EK ir jāpapildina ar noteikumiem par pārbaudēm un piemērojamām sankcijām, lai pārvadātāji ievērotu konkurences noteikumus, kā arī lai nodrošinātu labu ceļu satiksmes drošības līmeni un infrastruktūras ilgtspējību.

Daži iesaistīto aprindu pārstāvji ir aktualizējuši jautājumu par Direktīvas 96/53/EK 4. panta interpretāciju. Šajā sakarā Komisijas priekšsēdētāja vietnieks Sīms Kallas 2012. gada 13. jūnijā nosūtīja vēstuli Eiropas Parlamenta Transporta komitejas priekšsēdētājam. Šajā vēstulē tika piedāvātas vadlīnijas saistībā ar minēto tematu un pausts uzskats, ka pārrobežu pārvadājumos ir likumīgi izmantot transportlīdzekļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, tādā gadījumā, ja attiecīgais pārvadājuma maršruts šķērso tikai vienas valsts robežu, ja abas attiecīgās dalībvalstis to jau atļauj un ja ir izpildīti Direktīvas 96/53/EK 4. panta 3. punktā, 4. panta 4. punktā vai 4. panta 5. punktā paredzētie atkāpes piemērošanas nosacījumi. Šķiet, ka šādam izmantojumam nav būtiskas ietekmes uz starptautisko konkurenci. Lai atspoguļotu minētajā vēstulē sniegtās vadlīnijas, ar šo pārskatīto redakciju direktīvas tekstā tiek iestrādāti noteikumi attiecībā uz 4. panta 4. punktu.

<sup>3</sup> TU DELFT 2011. gadā veikts pētījums par smagkravas transportlīdzekļu aerodinamiku.

## 2. APSPIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMS

Sabiedriskā apspriešana un apspriešanās ar nozari Komisijas aizgādībā norisinājās 2011. un 2012. gadā.

Sabiedriskajā apspriešanā, kas tika organizēta laikā no 2011. gada decembra līdz 2012. februārim, izdevās apkopot vairāk nekā tūkstoši atziņu, ko bija pauduši iedzīvotāji, dalībvalstis un dažādas profesionālās un nevalstiskās organizācijas. Apspriežu rezultātā izdevās identificēt šādus viedokļus.

i) Smagkravas transportlīdzekļu aerodinamisko rādītāju uzlabošanu atzinīgi vērtē kā pozitīvu soli, un valdošā doma ir tāda, ka Direktīva 96/53/EK ir jāgroza, lai šie uzlabojumi būtu iespējami.

ii) Plašu atbalstu izpelnījās iecere ar grozījumiem Direktīvā 96/53/EK atvieglināt dažāda veida hibrīddzinēju un elektrisko dzinēju ieviešanu, kā arī pilnveidot konteinerizāciju un intermodālos pārvadājumus.

iii) Nozare ar atsaucību ir uzņēmusi pasākumus pieļaujamās masas pārsniegšanas kontrolei, jo tie atjaunotu taisnīgu konkurenci pārvadātāju vidū, un ir ārkārtīgi svarīgi nodrošināt dalībvalstīm līdzekļus šādu pārbaužu veikšanai, nepalielinot dalībvalstu finansiālo slogu un neradot satiksmes traucējumus vai aizkavējumus.

Pamatojoties uz šajā sabiedriskajā apspriešanā gūtajiem rezultātiem, Komisija noturēja darba seminārus, kuros piedalījās autoražotāji, pārvadātāji un kravu nosūtītāji, kombinētajos pārvadājumos iesaistīto aprindu pārstāvji, ceļu kontroles struktūras, kā arī par ceļu satiksmes drošību atbildīgo organizāciju pārstāvji. Šajā apspriešanā tika panākt vienprātība par izvirzītajiem mērķiem — samazināt piesārņojumu un degvielas patēriņu, kā arī uzlabot ceļu satiksmes drošību, un izdevās vienoties par jaunām iespējām intermodālajos pārvadājumos. Apspriešanas dalībnieki bija vienprātīgi arī par nepieciešamību pastiprināt pārbaudes, jo īpaši to transportlīdzekļu pārbaudes, kuri, iespējams, pārsniedz masas ierobežojumus. Aerodinamikas ziņā ir vēlamas transportlīdzekļu vadītāja kabīnes ar izteiktāku profilu un tādu ierīču uzstādīšana transportlīdzekļu aizmugurē, kas mazinātu pretestību. Šķiet, ka ceļu satiksmes drošībai risku nerada maksimālās masas un gabarītu pielāgojumi, kas, protams, paredzētu arī attiecīgu gabarītu marķējumu.

Pasākumi, kas tika ierosināti, pārskatot šo direktīvu, ir minēto apspriežu rezultāts.

Šie pasākumi tika aplūkoti, veicot to ietekmes analīzi, kas ļāva izraudzīties labākos no iespējamiem risinājumiem gan ekonomiskās, gan ekoloģiskās efektivitātes ziņā. Izraudzītajā scenārijā, kas sīkāk aprakstīts 4. punktā, tiek apvienoti tehniskās saskaņošanas darbi, ko veica ekspertu grupa nolūkā pieņemt deleģētos aktus, un mērena reglamentējoša pieeja, lai netiktu ieviesti nesamērīgi vai neizpildāmi pienākumi, kuru dēļ īpaši nelabvēlīgā stāvoklī nonāktu mazie un vidējie uzņēmumi.

Apspriešanā tika aplūkots arī Direktīvas 96/53/EK 4. pants, kurā ir paredzēti nosacījumi, kas jāievēro, lai saņemtu atkāpi no direktīvā paredzētajiem ierobežojumiem, un kurus dalībvalstis var noteikt konkrētos, precīzi definētos gadījumos. Domstarpības radās jautājumā par tādu transportlīdzekļu starptautisko kustību, kas pārsniedz direktīvā noteiktos gabarītus. Tāpēc Komisija nolēma publiskot savas vadlīnijas par pašlaik spēkā esošo direktīvu (2012. gada 13. jūnija vēstule Eiropas Parlamenta Transporta komisijas priekšsēdētājam). Vadlīnijas attiecībā uz 4. panta 4. punktu atspoguļojas šā priekšlikuma 2. punktā.

### 3. PRIEKŠLIKUMA JURIDISKIE ASPEKTI

Direktīvas 96/53/EK grozījumu priekšlikuma pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 91. pants. Proti, autotransporta efektivitātes un ekoloģisko raksturlielumu uzlabošana ir būtisks kopējās transporta politikas mērķis. Turklāt nozare nepārtraukti lūdz saskaņot noteikumus Eiropas līmenī.

Šajā priekšlikumā ir ievērots gan subsidiaritātes, gan proporcionalitātes princips. Ņemot vērā transporta nozīmi iekšējā tirgus darbībā, tā arvien pieaugošo pārrobežu tvērumu, kā arī degvielas cenu kāpumu un siltumnīcefekta gāzu emisiju pieaugumu, noteikumi ir nepieciešami, lai tiktu uzlabota autotransporta energoefektivitāte, mazināta tā ietekme uz vidi un garantēta noteikumu ievērošana.

Jautājumos, kas attiecas uz iekšzemes pārvadājumiem, priekšlikums atvēl dalībvalstīm brīvību lemt par atkāpēm no šajā priekšlikumā ietvertajiem noteikumiem. Ar priekšlikumu izveido komiteju, kurai uzdots palīdzēt Komisijai izstrādāt prasības aerodinamikas jomā, kā arī vadlīnijas pārbaužu politikas procedūrām un sankcijām, ko piemēro par izdarītajiem pārkāpumiem. Tādējādi priekšlikumā paredzēts vienīgi tas, kas nepieciešams tā mērķu sasniegšanai.

Tā kā ir jāgroza spēkā esoša direktīva, ierosinātais instruments ir direktīva. Priekšlikums skar Eiropas Ekonomikas zonai svarīgu jomu, tāpēc priekšlikuma piemērošanas joma ir paplašināma, to attiecinot arī uz EEZ.

Visbeidzot, priekšlikums neietekmē Savienības budžetu.

### 4. SĪKĀKS PRIEKŠLIKUMA SKAIDROJUMS

Vispirms Komisijas priekšlikumā ir paredzēts piešķirt atkāpes no maksimālajiem transportlīdzekļu gabarītiem, lai transportlīdzekļu aizmugurē varētu pievienot aerodinamiskas ierīces vai lai ieviestu izmaiņas vilcēju kabīņu konstrukcijas ģeometrijā. Nosakot šīs atkāpes, paveras jaunas iespējas vilcēju, kravas automobiļu un piekabju ražotājiem, kuriem gan jāievēro virkne prasību, no kurām viena ir aizliegums palielināt transportlīdzekļu kravietilpību. Vēlākā posmā Komisija ar komitejas palīdzību šīs prasības precizēs. Tās nodrošinās, lai tiktu ievēroti gan ceļu satiksmes noteikumi, gan infrastruktūras un satiksmes plūsmas noteiktie ierobežojumi. Uzlabojot kabīņu profilu, ir paredzams ne tikai samazināt degvielas patēriņu un siltumnīcefekta gāzu emisijas, bet arī uzlabot vadītāju redzamības lauku, attiecīgi ik gadus Eiropā glābjot vairāk nekā 400 cilvēku dzīvību. Tādējādi tiks uzlabots arī autovadītāju komforts un drošība.

Komisija izdarīs grozījumus 2012. gada 12. decembra Regulā (ES) Nr. 1230/2012, ar ko īsteno Regulu (EK) Nr. 661/2009 attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma prasībām, lai panāktu šo prasību atbilstību šajā direktīvas priekšlikumā iekļautajām prasībām.

Ar direktīvas priekšlikumu ir paredzēts atļaut par vienu tonnu palielināt tādu transportlīdzekļu masu, kam ir elektriskā vai hibrīdpiedziņa, lai ņemtu vērā elektrisko bateriju vai divmotoru piedziņas masu, neietekmējot transportlīdzekļa kravietilpību. Turklāt par vienu tonnu tiks palielināta autobusu maksimālā masa, lai ņemtu vērā dažādas novērotas tendences, tādas kā pasažieru un viņu bagāžās vidējās masas pieaugums, jaunais drošības jomas tiesību aktos paredzētais aprīkojums un jaunā *Euro VI* klase.

Grozījumi Direktīvā 96/53/EK atvieglinās intermodālo pārvadājumu izplatīšanos, pieļaujot 15 cm atkāpi to kravas automobiļu gadījumā, kas pārvadā 45 pēdu konteinerus, kurus arvien vairāk izmanto gan starpkontinentālajos, gan Eiropas iekšējos pārvadājumos.

Ar šo priekšlikumu tiek arī apstiprināts, ka pārrobežu pārvadājumos ir likumīgi izmantot transportlīdzekļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, tādā gadījumā, ja attiecīgais pārvadājuma maršruts šķērso tikai vienas valsts robežu, ja abas attiecīgās dalībvalstis to jau atļauj un ja ir izpildīti direktīvas 4. panta 3. punktā, 4. panta 4. punktā vai 4. panta 5. punktā paredzētie atkāpes piemērošanas nosacījumi. Ciktāl ir runa par 4. panta 4. punktu, tajā minētajiem pārvadājumiem nav būtiskas ietekmes uz starptautisko konkurenci, ja pārrobežu pārvadājumiem piemērotā atkāpe skar tikai divas dalībvalstis, kurās esošā infrastruktūra un ceļu satiksmes drošības prasības šādu atkāpi dara iespējamu. Attiecīgi 4. panta 4. punktu groza.

Direktīvas 96/53/EK tekstā pievieno jaunus noteikumus, lai pārbaudes iestādes varētu sekmīgāk konstatēt pārkāpumus un saskaņot par šiem pārkāpumiem piemērojamās administratīvās sankcijas. Vadlīnijas pārbaužu procedūrām publicēs Komisija, lai nodrošinātu pārbaužu metožu saskaņotību visās dalībvalstīs. Būs noteikts, kāds ir minimālais transportlīdzekļu skaits, kas dalībvalstīm ir jāsver. Svēršana būs jāveic, vai nu izmantojot svēršanas sistēmas, kas izvietotas uz ceļa, vai ar transportlīdzekļos uzstādītiem sensoriem, kas no attāluma pārsūta informāciju inspektoriem, kas veic pārbaudes uz ceļiem. Ar šādiem pasākumiem pārbaužu veicējas iestādes varēs atlasīt transportlīdzekļus tā, lai tiktu apstādināti un pārbaudīti manuāli tikai tie transportlīdzekļi, par kuriem ir radušās nopietnas aizdomas, ka ar tiem ir izdarīts pārkāpums. Komisija definēs, kādiem tehniskajiem standartiem ir jāatbilst transportlīdzekļos uzstādītajām svēršanas ierīcēm, kas var pārsūtīt informāciju pārbaudes iestādēm, jo īpaši definējot standartus elektromagnētisko sakaru saskarnei. Šādi tehniskie standarti sekmēs minēto ierīču izplatīšanos. Tās sniegs transportlīdzekļu vadītājiem papildu labumu — iespēju sekmīgāk kontrolēt savu transportlīdzekļu masu.

Direktīvas 96/53/EK pārkāpumi tiek klasificēti atbilstīgi to smaguma pakāpei, lai Savienības līmenī saskaņotu piemēroto administratīvo sankciju veidus.

Lai ātrāk tiktu ieviesti transportlīdzekļi ar uzlabotu aerodinamiku un hibrīddzinējiem, Komisija izmantos tās rīcībā esošo budžetu, it sevišķi Eiropas tīkliem un Eiropas pētniecības, attīstības un inovāciju programmām atvēlēto budžetu, lai sniegtu atbalstu rūpnieciskajiem pētījumiem un transportlīdzekļu parka aprīkošanai.

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,**

**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**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

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 valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu<sup>4</sup>,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu<sup>5</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”<sup>6</sup>, kas publicēta 2011. gadā, ir uzsvērta nepieciešamība līdz 2050. gadam par 60 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un it sevišķi oglekļa dioksīda (CO<sub>2</sub>) emisijas.
- (2) Šajā sakarā baltajā grāmatā ir teikts, ka ir jāizdara pielāgojumi Padomes 1996. gada 25. jūlija Direktīvā 96/53/EK, nosakot konkrētu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos, ar mērķi samazināt enerģijas patēriņu un siltumnīcefekta gāzu emisijas, pielāgot tiesību aktus tehnoloģiju attīstībai un jaunajām tirgus vajadzībām un atvieglināt intermodālo pārvadājumu norisi.
- (3) Tehnoloģiju attīstības rezultātā ir iespēja transportlīdzekļa aizmugurē pievienot ievilkamas vai salokāmas aerodinamiskas ierīces (galvenokārt piekabes vai puspiekabes), bet līdz ar to transportlīdzekļi pārsniedz saskaņā ar Direktīvu 96/53/EK noteikto maksimāli pieļaujamo garumu. Šāda aprīkojuma uzstādīšanu varētu sākt nekavējoties pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, un minētie produkti citos kontinentos jau tagad ir pieejami tirgū un tiek izmantoti.

---

<sup>4</sup> OV C ..., ... lpp.

<sup>5</sup> OV C ..., ... lpp.

<sup>6</sup> COM (2011) 144.

- (4) Kopā ar iepriekš 3. apsvērumā minētajām ierīcēm izdevīgus ieguvumus transportlīdzekļu energoefektivitātes rādītāju izteiksmē nestu arī mehānisko transportlīdzekļu kabīnes aerodinamikas uzlabošana. Tomēr, palielot spēkā pašreizējiem, ar Direktīvu 96/53/EK noteiktajiem garuma ierobežojumiem, šādi uzlabojumi nav iespējami, nesamazinot transportlīdzekļu kravietilpību, kas, savukārt, varētu apdraudēt nozares ekonomisko līdzsvaru. Tālab ir jāparedz atkāpe attiecībā uz šo maksimālo garumu.
- (5) Komisija ceļu satiksmes drošības politikajās ievirzēs 2011.–2020. gadam<sup>7</sup> paredz pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu drošību un visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku aizsardzību. Transportlīdzekļu vadītāju redzamības lauka nozīme ir uzsvērtā arī Komisijas ziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei par to, kā tiek īstenota Direktīva 2007/38/EK par Kopienā reģistrētu smago kravas transportlīdzekļu modernizēšanu, aprīkojot tos ar spoguļiem<sup>8</sup>. Jauns kabīņu profils palīdzēs uzlabot ceļu satiksmes drošību, samazinot vadītāju neredzamo zonu, tostarp zonu zemāk par vējstiklu, un attiecīgi pasargāt daudz tādus visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku dzīvību kā gājēji un velosipēdisti. Šis jaunais profils ļaus paredzēt struktūras, kas sadursmes gadījumā absorbē trieciena enerģiju. Potenciālie ieguvumi kabīnes ietilpības ziņā ļaus arī uzlabot vadītāja komfortu un drošību.
- (6) Pirms aerodinamisko ierīču laišanas tirgū šīs ierīces, kā arī to uzstādīšana transportlīdzekļos ir jātestē. Šajā nolūkā dalībvalstis izdos sertifikātus, ko atzīs pārējās dalībvalstis.
- (7) Tādus transportlīdzekļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, var izmantot pārrobežu pārvadājumos tad, ja abas attiecībās dalībvalstis to jau atļauj un ja ir izpildīti direktīvas 4. panta 3., 4. vai 5. punktā paredzētie atkāpes piemērošanas nosacījumi. Eiropas Komisija jau ir sniegusi vadlīnijas direktīvas 4. panta piemērošanai. Direktīvas 4. panta 4. punktā minētajiem pārvadājumiem nav būtiskas ietekmes uz starptautisko konkurenci, ja pārrobežu pārvadājumiem piemērotā atkāpe skar tikai divas dalībvalstis, kurās esošā infrastruktūra un ceļu satiksmes drošības prasības šādu atkāpi dara iespējamu. Tādējādi tiek panākts līdzsvars starp šādiem diviem poliem: no subsidiaritātes principa izrietošajām dalībvalstu tiesībām lemt par tādiem transporta risinājumiem, kas ir piemēroti to specifiskajiem apstākļiem, no vienas puses, un nepieciešamību gādāt par to, lai šāda politika neizkropļo iekšējā tirgus darbību, no otras puses. Šajā ziņā tiek ieviesta papildu skaidrība 4. panta 4. punkta noteikumos.
- (8) Izmantojot alternatīvus dzinējus, kuri vairs nedarbojas tikai ar fosilo enerģiju vien un kuri attiecīgi ir mazāk piesārņojoši vai piesārņojumu neizraisa vispār, tādus kā elektrodzinēji vai hibrīddzinēji smagkravas transportlīdzekļiem vai autobusiem (galvenokārt pilsētvidē vai piepilsētu zonās), veidojas papildu masa, kuru nedrīkstētu pieskaitīt transportlīdzekļa pašmasai, lai autotransporta nozari nenostādītu ekonomiski neizdevīgā situācijā.
- (9) Transporta baltajā grāmatā ir arī uzsvērts, cik svarīgi ir sekot līdzi attīstībai starpmodālo pārvadājumu jomā, it sevišķi konteinerizācijas jomā, kurā arvien vairāk izmanto 45 pēdu konteinerus. Tos pārvadā pa dzelzceļu vai pa iekšējiem ūdensceļiem. Tomēr iekļaut autoceļa posmus intermodālajos pārvadājumos ir iespējams tikai tad, ja gan dalībvalstis, gan pārvadātāji ievēro sarežģītas administratīvas procedūras vai ja šiem konteineriem ir nošķelti stūri, kuri ir patentēti un ar kuriem saistās pārmērīgi augstas izmaksas. Ja transportlīdzekļus, kas minētos konteinerus pārvadā, pagarinātu

<sup>7</sup> COM (2010) 389.

<sup>8</sup> COM (2012) 258.



par 15 cm, pārvadātājiem vairs nebūtu jāsaskaras ar minētajām apgrūtinotajām administratīvajām procedūrām, un tiktu atvieglināta intermodālo pārvadājumu norise, nekādi neapdraudot vai kāda citā veidā neskarot pārējos ceļu satiksmes dalībniekus vai infrastruktūru kā tādu. Patiešām, šis nelielais 15 cm pagarinājums attiecībā pret posmaina smagkravas transportlīdzekļa garumu (16,50 m) nerada papildu risku ceļu satiksmes drošībai. Transporta baltajā grāmatā iekļautajās politiskajās pamatnostādnēs šāds palielinājums ir pieļaujams tikai tādu intermodālo pārvadājumu gadījumā, kuros autoceļa posms nepārsniedz 300 km pārvadājumos, kuros ir dzelzceļa, upes vai jūras posms. Šāds attālums šķita pietiekams rūpnieciska vai komerciāla objekta savienošanai ar kādu kravas terminālu vai upju ostu. Lai veidotu savienojumu ar jūras ostu un sekmētu jūras maģistrāļu izveidi, ir iespējams, ka Eiropas iekšēja tuvsatiksmes jūras pārvadājuma gadījumā ir jāveic lielāks attālums.

- (10) Lai turpinātu atbalstīt intermodālos pārvadājumus un lai ņemtu vērā 45 pēdu konteineru masu bez kravas, noteikums, saskaņā ar kuru tiek atļauta tādu 44 tonnu savienoto transportlīdzekļu [iepriekš — transportlīdzekļu sastāva] satiksme, kuriem ir 5 vai 6 asis un kas intermodālos pārvadājumos pārvadā 40 pēdu konteinerus, būtu jāattiecinā arī uz tiem transportlīdzekļiem, kas pārvadā 45 pēdu konteinerus.
- (11) Kopš tika pieņemta Direktīva 96/53/EK, ir būtiski pieaugusi autobusu pasažieru un viņu bagāžas masa, kā rezultātā — šajā direktīvā noteikto ierobežojumu dēļ — ir pakāpeniski samazinājies pārvadāto pasažieru skaits. Sakarā ar to, ka energoefektivitātes uzlabošanas nolūkā sabiedriskajam transportam salīdzinājumā ar personisko transportu ir jāpiešķir prioritāra nozīme, būtu jāatjauno iepriekš noteiktais autobusu pasažieru skaits, ņemot vērā šo minēto pasažieru un viņu pagāžas masas pieaugumu. Tas ir iespējams, palielinot divasu autobusu maksimāli pieļaujamo masu, paredzot ierobežojumus, kas tomēr nepieļautu infrastruktūras bojājumus ātrākas nolietojšanās dēļ.
- (12) Iestādes, kas atbild par autotransportam piemērojamo priekšrakstu ievērošanu, konstatē lielu skaitu pārkāpumu, kas dažkārt ir smagi pārkāpumi, jo sevišķi saistībā ar pārvadājumos izmantoto transportlīdzekļu masu. Tam ir divējādi iemesli: vai nu saskaņā ar Direktīvu 96/53/EK veikto pārbaužu skaits nav pietiekams, vai arī šīs pārbaudes nav bijušas iedarbīgas. Turklāt pārbažu procedūras un noteikumi dalībvalstīs atšķiras, tādējādi izraisot tiesiskās nenoteiktības situācijas vairākās Savienības dalībvalstīs kursējošu transportlīdzekļu vadītājiem. Pie tam pārvadātāji, kas neievēro attiecīgos noteikumus, konkurētspējas ziņā atrodas labākā pozīcijā gan salīdzinājumā ar viņu konkurentiem, kas noteikumus ievēro, gan salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem. Šāda situācija kavē iekšējā tirgus darbību. Tālab dalībvalstīm ir jāuzlabo intensitāte, ar kādu pārbaudes tiek veiktas, proti, gan manuālās pārbaudes, gan priekšatlase pirms šādu pārbažu veikšanas.
- (13) Tagad ir pieejami gan stacionāri, gan mobili tehnoloģiski risinājumi, ar kuriem iespējams iepriekš atlasīt tos transportlīdzekļus, par kuriem ir radušās aizdomas par neatbilstību noteikumiem, un tos pārbaudīt, šos transportlīdzekļus neapturot, tādējādi mazākā mērā radot satiksmes plūsmas traucējumus, izraisot mazāku apgrūtinājumu un nodrošinot optimālu drošību. Ir tādas ierīces, ko var uzstādīt smagkravas transportlīdzekļos un kas sniedz to vadītājam līdzekli, ar ko viņš pats var pārbaudīt, vai tā vadītais transportlīdzeklis atbilst likumos paredzētajiem noteikumiem. Šīs transportlīdzekļos uzstādītās ierīces, izmantojot mikroviļņu sakaru saskarni, attiecīgos ierīču datus var paziņot automātiskajām pārbaudes sistēmām uz ceļa, attiecīgo transportlīdzekli neapturot. Veicot priekšatlasi, ceļu kontroles efektivitātes nodrošināšanai piemērots šķiet šāds minimālais sliexsnis — viena svēršana uz

2000 transportlīdzekļa nobrauktajiem kilometriem —, jo tādējādi katram transportlīdzeklim veikto pārbaūžu vidējais statistiskais rādītājs būtu viena pārbaude trijās dienās.

- (14) Iemesls, kāpēc ir tik daudz Direktīvas 96/53/EK pārkāpumu gadījumu, lielā mērā ir tas, ka sankcijas, kas paredzētas dalībvalstu tiesību aktos par attiecīgo noteikumu pārkāpumiem, nav pietiekami atturošas, vai nu arī šādas sankcijas nav paredzētas vispār. Šo trūkumu vēl lielākā mērā saasina dažādās dalībvalstīs piemēroto administratīvo sankciju līmeņu atšķirība. Lai novērstu šos trūkumus, par Direktīvas 96/53/EK pārkāpumiem piemērojamo administratīvo sankciju līmeņi un kategorijas ir jāsatuvina Savienības mērogā. Šīm administratīvajām sankcijām vajadzētu būt iedarbīgām, samērīgām un atturošām.
- (15) Pārbaudes iestādēm dalībvalstīs jābūt iespējai apmainīties ar informāciju, lai starptautiskā mērogā uzlabotu transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu masas pārbaūžu efektivitāti, kā arī lai atvieglinātu šo pārbaūžu norisi, jo īpaši noteikumu pārkāpēju identifikāciju, pārkāpumu un piemēroto sankciju, kā arī attiecīgā uzņēmuma reputācijas raksturojumu. Koordinācijas punkti minētās informācijas apmaiņai varētu būt kontaktpunkti, kas izraudzīti atbilstoši 18. panta 1. punktam Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulā (EK) Nr. 1071/2009, ar ko nosaka kopīgus noteikumus par autopārvadātāja profesionālās darbības veikšanas nosacījumiem un atceļ Padomes Direktīvu 96/26/EK<sup>9</sup>.
- (16) Par dalībvalstu veiktajām ceļu satiksmes pārbaudēm būtu regulāri jāinformē Eiropas Parlaments un Padome. Komisija, pamatodamās uz dalībvalstu sniegto informāciju, varēs gādāt par to, lai pārvadātāji ievērotu šo direktīvu, un spriest, vai ir vajadzīgs izstrādāt papildu piespiedu līdzekļus.
- (17) Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt deleģētos aktus atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantam, lai noteiktu prasības jaunajām aerodinamiskajām ierīcēm, ko uzstāda transportlīdzekļu aizmugurē, vai jaunu mehānisko transportlīdzekļu konstrukcijai, kā arī tehniskās specifikācijas, ar kurām varētu nodrošināt transportlīdzekļos uzstādīto svēršanas ierīču pilnīgu sadarbību, un vadlīnijas procedūrām, kā tiek pārbaudīta satiksmē esošu transportlīdzekļu masa. Ir īpaši svarīgi, lai Komisija risinātu visas nepieciešamās apspriedes visu laiku, kamēr notiek sagatavošanās darbi, tostarp ekspertu līmenī. Deleģēto aktu sagatavošanas un izstrādes gaitā Komisijai būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstoša attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.
- (18) Tā kā šīs direktīvas mērķus dalībvalstis pienācīgi nevar sasniegt un tā kā šīs direktīvas ietekmes dēļ šos mērķus var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt vajadzīgos pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā paredzēto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šo mērķu sasniegšanai.
- (19) Tāpēc Direktīva 96/53/EK būtu jāgroza,

---

<sup>9</sup> OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.

## IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

### 1. pants

Direktīvu 96/53/EK groza šādi:

- 1) 2. panta pirmajā daļā pievieno šādas definīcijas:
  - „hibrīdpiedziņas transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis izpratnē, kas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīvai 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai<sup>10</sup>, kas ir aprīkots ar vienu vai vairākiem vilces elektrodzinējiem, kas nav pastāvīgi pieslēgti tīklam, kā arī vienu vai vairākiem iekšdedzes dzinējiem;
  - „elektrotransportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis izpratnē, kas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 5. septembra Direktīvai 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai<sup>11</sup>, kas ir aprīkots ar vienu vai vairākiem vilces elektrodzinējiem, kas nav pastāvīgi pieslēgti tīklam;
  - „intermodālā transporta vienība” ir transporta vienība, kas var ietilpt vienā no šādām kategorijām: kontainers, noņemama virsbūve, puspiekabe;
- 2) 4. pantu groza šādi:
  - (a) 1. punkta a) un b) apakšpunktā svīturo vārdu „iekšzemes”;
  - (b) 4. panta 4. punkta otrās daļas pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

„Pārvadājumu operācijas netiek uzskatītas par tādām, kas būtiski ietekmē starptautisko konkurenci pārvadājumu nozarē, ja tās veic vienas dalībvalsts teritorijā vai — pārrobežu pārvadājuma gadījumā — vienīgi starp divām kaimiņos esošām dalībvalstīm, kuras abas ir pieņēmušas pasākumus, kas veikti, piemērojot šo punktu, un ja ir izpildīts viens no a) un b) apakšpunktā minētajiem nosacījumiem.”;
- 3) 4. panta 6. punktu, 5. panta b) punktu un 8.a pantu svīturo;
- 4) 5. pantu groza šādi: vārdus „Neskarot 4. panta 6. punktu: a)” svīturo;
- 5) atsauces uz Padomes Direktīvu 70/156/EEK aizstāj uz atsauci uz Direktīvu 2007/46/EK<sup>12</sup>;
- 6) 8. pantu aizstāj ar šādu:

### 8. pants

1. Lai uzlabotu transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu aerodinamiskos rādītājus, I pielikuma 1.1. punktā paredzēto maksimālo garumu var pārsniegt to transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu gadījumā, kas aprīkoti ar ierīcēm, kuras atbilst turpmāk aprakstītajām prasībām. Šāda pārsnieguma vienīgais mērķis ir

<sup>10</sup> OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

<sup>11</sup> OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

<sup>12</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK, ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai.

ļaut transportlīdzekļa vai savienoto transportlīdzekļu aizmugurē pievienot ierīces, kas uzlabo to aerodinamiskos raksturlielumus.

2. Pirmajā punktā minētajām ierīcēm ir jāatbilst šādām darbības un drošuma prasībām:
  - transportlīdzekļu aerodinamisko rādītāju būtiska uzlabošanās,
  - ceļu satiksmes drošības un intermodālo pārvadājumu drošības ziņā:
    - i) ierīču stiprinājums ir stingrs, kas mazina to atvienošanās risku;
    - ii) dienas un nakts gaismas ierīces/marķējums, kas funkcionē arī sliktos laika apstākļos, pēc kura vadoties pārējie ceļu satiksmes dalībnieki var novērtēt transportlīdzekļa virsbūves ārējos gabarītus;
    - iii) konstrukcijai ir jābūt tādai, kas mazina risku citiem transportlīdzekļiem un to pasažieriem sadursmes gadījumā;
    - iv) ierīce būtiski nepalielina risku, ka transportlīdzeklis varētu apgāzties sānvēja dēļ;
  - iekļaušanās pastāvošajos tīklos, proti:
    - i) transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu vadāmības uzturēšana pilsētu un starppilsētu ceļu infrastruktūrā;
    - ii) attiecīgo piekabju un puspiekabju gadījumā — iekļaušanās dzelzceļa, jūras un upju transporta vienībās intermodālo pārvadājumu darbību gadījumā;
    - iii) šīs ierīces transportlīdzekļa vadītājs var bez grūtībām salocīt, ievilkt vai atvienot.

Maksimālo garumu pārsniegšana nepalielina transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu kravietilpību.

3. Pirms aerodinamisko papildierīču laišanas tirgū šīs ierīces, kā arī to uzstādīšanu transportlīdzekļiem sankcionē dalībvalstis, kas šajā nolūkā izdot sertifikātu. Šis sertifikāts apliecina atbilstību iepriekš 2. punktā noteiktajām prasībām un norāda, ka attiecīgā ierīce būtiskā mērā uzlabo aerodinamiskos rādītājus. Vienas dalībvalsts izdotos sertifikātus atzīst pārējās dalībvalstis.
4. Komisija saskaņā ar 16. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, lai papildinātu 2. punktā minētās prasības. Šīs prasības izpaužas kā tehniskie raksturlielumi, minimālie darbības rādītāji, konstrukcijas ierobežojumi, kā arī procedūras 3. punktā minētā testēšanas dokumenta sagatavošanai.
5. Līdz deleģēto aktu pieņemšanai transportlīdzekļi un savienotie transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar transportlīdzekļu aizmugurē pievienotām aerodinamiskajām ierīcēm, kuras atbilst 2. punktā minētajām prasībām un kas testētas atbilstīgi 3. punktam, var atrasties satiksmē, ja to garums I pielikuma 1.1. punktā noteikto garumu pārsniedz ne vairāk kā par diviem metriem. Šo pagaidu pasākumu piemēro no šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.
- 7) 9. pantu aizstāj ar šādu:

#### *9. pants*

1. Lai uzlabotu transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu aerodinamiskos rādītājus un ceļu satiksmes drošību, I pielikuma 1.1. punktā paredzēto maksimālo garumu var pārsniegt to transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu gadījumā,

kuri atbilst tālāk 2. punktā izklāstītajām prasībām. Šāda pārsnieguma galvenais mērķis ir radīt priekšnoteikumus tādu vilcēju kabīņu būvei, kas uzlabotu gan transportlīdzekļu un savienoto transportlīdzekļu aerodinamiskos raksturlielumus, gan ceļu satiksmes drošību.

2. Pirmajā punktā minētajām kabīnēm ir jāatbilst šādām raksturlielumu un drošības prasībām:

- transportlīdzekļu aerodinamisko rādītāju būtiska uzlabošanās,

- pastiprināta ceļu satiksmes drošība un intermodālo pārvadājumu drošība kopumā, jo īpaši, lai nodrošinātu, ka kabīnes priekšējā forma:

i) uzlabo transportlīdzekļa vadītāja redzamības lauku, jo īpaši samazinot neredzamo zonu, kas atrodas zemāk par vējstiklu, kas tam ļauj labāk redzēt visneaizsargātākos ceļu satiksmes dalībniekus,

ii) mazina kaitējumu sadursmes gadījumā;

- transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu vadāmība infrastruktūrā, neradot ierobežojumus transportlīdzekļu izmantojumam intermodālo pārvadājumu terminālos;

- transportlīdzekļu vadītāju komforts un drošība.

Maksimālā garuma pārsniegšana nepalielina transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu kravietilpību.

3. Pirms jaunas konstrukcijas mehānisko transportlīdzekļu laišanas tirgū, to aerodinamiskos rādītājus testē dalībvalstis, kas šajā nolūkā izdod sertifikātu. Šis sertifikāts apliecina atbilstību iepriekš 2. punktā izklāstītajām prasībām. Vienas dalībvalsts izdotos testēšanas sertifikātus atzīst pārējās dalībvalstis.

4. Komisija saskaņā ar 16. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, lai papildinātu prasības, kurām vilcēju jaunajām kabīnēm ir jāatbilst un kas minētas 2. punktā. Šīs prasības izpaužas kā tehniskie raksturlielumi, minimālie darbības rādītāji, konstrukcijas ierobežojumi, kā arī procedūras 3. punktā minētā sertifikāta sagatavošanai.

8) 10. pantā vārdus „no 11. pantā minētās dienas” aizstāj ar vārdiem „no 1997. gada 17. septembra”.

9) 10.a pantu aizstāj ar šādu:

#### *10.a pants*

Hibrīdpiedziņas vai pilnībā elektriskas piedziņas transportlīdzekļu maksimālā masa ir tāda, kā norādīts I pielikuma 2.3.1. punktā.

Hibrīdpiedziņas vai elektriskās piedziņas transportlīdzekļiem tomēr jāievēro I pielikuma 3. punktā norādītās robežvērtības, proti, maksimāli pieļaujama ass svars.

10) 11. pantu aizstāj ar šādu:

#### *11. pants*

Maksimālos gabarītus, kas noteikti I pielikuma 1.1. un 1.6. punktā, var par 15 cm pārsniegt transportlīdzekļi vai savienotie transportlīdzekļi, kas pārvadā 45 pēdu

konteinerus vai noņemamas virsbūves, ja šā konteina vai noņemamās virsbūves pārvadājums pa autoceļiem ir intermodāla pārvadājuma daļa.

Šajā pantā un I pielikuma 2.2.2. punkta c) apakšpunktā intermodālā pārvadājuma darbībā izmanto vismaz dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu vai jūras transportu. Intermodālā pārvadājuma sākuma un/vai beigu posmā ir arī autoceļu posms. Katrs no šiem autoceļu posmiem nedrīkst sasniegt 300 km attālumu Eiropas Savienības teritorijā, jeb arī veido vienīgi attālumu līdz tuvākajiem termināliem, starp kuriem tiek nodrošināti regulāri pārvadājumu pakalpojumi. Pārvadājumu darbību uzskata par intermodālu pārvadājumu arī tad, ja tajā izmanto Eiropas iekšējo tuvsatiksmes kuģošanu, neraugoties uz to, cik garš ir pārvadājuma sākuma un beigu posms pa autoceļiem. Pārvadājumu darbībā, kurā izmanto Eiropas iekšējo tuvsatiksmes kuģošanu, pārvadājuma sākuma un beigu posms pa autoceļiem ir no preču iekraušanas punkta tuvākajā piemērotajā jūras ostā pārvadājuma sākuma posmā un/vai — attiecīgajā gadījumā — starp tuvāko piemēroto jūras ostu un preču izkraušanas punktu pārvadājuma beigu posmā.

11) 12. pantu aizstāj ar šādu:

### *12. pants*

1. Dalībvalstis izveido sistēmu satiksmē esošo transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu priekšatlasei un to mērķtiecīgai pārbaudei, lai nodrošinātu šajā direktīvā paredzēto prasību izpildi.
2. Kad beidzas noteiktais divu gadu termiņš pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, dalībvalstis pieņem pasākumus satiksmē esošo transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu svēršanai. Šo priekšatlases pasākumu nolūks ir identificēt tos transportlīdzekļus, ar kuriem, iespējams, ir izdarīts pārkāpums un kuri būtu jāpārbauda manuāli. Šos pasākumus var veikt, izmantojot automātiskas, infrastruktūrā izvietotas sistēmas vai sistēmas, kas uzstādītas transportlīdzekļos atbilstīgi turpmāk izklāstītajam 6. punktam. Automātiskajām sistēmām jāļauj identificēt transportlīdzekļi, par kuriem rodas bažas, ka tie pārsniedz maksimāli pieļaujamo masu. Tā kā šīs automātiskās sistēmas izmanto vienīgi priekšatlases, nevis pārkāpuma raksturošanas nolūkā, dalībvalstīm nav noteikts pienākums tās sertificēt.
3. Dalībvalstis veic tik lielu priekšatlases mērījumu skaitu, kas vidēji gadā atbilst vismaz vienai svēršanai uz 2000 transportlīdzekļa nobraukto kilometru.
4. Dalībvalstis gādā par to, lai kompetentās iestādes apmainītos ar informāciju, kas nepieciešama šo pārbaudu iedarbīguma uzlabošanai Savienības mērogā un to norises vienkāršošanai, it sevišķi izmantojot valsts kontaktpunkta starpniecību, kam uzdots koordinēt informācijas apmaiņu ar citām dalībvalstīm. Informācija, kas nepieciešama, ir jo īpaši pārkāpumu izdarītāju identifikācija, izdarīto pārkāpumu un piemēroto sankciju apraksts, kā arī attiecīgā uzņēmuma reputācijas raksturojums. Kontaktpunktu izraugās saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1071/2009 18. panta 1. punktu.
5. Tiem transportlīdzekļiem, par kuriem pēc priekšatlases, kas veikta saskaņā ar 2. punktu, ir radušās aizdomas, ka tie pārsniedz maksimālo masu, piemēro vismaz vienu no šādiem pasākumiem:
  - i) veic to pārbaudi uz ceļa, izmantojot apstiprinātu mērījumu aprīkojumu, pēc transportlīdzekļa aizturēšanas;

- ii) nosūta pārvadājumu uzņēmumam informāciju par aizdomām saistībā ar transportlīdzekļa masas pārsniegumu;
  - iii) veic pārvadājuma uzņēmuma inspicēšanu tā objektos, jo īpaši tad, ja pēc ii) minētās informācijas nosūtīšanas pārkāpums atkārtojas.
6. Saskaņā ar 1. punktu dalībvalstis sekmē transportlīdzekļu un savienoto transportlīdzekļu aprīkošanu ar tādām transportlīdzekļos uzstādītām (kopējās masas un ass slodzes) svēršanas ierīcēm, kas datus par masu no kustībā esoša transportlīdzekļa var jebkurā brīdī pārsūtīt iestādei, kas veic pārbaudes uz ceļa vai kas atbild par kravu pārvadājumu reglamentēšanu. Datu pārsūtīšana notiek, izmantojot saskarni, ko definē *CEN DSRC*<sup>13</sup> standarti EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 un ISO 14906.
7. Komisija saskaņā ar 16. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus attiecībā uz:
- papildu tehniskajām specifikācijām, ar kurām tiek nodrošināta iepriekš 6. punktā minēto transportlīdzekļos uzstādīto svēršanas ierīču pilnīga sadarbība, lai visu dalībvalstu iestādes varētu tāda pašā veidā sazināties ar jebkurā dalībvalstī reģistrētiem transportlīdzekļiem un savienotajiem transportlīdzekļiem un vajadzības gadījumā veiktu saņemtās informācijas apmaiņu ar pārējo dalībvalstu iestādēm;
  - šā panta 2. punktā minētajām priekšatlases pārbažu procedūrām, priekšatlases pārbaudēs izmantotā aprīkojuma tehniskajām specifikācijām, prasībām attiecībā uz priekšatlasi un noteikumiem minētā aprīkojuma izmantošanai. Šo procedūru, specifikāciju un izmantošanas noteikumu nolūks ir garantēt, lai visās dalībvalstīs pārbaudes tiktu veiktas vienā veidā, tādējādi nodrošinot vienlīdzīgu attieksmi pret visiem pārvadātājiem visā Savienības teritorijā.
- 12) 13. pantu aizstāj ar šādu:

### *13. pants*

1. Šīs direktīvas pārkāpumus klasificē dažādās kategorijās atkarībā no to smaguma.
2. Par pārvadājumu veikšanu, I pielikuma 2., 3., 4.1. un 4.3. punktā noteikto maksimāli pieļaujamo masu pārsniedzot par 5 %, pārvadājumu uzņēmumam tiek adresēts rakstisks brīdinājums, uz kura pamata var piemērot arī sankciju, ja attiecīgās valsts tiesību aktos šāda veida sankcijas ir paredzētas.
3. Pārvadājumu veikšanu, I pielikuma 2., 3., 4.1. un 4.3. punktā noteikto maksimāli pieļaujamo masu pārsniedzot par 5–10 %, šīs direktīvas izpratnē uzskata par maznozīmīgu pārkāpumu, un par to piemēro finansiālu sankciju. Pārbaudes veicējas iestādes attiecīgo transportlīdzekli var arī imobilizēt izkrašanai, līdz tiek sasniegta maksimāli pieļaujamā masa.
4. Pārvadājumu veikšanu, I pielikuma 2., 3., 4.1. un 4.3. punktā noteikto maksimāli pieļaujamo masu pārsniedzot par 10–20 %, šīs direktīvas izpratnē uzskata par smagu pārkāpumu. Par šādu pārkāpumu piemēro finansiālu sankciju un transportlīdzekli nekavējoties imobilizē izkrašanai, līdz tiek sasniegta maksimāli pieļaujamā masa.
5. Pārvadājumu veikšanu, I pielikuma 2., 3., 4.1. un 4.3. punktā noteikto maksimālo pieļaujamo masu pārsniedzot par vairāk nekā 20 %, šīs direktīvas izpratnē uzskata par ļoti smagu pārkāpumu tāpēc, ka tas rada palielinātu risku pārējiem ceļu satiksmes

<sup>13</sup> *DSRC: Dedicated Short Range Communications* [specializēta šaura diapazona datu pārraide].

dalībniekiem. Par šādu pārkāpumu transportlīdzekli imobilizē izkraušanai, līdz tiek sasniegta maksimāli pieļaujamā masa, un piemēro finansiālu sankciju. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1071/2009<sup>14</sup> 6. pantu piemēro procedūru, kas nosaka uzņēmuma labas reputācijas zaudējumu.

6. Par pārvadājumu veikšanu, I pielikuma 1. punktā noteiktos maksimālos gabarītus — garumu vai platumu — pārsniedzot par mazāk nekā 2 %, pārvadājumu uzņēmumam tiek adresēts rakstisks brīdinājums, uz kura pamata var piemērot arī sankciju, ja attiecīgās valsts tiesību aktos šāda veida sankcijas ir paredzētas.
  7. Par pārvadājumu veikšanu, I pielikuma 1. punktā noteiktos maksimālos gabarītus — garumu vai platumu — pārsniedzot par 2–20 %, neraugoties uz to, vai pārsniegts kravas un/vai paša transportlīdzekļa garums un/vai platums, piemēro finansiālu sankciju. Pārbaudes veicējas iestādes imobilizē transportlīdzekli līdz tā izkraušanai, ja garums vai platums ir pārsniegts ar kravu, vai līdz brīdim, kad attiecīgais pārvadājumu uzņēmums atbilstoši 4. panta 3. punktam ir saņēmis īpašu atļauju.
  8. Pārvadājumu veikšanu, I pielikuma 1. punktā noteiktos maksimālos gabarītus — garumu vai platumu — pārsniedzot par vairāk nekā 20 %, šīs direktīvas izpratnē uzskata par ļoti smagu pārkāpumu tāpēc, ka tas rada palielinātu risku pārējiem ceļu satiksmes dalībniekiem. Par šādu pārkāpumu piemēro finansiālu sankciju, un pārbaudes veicējas iestādes transportlīdzekli nekavējoties imobilizē, līdz tas tiek izkrauts vai līdz brīdim, kad attiecīgais pārvadājumu uzņēmums atbilstoši 4. panta 3. punktam ir saņēmis īpašu atļauju, gadījumā, ja garums vai platums ir pārsniegts ar kravu. Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1071/2009 6. pantu piemēro procedūru, kas nosaka uzņēmuma labas reputācijas zaudējumu.
  9. Finansiālās sankcijas, kas minētas 3., 4., 5., 7. un 8. punktā, ir iedarbīgas, samērīgas un atturošas.
- 13) pievieno šādu 14. pantu:

#### *14. pants*

Konteineru pārvadājumu gadījumā nosūtītājs autopārvadātājam, kuram uzticēta konteineru pārvadāšana, iesniedz deklarāciju, kurā norādīta pārvadātā konteineru masa. Ja deklarācijā iekļautā informācija ir nepilnīga vai kļūdaina, par transportlīdzekļa maksimālās masas pārsniegšanu sauc pie atbildības gan kravas nosūtītāju, gan pārvadātāju.

- 14) pievieno šādu 15. pantu:

#### *15. pants*

Ik pēc diviem gadiem kalendārā gada pirmajā ceturksnī dalībvalstis iesniedz Komisijai ziņojumu par iepriekšējo divu kalendāro gadu laikā veiktajām pārbaudēm, šo pārbaūžu rezultātiem un pārkāpējiem noteiktajām sankcijām. Komisija sagatavo šo ziņojumu kopsavilkumu un to nosūta Eiropas Parlamentam un Padomei kalendārā gada otrajā ceturksnī.

- 15) pievieno šādu 16. pantu:

---

<sup>14</sup> OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.



## 16. pants

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
  2. Pilnvaras pieņemt 8. panta 4. punktā, 9. panta 5. punktā un 12. panta 7. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz nenoteiktu laiku no [šīs direktīvas spēkā stāšanās datums].
  3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 8. panta 4. punktā, 9. panta 5. punktā un 12. panta 7. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidzas lēmumā norādītās tiesības pieņemt deleģētos aktus. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošu deleģēto aktu derīgumu.
  4. Līdzko Komisija ir pieņēmusi deleģēto aktu, tā par to vienlaikus paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.
  5. Saskaņā ar 8. panta 4. punktu, 9. panta 5. punktu un 12. panta 7. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus divu mēnešu laikposmā pēc šā akta paziņošanas minētajām divām iestādēm vai ja gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu iebildumus neizteikt. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu var pagarināt par diviem mēnešiem.
- 16) I pielikumu groza šādi:
- a) 1.2. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādiem noteikumiem:
  - „kondicionēto transportlīdzekļu virsbūvēm vai tādu transportlīdzekļu virsbūvēm, kuri pārvadā kondicionētas intermodālā transporta vienības: 2,60 m”;
  - b) 2.2.2. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:  
„trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar divasu vai trīsasu piekabi, kurš, veicot kombinēto pārvadājumu, pārvadā vienu vai vairākas intermodālā transporta vienības, kuru maksimālais kopējais garums ir 40 vai 45 pēdas: 44 tonnas.”;
  - b) 2.3.1. punktu aizstāj ar šādu:  
„divasu mehāniskie transportlīdzekļi (izņemot autobusus): 18 tonnas”  
„divasu mehāniskie transportlīdzekļi (izņemot autobusus) ar hibrīdpiedziņu vai elektrisko piedziņu: 19 tonnas”;  
„divasu autobusi: 19 tonnas”.

## 2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības ne vēlāk kā 18 mēnešus no tās publicēšanas dienas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*. Tās tūlīt dara Komisijai zināmu minēto noteikumu tekstus.

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

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

### *3. pants*

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

### *4. pants*

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –  
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs*