



EIROPAS PARLAMENTS

2009 - 2014

Transporta un tūrisma komiteja

2013/0105(COD)

10.12.2013

GROZĪJUMI Nr. 49 - 365

Ziņojuma projekts

Jörg Leichtfried

(PE521.689v01-00)

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

Direktīvas priekšlikums

(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

AM\1011752LV.doc

PE524.694v01-00

LV

Vienoti daudzveidībā

LV

AM_Com_LegReport

Grozījums Nr. 49
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums

–

Priekšlikums noraidīt

***Eiropas Parlaments noraida Komisijas
priekšlikumu.***

Or. en

Grozījums Nr. 50
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
Virsraksts

Komisijas ierosinātais teksts

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)

Grozījums

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN
PADOMES DIREKTĪVA,

ar ko groza **2002. gada 18. februāra**
Direktīvu **2002/7/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)

Or. nl

Grozījums Nr. 51
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums
1. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(1) Baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas
vienoto transporta telpu — virzība uz
konkurētspējīgu un resursefektīvu
transporta sistēmu”⁶, 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 (CO₂) emisijas.

⁶ COM (2011) 0144

Grozījums

(1) Baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas
vienoto transporta telpu — virzība uz
konkurētspējīgu un resursefektīvu
transporta sistēmu”⁶, kas publicēta
2011. gadā, ir uzsvērta nepieciešamība līdz
2050. gadam par 60 % salīdzinājumā ar
1990. gada līmeni, **kā arī līdz 2020. gadam**
par 20 % samazināt siltumnīcefekta gāzu
emisijas un it sevišķi oglekļa dioksīda
(CO₂) emisijas.

⁶ COM (2011) 0144

Or. en

Grozījums Nr. 52
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
1. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(1) Baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu”⁶, kas publicēta 2011. gadā, ir uzsvērtā nepieciešamība līdz 2050. gadam par 60 % salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas un it sevišķi oglekļa dioksīda (CO₂) emisijas.

svītrots

⁶ COM(2011) 144 galīgā redakcija.

Or. nl

Grozījums Nr. 53
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums
1.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(1a) Patlaban nav politikas, kas risinātu jautājumus saistībā ar arvien pieaugošajām kravas automobiļu CO₂ emisijām, tādēļ Komisijai būtu jāizvērtē iespēja ieviest energoefektivitātes standartus kravas automobiļiem, tādējādi paplašinot savu likumdošanas pieeju, kas attiecas uz vieglajiem automobiļiem un autofurgoniem.

Or. en

Grozījums Nr. 54
Patricia van der Kammen

Direktīvas priekšlikums
2. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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.

Grozījums

(2) Šajā sakarā baltajā grāmatā ir **ierosināts izdarīt pielāgojumus** Padomes 2002. gada 18. februāra Direktīvai 2002/7/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.

Or. nl

Grozījums Nr. 55
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums
3. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(3) Tehnoloģiju attīstības rezultātā ir iespēja transportlīdzekļa aizmugurē pievienot ievēlcamas 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, jo minētie produkti citos kontinentos jau tagad ir pieejami tirgū un tiek izmantoti.

Grozījums

(3) Tehnoloģiju attīstības rezultātā ir iespēja transportlīdzekļa aizmugurē pievienot ievēlcamas vai salokāmas aerodinamiskas ierīces (galvenokārt piekabes vai puspiekabes). Šāda aprīkojuma uzstādīšanu varētu sākt nekavējoties pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, jo minētie produkti citos kontinentos jau tagad ir pieejami tirgū un tiek izmantoti.

Or. en

Grozījums Nr. 56
Corien Wortmann-Kool

Direktīvas priekšlikums
3. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(3) Tehnoloģiju attīstības rezultātā ir iespēja transportlīdzekļa aizmugurē pievienot ievēljamā vai salokāmā aerodinamiskā ierīce (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, jo minētie produkti citos kontinentos jau tagad ir pieejami tirgū un tiek izmantoti.

Grozījums

(3) Tehnoloģiju attīstības rezultātā ir iespēja transportlīdzekļa aizmugurē pievienot ievēljamā vai salokāmā aerodinamiskā ierīce (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, jo minētie produkti citos kontinentos jau tagad ir pieejami tirgū un tiek izmantoti. ***Šai direktīvai būtu arī jāatbalsta un jāveicina inovācijas transportlīdzekļu un transporta vienību konstrukcijā.***

Or. en

Grozījums Nr. 57
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums
3. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(3) Tehnoloģiju attīstības rezultātā ir iespēja transportlīdzekļa aizmugurē pievienot ievēljamā vai salokāmā aerodinamiskā ierīce (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.

Grozījums

(3) Tehnoloģiju attīstības rezultātā ir iespēja transportlīdzekļa aizmugurē pievienot ievēljamā vai salokāmā aerodinamiskā ierīce (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, ***tiklīdz noteiktas atbilstīgas prasības Eiropas līmenī***, un minētie produkti citos kontinentos jau tagad ir pieejami tirgū un

tiek izmantoti.

Or. en

Grozījums Nr. 58
Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums
3. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(3) Tehnoloģiju attīstības rezultātā ir iespēja transportlīdzekļa aizmugurē pievienot ievelkamas 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.

Grozījums

(3) Tehnoloģiju attīstības rezultātā ir iespēja transportlīdzekļa aizmugurē pievienot ievelkamas 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. ***Tas pats attiecas uz enerģiju absorbējošām aerodinamiskām gaisa plūsmas vadīšanas un aizmugurējām drošības ierīcēm, kuras puspiekabēm, citām piekabēm un transportlīdzekļiem uzmontē riteņu zonā sānos un aizmugurē. Tās var ievērojami uzlabot ne tikai transportlīdzekļa energoefektivitāti, bet arī ievērojami mazināt citu satiksmes dalībnieku savainošanās risku.***

Or. de

Grozījums Nr. 59
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
3. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(3) Tehnoloģiju attīstības rezultātā ir iespēja transportlīdzekļa aizmugurē pievienot ievēljamā vai salokāmā aerodinamiskā ierīce (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, jo minētie produkti citos kontinentos jau tagad ir pieejami tirgū un tiek izmantoti.

Grozījums

(3) Tehnoloģiju attīstības rezultātā ir iespēja transportlīdzekļa aizmugurē pievienot ievēljamā vai salokāmā aerodinamiskā ierīce (galvenokārt piekabes vai puspiekabes), bet līdz ar to transportlīdzekļi pārsniedz saskaņā ar Direktīvu **2002/7/EK** noteikto maksimāli pieļaujamo garumu. Šāda aprīkojuma uzstādīšanu varētu sākt nekavējoties pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, jo minētie produkti citos kontinentos jau tagad ir pieejami tirgū un tiek izmantoti.

Or. nl

Grozījums Nr. 60
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums
3.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(3a) Komisijai būtu jāizstrādā pieeja, lai mazinātu tukšbraucienus kravu autopārvadājumu jomā atbilstīgi pasākumiem, kas attiecas uz „masām un gabarītiem”, kā arī minimāli saskaņošanas noteikumi par ceļu kabotāžu, lai izvairītos no dempinga prakses. Turklāt, lai atspoguļotu progresu ārējo izmaksu plānošanā un atļautu ārējo izmaksu internalizāciju attiecībā uz smagkravas transportlīdzekļiem, būtu jāizmanto arī Eurovignette direktīvas pārskatīšana. Komisijai līdz 2015. gada 1. janvārim būtu jāierosina grozīt Direktīvu 2011/76/ES.

Or. en

Grozījums Nr. 61
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums

4. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(4) Kopā ar iepriekš 3. apsvērumā minētajām ierīcēm izdevīgus ieguvumus transportlīdzekļu energoefektivitātes rādītāju izteiksmē nestu arī mehānisko transportlīdzekļu kabīnes aerodinamikas uzlabošana. Tomēr, paliekot 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.

Grozījums

(4) ***Smagkravas transportlīdzekļi rada aptuveni 26 % no autotransporta CO₂ emisijām Eiropā, taču to energoefektivitāte pēdējos 20 gados ir uzlabojusies tikai nedaudz.*** Kopā ar iepriekš 3. apsvērumā minētajām ierīcēm izdevīgus ieguvumus transportlīdzekļu energoefektivitātes rādītāju izteiksmē nestu arī mehānisko transportlīdzekļu kabīnes aerodinamikas uzlabošana, ***un tā steidzami nepieciešama, lai kravu autopārvadājumu nozarē ievērojami samazinātu transportlīdzekļu emisijas.*** Tomēr, paliekot 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. ***Nevienu atkāpi nevajadzētu izmantot, lai palielinātu transportlīdzekļa vestspēju.***

Or. en

Grozījums Nr. 62

Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums

4. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(4) Kopā ar iepriekš 3. apsvērumā minētajām ierīcēm izdevīgus ieguvumus transportlīdzekļu energoefektivitātes rādītāju izteiksmē nestu arī mehānisko transportlīdzekļu ***kabīnes*** aerodinamikas uzlabošana. Tomēr, paliekot spēkā pašreizējiem, ar Direktīvu 96/53/EK

Grozījums

(4) Kopā ar iepriekš 3. apsvērumā minētajām ierīcēm ***no enerģiju absorbējoša materiāla*** izdevīgus ieguvumus transportlīdzekļu energoefektivitātes ***un citu satiksmes dalībnieku drošības*** rādītāju izteiksmē nestu arī mehānisko transportlīdzekļu

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.

kabīnes aerodinamikas uzlabošana. Tomēr, paliekot spēkā pašreizējiem, ar Direktīvu 96/53/EK noteiktajiem garuma ierobežojumiem, šādi uzlabojumi *un ceļu satiksmes drošības uzlabojumi* nav iespējami, nesamazinot transportlīdzekļu kravietilpību, kas, savukārt, varētu apdraudēt nozares ekonomisko līdzsvaru. Tālab ir jāparedz atkāpe attiecībā uz šo maksimālo garumu.

Or. de

Grozījums Nr. 63
Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums
4. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(4) Kopā ar iepriekš 3. apsvērumā minētajām ierīcēm izdevīgus ieguvumus transportlīdzekļu energoefektivitātes rādītāju izteiksmē nestu arī mehānisko transportlīdzekļu kabīnes aerodinamikas uzlabošana. Tomēr, paliekot 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.

Grozījums

(Neattiecas uz tekstu latviešu valodā.)

Or. de

Grozījums Nr. 64
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums
4. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(4) **Kopā ar iepriekš 3. apsvērumā minētajām ierīcēm** izdevīgus ieguvumus transportlīdzekļu energoefektivitātes rādītāju izteiksmē nestu arī mehānisko transportlīdzekļu kabīnes aerodinamikas uzlabošana. **Tomēr**, paliekot 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.**

Grozījums

(4) Izdevīgus ieguvumus transportlīdzekļu energoefektivitātes rādītāju izteiksmē nestu arī mehānisko transportlīdzekļu kabīnes aerodinamikas uzlabošana. **Kā rāda pieredze nozarē, šādi uzlabojumi ir iespējami**, paliekot spēkā pašreizējiem, ar Direktīvu 96/53/EK noteiktajiem garuma ierobežojumiem, nesamazinot transportlīdzekļu kravietilpību **un neapdraudot** nozares ekonomisko līdzsvaru.

Or. en

Grozījums Nr. 65
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
4. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(4) Kopā ar iepriekš 3. apsvērumā minētajām ierīcēm izdevīgus ieguvumus transportlīdzekļu energoefektivitātes rādītāju izteiksmē nestu arī mehānisko transportlīdzekļu kabīnes aerodinamikas uzlabošana. Tomēr, paliekot 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.

Grozījums

(4) Kopā ar iepriekš 3. apsvērumā minētajām ierīcēm izdevīgus ieguvumus transportlīdzekļu energoefektivitātes rādītāju izteiksmē nestu arī mehānisko transportlīdzekļu kabīnes aerodinamikas uzlabošana. Tomēr, paliekot spēkā pašreizējiem, ar Direktīvu **2002/7/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.

Or. nl

Grozījums Nr. 66
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums 5. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(5) Komisija ceļu satiksmes drošības politikajās ievirzēs 2011.–2020. gadam⁷ paredz pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu drošību un visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku aizsardzību. Transportlīdzekļu vadītāju redzamības lauka nozīme ir uzsvēta 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 spoguļiem⁸. Jauns kabīņu profils palīdzēs uzlabot ceļu satiksmes drošību, samazinot vadītāju neredzamo zonu, tostarp zonu zemāk par vējstiklu, un attiecīgi pasargāt daudz tādu 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.

⁷ COM(2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Grozījums

(5) Komisija ceļu satiksmes drošības politikajās ievirzēs 2011.–2020. gadam⁷ paredz pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu drošību un visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku aizsardzību. Transportlīdzekļu vadītāju redzamības lauka nozīme ir uzsvēta 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 spoguļiem⁸. Jauns kabīņu profils palīdzēs uzlabot ceļu satiksmes drošību, samazinot vadītāju neredzamo zonu, tostarp zonu zemāk par vējstiklu **un transportlīdzekļa sānos**, un attiecīgi pasargāt daudz tādu visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku dzīvību kā gājēji un velosipēdisti. **Šim jaunajam profilam būtu jāļauj arī paredzēt** struktūras, kas sadursmes gadījumā absorbē trieciena enerģiju. Potenciālie ieguvumi kabīnes ietilpības ziņā ļaus arī uzlabot vadītāja komfortu un drošību.

⁷ COM (2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Or. en

Grozījums Nr. 67 Jörg Leichtfried

Direktīvas priekšlikums 5. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(5) Komisija ceļu satiksmes drošības

Grozījums

(5) Komisija ceļu satiksmes drošības

politiskajās ievirzēs 2011.-2020⁷. gadam paredz pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu drošību un visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku aizsardzību. Transportlīdzekļu vadītāju redzamības lauka nozīme ir uzsvēta 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 spoguļiem⁸. Jauns kabīņu profils palīdzēs uzlabot ceļu satiksmes drošību, samazinot vadītāju neredzamo zonu, tostarp zonu zemāk par vējstiklu, un attiecīgi pasargāt daudz tādu 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.

⁸ COM (2012) 258.

politiskajās ievirzēs 2011.-2020⁷. gadam paredz pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu drošību un visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku aizsardzību. Transportlīdzekļu vadītāju redzamības lauka nozīme ir uzsvēta 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 spoguļiem⁸. Jauns kabīņu profils palīdzēs uzlabot ceļu satiksmes drošību, samazinot vadītāju neredzamo zonu, tostarp zonu zemāk par vējstiklu, un attiecīgi pasargāt daudz tādu visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku dzīvību kā gājēji un velosipēdisti. **Tādēļ jaunajam kabīņu profilam pēc pienācīga pārejas perioda vajadzētu kļūt obligātam. Šim jaunajam profilam vajadzētu sniegt iespēju arī** paredzēt struktūras, kas sadursmes gadījumā absorbē trieciena enerģiju. Potenciālie ieguvumi kabīnes ietilpības ziņā ļaus arī uzlabot vadītāja komfortu un drošību.

⁸ COM (2012) 258.

Or. de

Pamatojums

Labojums attiecīgajā grozījumā ziņojuma projektā, lai būtu atbilstība 1. panta 7. punkta grozījumam.

Grozījums Nr. 68
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums
5. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(5) Komisija ceļu satiksmes drošības

Grozījums

(5) Komisija ceļu satiksmes drošības

politiskajās ievirzēs 2011.–2020. gadam⁷ paredz pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu drošību un visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku aizsardzību. Transportlīdzekļu vadītāju redzamības lauka nozīme ir uzsvēta 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 spoguļiem⁸. Jauns kabīņu profils palīdzēs uzlabot ceļu satiksmes drošību, samazinot vadītāju neredzamo zonu, tostarp zonu zemāk par vējstiklu, un attiecīgi pasargāt daudz tādu 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.

⁷ COM (2010) 389

⁸ COM (2012) 258

politiskajās ievirzēs 2011.–2020. gadam⁷ paredz pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu drošību un visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku aizsardzību. Transportlīdzekļu vadītāju redzamības lauka nozīme ir uzsvēta 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 spoguļiem⁸. Jauns kabīņu profils palīdzēs uzlabot ceļu satiksmes drošību, samazinot vadītāju neredzamo zonu, tostarp zonu zemāk par vējstiklu **un transportlīdzekļa sānos**, un attiecīgi pasargāt daudz tādu visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku dzīvību kā gājēji un velosipēdisti. **Šim jaunajam profilam būtu jāļauj arī** paredzēt struktūras, kas sadursmes gadījumā absorbē trieciena enerģiju, **un to būtu iespējams uzlabot, lai sadursmes gadījumā varētu izvairīties no citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, mazinot sabraukšanas iespējamību. Saglabājot Direktīvā 96/53/EK noteiktos gabarītus, jaunajām kabīņu konstrukcijām būtu jāatbilst prasībām par uzlabotu transportlīdzekļa vadītāja tiešās redzamības lauku, enerģijas absorbēšanas kritērijiem un gājēju aizsardzības prasībām.** Potenciālie ieguvumi kabīnes ietilpības ziņā ļaus arī uzlabot vadītāja komfortu un drošību.

⁷ COM (2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Or. en

Grozījums Nr. 69
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Direktīvas priekšlikums 5. apsvērumš

Komisijas ierosinātais teksts

(5) Komisija ceļu satiksmes drošības politikajās ievirzēs 2011.–2020. gadam⁷ 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 spoguļiem⁸. 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.

Grozījums

(5) Komisija ceļu satiksmes drošības politikajās ievirzēs 2011.–2020. gadam⁷ 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 spoguļiem⁸. Jauns kabīņu profils palīdzēs uzlabot ceļu satiksmes drošību, samazinot vadītāju neredzamo zonu, tostarp zonu zemāk par vējstiklu **un transportlīdzekļa sānos**, un attiecīgi pasargāt daudz tādus visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku dzīvību kā gājēji un velosipēdisti. **Tādēļ šim jaunajam kabīņu profilam pēc pienācīga pārejas perioda vajadzētu kļūt obligātam. Šim jaunajam profilam būtu jāļauj arī** paredzēt struktūras, kas sadursmes gadījumā absorbē trieciena enerģiju, **un to būtu iespējams uzlabot, lai sadursmes gadījumā varētu izvairīties no citiem ceļu satiksmes dalībniekiem, mazinot sabraukšanas iespējamību. Ir būtiski, lai jaunās kabīņu konstrukcijas, kurās izmanto garuma pārsniegumu, atbilstu prasībām par uzlabotu transportlīdzekļa vadītāja tiešās redzamības lauku, enerģijas absorbēšanas kritērijiem un gājēju aizsardzības prasībām.** Potenciālie ieguvumi kabīnes ietilpības ziņā ļaus arī uzlabot vadītāja komfortu un drošību, **kas savukārt var ietekmēt arī transportlīdzekļu, jo īpaši smagkravas transportlīdzekļu, drošu vadīšanu. Lai uzlabotu autovadītāja spēju braukt drošāk un tādējādi paaugstinātu ceļu satiksmes drošību, ir būtiski arī, lai jaunās kabīnes konstrukcijas uzlabotu**

vadītāja kabīni tās lieluma, drošības un komforta ziņā.

⁷ COM (2010) 389

⁸ COM (2012) 258

⁷ COM (2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Or. en

Pamatojums

Ir svarīgi skaidri noteikt, kā uzlabot kabīnes drošību visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku, piemēram, velosipēdistu un gājēju, kā arī pašu autovadītāju interesēs. Kabīnes konstrukcijas uzlabošana vadītāja komfortam veicinās arī drošāku transportlīdzekļa vadīšanu. Turklāt ir būtiski noteikt, ka drošības uzlabojumi ir obligāti, lai attiecīgās izmaiņas nodrošinātu reālu ietekmi uz novēršamo un nevajadzīgo nāves gadījumu skaitu uz mūsu ceļiem.

**Grozījums Nr. 70
Dieter-Lebrecht Koch**

**Direktīvas priekšlikums
5. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

(5) Komisija ceļu satiksmes drošības politiskajās ievirzēs 2011.-2020⁷. gadam 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 spoguļiem⁸. 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.

Grozījums

(5) Komisija ceļu satiksmes drošības politiskajās ievirzēs 2011.-2020⁷. gadam 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 spoguļiem⁸. 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. ***Šim jaunajam profilam jāļauj arī*** paredzēt struktūras, kas sadursmes gadījumā absorbē trieciena

Potenciālie ieguvumi kabīnes ietilpības ziņā ļaus arī uzlabot vadītāja komfortu un drošību.

⁷ KOM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

enerģiju **veiksmīgi piemērotās Direktīvas 2003/102/EK izpratnē.** Potenciālie ieguvumi kabīnes ietilpības ziņā ļaus arī uzlabot vadītāja komfortu **darba vietas kvalitātes uzlabošanas izpratnē** un drošību.

⁷ KOM(2010) 389.

⁸ COM (2012) 258.

Or. de

Grozījums Nr. 71 Anna Ibrisagic

Direktīvas priekšlikums 5. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(5) Komisija ceļu satiksmes drošības politikajās ievirzēs 2011.–2020. gadam⁷ paredz pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu drošību un visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku aizsardzību. Transportlīdzekļu vadītāju redzamības lauka nozīme ir uzsvēta arī Komisijas ziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei par to, kā tiek īstenota Direktīva 2007/38/EK par Kopienā reģistrētu smago kravas transportlīdzekļu modernizēšanu, aprikojot tos ar spoguļiem⁸. **Jauns kabīņu profils palīdzēs uzlabot ceļu satiksmes drošību, samazinot vadītāju neredzamo zonu, tostarp zonu zemāk par vējstiklu, un attiecīgi pasargāt** daudzu tādu 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.

Grozījums

(5) Komisija ceļu satiksmes drošības politikajās ievirzēs 2011.–2020. gadam⁷ paredz pasākumus, kuru mērķis ir uzlabot transportlīdzekļu drošību un visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku aizsardzību. Transportlīdzekļu vadītāju redzamības lauka nozīme ir uzsvēta arī Komisijas ziņojumā Eiropas Parlamentam un Padomei par to, kā tiek īstenota Direktīva 2007/38/EK par Kopienā reģistrētu smago kravas transportlīdzekļu modernizēšanu, aprikojot tos ar spoguļiem⁸. **Taču kabīnes pārplānošana un pagarināšana nenodrošinās automātiskus drošības uzlabojumus. Drošības jautājums risināms, piemērojot Vispārējās drošības regulu (Regula (EK) Nr. 661/2009) un attiecīgos ANO/EEK tiesību aktus. Minētajos tiesību aktos var paredzēt papildu drošības pasākumus, lai samazinātu vadītāju neredzamo zonu, tostarp zonu zemāk par vējstiklu, un lai izvairītos no iespējamām sadursmēm, palīdzot pasargāt daudzu tādu visneaizsargātāko satiksmes dalībnieku**

dzīvību kā gājēji un velosipēdisti. Šis jaunais profils ļaus **arī** paredzēt struktūras, kas sadursmes gadījumā absorbē trieciena enerģiju. Potenciālie ieguvumi kabīnes ietilpības ziņā ļaus arī uzlabot vadītāja komfortu un drošību.

⁷ COM (2010) 389

⁸ COM (2012) 258

⁷ COM (2010) 389

⁸ COM (2012) 258

Or. en

Grozījums Nr. 72 **Phil Bennion**

Direktīvas priekšlikums **6. apsvērums**

Komisijas ierosinātais teksts

(6) Pirms aerodinamisko ierīču laišanas tirgū šīs ierīces, kā arī to uzstādīšana transportlīdzekļos ir jātestē. Šajā nolūkā dalībvalstis izdos sertifikātus, ko atzīs pārējās dalībvalstis.

Grozījums

(6) Pirms aerodinamisko ierīču laišanas tirgū šīs ierīces, kā arī to uzstādīšana transportlīdzekļos ir jātestē **saskaņā ar testēšanas procedūru aerodinamisko rādītāju pārbaudei, ko izstrādā Eiropas Komisija**. Šajā nolūkā dalībvalstis izdos sertifikātus, ko atzīs pārējās dalībvalstis. **Komisijai būtu jā sagatavo sīki izstrādātas tehniskās pamatnostādnes par pieteikumu iesniegšanu un prasībām sertifikātu saņemšanai.**

Or. en

Pamatojums

Eiropas Komisija patlaban izstrādā testēšanas procedūru VECTO, kas nodrošinās aerodinamisko rādītāju pārbaūžu atbilstību Eiropā.

Grozījums Nr. 73 **Patricia van der Kammen** **Direktīvas priekšlikums** **6. apsvērums**

Komisijas ierosinātais teksts

(6) Pirms aerodinamisko ierīču laišanas tirgū, šīs ierīces, kā arī to uzstādīšana transportlīdzekļos ir jātestē. Šajā nolūkā dalībvalstis *izdos* sertifikātus, ko atzīs pārējās dalībvalstis.

Grozījums

(6) Pirms aerodinamisko ierīču laišanas tirgū, šīs ierīces, kā arī to uzstādīšana transportlīdzekļos ir jātestē. Šajā nolūkā dalībvalstis, *ja tās vēlas, var izdot* sertifikātus, ko atzīs pārējās dalībvalstis.

Or. nl

Grozījums Nr. 74
Juozas Imbrasas

Direktīvas priekšlikums
6.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(6a) Dalībvalstīm, kuras slēdz nolīgumus, kas pārrobežu pārvadājumos ļauj izmantot garākus un smagākus transportlīdzekļus, būtu jānodrošina, ka līdz 2030. un 2050. gadam veicamie uzdevumi saistībā ar 30 % un 50 %¹ mērķi nerada slogu ekonomikai, un tām būtu jāatzīst, ka tālsatiksmes kravu autopārvadājumi ekonomiku ietekmē pozitīvi. Būtu jāiegūst pierādījumi un jāveic dokumentēšana, kā arī jāiesniedz Komisijai apstiprināšanai ziņojums par to, ka garāku un smagāku transportlīdzekļu izmantošana patlaban un nākotnē papildina pārvadājumus pa dzelzceļu un ūdensceļiem, nevis konkurē ar tiem.

¹ *OV C 168 E, 14.6.2013., 72. lpp.*

Or. en

Grozījums Nr. 75
Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums
6.a apsvērums (jauns)

(6a) Lai sasniegtu 2011. gadā publicētajā baltajā grāmatā par transportu noteiktos mērķus, Direktīvas 96/53/EK pārskatīšana ir iespēja uzlabot autovadītāju drošību un komfortu, ņemot vērā prasības, kas paredzētas Pamatdirektīvā par darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā (89/391/EEK).

Or. en

**Grozījums Nr. 76
Hubert Pirker**

**Direktīvas priekšlikums
7. apsvēruma**

(7) Tādus transportlīdzekļus, kas *pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, var izmantot pārrobežu pārvadājumos tad, ja abas attiecīgās 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 poliemi: 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

(7) Transportlīdzekļus, kas *neatbilst šajā direktīvā paredzētajiem vienotajiem standartiem, var apstiprināt tikai attiecīgās dalībvalsts iekšzemes pārvadājumiem.* Tādējādi tiek panākts līdzsvars starp šādiem diviem poliemi: 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.

politika neizkropļo iekšējā tirgus darbību, no otras puses. Šajā ziņā tiek ieviesta papildu skaidrība 4. panta 4. punkta noteikumos.

Or. de

Pamatojums

Paskaidrojums ir nepieciešams, lai atkārtoti precizētu direktīvas mērķi - Eiropas mērogā noteikt komerciālā autotransporta līdzekļu vienotus svaru un gabarītu standartus, lai garantētu iekšējā tirgus darbību. Pārņēmumi rada konkurences izkropļojumus un tādējādi kaitē iekšējam tirgum.

Grozījums Nr. 77

Peter van Dalen

Direktīvas priekšlikums

7. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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

Grozījums

(7) Tādus transportlīdzekļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, var izmantot pārrobežu pārvadājumos tad, ja **attiecīgās** 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: 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

noteikumos.

tiek ieviesta papildu skaidrība 4. panta
4. punkta noteikumos.

Or. nl

Grozījums Nr. 78

Ismail Ertug

Direktīvas priekšlikums

7. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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 poliemi: 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.

Grozījums

(7) Eiropas Savienības ietvaros ir aizliegti pārrobežu pārvadājumi, kurus veic ar transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāvu, kuru gabarīti un svars pārsniedz I pielikumā norādītās maksimālās vērtības.

Or. de

Grozījums Nr. 79

Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Direktīvas priekšlikums 7. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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.

Grozījums

(7) Tādus transportlīdzekļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu **un augstumu**, var izmantot pārrobežu pārvadājumos tad, ja abas **attiecīgās** dalībvalstis to jau atļauj un ja ir izpildīti direktīvas 4. panta 3., 4. vai 5. punktā paredzētie atkāpes piemērošanas nosacījumi. **Šis nosacījums nedrīkst kropļot iekšējo tirgu.** 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.

Or. en

Pamatojums

Ja dalībvalstis to uzskata par vajadzīgu, tām būtu jāļauj iesaistīties pārrobežu tirdzniecībā. Eiropas Savienībai nevajadzētu piemērot nepamatotus ierobežojumus attiecībā uz transportlīdzekļa gabarītiem tajās Eiropas Savienības nozarēs, kuru infrastruktūras pamatā ir augsti standarti, lai izmantotu efektīvākus transporta veidus.

Grozījums Nr. 80
Michel Dantin, Dominique Riquet
Direktīvas priekšlikums
7. apsvēruma

(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. 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 poliemi: 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.**

(7) Tādus transportlīdzekļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, **nedrīkst** izmantot pārrobežu pārvadājumos, **jo tie var radīt starptautiskās konkurences izkropļojumus un kaitēt daļai ceļu infrastruktūras, kā arī apdraudēt ceļu satiksmes drošību un pārvadājumu ilgtspējīgu attīstību Eiropā.**

Or. fr

Grozījums Nr. 81

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach, Michel Dantin, Dominique Riquet

Direktīvas priekšlikums

7. apsvēruma

(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. Direktīvas 4. panta 4. punktā minētajiem pārvadājumiem nav būtiskas ietekmes uz**

(7) Pārrobežu pārvadājumos **var izmantot transportlīdzekļus, kuru maksimālā masa nepārsniedz 44 tonnas, ja to jau atļauj abas attiecīgās dalībvalstis. Tādējādi tiek panākts līdzsvars starp šādiem diviem poliemi: no subsidiaritātes principa izrietošajām dalībvalstu tiesībām lemt par tādiem transporta risinājumiem, kas ir piemēroti to specifiskajiem apstākļiem, no**

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 poliemi: 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.**

vienas puses, un nepieciešamību gādāt par to, lai šāda politika neizkropļo iekšējā tirgus darbību, no otras puses.

Or. fr

Pamatojums

Šķiet būtiski, lai, izstrādājot Eiropas mēroga noteikumus, tiktu ņemtas vērā izmaiņas Kopienas pārvadājumu nozarē, atļaujot pārrobežu pārvadājumos izmantot transportlīdzekļus vai to sastāvus, kuru maksimālā pieļaujamā masa ir 44 tonnas, nepārkāpjot ceļu satiksmes drošības prasības.

Grozījums Nr. 82

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Direktīvas priekšlikums

7. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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**

Grozījums

(7) Tādus transportlīdzekļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, **augstumu un/vai masu**, var izmantot pārrobežu pārvadājumos tad, ja **attiecīgās** dalībvalstis **pēc Direktīvas 96/53/EK stāšanās spēkā** jau **pastāvīgi** atļauj **vēlas atļaut izmantot šādus transportlīdzekļus** un ja ir izpildīti direktīvas 4. panta 4. punktā paredzētie atkāpes piemērošanas nosacījumi. **Šādus transportlīdzekļus var izmantot arī pārrobežu pārvadājumos starp dalībvalstīm un kaimiņos esošām**

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.

dalībvalstīm, ja tie jau ir atļauti pagaidu kārtībā. Šai sakarā noteikumus paredz jaunā 4. panta 7. punktā. 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.

Or. en

Pamatojums

Atbilstīgi subsidiaritātes principam dalībvalstīm jābūt tiesībām lemt par transporta risinājumiem, kas piemēroti to specifiskajiem apstākļiem, ja vien šādi risinājumi nerada diskrimināciju dalībvalsts un citu valstu transportlīdzekļu starpā. Direktīva 96/53/EK jau paredz plašas pilnvaras dalībvalstīm šai sakarā.

Grozījums Nr. 83 Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums 7. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

*(7) Tādus transportlīdzekļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, var izmantot pārrobežu pārvadājumos tad, ja abas attiecīgās dalībvalstis to jau atļauj un ja ir izpildīti direktīvas 4. panta 3., 4. vai 5. punktā paredzētie atkāpes piemērošanas nosacījumi. **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.***

Grozījums

*(7) **Transportlīdzekļi**, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, **arī turpmāk paliek saskaņā ar šo direktīvu noteikto kopīgo standartu izņēmums, un tos var atļaut** izmantot pārrobežu pārvadājumos **tikai īpašos gadījumos**, ja abas **attiecīgās** dalībvalstis to jau atļauj un ja ir izpildīti direktīvas 4. panta 3., 4., **4.a (jauns)** vai 5. punktā paredzētie atkāpes piemērošanas nosacījumi. **Eiropas Komisijai būtu jānodrošina, ka neviena atkāpe no standartiem, kas noteikti saskaņā ar šo direktīvu, neietekmē** starptautisko konkurenci **un Eiropas***

Tādējādi tiek panākts līdzsvars starp šādiem diviem poliēm: 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.**

Savienības vides un drošības mērķus. Jānodrošina no subsidiaritātes principa **izrietošās** dalībvalstu **tiesības** lemt par tādiem transporta risinājumiem, kas ir piemēroti to specifiskajiem apstākļiem, **taču nepieciešams arī** gādāt par to, lai šāda politika neizkropļo iekšējā tirgus darbību **un neietekmē Eiropas Savienības vides un drošības mērķus. Tādēļ ir lietderīgi noteikt minimālās prasības attiecībā uz minēto transportlīdzekļu izmantošanu.**

Or. en

Grozījums Nr. 84

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Direktīvas priekšlikums

7. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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. 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 poliēm: 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.

Grozījums

(7) Tādus transportlīdzekļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu **un/vai masu**, var izmantot pārrobežu pārvadājumos tad, ja **attiecīgās** dalībvalstis to jau atļauj un ja ir izpildīti direktīvas 4. panta 2., 3., 4. vai 5. punktā paredzētie atkāpes piemērošanas nosacījumi. 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 poliēm: 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.

Or. sv

Grozījums Nr. 85
Franco Frigo
Direktīvas priekšlikums
7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(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. 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 poliemi: 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.*

Grozījums

(7) Tādus transportlīdzekļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, **un/vai smagkravas transportlīdzekļus** var izmantot pārrobežu pārvadājumos. **Jebkuram tiesību akta priekšlikumam ar mērķi atļaut minētos transportlīdzekļus izmantot pārrobežu pārvadājumos jāpievieno ietekmes novērtējums, kurā ņemta vērā ietekme uz kravu novirzīšanu uz citiem transporta veidiem, kā arī ietekme uz drošību, sociālajiem un nodarbinātības apstākļiem, MVU, loģistiku un piesārņojumu un troksni, lai izvērtētu tiesību akta priekšlikuma atbilstību Savienības politikas galvenajiem mērķiem, kas izklāstīti baltajā grāmatā.**

Or. it

Grozījums Nr. 86
Sabine Wils

Direktīvas priekšlikums
7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(7) Tādus transportlīdzekļus, kas pārsniedz

AM\1011752LV.doc

Grozījums

(7) Tādus transportlīdzekļus, kas pārsniedz

29/207

PE524.694v01-00

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. 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 poliēm: 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.*

maksimālo pieļaujamo garumu *un/vai masu, nevajadzētu* izmantot pārrobežu pārvadājumos. *Pārrobežu pārvadājumi ietekmē* starptautisko konkurenci *un ir pretrunā principam, kas paredz Eiropas Savienības mēroga masu un gabarītu standartizāciju starptautisko pārvadājumu jomā.*

Or. en

Pamatojums

Tādu transportlīdzekļu, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu un masu, izmantošana pārrobežu pārvadājumiem vai nu ir vai nav atļauta, — nav pamata uzskatīt, ka izmantošanas ierobežošanai, attiecinot to tikai uz divām dalībvalstīm, nebūs būtiska ietekme uz starptautisko konkurenci. Subsidiaritātes princips būtu jāpiemēro tikai dalībvalstī veiktai darbībai, un to nevar paplašināt, attiecinot arī uz divpusējiem starptautiskiem nolīgumiem.

Grozījums Nr. 87
Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort
Direktīvas priekšlikums
7. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(7) Tādus transportlīdzekļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, var izmantot pārrobežu pārvadājumos tad, ja abas attiecībās dalībvalstis to jau atļauj

Grozījums

(7) Lai nepieļautu konkurences izkropļojumus dažādu dalībvalstu pārvadātāju starpā, ir būtiski nodrošināt, ka starptautiskos pārvadājumos izmantoto

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 poliēm: 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.

transportlīdzekļu gabarīti visās dalībvalstīs ir vienādi. Jebkādi izņēmumi no šiem kopīgajiem standartiem pieļaujami tikai attiecībā uz pārvadājumiem valsts mērogā. Tādējādi tiek panākts līdzsvars starp šādiem diviem poliēm: no subsidiaritātes principa izrietošajām dalībvalstu tiesībām lemt par tādiem transporta risinājumiem, kas ir piemēroti to specifiskajiem apstākļiem, no vienas puses, un baltajā grāmatā izklāstītajiem mērķiem, no otras puses.

Or. fr

Grozījums Nr. 88

Corien Wortmann-Kool, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums

7. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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. **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**

Grozījums

(7) Tādus transportlīdzekļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, var izmantot pārrobežu pārvadājumos tad, ja **divas vai vairākas attiecīgās** dalībvalstis to jau atļauj un ja ir izpildīti direktīvas 4. panta 3., 4. vai 5. punktā paredzētie atkāpes piemērošanas nosacījumi. **Dalībvalstu kompetentajām iestādēm būtu jānosaka īpašas prasības attiecībā uz transportlīdzekļi, infrastruktūru un vadītāju, lai garantētu atbilstīgu drošības līmeni. Minēto transportlīdzekļu izmantošanai pārrobežu pārvadājumos**

iespējamu. Tādējādi tiek panākts līdzsvars starp šādiem diviem poliemi: 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.

jābūt balstītai uz divpusējiem vai daudzpusējiem nolīgumiem starp attiecīgo dalībvalstu kompetentajām iestādēm, kuros noteikti maršruti un citi izpildāmi nosacījumi. Eiropas Komisija jau ir sniegusi vadlīnijas direktīvas 4. panta piemērošanai. Tādējādi tiek panākts līdzsvars starp šādiem diviem poliemi: 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.

Or. en

Grozījums Nr. 89
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
7. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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. 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 poliemi: no subsidiaritātes principa izrietošajām dalībvalstu tiesībām lemt par tādiem transporta risinājumiem, kas ir piemēroti to specifiskajiem*

Grozījums

(7) Tādus transportlīdzekļus, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu *un/vai masu*, var izmantot pārrobežu pārvadājumos tad, ja abas *attiecīgās* dalībvalstis to jau atļauj.

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.

Or. nl

Grozījums Nr. 90
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums
7.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(7a) Sagaidāms, ka saistībā ar tādiem kravas transportlīdzekļiem, kas pārsniedz maksimāli pieļaujamo garumu un masu, būs nepieciešami ieguldījumi, lai pielāgotu un uzturētu ceļu infrastruktūru, kā arī lai stiprinātu pasākumus trokšņa, gaisa piesārņojuma, negadījumu un sastrēgumu mazināšanai. Tādēļ dalībvalstis jebkurā gadījumā var aizliegt to teritorijā izmantot šādus transportlīdzekļus.

Or. en

Grozījums Nr. 91
Georges Bach

Direktīvas priekšlikums
7.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(7a) Tādu transportlīdzekļu izmantošana starptautisko pārvadājumu darbībās, kas pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu, ietekmēs ceļu satiksmes drošību, vidi un ceļu infrastruktūru. Pirms spēkā esošā aizlieguma atcelšanas, kas attiecas uz tādu transportlīdzekļu izmantošanu

starptautisko pārvadājumu darbībās, kuri pārsniedz maksimālo pieļaujamo garumu un masu, Komisijai būtu jāizvērtē šādu noteikumu izmaiņu ietekme.

Or. en

Grozījums Nr. 92
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums
7.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(7a) Jebkuras izmaiņas smagkravas transportlīdzekļu gabarītos, proti, to garumā, augstumā, platumā vai masā, radītu būtisku finansiālu ietekmi uz dalībvalstīm saistībā ar nepieciešamību pielāgot infrastruktūru — gan automaģistrāļu izejas, tiltus un tuneļus, gan arī apvedceļus vai ielas stāvā slīpumā.

Or. en

Grozījums Nr. 93
Gesine Meissner

Direktīvas priekšlikums
7.a apsvēruma (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(7a) Komisijai būtu jāizstrādā saskaņota pieeja attiecībā uz apstiprināšanas procedūrām īpašu atļauju izsniegšanai transportlīdzekļiem un to sastāvjiem, kas pārsniedz maksimālos gabarītus saskaņā ar 4. panta 3. punktu. Jāsaskaņo dažādu dalībvalstu un/vai kompetento iestāžu procedūras, ar ko atļauj nedalāmu kravu pārvietošanu.

Pamatojums

Praksē dalībvalstu lielā mērā atšķirīgās procedūras rada problēmas, ja jāiegūst īpašas atļaujas, piemēram, vēja ģeneratora daļu pārvadāšanai pāri robežām.

Grozījums Nr. 94

Mathieu Grosch, Corien Wortmann-Kool, Dieter-Lebrecht Koch, Gesine Meissner

Direktīvas priekšlikums**7.a apsvēruma (jauns)**

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(7a) Lai novērtētu tādu transportlīdzekļu ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, kuru gabarīti pārsniedz šajā direktīvā noteiktos, ir lietderīgi dalībvalstīm apkopot datus par negadījumiem, kuros iesaistīti smagkravas transportlīdzekļi, kuru garums pārsniedz 18,75 m. Komisijai būtu jāapsver iespēja ierosināt arī uz minētajiem datiem attiecināt dalībvalstu ikgadējas ziņošanas pienākumus saskaņā ar Padomes Lēmumu 93/704/EK par Kopienas ceļu satiksmes negadījumu datu bāzes izveidi.

Or. en

Pamatojums

The figure of 18.75 m is the longest vehicle limit allowed by Directive 96/53 for heavy goods vehicles. Taking into account the possibilities for longer dimensions of heavy goods vehicles of up to 2m under the new provisions for aerodynamic improvements, but also the derogations for national and cross border transport by even longer vehicles, it is appropriate to assess the impact of vehicles longer than 18.75m on road safety. The collection of such statistics by Member States should take place in the framework of Council Decisions 93/704/EC, which already provide for a yearly reporting obligation of road accidents, on the basis of an amendment proposed by the Commission.

Grozījums Nr. 95

Hubert Pirker

Direktīvas priekšlikums
8. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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.

Grozījums

(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. ***Lai neierobežotu pētniecību un attīstību šajā nozarē, direktīvai būtu jāievēro tehnoloģiskās neitralitātes princips.***

Or. de

Pamatojums

Nav lietderīgi noteikt standartu tikai divām piedziņas sistēmām. Tādējādi tiek kavētas potenciālās inovācijas šajā nozarē. Direktīvai vajadzētu būtu tehnoloģiski neitrālai, nevis radīt ierobežojumus tehnoloģiskajai attīstībai.

Grozījums Nr. 96
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums
8. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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

Grozījums

(8) Izmantojot ***zemas oglekļa emisijas tehnoloģijas, tostarp*** 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

pašmasai, lai autotransporta nozari nenostādītu ekonomiski neizdevīgā situācijā.

zonās), veidojas papildu masa, kuru nedrīkstētu pieskaitīt transportlīdzekļa pašmasai, lai autotransporta nozari nenostādītu ekonomiski neizdevīgā situācijā.

Or. en

Grozījums Nr. 97 Jörg Leichtfried

Direktīvas priekšlikums 8. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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.

Grozījums

(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. ***Transportlīdzekļiem ar alternatīvām piedziņas sistēmām ir jāpieļauj atkāpe no svara ierobežojuma maksimāli 1 tonnas apmērā. Taču papildu svars nedrīkst palielināt transportlīdzekļa kravas tilpumu. Būtu jāsauglabā tehnoloģiskās neitralitātes princips.***

Or. de

Pamatojums

Papildinājums attiecīgajam grozījumam ziņojuma projektā, paskaidrojot, ka papildu svars ir atļauts tikai tādā apmērā, ciktāl tas faktiski nepieciešams alternatīvajai piedziņai. Nedrīkst pieļaut kravas tilpuma palielināšanos.

Grozījums Nr. 98
Oldřich Vlasák
Direktīvas priekšlikums
8. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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.***

Grozījums

(8) ***Tādu alternatīvu dzinēju izmantošana,** kuri vairs nedarbojas tikai ar fosilo enerģiju vien un kuri attiecīgi ir mazāk piesārņojoši vai piesārņojumu neizraisa vispār, **piemēram, elektrodzinēju vai hibrīddzinēju izmantošana** smagkravas transportlīdzekļiem vai autobusiem (galvenokārt pilsētvidē vai piepilsētu zonās), **palīdz Eiropas Savienībai panākt neatkarību enerģētikas jomā, kā arī sasniegt baltajā grāmatā „Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu” noteiktos mērķus.***

Or. es

Grozījums Nr. 99
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto
Direktīvas priekšlikums
8. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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.*

Grozījums

(8) ***Nolūkā ievērot tehnoloģiskās neitralitātes principu un rosināt pārvadātājus izmantot** alternatīvus dzinējus, kuri vairs nedarbojas tikai ar fosilo enerģiju vien un kuri attiecīgi ir mazāk piesārņojoši vai piesārņojumu neizraisa vispār, **šķiet būtiski panākt, ka šādu alternatīvo dzinēju papildu masa netiek pieskaitīta** transportlīdzekļa pašmasai, lai autotransporta nozari nenostādītu ekonomiski neizdevīgā situācijā.*

Or. fr

Grozījums Nr. 100

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Direktīvas priekšlikums

8. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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.

Grozījums

(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. ***Risinājumiem būtu arī jānodrošina, ka tiek saglabāts tehnoloģiju neitralitātes princips.***

Or. en

Grozījums Nr. 101

Hubert Pirker

Direktīvas priekšlikums

9. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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

Grozījums

(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 par 15 cm, pārvadātājiem vairs nebūtu jāsasaskaras ar minētajām apgrūtinātajām 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.

konteineriem ir nošķelti stūri, kuri ir patentēti un ar kuriem saistās pārmērīgi augstas izmaksas. Ja transportlīdzekļus, kas minētos konteinerus pārvadā, pagarinātu par 15 cm, pārvadātājiem vairs nebūtu jāsasaskaras ar minētajām apgrūtinātajām 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 **posmi** pārvadājumos, kuros ir dzelzceļa, upes vai jūras posms rūpnieciska vai komerciāla objekta savienošanai ar kādu kravas terminālu vai upju ostu, **reģionālā mērogā ir vērtējami individuāli un nosakāmi atsevišķo dalībvalstu līmenī.** Lai veidotu savienojumu ar jūras ostu un sekmētu jūras maģistrāļu izveidi, ir iespējams, ka Eiropas iekšēja tuvsatiksmes jūras pārvadājuma gadījumā ir jāveic lielāks attālums.

Or. de

Pamatojums

Praksē nebūs iespējams lietderīgi īstenot nemainīgas, no kilometriem atkarīgas prasības sauszemes pārvadājumiem, kas noritējuši intermodālu pārvadājumu ietvaros, turklāt tās absolūti neņem vērā atsevišķo dalībvalstu efektivitāti, saimnieciskumu, vidi, kā arī infrastruktūras un ģeogrāfiskās iezīmes.

Grozījums Nr. 102

Jörg Leichtfried

Direktīvas priekšlikums

9. apsvēruma

(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 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.**

(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 par 15 cm, pārvadātājiem vairs nebūtu jāsaskaras ar minētajām apgrūtinotajām administratīvajām procedūrām, un tiktu atvieglināta *savienoto* 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. Šāds palielinājums **būtu** pieļaujams tikai tādu *savienoto* pārvadājumu gadījumā, kuros autoceļa posms *sniedzas maksimāli līdz vai no tuvākās pārkraušanas dzelzceļa stacijas (pārvadājumiem, kas saistīti ar dzelzceļu) vai atrodas 150 km rādiusā no pārkraušanas iekšzemes vai jūras ostas* pārvadājumos, kuros ir dzelzceļa, upes vai jūras posms.

Or. de

Labojums attiecīgajā grozījumā ziņojuma projektā.

Grozījums Nr. 103
Corien Wortmann-Kool

Direktīvas priekšlikums
9. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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 par **15** cm, pārvadātājiem vairs nebūtu jāsaskaras ar minētajām apgrūtinātajām 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

Grozījums

(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 par **80** cm, pārvadātājiem vairs nebūtu jāsaskaras ar minētajām apgrūtinātajām 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 **80** 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.

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.

Or. en

Pamatojums

Šādam 15 cm pagarinājumam nolūkā veicināt 45 pēdu konteineru pārvadājumus pa autoceļiem nav nozīmes. Tas var radīt ietekmi, ja tiek izstrādāta pilnīgi jauna automobiļa šasija 45 pēdu konteineru pārvadāšanai. Pirms dažiem gadiem Komisija atļāva dalībvalstīm ieviest īpašus nosacījumus attiecībā uz 45 pēdu konteineriem. Pamatojoties uz to, Nīderlande un Beļģija atļāva 80 cm pagarinājumu. Šāds papildu pagarinājums nodrošina iespēju pārvadāt 45 pēdu konteineru uz standarta konteineru šasijas.

Grozījums Nr. 104 Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums 9. apsvērumš

Komisijas ierosinātais teksts

(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 par 15 cm, pārvadātājiem vairs nebūtu jāsaskaras ar minētajām apgrūtinotajām administratīvajām procedūrām un tiktu atvieglināta intermodālo pārvadājumu norise, nekādi neapdraudot vai kāda citā

Grozījums

(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 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.

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 **500** 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.

Or. de

Grozījums Nr. 105 **Petri Sarvamaa**

Direktīvas priekšlikums **9. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

(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

Grozījums

(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

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. 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.

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. 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 *vai 50 %* 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.

Or. en

Grozījums Nr. 106 **Phil Bennion**

Direktīvas priekšlikums **9. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

(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

Grozījums

(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 par 15 cm, pārvadātājiem vairs nebūtu jāsaskaras ar minētajām apgrūtinošajām administratīvajām procedūrām un tiktu atvieglināta intermodālo pārvadājumu norise, nekādi neapdraudot vai kāda citā veidā neskarot pārējos ceļu satiksmes dalībniekus vai infrastruktūru kā tādu. 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.

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 par 15 cm, pārvadātājiem vairs nebūtu jāsaskaras ar minētajām apgrūtinošajām administratīvajām procedūrām un tiktu atvieglināta intermodālo pārvadājumu norise, nekādi neapdraudot vai kāda citā veidā neskarot pārējos ceļu satiksmes dalībniekus vai infrastruktūru kā tādu. 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. ***Nemot vērā salu dalībvalstu īpašos apstākļus***, lai veidotu savienojumu ar jūras ostu un sekmētu jūras maģistrāļu izveidi, ir iespējams, ka Eiropas iekšēja tuvsatiksmes jūras pārvadājuma gadījumā ir jāveic lielāks attālums.

Or. en

Grozījums Nr. 107 **Philippe De Backer**

Direktīvas priekšlikums **9. apsvēruma**

Komisijas ierosinātais teksts

(9) Transporta baltajā grāmatā ir arī uzsvērts, cik svarīgi ir sekot līdzi attīstībai starpmodālo pārvadājumu jomā, it sevišķi konteinerizācijas jomā, kurā arvien vairāk

Grozījums

(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 par **15** cm, pārvadātājiem vairs nebūtu jāsaskaras ar minētajām apgrūtinošajām 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.**

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 par **80** cm, pārvadātājiem vairs nebūtu jāsaskaras ar minētajām apgrūtinošajām 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 **80** 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 intermodālo pārvadājumu gadījumā.

Or. en

Pamatojums

Šāds 15 cm pagarinājums ne vienmēr var būt pietiekams transportlīdzekļiem, ko izmanto 45 pēdu konteineru pārvadāšanai. Piemēram, Beļģija atļauj 77 cm pagarinājumu 45 pēdu konteineru pārvadāšanai no un uz intermodālo pārvadājumu termināli valsts teritorijā. Tādēļ nepieciešams grozījums, ar ko ierosina lielāku pagarinājumu.

Grozījums Nr. 108
Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums
10. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(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 jāattiecina **arī uz tiem transportlīdzekļiem, kas pārvadā 45 pēdu konteinerus**.

Grozījums

(10) Lai turpinātu atbalstīt intermodālos pārvadājumus, **ir jāņem vērā visas pārvadājumos ietvertās intermodālās kravas vienības**. Lai **atbilstoši** ņemtu vērā **masu bez kravas**, noteikums, saskaņā ar kuru tiek atļauta tādu savienoto transportlīdzekļu [iepriekš — transportlīdzekļu sastāva] satiksme, kuriem ir 5 vai 6 asis un kas intermodālos pārvadājumos **pārvadā** 40 pēdu konteinerus, **kuru maksimāli pieļaujamais svars ir 44 tonnas**, būtu jāattiecina **arī uz intermodālām pārvadājumu vienībām atbilstoši direktīvas 2. pantam (piemēram, noņemamām virsbūvēm, 45 pēdu gariem konteineriem)**.

Or. de

Grozījums Nr. 109
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
11. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(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

Grozījums

(11) Kopš tika pieņemta Direktīva **2002/7/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 nolietošānās dēļ.

pasažieru un viņu pagāžas masas pieaugumu. Tas ir iespējams, palielinot divasu autobusu maksimāli pieļaujamo masu, paredzot ierobežojumus, kas tomēr nepieļautu infrastruktūras bojājumus ātrākas nolietošānās dēļ.

Or. nl

Grozījums Nr. 110 Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums 12. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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 pārbaūžu skaits nav pietiekams, vai arī šīs pārbaudes nav bijušas iedarbīgas. Turklāt pārbaūžu 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 pārbaūžu veikšanas.

Grozījums

(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 pārbaūžu skaits nav pietiekams, vai arī šīs pārbaudes nav bijušas iedarbīgas. Turklāt pārbaūžu 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 **atbilstīgu darbību un rada apdraudējumu ceļu satiksmes drošībai**. Tālab dalībvalstīm ir jāuzlabo intensitāte **un efektivitāte**, ar kādu pārbaudes tiek veiktas, proti, gan manuālās pārbaudes, gan priekšatlase pirms šādu pārbaūžu veikšanas, **pamatojoties uz risku novērtēšanas sistēmu**.

Or. en

Pamatojums

Lai nodrošinātu transportlīdzekļu pārbaucžu efektivitāti, visiem uzņēmumiem, kuri, veicot pārbaudes uz ceļa, identificēti risku novērtēšanas sistēmā, nosaka riska profilu.

Grozījums Nr. 111 Patricia van der Kammen Direktīvas priekšlikums 12. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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 pārbaucžu skaits nav pietiekams, vai arī šīs pārbaudes nav bijušas iedarbīgas.*** Turklāt pārbaucžu 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 pārbaucžu veikšanas.***

Grozījums

(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. ***Attiecīgie iemesli cita starpā ir, piemēram, saskaņā ar Direktīvu 96/53/EK veiktās pārbaudes vai arī šo pārbaucžu neefektivitāte.*** Turklāt pārbaucžu procedūras un noteikumi dalībvalstīs atšķiras, ***un 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 atbilstīgu darbību. Tālab dalībvalstīm, ja tās vēlas, ir jāuzlabo intensitāte, ar kādu pārbaudes tiek veiktas, proti, gan manuālās pārbaudes, gan priekšatlase pirms šādu pārbaucžu veikšanas.***

Or. nl

Grozījums Nr. 112 Anne E. Jensen Direktīvas priekšlikums 13. apsvēruma

(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 automatiskajām pārbaudes sistēmām uz ceļa, attiecīgo transportlīdzekli neapturot. ***Veicot priekšatlasi, ceļu kontroles efektivitātes nodrošināšanai Savienības teritorijā piemērots šķiet šāds minimālais sliekšnis — viena svēršana uz 2000 transportlīdzekļa nobrauktajiem kilometriem —, jo tādējādi katram transportlīdzeklim veikto pārbaūžu vidējais statistiskais rādītājs būtu viena pārbaude trijās dienās.***

(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 automatiskajām pārbaudes sistēmām uz ceļa, attiecīgo transportlīdzekli neapturot. ***Lai nodrošinātu ceļu kontroles efektivitāti Savienības teritorijā, priekšatlasei jābūt proporcionālai šādu transportlīdzekļu kopējam skaitam, kas reģistrēti un/vai tiek izmantoti dalībvalsts teritorijā. Dalībvalstīm tehnoloģiskie risinājumi būtu jāizmanto tikai tādā gadījumā, ja pierādīta to tehnoloģiskā precizitāte un lietderība un ja tos līdzīgi izmanto visās dalībvalstīs.***

Or. en

Pamatojums

Dalībvalstīm būtu jāizmanto tikai „pamatoti” risinājumi, turklāt izpildes procedūrām jābūt saskaņotām Eiropas Savienības dalībvalstu starpā. Būtu jāļauj dalībvalstīm lemt par to, cik daudz transportlīdzekļu iepriekš jāatlasa kontroles veikšanai, ņemot vērā šādu transportlīdzekļu skaitu, kas reģistrēti un/vai tiek izmantoti to teritorijā.

Grozījums Nr. 113
Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums

13. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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 automatiskajām pārbaudes sistēmām uz ceļa, attiecīgo transportlīdzekli neapturot. Veicot priekšatlasi, ceļu kontroles efektivitātes nodrošināšanai **piemērots šķiet šāds minimālais sliekšnis — viena svēršana uz 2000 transportlīdzekļa nobrauktajiem kilometriem —, jo tādējādi katram transportlīdzeklim veikto pārbaūžu vidējais statistiskais rādītājs būtu viena pārbaude trijās dienās.**

Grozījums

(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 automatiskajām pārbaudes sistēmām uz ceļa, attiecīgo transportlīdzekli neapturot. **Visām kontroles sistēmām un tehniskajām izmaiņām ir jābūt saskaņotām visā Eiropā. Komerciālo transportlīdzekļu vajadzībām pārbūvējamās sistēmas ir obligāti iekļaujamas visa veida komerciālo transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma procesā.** Veicot priekšatlasi, ceļu kontroles efektivitātes nodrošināšanai **Eiropas Savienībā piemēroti šķiet vismaz []% no piemērošanas jomā ietvertajiem, teritorijā esošajiem transportlīdzekļiem. Dalībvalsts teritorijā neregistrētiem transportlīdzekļiem piemēro koeficientu, kas atbilst to dalībai pārvadājumu pakalpojumu jomā.**

Or. de

Pamatojums

Dalībvalstīs pastāv atšķirīgi tehniskie standarti kontroles sistēmām. Lai Eiropas mērogā pastāvētu salīdzināmi mērījumi, jāpastāv atbilstošām prasībām. Mērījumu priekšatlase ir

pielāgojama grozījumu priekšlikumam par pārbaužu intensitāti saistībā ar tehniskajām pārbaudēm uz ceļiem.

Grozījums Nr. 114
Silvia-Adriana Țicău
Direktīvas priekšlikums
13. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(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 automatiskajām pārbaudes sistēmām uz ceļa, attiecīgo transportlīdzekli neapturot. Veicot priekšatlasi, ceļu kontroles efektivitātes nodrošināšanai piemērots šķiet šāds minimālais sliekšnis — viena svēršana uz 2000 transportlīdzekļa nobrauktajiem kilometriem, jo tādējādi katram transportlīdzeklī veikto pārbažu vidējais statistiskais rādītājs būtu viena pārbaude trijās dienās.

Grozījums

(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 *arī* paziņot automatiskajām pārbaudes sistēmām uz ceļa, attiecīgo transportlīdzekli neapturot. Veicot priekšatlasi, ceļu kontroles efektivitātes nodrošināšanai piemērots šķiet šāds minimālais sliekšnis — viena svēršana uz 2000 transportlīdzekļa nobrauktajiem kilometriem, jo tādējādi katram transportlīdzeklī veikto pārbažu vidējais statistiskais rādītājs būtu viena pārbaude trijās dienās.

Or. ro

Grozījums Nr. 115
Phil Bennion
Direktīvas priekšlikums
13. apsvērums

(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 automatiskajām pārbaudes sistēmām uz ceļa, attiecīgo transportlīdzekli neapturot. **Veicot priekšatlasi, ceļu kontroles efektivitātes nodrošināšanai** piemērots šķiet šāds minimālais sliekšnis — viena svēršana uz 2000 transportlīdzekļa nobrauktajiem kilometriem, jo tādējādi katram transportlīdzeklī veikto pārbaūžu vidējais statistiskais rādītājs būtu viena pārbaude trijās dienās.

(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. **Turklāt vajadzības gadījumā ierīces būtu jāuzstāda smagkravas transportlīdzekļos, lai sniegtu 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 automatiskajām pārbaudes sistēmām uz ceļa, attiecīgo transportlīdzekli neapturot. **Lai nodrošinātu ceļu kontroles efektivitāti, priekšatlases pamatā jābūt risku novērtēšanas sistēmai, turklāt** piemērots šķiet šāds minimālais sliekšnis — viena svēršana uz 2000 transportlīdzekļa nobrauktajiem kilometriem, jo tādējādi katram transportlīdzeklī veikto pārbaūžu vidējais statistiskais rādītājs būtu viena pārbaude trijās dienās.

Or. en

Pamatojums

Uzņēmumiem, kuri izmanto komerciālos transportlīdzekļus, reģistrētos transportlīdzekļos būtu jāuzstāda svēršanas ierīces, kas ļautu vadītājam pārbaudīt, vai viņa transportlīdzeklis atbilst tiesību aktiem.

Grozījums Nr. 116
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums
14. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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.

Grozījums

(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, atturošām **un nediskriminējošām**.

Or. en

Grozījums Nr. 117
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
14. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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

Grozījums

(14) Iemesls, kāpēc ir tik daudz Direktīvas **2002/7/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 **2002/7/EK** pārkāpumiem piemērojamo administratīvo sankciju līmeņi un kategorijas ir jāsatuvina Savienības mērogā. Šīm administratīvajām

sankcijām vajadzētu būt iedarbīgām,
samērīgām un atturošām.

sankcijām vajadzētu būt iedarbīgām,
samērīgām un atturošām.

Or. nl

Grozījums Nr. 118
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
15. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(15) Pārbaudes iestādēm dalībvalstīs jābūt iespējai apmainīties ar informāciju, lai starptautiskā mērogā uzlabotu transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu masas pārbaužu efektivitāti, kā arī lai atvieglinātu šo pārbaužu 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/EK⁹.

⁹ *OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.*

Grozījums

(15) Pārbaudes iestādēm dalībvalstīs jābūt iespējai apmainīties ar informāciju, lai starptautiskā mērogā uzlabotu transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu masas pārbaužu efektivitāti, kā arī lai atvieglinātu šo pārbaužu norisi, jo īpaši noteikumu pārkāpēju identifikāciju, pārkāpumu un piemēroto sankciju, kā arī attiecīgā uzņēmuma reputācijas raksturojumu.

Or. nl

Grozījums Nr. 119
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
16. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(16) Par dalībvalstu veiktajām ceļu satiksmes pārbaudēm būtu regulāri jāinformē Eiropas Parlaments un

Grozījums

svītrots

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.

Or. nl

Grozījums Nr. 120
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums
16. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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.

Grozījums

(16) Par dalībvalstu veiktajām ceļu satiksmes pārbaudēm būtu regulāri jāinformē Eiropas Parlaments un Padome. Komisija, pamatodamās uz informāciju, **ko dalībvalstis sniegušas ar koordinācijas punktu starpniecību**, varēs gādāt par to, lai pārvadātāji ievērotu šo direktīvu, un spriest, vai ir vajadzīgs izstrādāt papildu piespiedu līdzekļus.

Or. en

Grozījums Nr. 121
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums
16. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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.

Grozījums

(16) Par dalībvalstu **regulāri** veiktajām ceļu satiksmes pārbaudēm būtu 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.

Or. en

Grozījums Nr. 122
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(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.

Grozījums

svītrots

Or. nl

Grozījums Nr. 123
Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums
17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(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

Grozījums

(17) Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt deleģētos aktus atbilstīgi Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantam, lai noteiktu prasības jaunajām aerodinamiskajām gaisa plūsmas vadīšanas un aizmugurējām drošības

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.

ierīcēm, ko uzstāda transportlīdzekļu *sānos un* 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.

Or. de

Grozījums Nr. 124 Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums 17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(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

Grozījums

(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, ***nolūkā pārskatīt Direktīvā 2007/46/EK minētās Eiropas apstiprināšanas procedūras saskaņā ar ANO/EEK noteikumiem***, 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

attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.

ekspertu līmenī. Deleģēto aktu sagatavošanas un izstrādes gaitā Komisijai būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstoša attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei.

Or. en

Grozījums Nr. 125 Philippe De Backer

Direktīvas priekšlikums 17. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(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.

Grozījums

(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. ***Apspriedēs būtu jāpiedalās galvenajām ieinteresētajām personām, piemēram, kravas automobiļu ražotājiem, kā arī virsbūvju un autopiķabju izstrādātājiem.*** Deleģēto aktu sagatavošanas un izstrādes gaitā Komisijai būtu jānodrošina vienlaicīga, savlaicīga un atbilstoša attiecīgo dokumentu nosūtīšana Eiropas Parlamentam un Padomei. ***Ieinteresētajām personām būtu jāatvēl pietiekami ilgs laiks minēto prasību izpildei.***

Or. en

Grozījums Nr. 126
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
18. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(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.

svītrots

Or. nl

Grozījums Nr. 127
Inés Ayala Sender
Direktīvas priekšlikums
18.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(18a) Veicot jebkādas izmaiņas attiecībā uz šajā direktīvā noteiktajām masām un gabarītiem, tas būtu jā dara saskaņoti, kā arī būtu jānosaka to spēkā stāšanās termiņš, lai uzņēmumi varētu atjaunot savu transportlīdzekļu parku, neradot konkurences izkropļojumus tirgū.

Or. es

Grozījums Nr. 128
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
19. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(19) Tāpēc Direktīva **96/53/EK** būtu jāgroza,

Grozījums Nr. 129
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

Direktīvu **96/53/EK** groza šādi:

Grozījums Nr. 130
Corien Wortmann-Kool

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 1. punkts – 1. ievilkums
Direktīva 96/53/EK
2. pants – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

– „*hibrīdpiedzīņas 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 apstiprināšanai¹⁰, kas ir aprīkots ar vienu vai vairākiem vilces elektrodzinējiem, kas nav pastāvīgi pieslēgti tīklam, kā arī vienu vai vairākiem iekšdedzes dzinējiem;

Grozījums

(19) Tāpēc Direktīva **2002/7/EK** būtu **attiecīgi** jāgroza,

Or. nl

Grozījums

Direktīvu **2002/7/EK ar šo** groza šādi:

Or. nl

Grozījums

– „*alternatīvās degvielas*” ir degvielas, ar kurām transportlīdzekļu energoapgādē var aizstāt fosilos naftas enerģijas avotus un kurām ir potenciāls sekmēt oglekļa emisiju mazināšanu transporta nozarē. Šīs degvielas ietver:

- *elektroenerģiju,*
- *ūdeņradi,*
- *biodegvielas atbilstoši definīcijai, kas sniegta Eiropas Parlamenta un Padomes*

Direktīvā 2009/28/EK,

– sintētiskās degvielas,

– dabasgāzi, tostarp biometānu, gāzveida agregātstāvoklī (saspiegtā dabasgāze, CNG) un šķidrā agregātstāvoklī (sašķidrinātā dabasgāze, LNG),

– sašķidrināto naftas gāzi (LPG) un – nelietderīgo siltumu.

¹⁰ *OVL 263, 9.10.2007., 1. lpp.*

Or. en

Grozījums Nr. 131

Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts – 2.a ievilkums (jauns)

Direktīva 96/53/EK

2. pants – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

– „zemas oglekļa emisijas tehnoloģija” ir inovatīva tehnoloģija, kas var nodrošināt CO₂ emisiju ietaupījumu;

Or. en

Pamatojums

Automobiļa papildu garumu, kas pieļaujams saskaņā ar šo direktīvu, būtu jāizmanto, lai veicinātu tādu inovatīvu tehnoloģiju attīstību, kas mazina smagkravas transportlīdzekļu CO₂ emisijas.

Grozījums Nr. 132

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts – 3. ievilkums

Direktīva 96/53/EK

2. pants – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

– „intermodālā transporta vienība” ir transporta vienība, kas var ietilpt vienā no šādām kategorijām: konteiners, noņemama virsbūve, puspiekabe;

Grozījums

– „intermodālā transporta vienība” ir transporta vienība, kas var ietilpt vienā no šādām kategorijām: konteiners, noņemama virsbūve, puspiekabe, **kravas automobīlis**;

Or. pl

Pamatojums

Ierosinātā definīcijas tvērumā ietilpst tikai konteineri, noņemamas virsbūves un puspiekabes, un tajā nav ņemti vērā, piemēram, pa dzelzceļu pārvadāti kravas automobiļi. Pastāv iespēja, ka nākotnē šī definīcija var tikt attiecināta arī uz citām jomām, un tādā gadījumā kravas automobiļu pārvadāšanu ar vilcienu nevarētu uzskatīt par intermodālo transportu, ja vien kravas automobiļi nebūtu pievienoti piekabēm vai noņemamām virsbūvēm.

Grozījums Nr. 133
Corien Wortmann-Kool

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts – 3. ievilkums

Direktīva 96/53/EK

2. pants – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

– „intermodālā **transporta** vienība” ir transporta vienība, kas var ietilpt vienā no šādām kategorijām: konteiners, noņemama virsbūve, puspiekabe;

Grozījums

– „intermodālā **iekraušanas** vienība” ir transporta vienība, kas var ietilpt vienā no šādām kategorijām: konteiners, noņemama virsbūve, puspiekabe;

Or. en

Pamatojums

Nozarē biežāk lieto terminu „intermodālā iekraušanas vienība”.

Grozījums Nr. 134
Jörg Leichtfried

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts – 3.a ievilkums (jauns)

Direktīva 96/53/EK

2. pants – 1. daļa – 12.a ievilkums (jauns)

- „*alternatīvās degvielas*” ir degvielas, ar kurām transportlīdzekļu energoapgādē var aizstāt fosilos naftas enerģijas avotus un kurām ir potenciāls sekmēt oglekļa emisiju mazināšanu transporta nozarē. Šīs degvielas ietver:

- *elektroenerģiju,*

- *ūdeņradi,*

- *sintētiskās degvielas,*

- *dabasgāzi, tostarp biometānu, gāzveida agregātstāvoklī (saspīstā dabasgāze) un šķidrā agregātstāvoklī (sašķidrinātā dabasgāze),*

- *sašķidrināto naftas gāzi un*

- *siltuma pārpalikumu;*

Or. de

Pamatojums

Lai tehnoloģiski neitrāli definētu „alternatīvu mehānisko transportlīdzekli”, der vispirms definēt „alternatīvu degvielu”.

Grozījums Nr. 135

Jörg Leichtfried

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts – 3.b ievilkums (jauns)

Direktīva 96/53/EK

2. pants – 1. daļa – 12.b ievilkums (jauns)

– „*kombinētie pārvadājumi*” ir preču transportēšana starp dalībvalstīm, kuras laikā kravas furgoni, autopiekabes, puspiekabes ar vilcēju, noņemamo virsbūvi vai 20 vai vairāk pēdu konteineru vai bez tiem izmanto sauszemes ceļu brauciena sākuma vai beigu posmā un

dzelzceļa vai iekšzemes ūdensceļu, vai ostu pakalpojumus atlikušajā brauciena posmā, ja šis posms pārsniedz 100 kilometrus, un veic sākuma vai beigu sauszemes pārvadājumu brauciena posmu:

sākuma posmam — starp kravas iekraušanas punktu un tuvāko piemēroto iekraušanas dzelzceļa staciju un beigu posmam — starp tuvāko piemēroto izkraušanas dzelzceļa staciju un kravas izkraušanas punktu vai

rādiusā, kas nepārsniedz 150 km no iekšzemes ūdensceļu ostas vai jūras ostas, kur veikta iekraušana vai izkraušana;

Or. en

Pamatojums

Ziņojuma projekta grozījuma labojums (definīcijā trūkst vairāku vārdu). Tekstā būtu jāizmanto esošā termina „kombinētie pārvadājumi” definīcija saskaņā ar Direktīvu 1992/106, nevis jāievieš jauns termins „intermodālie pārvadājumi”.

Grozījums Nr. 136 Corien Wortmann-Kool

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 1. punkts – 3.b ievilkums (jauns)

Direktīva 96/53/EK

2. pants – 1. daļa – 12.b ievilkums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

– „kombinētie pārvadājumi” ir preču transportēšana, kuras laikā kravas furgoni, autopiēkabes, puspiēkabes ar vilcēju, noņemamo virsbūvi vai konteineru vai bez tiem izmanto sauszemes ceļu brauciena sākuma vai beigu posmā un dzelzceļa vai iekšzemes ūdensceļu, vai ostu pakalpojumus atlikušajā brauciena posmā, ja šis posms pārsniedz 100 kilometrus, un veic sākuma vai beigu sauszemes pārvadājumu

brauciena posmu:

sākuma posmam — starp kravas iekraušanas punktu un tuvāko piemēroto iekraušanas dzelzceļa staciju un beigu posmam — starp tuvāko piemēroto izkraušanas dzelzceļa staciju un kravas izkraušanas punktu vai

rādiusā, kas nepārsniedz 150 km no iekšzemes ūdensceļu ostas vai jūras ostas, kur veikta iekraušana vai izkraušana;

Or. en

Pamatojums

Kombinētie pārvadājumi vienmēr ir divu posmu darbība — sauszemes pārvadājumus izmanto gan sākuma posmā (no iekraušanas vietas līdz terminālim), gan arī beigu posmā (no termināļa līdz galamērķim). Sauszemes pārvadājumu ierobežošana, paredzot tos tikai vienā posmā, nozīmētu to, ka uzņēmējiem un kravu nosūtītājiem būtu jālikvidē tiešais savienojums osta–dzelzceļš, lai piemērotu Kombinēto pārvadājumu direktīvu, kas Eiropas Savienībā ir gandrīz neiespējami.

Grozījums Nr. 137

Michel Dantin, Dominique Riquet

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2) 4. pantu groza šādi:

svītrots

a) 1. punkta a) un b) apakšpunktā svītrot 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.”;

Or. fr

Grozījums Nr. 138
Ismail Ertug

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – ievaddaļa

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 2.a daļa (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2) **4. pantu groza šādi:**

2) **direktīvas 4. panta 4. punktā aiz otrās daļas iekļauj šādu daļu:**

„Neskarot dalībvalstu tiesības, kas noteiktas aktos par pievienošanas Savienībai, starptautisko pārvadājumu operācijas, ko veic transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvs, kuru gabarīti neatbilst I pielikumā noteiktajiem gabarītiem, ir aizliegtas. Dalībvalstis, kurās ir atļauts atšķirīgs transportlīdzekļa augstums, arī turpmāk var to apstiprināt valsts mēroga pārvadājumiem.”

Or. de

Pamatojums

Ir precizēts, ka spēkā esošās prasības neparedz atļauju, pārrobežu pārvadājumiem izmantot pārāk garus vai pārāk smagus transportlīdzekļus. To izmantošana varētu apdraudēt Baltajā grāmatā atrunātos mērķus. Tādēļ vispirms ir jāveic visaptveroša seku novērtēšana, tostarp ietekme uz pārvadājumu veidu maiņu, drošību, infrastruktūru, sociālajiem un darba apstākļiem, MVU, loģistiku, gaisa piesārņojumu, troksni utt.

Grozījums Nr. 139
Hubert Pirker

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – ievaddaļa

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 2.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

2) 4. pantu groza šādi:

Grozījums

2) direktīvas 4. panta 4. punktā aiz otrās daļas iekļauj šādu daļu:

„Neskarot dalībvalstu tiesības, kas noteiktas aktos par pievienošanas Savienībai, starptautisko pārvadājumu operācijas, lai nodrošinātu Eiropas iekšējā tirgus darbību, komerciālos transportlīdzekļus, kuri pārsniedz direktīvā noteiktos maksimālos gabarītus un svaru, ir atļauts izmantot tikai uz īpašiem ceļiem un pēc pieprasījuma atsevišķās dalībvalsts teritorijā. Vērtējot pieteikumus, dalībvalstis īpaši pārbauda tādus faktorus kā pieejamā infrastruktūra un ceļu satiksmes drošības prasības.”

Or. de

Pamatojums

Paskaidrojums ir nepieciešams, lai atkārtoti precizētu direktīvas mērķi - Eiropas mērogā noteikt komerciālā autotransporta līdzekļu maksimāli pieļaujamo svaru un gabarītu standartus, lai garantētu iekšējā tirgus darbību. Pārkaņumi rada konkurences izkropļojumus un tādējādi kaitē iekšējam tirgum.

Grozījums Nr. 140

Artur Zasada

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – ievaddaļa

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 2.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

2) 4. pantu groza šādi:

Grozījums

2) Direktīvas 4. panta 4. punktā aiz otrās daļas iekļauj šādu daļu:

„Tādu transportlīdzekļu sastāvu izmantošana pārrobežu pārvadājumiem, kuru gabarīti atšķiras no I pielikuma 1.1., 1.2. līdz 1.8., 4.2. un 4.4. punktā minētajiem, ir aizliegta. Eiropas Komisija

*tiek aicināta veikt rūpīgu pētījumu par
garāku un smagāku kravas automobiļu
pārrobežu satiksmes iespējamo ietekmi uz
Eiropas transporta sistēmu un jo īpaši uz
starptautisko konkurenci. ”*

Or. en

Grozījums Nr. 141
Franco Frigo, David-Maria Sassoli
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 2. punkts – ievaddaļa
Direktīva 96/53/EK
4. pants – 4. punkts – 2.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

2) *4. pantu groza šādi:*

Grozījums

*2) direktīvas 4. panta 4. punktā aiz otrās
daļas iekļauj šādu daļu: „Ievērojot
pirmajā daļā noteikto mērķi, tādu
transportlīdzekļu izmantošana pārrobežu
pārvadājumos, kuru gabarīti atšķiras no
I pielikuma 1.1., 1.2., 1.4. līdz 1.8., 4.2. un
4.4. punktā minētajiem, ir aizliegta.”;*

Or. it

Pamatojums

*Grozījums ierosināts, lai precizētu, ka Direktīvas 96/53/EK mērķis nekādā ziņā nebija atļaut
tā saukto modulāras koncepcijas transportlīdzekļu izmantošanu pārrobežu pārvadājumos.
Minēto transportlīdzekļu izmantošana pārrobežu pārvadājumos patiešām ir pretrunā
Savienības politikas galvenajiem mērķiem, tostarp mērķiem, kas uzskaitīti baltajā grāmatā,
kas attiecas uz kravu pārvadājumu novirzīšanu, drošību, MVU, piesārņojumu u. c.*

Grozījums Nr. 142
Markus Ferber
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 2. punkts – ievaddaļa
Direktīva 96/53/EK
4. pants

Komisijas ierosinātais teksts

2) 4. pantu groza šādi:

Grozījums

2) 4. pantu groza šādi:

„Dalībvalstis tomēr drīkst atļaut transportlīdzekļu vai to sastāvu ekspluatāciju savās teritorijās iekšzemes kravu pārvadājumos, ja tie neatbilst parametriem, kas noteikti I pielikuma 1.3., 2., 3. un 4.3. punktā, piemērojot stingrus noteikumus un pārbaužu mehānismus. Dalībvalstis, kuras liedz transportlīdzekļu vai to sastāvu ekspluatāciju savās teritorijās iekšzemes kravu pārvadājumos, ja tie neatbilst parametriem, kas noteikti I pielikuma 1.3., 2., 3. un 4.3. punktā, drīkst liegt arī citu valstu komerciālo transportlīdzekļu satiksmi to teritorijā.”

Or. de

Grozījums Nr. 143

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – ievaddaļa

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 2.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

2) 4. pantu groza šādi:

Grozījums

2) direktīvas 4. panta 4. punktā aiz otrās daļas iekļauj šādu daļu:

„Neskarot dalībvalstu tiesības, kas noteiktas aktos par pievienošanas Savienībai, starptautisko pārvadājumu operācijas, ko veic transportlīdzekļi vai to sastāvi, kuru gabarīti neatbilst I pielikumā noteiktajiem gabarītiem, ir aizliegtas.”;

Or. fr

Grozījums Nr. 144

Ismail Ertug

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – a apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

a) 1. punkta a) un b) apakšpunktā svītrot vārdu „iekšzemes”; *svītrots*

Or. de

Grozījums Nr. 145

Michel Dantin, Dominique Riquet

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – a apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

a) 1. punkta a) un b) apakšpunktā svītrot vārdu „iekšzemes”; *svītrots*

Or. fr

Grozījums Nr. 146

Brian Simpson

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – a apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

a) 1. punkta a) un b) apakšpunktā svītrot vārdu „iekšzemes”; *svītrots*

Or. en

Grozījums Nr. 147

Petri Sarvamaa, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Hannu Takkula, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – a apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

a) **1.** punkta a) un b) apakšpunktā svītro vārdu „iekšzemes”;

Grozījums

a) **2.** punkta a) un b) apakšpunktā svītro vārdu „iekšzemes”;

Or. en

Pamatojums

Norma, kas skaidri atļauj pārrobežu kravu pārvadājumus ar garākiem transportlīdzekļiem, taču saglabā aizliegumu veikt pārrobežu pārvadājumus ar smagākiem un/vai augstākiem transportlīdzekļiem, ir pārāk ierobežojoša. Ierobežojot darbības ar smagākiem vai augstākiem transportlīdzekļiem līdz iekšzemes pārvadājumiem abpus robežai, vienlaikus atļaujot pārrobežu pārvadājumus ar garākiem transportlīdzekļiem, rodas nekoncekvence.

Grozījums Nr. 148

Silvia-Adriana Țicău

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – a apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

a) 1. punkta a) **un b)** apakšpunktā svītro vārdu „iekšzemes”;

Grozījums

a) 1. punkta a) apakšpunktā svītro vārdu „iekšzemes”;

Or. ro

Grozījums Nr. 149

Peter van Dalen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 2. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

aa) Direktīvas 4. panta 2. punktā iekļauj šādu aa) apakšpunktu:

„aa) dalībvalstis atļauj izmantot tādus transportlīdzekļus, tostarp to sastāvus,

kuri neatbilst I pielikuma 1.3., 2., 3., 4.1. un/vai 4.3. punktā minētajiem gabarītiem, pārrobežu autopārvadājumos starp kaimiņos esošām dalībvalstīm, kuras pieņēmušas pasākumus šā punkta piemērošanai;”;

Or. nl

Grozījums Nr. 150

Corien Wortmann-Kool, Philippe De Backer, Mathieu Grosch, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

aa) 4. panta 4. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

„Dalībvalstis drīkst atļaut pārvietoties savā teritorijā transportlīdzekļiem vai to sastāvjiem, ko izmanto kravu pārvadājumiem un kas veic dažas pārvadājumu operācijas, kuras būtiski neietekmē starptautisko konkurenci pārvadājumu nozarē, ar masām un gabarītiem, kas atšķiras no I pielikuma 1., 2. un 4. punktā minētajiem.”;

Or. en

Grozījums Nr. 151

Herbert Dorfmann, Richard Seeber

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

b) 4. panta 4. punkta otrās daļas pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

svītrots

„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.”;

Or. de

Grozījums Nr. 152
Ismail Ertug

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

b) 4. panta 4. punkta otrās daļas pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

svītrots

„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.”;

Or. de

Grozījums Nr. 153
Michel Dantin, Dominique Riquet
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

b) 4. panta 4. punkta otrās daļas pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

svītrots

„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:”;

Or. fr

Grozījums Nr. 154

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

b) 4. panta 4. punkta otrās daļas pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

svītrots

„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:”;

Or. en

Grozījums Nr. 155

Sabine Wils

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

b) 4. panta 4. punkta otrās daļas pirmo teikumu aizstāj ar šādu: *svītrots*

„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:”;

Or. en

Pamatojums

Nav pamata uzskatīt, ka pārrobežu darbību ierobežošana līdz divām dalībvalstīm neradītu būtisku ietekmi uz starptautisko konkurenci un ka jautājumam par atkāpēm no standarta masām un gabarītiem būtu jāpaliek tikai dalībvalstu kompetencē.

Grozījums Nr. 156

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

b) 4. panta 4. punkta otrās daļas pirmo teikumu aizstāj ar šādu: *svītrots*

„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.”;

Or. fr

Grozījums Nr. 157
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts – ievaddaļa

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

b) 4. panta 4. punkta *otrās daļas* pirmo *teikumu* aizstāj ar šādu:

b) 4. panta 4. punkta pirmo *daļu* aizstāj ar šādu:

„Dalībvalstis drīkst atļaut pārvietoties savā teritorijā transportlīdzekļiem vai to sastāvjiem, ko izmanto kravu pārvadājumiem un kas veic dažas iekšzemes pārvadājumu operācijas, kuras būtiski neietekmē starptautisko konkurenci pārvadājumu nozarē, kā arī Eiropas Savienības vides un drošības mērķus, ar gabarītiem, kas atšķiras no I pielikuma 1.1., 1.2., 1.4. līdz 1.8., 4.2. un 4.4. punktā minētajiem.”;

Or. en

Pamatojums

Atkāpe būtu pieļaujama tikai tādā gadījumā, ja tā neietekmē vienotā tirgus sekmīgu darbību un nav pretrunā attiecīgajos tiesību aktos noteiktajiem Eiropas Savienības vides un drošības mērķiem, piemēram, mērķiem, kas noteikti atbilstīgi Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentam un Eiropas transporta tīkla programmai.

Grozījums Nr. 158
Hubert Pirker

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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: **svītrots**

Or. de

Pamatojums

Šis punkts ir svītrojams, jo pamatots tikai ar Komisijas pieņēmumu bez seku novērtējuma un atbilstošo rādītāju analīzes.

Grozījums Nr. 159

Brian Simpson

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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: **svītrots**

Grozījums Nr. 160
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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: **svītrots**

Pamatojums

Šis ir Komisijas pieņēmums, kas jāpierāda, veicot ietekmes novērtējumu, tostarp novērtējot iespējamo ietekmi un sekas, ko var radīt garāku un smagāku transportlīdzekļu vispārīgā izmantošanas starptautiskos autopārvadājumos.

Grozījums Nr. 161
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Pārvadājumu operācijas netiek uzskatītas par tādām, kas būtiski ietekmē starptautisko konkurenci pārvadājumu

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:

nozarē, ja ir izpildīts viens no a) un b) apakšpunktā minētajiem nosacījumiem:

Or. pl

Pamatojums

Atļauja izmantot nestandarta transportlīdzekļus pārrobežu pārvadājumos ir pretrunā direktīvas galvenajam mērķim, proti, noteikt konkrētiem transportlīdzekļiem maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos.

Grozījums Nr. 162

Oldřich Vlasák

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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:

Grozījums

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. ***Iesaisītās dalībvalstis var nediskriminējošā veidā ierobežot pārvadājumu operācijas vienas dalībvalsts teritorijā, kā arī iepriekš minētās pārrobežu operācijām, atļaujot tās veikt, izmantojot tikai konkrētu infrastruktūru. Šādā gadījumā dalībvalstu pienākums ir atbilstīgi un pēc iespējas savlaicīgāk informēt pārvadātājus par šādiem ierobežojumiem.***

Pamatojums

Ceļu satiksmes drošības apsvērumu dēļ, kā arī, lai saglabātu infrastruktūru, jāparedz iespēja dalībvalstīm ierobežot tādu transportlīdzekļu kustību, kas pārsniedz maksimālos pieļaujamos gabarītus, atļaujot to tikai infrastruktūrā, kas piemērota šādai satiksmei.

Grozījums Nr. 163

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Jim Higgins, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Direktīvas priekšlikums**1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts**

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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:

Grozījums

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 pieņēmušas pasākumus **saskaņā ar šo punktu**, un ja **attiecībā uz gabarītiem** ir izpildīts viens no a) un b) apakšpunktā minētajiem nosacījumiem:

Or. en

Grozījums Nr. 164

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Direktīvas priekšlikums**1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts**

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Pārvadājumu operācijas netiek uzskatītas par tādām, kas būtiski ietekmē starptautisko konkurenci pārvadājumu

Grozījums

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:

nozarē, ja tās veic vienas dalībvalsts teritorijā vai — pārrobežu pārvadājuma gadījumā — vienīgi starp dalībvalstīm, kuras ir pieņēmušas pasākumus, kas veikti, piemērojot šo punktu, un ja ir izpildīts viens no a) un b) apakšpunktā minētajiem nosacījumiem:

Or. sv

Grozījums Nr. 165

Peter van Dalen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

„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.”

Grozījums

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 dalībvalstīm, kuras ir pieņēmušas pasākumus, kas veikti, piemērojot šo punktu, un ja ir izpildīts viens no a) un b) apakšpunktā minētajiem nosacījumiem:

Or. nl

Grozījums Nr. 166

Silvia-Adriana Țicău

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Pārvadājumu operācijas netiek uzskatītas par tādām, kas būtiski ietekmē starptautisko konkurenci pārvadājumu

Grozījums

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:

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. ***Atļaujot šādus transportlīdzekļus vai to sastāvus izmantot pārrobežu operācijās, katra dalībvalsts nosaka ceļu tīklu, kurā tos atļauts izmantot. Šim ceļu tīklam jābūt daļai no Eiropas transporta tīkla saskaņā ar Regulu 2013/.../ES (Regula par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai).***

Or. en

Grozījums Nr. 167

Corien Wortmann-Kool, Gesine Meissner, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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:

Grozījums

Atbilstīgi subsidiaritātes principam pārvadājumu operācijas, ***kurās izmanto transportlīdzekļus vai to sastāvus ar gabarītiem un masām, kas atšķiras no I pielikuma 1., 2., 3. un 4. punktā minētajiem***, netiek uzskatītas par tādām, kas būtiski ietekmē starptautisko konkurenci pārvadājumu nozarē, ja tās veic dalībvalsts ***kompetentās iestādes*** teritorijā vai — pārrobežu pārvadājuma gadījumā — ***tiek atļautas starp divām vai vairākām kaimiņos esošu dalībvalstu kompetentajām iestādēm***, kuras pieņēmušas pasākumus, kas veikti, piemērojot šo punktu, un ja ir izpildīts viens no a) un b) apakšpunktā minētajiem

nosacījumiem: *Dalībvalstu kompetentās iestādes nosaka īpašas prasības attiecībā uz transportlīdzekli, infrastruktūru un vadītāju, lai garantētu atbilstīgu drošības līmeni. Minēto transportlīdzekļu izmantošanai pārrobežu pārvadājumos jābūt balstītai uz divpusējiem vai daudzpusējiem nolīgumiem starp attiecīgajām dalībvalstīm, kuros noteikti maršruti un citi izpildāmi nosacījumi.*

Or. en

Grozījums Nr. 168
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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:***

Grozījums

Pārvadājumu operācijas netiek uzskatītas par tādām, kas būtiski ietekmē starptautisko konkurenci pārvadājumu nozarē ***un Eiropas Savienības vides un drošības mērķus,*** ja tās veic vienas dalībvalsts teritorijā vai — pārrobežu pārvadājuma gadījumā — vienīgi starp divām kaimiņos esošām dalībvalstīm, ***ja ir izpildīti a) apakšpunktā minētie nosacījumi, vai ja tās*** abas ir pieņēmušas pasākumus, kas ***minēti 4.a pantā (jauns),*** ja ir ***izpildīti b) apakšpunktā minētie nosacījumi:***

Or. en

Pamatojums

Lai novērstu vienotā tirgus traucējumus pārvietošanās brīvības jomā, tiks noteiktas kopīgas prasības attiecībā uz garāku transportlīdzekļu izmantošanu pārrobežu pārvadājumiem. Taču tas neattiecas uz mežsaimniecības un mežistrādes nozari attiecīgajās dalībvalstīs.

Grozījums Nr. 169
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – ba apakšpunkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 7.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ba) direktīvas 4. pantā pievieno šādu punktu:

7.a Komisija ne vēlāk kā [trīs gadi pēc šīs direktīvas publicēšanas dienas] iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas 4. un 4.a panta (jauns) piemērošanu. Ziņojumā izvērtē, vai 4. panta noteikumi nav pretrunā Savienības drošības un vides mērķiem un vai 4.a pants (jauns) jāpielāgo atbilstīgi jauno tehnoloģiju attīstībai. Ziņojumam vajadzības gadījumā pievieno tiesību akta priekšlikumu.

Or. en

Grozījums Nr. 170
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – bb apakšpunkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 7.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

bb) direktīvas 4. pantā pievieno šādu punktu:

7.b Divas kaimiņos esošas dalībvalstis drīkst atļaut pārvietoties savā teritorijā pārrobežu operāciju veikšanai transportlīdzekļiem vai to sastāvjiem, ko izmanto kravu pārvadājumiem, ar gabarītiem, kas pārsniedz I pielikuma

1.3. punktā minētos, ja par to izmantošanu pirms šīs direktīvas pieņemšanas paziņots Eiropas Komisijai.

Or. en

Grozījums Nr. 171
Ismail Ertug, Brian Simpson

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – ba apakšpunkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ba) 4. panta 5. punktu aizstāj ar šādu punktu.

„5. Dalībvalstis drīkst atļaut transportlīdzekļiem vai to sastāvjiem, kuru uzbūvē ir jaunas tehnoloģijas vai jaunas koncepcijas un kas nevar atbilst vienai vai vairākām šīs direktīvas prasībām, veikt dažas vietējo pārvadājumu operācijas pārbaudes laikposmā, ja ir īstenoti šādi nosacījumi.

- Pārvadājumiem jābūt lokāli ierobežotiem precīzi definētā zonā atbilstošās dalībvalsts teritorijā.

- Pārbaudes periods ir noteikts 24 mēnešu garumā.

- Pārbaudei jānorit zinātnes ekspertu uzraudzībā. Tā ietvaros ir jāpārbauda pārbaudē ietvertu transportlīdzekļu ietekme uz šādiem aspektiem - infrastruktūra, satiksmes drošība, pārvadājumu veida maiņu, savietojamība ar pieejamo savienoto pārvadājumu, autovadītāju darba apstākļu piedāvājumu un sabiedrības atsaucību.

- Ik gadu ir jāiesniedz Eiropas Komisijai ziņojums par pārbaudes norisi un zinātniskās uzraudzības rezultātiem.

- Eiropas Komisija minētos ziņojumus publicē.

Dalībvalstis iepriekš informē Eiropas Komisiju par plānotajām pārbaudēm. Komisija pārbauda pārbaužu pieņemamību, pamatojoties uz iepriekš minētajiem nosacījumiem. Direktīvas prasībām neatbilstošas vai starptautiskajai konkurencei kaitējošas pārbaudes Komisija noraidīs. Komisija informē Eiropas Parlamentu par pieņemto lēmumu.”

Or. de

Pamatojums

Dalībvalstis arī turpmāk var atļaut veikt pārbaudes transportlīdzekļiem, kuru gabarīti un svars pārsniedz maksimāli pieļaujamos parametrus. Pārbaudes veicamas tā, lai neapdraudētu starptautisko konkurenci un neradītu negatīvas sekas iekšējā tirgū. Pamatnosacījumi garantē, ka pārbaudes periodā patiešām tiek gūtas jaunas atziņas. Pārbaužu rezultātiem jābūt pieejamiem ES, dalībvalstīm un sabiedrībai.

Grozījums Nr. 172

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2. punkts – ba apakšpunkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ba) direktīvas 4. pantā pievieno šādu punktu:

3.a Komisijai būtu jānāk klajā ar priekšlikumu par saskaņotu pieeju procedūrām, lai kompetentās iestādes dažādās dalībvalstīs un/vai reģionos varētu izdot īpašas atļaujas, ar ko atļauj nedalāmu kravu pārvietošanu.

Or. en

Grozījums Nr. 173
Peter van Dalen
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 2.a punkts (jauns)
Direktīva 96/53/EK
4. pants – 5.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**2.a direktīvas 4. pantā iekļauj šādu
5.a punktu:**

**„5.a Dalībvalstis drīkst atļaut pārrobežu
pārvadājumos izmantot
transportlīdzekļus, tostarp to sastāvus, kas
neatbilst specifikācijai, kura dota
pielikuma 1., 2., 3. un 4. punktā, ja
dalībvalstis nerada diskrimināciju
attiecībā pret citām dalībvalstīm, kurās
attiecīgie transportlīdzekļi reģistrēti.
Dalībvalstis nosaka ceļu tīkla posmus,
kuros atļauts izmantot minētos
transportlīdzekļus vai to sastāvus. Šo
informāciju dara publiski pieejamu.”;**

Or. nl

Grozījums Nr. 174
Brian Simpson, Georges Bach
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 2.a punkts (jauns)
Direktīva 96/53/EK
4. pants – 4. punkts – 2.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**2.a Direktīvas 4. panta 4. punktā aiz otrās
daļas iestarpina šādu daļu:**

**Neskarot dalībvalstu tiesības, kas
noteiktas aktos par pievienošanas
Savienībai, starptautisko pārvadājumu
operācijas, ko veic ar transportlīdzekļiem
vai to sastāviem ar gabarītiem, kas
atšķiras no I pielikuma 1.1., 1.2., 1.4. līdz**

1.8., 4.2. un 4.4. minētajiem, ir aizliegtas.

Or. en

Pamatojums

Grozījums, lai nodrošinātu atbilstību 4. panta 1. punkta struktūrai un mērķiem.

Grozījums Nr. 175
Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2.a punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.a 4. panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

„5. Dalībvalstis tiek mudinātas atļaut transportlīdzekļiem vai to sastāvjiem, kuru uzbūvē ir jaunas tehnoloģijas vai jaunas koncepcijas un kas nevar atbilst vienai vai vairākām šīs direktīvas prasībām, veikt dažas vietējo pārvadājumu operācijas pārbaudes laikposmā. Dalībvalsti informē Komisiju par šādiem gadījumiem.”

Or. xm

Grozījums Nr. 176
Michel Dantin, Dominique Riquet
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 2.a punkts (jauns)
Direktīva 96/53/EK
4. pants – 4. punkts – 2.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.a Direktīvas 4. panta 4. punktā aiz otrās daļas iekļauj šādu daļu:

„Neskarot dalībvalstu tiesības, kas noteiktas aktos par pievienošanu

Savienībai, starptautisko pārvadājumu operācijas, ko veic transportlīdzekļi vai to sastāvi, kuru masa pārsniedz 44 tonnas un kuru gabarīti neatbilst šīs direktīvas I pielikumā noteiktajiem, ir aizliegtas.”;

Or. fr

Grozījums Nr. 177

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2.a punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.a Direktīvas 96/53/EK 4. panta

2. punktu aizstāj ar šādu:

„2. Pārrobežu pārvadājumu operācijas, ko kravu pārvadāšanas nolūkā veic transportlīdzekļi vai to sastāvi, kuri neatbilst I pielikuma 2. punktā noteiktajām prasībām, ir atļauts veikt starp dalībvalstīm, kuras veikušas pasākumus, lai atļautu šādas atkāpes.”;

Or. sv

Grozījums Nr. 178

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2.b punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.b Direktīvas 96/53/EK 4. panta

4. punktu aizstāj ar šādu:

„4. Dalībvalstis drīkst atļaut pārvietoties savā teritorijā transportlīdzekļiem vai to sastāviem, ko izmanto kravu pārvadājumiem un kas veic dažas pārvadājumu operācijas, kuras būtiski neietekmē starptautisko konkurenci

pārvadājumu nozarē, ar gabarītiem, kas atšķiras no I pielikuma 1.1., 1.2., 1.4. līdz 1.8., 4.2. un 4.4. punktā minētajiem.”;

Or. sv

Grozījums Nr. 179
Philip Bradbourn

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

3) 4. panta 6. punktu, **5. panta b) punktu un 8.a pantu svītros;**

Grozījums

3) 4. panta 6. punktu **aizstāj ar šādu:**

„Kaimiņos esošu dalībvalstu kompetentās iestādes drīkst atļaut pārrobežu operācijas, kuru veikšanai izmanto transportlīdzekļus vai to sastāvus ar gabarītiem un masām, kas atšķiras no I pielikuma 1., 2., 3. un 4. punktā minētajiem, ja vien tās nerada diskrimināciju vilcēja, autopiekabes vai puspiekabes reģistrācijas dalībvalsts dēļ. Minētās kompetentās iestādes („drīkst noteikt” vai „nosaka”) nosaka maršrutus, kuros atļauts pārvietoties transportlīdzekļiem vai to sastāviem ar gabarītiem un masām, kas atšķiras no I pielikuma 1., 2., 3. un 4. punktā minētajiem. Dalībvalstis par to informē Komisiju un dara šo informāciju publiski pieejamu.

5. panta b) punktu un 8.a pantu svītros;

Or. en

Grozījums Nr. 180
Jim Higgins, Phil Prendergast, Jacqueline Foster

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

3) 4. panta 6. punktu, 5. panta b) punktu un 8.a pantu svītrot;

Grozījums

3) 4. panta 6. punktu ***aizstāj ar šādu:***
„Kaimiņos esošu dalībvalstu kompetentās iestādes drīkst atļaut pārrobežu pārvadājumu operācijas, kuru veikšanai izmanto transportlīdzekļus vai to sastāvus ar gabarītiem un masām, kas atšķiras no I pielikuma 1., 2., 3. un 4. punktā minētajiem, ja vien tās nerada diskrimināciju vilcēja, autopiekabes vai puspiekabes reģistrācijas dalībvalsts dēļ. Minētās kompetentās iestādes var noteikt maršrutus, kuros atļauts pārvietoties transportlīdzekļiem vai to sastāviem ar gabarītiem un masām, kas atšķiras no I pielikuma 1., 2., 3. un 4. punktā minētajiem. Var ieviest noteikumus, kas paredz, ka dalībvalstis par to informē Komisiju. 5. panta b) punktu un 8.a pantu svītrot;

Or. en

Pamatojums

Dalībvalstīm, kuru attiecīgā infrastruktūra pieļauj transportlīdzekļus ar augstumu, kas pārsniedz 4 metrus, būtu jāļauj iesaistīties pārrobežu tirdzniecībā. Šādai atļaujai nekādā ziņā nevajadzētu būt diskriminējošai, pamatojoties uz reģistrācijas valsti, kā arī tai nevajadzētu uzlikt pienākumu dalībvalstīm, kuras vēlas ierobežot transportlīdzekļu augstumu līdz 4 metriem, atļaut transportlīdzekļus ar lielāku augstumu.

Grozījums Nr. 181
Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 3.a punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 6.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a 4. pantā pievieno šādu 6.a punktu.
„6.a Eiropas Komisija ir pilnvarota, pamatojoties uz saņemtajiem, 4. panta

5. punktā minētajiem datiem, paredzēt tehniskos parametrus transportlīdzekļu apstiprināšanai, kuri garantēs uzlabojumus ceļu satiksmes drošībā un vides aizsardzībā.”

Or. xm

Grozījums Nr. 182
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4.a punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

4.a Direktīvas 4. panta 5. punktam pievieno šādu daļu:

Nosakot minētos pārbaudes laikposmus, izpilda šādus nosacījumus:

– pārbaudes laikposms nepārsniedz 5 gadus;

– pārvadājumu operācijas veic vietējā, precīzi noteiktā apgabalā dalībvalsts teritorijā;

– pārbaudes laikposma laikā veic formāli noteiktu uzraudzību, ņemot vērā ietekmi uz infrastruktūru, ceļu satiksmes drošību, dažādu pārvadājumu veidu īpatsvaru un vidi;

– oficiālu ziņojumu par pārbaudes laikposma uzraudzības rezultātiem nosūta Komisijai un dara publiski pieejamu.

Or. en

Pamatojums

Lai panāktu efektīvus rezultātus Eiropas Savienības līmenī, dalībvalstu noteiktajiem pārbaudes laikposmiem jāatbilst konkrētiem nosacījumiem, kā arī to laikā jāveic uzraudzība.

Grozījums Nr. 183

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 5.a punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 7.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

5.a Direktīvas 4. pantam pievieno šādu 7.a punktu:

7.a Kaimiņos esošas dalībvalstis, kas kopš Direktīvas 96/53/EK stāšanās spēkā pastāvīgi atļauj kravu autopārvadājumus ar transportlīdzekļiem vai to sastāviem ar masām un/vai gabarītiem, kas atšķiras no I pielikumā minētajiem, kā noteikts 4. panta 1. punkta a) apakšpunktā un 4. panta 2. punkta a) apakšpunktā, un attiecībā uz gabarītiem — 4. panta 4. punktā, turklāt attiecībā uz pārrobežu operācijām ņemot vērā arī atkāpes no I pielikuma 1.3. punkta, var atļaut pārrobežu operācijas starp tām ar šādiem transportlīdzekļiem un to sastāviem. Arī dalībvalstis un kaimiņos esošas dalībvalstis, kurās garāki, smagāki vai augstāki transportlīdzekļi atļauti uz noteiktu laiku, var atļaut pārrobežu operācijas starp tām, pamatojoties uz savstarpēju vienošanos. Dalībvalstis par šādu procedūru informē Komisiju.

Or. en

Pamatojums

Atbilstīgi subsidiaritātes principam dalībvalstīm jābūt tiesībām lemt par transporta risinājumiem, kas piemēroti to specifiskajiem apstākļiem, ja vien šādi risinājumi nerada diskrimināciju dalībvalsts un citu valstu transportlīdzekļu starpā. Direktīva 96/53/EK jau paredz plašas pilnvaras dalībvalstīm šai sakarā.

Grozījums Nr. 184
Petri Sarvamaa

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 5.b punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 7.b punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

5.b Direktīvas 4. pantam pievieno šādu 7.b punktu:

7.b Šādu dalībvalstu procedūru, ar ko atļauj pārrobežu operācijas ar smagākiem, garākiem un/vai augstākiem transportlīdzekļiem, pamatojoties uz savstarpēju vienošanos, kā arī procedūru, ar ko informē Komisiju, pārskata 5 gadus pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

Or. en

Grozījums Nr. 185
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 2.a punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

4.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

2.a Iestarpina šādu 4.a pantu:

4.a pants

Atļaujošā dalībvalsts nodrošina šādu pasākumu īstenošanu tās teritorijā attiecībā uz transportlīdzekļiem vai to sastāviem ar gabarītiem, kas atšķiras no I pielikuma 1.1., 1.2., 1.4. līdz 1.8., 4.2. un 4.4. punktā minētajiem:

a) transportlīdzekļi vai to sastāvi nepārsniedz maksimālo pieļaujamo

transportlīdzekļa masu, kas noteikta I pielikuma 2.2.2. punkta c) apakšpunktā, un atbilst drošības prasībām saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 661/2009 10. un 12. pantu;

b) transportlīdzekļi vai to sastāvi atbilst Regulas (EK) Nr. 595/2009 I pielikumā noteiktajiem emisijas ierobežojumiem;

c) atļaujošā dalībvalsts ir pieņēmusi minēto transportlīdzekļu ārējo izmaksu internalizācijas mehānismu, kā arī noslēgusi nolīgumus par kravu novirzīšanu no autoceļa uz dzelzceļa pārvadājumiem;

d) atļaujošā dalībvalsts ir pieņēmusi īpašas prasības attiecībā uz mācībām saskaņā ar Direktīvu 2003/59/EK un sertifikāciju, ko veic attiecīgās iestādes, tostarp prasību par minimālo piecu gadu braukšanas pieredzi;

e) transportlīdzekļus vai to sastāvus atļauj tikai īpašos maršrutos; šādus maršrutos var noteikt tikai tādā gadījumā, ja visi ceļi un saistītā infrastruktūra maršrutā plānoti un būvēti tā, lai šādi transportlīdzekļi tos varētu izmantot.

Dalībvalstis ziņo Komisijai par pasākumiem, kas veikti, piemērojot šo pantu. Lēmumi, ar ko atļauj transportlīdzekļus ar gabarītiem, kas atšķiras no I pielikuma 1.1., 1.2., 1.4. līdz 1.8., 4.2. un 4.4. minētajiem, var nestāties spēkā, ja Eiropas Komisija pret tiem iebilst, sniedzot iebildumu pamatojumu.

Or. en

Pamatojums

Lai novērstu vienotā tirgus traucējumus pārvietošanās brīvības jomā, kā arī neatbilstību Eiropas Savienības drošības un vides mērķiem, tiks noteiktas tiks noteiktas kopīgas prasības.

Grozījums Nr. 186
Ismail Ertug

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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 **un** kuras atbilst turpmāk aprakstītajām prasībām, **ar nosacījumu, ka nav ietekmēta šo transportlīdzekļu vai to daļu (piemēram, puspiekabju, nomaināmo konteineru) daļība savienotajos pārvadājumos**. Šāda pārsnieguma vienīgais mērķis ir ļaut transportlīdzekļa vai savienoto transportlīdzekļu aizmugurē pievienot ierīces, kas uzlabo to aerodinamiskos raksturlielumus.

Or. de

Pamatojums

Mainot kravas automobiļu aerodinamiku, nepieciešams nodrošināt, lai šie transportlīdzekļi arī turpmāk varētu neierobežoti piedalīties savienotajos pārvadājumos.

Grozījums Nr. 187

Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Lai uzlabotu transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu aerodinamiskos rādītājus, I pielikuma 1.1. punktā paredzēto maksimālo garumu var pārsniegt to

Grozījums

Lai uzlabotu transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu aerodinamiskos rādītājus **un citas daļas/komponentes**, I pielikuma 1.1. punktā paredzēto

transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu gadījumā, kas aprīkoti ar ierīcēm, kuras atbilst turpmāk aprakstītajām prasībām. Šāda pārsnieguma vienīgais mērķis ir ļaut transportlīdzekļa vai savienoto transportlīdzekļu aizmugurē pievienot ierīces, kas uzlabo to aerodinamiskos raksturlielumus.

maksimālo garumu var pārsniegt to transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu gadījumā, kas aprīkoti ar ierīcēm, kuras atbilst turpmāk aprakstītajām prasībām. Šāda pārsnieguma vienīgais mērķis ir ļaut transportlīdzekļa vai savienoto transportlīdzekļu aizmugurē pievienot ierīces, kas uzlabo to aerodinamiskos raksturlielumus.

Or. de

Pamatojums

Energoefektivitātes un satiksmes drošības uzlabošanas nolūkā būtu piemērojama visaptveroša pieeja.

Grozījums Nr. 188

Inés Ayala Sender

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Lai uzlabotu **ceļu satiksmes drošību un** 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 ļaut transportlīdzekļa vai savienoto transportlīdzekļu aizmugurē pievienot ierīces, kas uzlabo to aerodinamiskos raksturlielumus.

Or. es

Pamatojums

Šajā grozījumā izmantots tāds pats formulējums kā 9. pantā un uzsvērts, ka ir vienlīdz svarīgi, lai jebkādas transportlīdzekļu gabarītu izmaiņas palīdzētu uzlabot arī ceļu satiksmes drošību.

Grozījums Nr. 189
Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 6. punkts
Direktīva 96/53/EK
8. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

1.a Lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, transportlīdzekļu un to piekabju sānos un aizmugurē uzmontētajam aerodinamiskajām gaisa plūsmas vadīšanas un aizmugurējām drošības ierīcēm, kas izgatavotas no enerģiju absorbējoša materiāla, ir ievērojami jāsamazina nelaiemes gadījumu sekas citiem satiksmes dalībniekiem.

Or. de

Grozījums Nr. 190
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 6. punkts
Direktīva 96/53/EK
8. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

svītrots

Grozījums Nr. 191
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 6. punkts
Direktīva 96/53/EK
8. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a Komisija izstrādā un ierosina saskaņotu pārbaužu režīmu, lai pēc iespējas uzlabotu kravas automobiļu priekšpusēs, sānu un aizmugures jaunās konstrukcijas ietekmi uz gājēju un riteņbraucēju drošību.

Or. en

Grozījums Nr. 192
Corien Wortmann-Kool

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 6. punkts
Direktīva 96/53/EK
8. pants – 2. punkts – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Pirmajā punktā ***minētajām ierīcēm ir jāatbilst šādām*** darbības un drošuma prasībām:

Veicot pirmajā punktā minēto ierīču sertifikāciju, ņem vērā šādas darbības un drošuma prasības:

Or. en

Grozījums Nr. 193
Gesine Meissner

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 2. punkts – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

Pirmajā punktā ***minētajām ierīcēm ir jāatbilst šādām*** darbības un drošuma prasībām:

Grozījums

Veicot pirmajā punktā ***minēto ierīču sertifikāciju, ņem vērā šādas*** darbības un drošuma prasības:

Or. en

Grozījums Nr. 194

Corien Wortmann-Kool

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 2. punkts – 2. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

ceļu satiksmes drošības ***un intermodālo pārvadājumu drošības*** ziņā:

Grozījums

ceļu satiksmes drošības ziņā:

Or. en

Grozījums Nr. 195

Gesine Meissner

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 2. punkts – 2. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

ceļu satiksmes drošības ***un intermodālo pārvadājumu drošības*** ziņā:

Grozījums

ceļu satiksmes drošības ziņā:

Or. en

Pamatojums

Tikai neliela autopārvadājumu daļa ir intermodālie pārvadājumi. Tādēļ nav nepieciešams nodrošināt, lai visas aerodinamiskās ierīces atbilstu intermodālo pārvadājumu prasībām. Šāda prasība ierobežo pašreizējo tirgus attīstību, kā arī tehnoloģiju inovācijas. Šāda prasība ir arī pretrunā vispārējam ilgtspējības mērķim mazināt emisijas un degvielas patēriņu kravu autopārvadājumu nozarē.

Grozījums Nr. 196

Inés Ayala Sender

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 2. punkts – 2. ievilkums – i punkts

Komisijas ierosinātais teksts

ierīču stiprinājums ir stingrs, kas **mazina** to atvienošanās **risku**;

Grozījums

ierīču stiprinājums ir stingrs, kas **nodrošina, ka pat ārkārtas apstākļos nepastāv** to atvienošanās **risks**;

Or. es

Grozījums Nr. 197

Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 2. punkts – 2. ievilkums – ii punkts

Komisijas ierosinātais teksts

dienas un nakts gaismas ierīces/markējums, kas funkcionē arī sliktos laika apstākļos, pēc kura vadoties pārējie ceļu satiksmes dalībnieki var novērtēt transportlīdzekļa virsbūves ārējos gabarītus;

Grozījums

dienas un nakts gaismas ierīces/markējums **atbilstoši tipa apstiprinājuma prasībām saistībā ar apgaismojuma un signalizācijas iekārtu uzstādīšanu**, kas funkcionē arī sliktos laika apstākļos, pēc kura vadoties pārējie ceļu satiksmes dalībnieki var novērtēt transportlīdzekļa virsbūves ārējos gabarītus;

Or. de

Pamatojums

Lai nodrošinātu uzlabotu drošību uz ceļa, jāpiemēro vienoti tipa apstiprinājumi atbilstoši Noteikumiem ECE R48.

Grozījums Nr. 198

Inés Ayala Sender

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 2. punkts – 2. ievilkums – ii punkts

Komisijas ierosinātais teksts

dienas un nakts gaismas ierīces/markējums, kas funkcionē arī sliktos laika apstākļos, pēc kura vadoties pārējie ceļu satiksmes dalībnieki var novērtēt transportlīdzekļa virsbūves ārējos gabarītus;

Grozījums

dienas un nakts gaismas ierīces/markējums, kas funkcionē arī sliktos laika apstākļos, pēc kura vadoties pārējie ceļu satiksmes dalībnieki var novērtēt transportlīdzekļa virsbūves ārējos gabarītus ***un tā kravas aprises;***

Or. es

Grozījums Nr. 199

Inés Ayala Sender

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 2. punkts – 2. ievilkums – iia punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

ii) konstrukcija ir tāda, kas nemazina transportlīdzekļa vadītāja redzamības zonu transportlīdzekļa aizmugurē; lai palielinātu redzamības zonu, var paredzēt nosacījumu, ka redzamības ierobežotību var kompensēt ar papildu sistēmām, piemēram, kamerām, sensoriem, spoguļiem u. c.;

Grozījums

Or. es

Grozījums Nr. 200

Inés Ayala Sender

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 2. punkts – 2. ievilkums – iii punkts

Komisijas ierosinātais teksts

konstrukcijai ir jābūt tādai, kas mazina risku citiem transportlīdzekļiem un to pasažieriem sadursmes gadījumā;

Grozījums

konstrukcijai ir jābūt tādai, kas mazina risku citiem, **jo īpaši visneaizsargātākajiem, ceļu satiksmes dalībniekiem (velosipēdistiem, gājējiem, motorizētu divriteņu transportlīdzekļiem), kā arī pārējiem** transportlīdzekļiem un to pasažieriem sadursmes gadījumā;

Or. es

Grozījums Nr. 201

Ismail Ertug

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 2. punkts – 2. ievilkums – iva punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

iva) iekārtas maksimāli pieļaujamais garums ir I pielikuma 1.1. punktā noteiktais maksimālais garums 500 mm;

Or. de

Pamatojums

Izstrādājot aerodinamiskās daļas, spēkā ir Regulas (ES) Nr. 1230/2012 prasības. Taču aerodinamiskās daļas ir izgatavojamas tā, lai tās izvirzītos virs transportlīdzekļa aizmugures maksimāli par 50 centimetriem, nepalielinot iekraušanas platību un neietekmējot transportlīdzekļa spēju piedalīties savienotajos pārvadājumos.

Grozījums Nr. 202

Gesine Meissner

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 2. punkts – 3. ievilkums – ii punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

***attiecīgo piekabju un puspiekabju
gadījumā — iekļaušanās dzelzceļa, jūras
un upju transporta vienībās intermodālo
pārvadājumu darbību gadījumā;***

svītrots

Or. en

Pamatojums

Tikai neliela autopārvadājumu daļa ir intermodālie pārvadājumi. Tādēļ nav nepieciešams nodrošināt, lai visas aerodinamiskās ierīces atbilstu intermodālo pārvadājumu prasībām. Šāda prasība ierobežo pašreizējo tirgus attīstību, kā arī tehnoloģiju inovācijas. Šāda prasība ir arī pretrunā vispārējam ilgtspējības mērķim mazināt emisijas un degvielas patēriņu kravu autopārvadājumu nozarē.

Grozījums Nr. 203

Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 2. punkts – 3. ievilkums – iii punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

šīs ierīces ***transportlīdzekļa vadītājs var
bez grūtībām salocīt, ievilkt vai atvienot.***

šīs ierīces ***ir automātiski salokāmas un
atlokāmas.***

Or. en

Pamatojums

Šis Komisijas priekšlikums paredz iespēju līdz 2 metriem pagarināt gaisa plūsmas vadīšanas ierīces transportlīdzekļa aizmugurē, kā arī ievieš manuālas vadīšanas iespēju. Tas var radīt problēmas vadītājam laika zuduma dēļ, kā arī apdraudēt vadītāja veselību.

Grozījums Nr. 204

Mathieu Grosch

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 2. punkts – 3. ievilkums – iii punkts

Komisijas ierosinātais teksts

šīs ierīces *transportlīdzekļa vadītājs var bez grūtībām salocīt, ievilkāt vai atvienot.*

Grozījums

šīs ierīces *ir automātiski salokāmas un atlokāmas.*

Or. en

Pamatojums

Šīm ierīcēm jābūt automātiski salokāmām un atlokāmām, lai neapdraudētu vadītāja veselību, kā arī lai nodrošinātu labāku vadāmību.

Grozījums Nr. 205

Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 2. punkts – 3. ievilkums – pēdējais teikums

Komisijas ierosinātais teksts

Maksimālo garumu pārsniegšana *nepalielina* transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu kravietilpību.

Grozījums

Maksimālo garumu pārsniegšana *palielina* transportlīdzekļu *kravietilpību*, *nepalielinot transportlīdzekļu* vai savienoto transportlīdzekļu *maksimāli pieļaujamo kopējo masu*.

Or. de

Pamatojums

Lai pastāvīgi palielinātu energoefektivitāti, aerodinamikas vajadzībām pieļaujamās garuma atkāpes ir izmantojamas papildu kravietilpībai.

Grozījums Nr. 206

Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Pirms aerodinamisko papildierīču laišanas tirgū šīs ierīces, kā arī to uzstādīšanu transportlīdzekļiem sankcionē dalībvalstis, **kas** šajā nolūkā izdod 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.

Grozījums

Pirms aerodinamisko papildierīču laišanas tirgū šīs ierīces, kā arī to uzstādīšanu transportlīdzekļiem sankcionē dalībvalstis. **Transportlīdzekļu apstiprināšanai ir nepieciešami Eiropas mērogā identiski un praksei atbilstoši noteikumi. Dalībvalstis** šajā nolūkā izdod 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.

Or. de

Grozījums Nr. 207

Jacqueline Foster

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Pirms aerodinamisko papildierīču laišanas tirgū šīs ierīces, kā arī to uzstādīšanu transportlīdzekļiem sankcionē dalībvalstis, kas šajā nolūkā izdod 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.

Grozījums

Pirms aerodinamisko papildierīču laišanas tirgū šīs ierīces, kā arī to uzstādīšanu transportlīdzekļiem sankcionē dalībvalstis, kas šajā nolūkā izdod 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, **ievērojot 5. punktā minētos ierobežojumus.**

Pamatojums

Šī direktīva būtu jāsaskaņo ar spēkā esošajiem tipa apstiprināšanas tiesību aktiem. Turklāt nevajadzētu uzlikt pienākumu dalībvalstīm atļaut transportlīdzekļus ar citu dalībvalstu atļautām ierīcēm, kas var negatīvi ietekmēt ceļu satiksmes drošību.

Grozījums Nr. 208

Carlo Fidanza

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a Desmit gadus pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā jauniem N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļiem izmanto vilcēju kabīnes, kas atbilst 9. panta 2. punktā minētajām drošības prasībām.

Grozījums Nr. 209

Patricia van der Kammen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

svītrots

testēšanas dokumenta sagatavošanai.

Or. nl

Grozījums Nr. 210
Jacqueline Foster

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

Komisija saskaņā ar 16. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, lai papildinātu 2. punktā minētās prasības. Šīs prasības ***īsteno saskaņā ar Direktīvā 2007/46/EK paredzētajiem tipa apstiprināšanas noteikumiem, un tās*** izpaužas kā tehniskie raksturlielumi, minimālie darbības rādītāji, konstrukcijas ierobežojumi, kā arī procedūras 3. punktā minētā sertifikāta sagatavošanai.

Or. en

Pamatojums

Šī direktīva būtu jāsaskaņo ar spēkā esošajiem tipa apstiprināšanas tiesību aktiem. Turklāt nevajadzētu uzlikt pienākumu dalībvalstīm atļaut transportlīdzekļus ar citu dalībvalstu atļautām ierīcēm, kas var negatīvi ietekmēt ceļu satiksmes drošību.

Grozījums Nr. 211
Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Komisija saskaņā ar 16. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, lai papildinātu

Grozījums

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.

2. punktā minētās prasības. Šīs prasības izpaužas kā tehniskie raksturlielumi, minimālie darbības rādītāji, konstrukcijas ierobežojumi, kā arī procedūras 3. punktā minētā testēšanas dokumenta sagatavošanai. ***Tā kā starp aizmugurējo drošības ierīci un gaismas plūsmas vadīšanas sistēmu neizbēgami veidosies mijiedarbība, Eiropas Komisija vienlaikus ir pilnvarota, saskaņot aizmugurējās drošības ierīces tehniskos parametrus, minimālās jaudas līmeņus utt. ar jauno situāciju.***

Or. de

Grozījums Nr. 212
Inés Ayala Sender
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 6. punkts
Direktīva 96/53/EK
8. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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. ***Saisībā ar 2. punktā minētajām ierīcēm, kas ļauj novērtēt minimālo attālumu un perimetru, Komisija izstrādā saskaņotus kopīgus noteikumus par minēto papildu ierīču risinājumiem, tipu un izgaismojumu to identificēšanai.***

Or. es

Pamatojums

Komisijai ieteicams saskaņot noteikumus par sānu, minimālā attāluma un perimetra marķējumu, lai uzlabotu redzamību un ceļu satiksmes drošību.

Grozījums Nr. 213
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 6. punkts
Direktīva 96/53/EK
8. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

svītrots

Or. nl

Grozījums Nr. 214
Oldřich Vlasák
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 6. punkts
Direktīva 96/53/EK
8. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

Komisija deleģētos aktus saskaņā ar 8. panta 4. punktu pieņem ne vēlāk kā vienu gadu pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.

Or. cs

Pamatojums

Ceļu satiksmes drošības apsvērumu dēļ, kā arī, lai ražotāji varētu izstrādāt ierosināto aprīkojumu, būtu vēlams, ka Komisija pēc iespējas drīzāk piedāvā ierosinātā aprīkojuma sīkāk izstrādātas specififikācijas.

Grozījums Nr. 215 Corien Wortmann-Kool

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

Līdz deleģēto aktu pieņemšanai transportlīdzekļi un savienotie transportlīdzekļi, kas aprīkoti ar transportlīdzekļu aizmugurē pievienotām aerodinamiskajām ierīcēm, kuras atbilst **vismaz 2. punkta pirmajā un otrajā ievilkumā** 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.

Or. en

Pamatojums

Maksimālais papildu garums 500 mm jau ir paredzēts Regulā 1230/2012. Šāda 500 mm robežvērtība ierobežo papildu inovāciju iespējas saistībā ar aerodinamisko ierīču garumu. Eiropas Komisijas ierosinātā 2 metru robežvērtība ļauj izmantot šādas iespējas. Tādēļ noteikumi jāgroza, lai nodrošinātu atbilstību jaunajiem noteikumiem par transportlīdzekļu masām un gabarītiem. Ir svarīgi arī pievērst uzmanību savienojamībai ar transportlīdzekļiem, ko izmanto intermodālajos pārvadājumos, taču tam nevajadzētu būt visiem saistošam pienākumam.

Grozījums Nr. 216 Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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. ***Tādējādi radušos papildu iekraušanas platību var izmantot kā palielinātu kravas tilpumu, vienlaikus nepalielinot komerciālā transportlīdzekļa maksimāli pieļaujamo masu.*** Šo pagaidu pasākumu piemēro no šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

Or. de

Grozījums Nr. 217

Jacqueline Foster

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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.

vairāk kā par diviem metriem. ***Dalībvalstis atļauj savā teritorijā izmantot ar šādām ierīcēm aprīkotus transportlīdzekļus, ja vien tām nav pamatota iemesla uzskatīt, ka tehniskie noteikumi, saskaņā ar kuriem ierīce laista tirgū, nav līdzvērtīgi to pieņemtajiem noteikumiem.*** Šo pagaidu pasākumu piemēro no šīs direktīvas spēkā stāšanās dienas.

Or. en

Pamatojums

Šī direktīva būtu jāaskaņo ar spēkā esošajiem tipa apstiprināšanas tiesību aktiem. Turklāt nevajadzētu uzlikt pienākumu dalībvalstīm atļaut transportlīdzekļus ar citu dalībvalstu atļautām ierīcēm, kas var negatīvi ietekmēt ceļu satiksmes drošību.

Grozījums Nr. 218

Jim Higgins, Phil Prendergast, Petri Sarvamaa, Alain Cadec, Dominique Riquet

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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. ***Specializētajiem transportlīdzekļiem, piemēram, transportlīdzekļu pārvadātājiem, kurus to īpašās atvērtās konstrukcijas dēļ nevar aprīkot ar aizmugurē pievienotām aerodinamiskajām ierīcēm, var izmantot šos divus papildu metrus, lai to efektivitāti***

*optimizētu ar citiem paņēmieniem,
piemēram, ar optimālu iekraušanu,
izmantojot priekšējās un aizmugurējās
pārkares.*

Or. en

Pamatojums

Transportlīdzekļu pārvadātāji to atvērtās aizmugures konstrukcijas dēļ nav aerodinamiski. Ņemot vērā šādu transportlīdzekļu ekskluzīvo lietojumu gatavo transportlīdzekļu loģistikas nozarē, to aerodinamiskos rādītājus nebūs iespējams uzlabot, aizmugurē pievienojot aerodinamiskas ierīces. Taču šādu pārvadātāju efektivitāti (energoefektivitāti) tomēr būtu iespējams ievērojami palielināt, izmantojot šajā pantā ierosinātos divus papildu metrus, lai katrā pārvadātājā iekrautu vēl 3 automobiļus (palielinot to skaitu no 6 līdz 9).

Grozījums Nr. 219

Inés Ayala Sender

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 6. punkts

Direktīva 96/53/EK

8. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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. ***Specializētajiem transportlīdzekļiem, piemēram, transportlīdzekļu pārvadātājiem, kurus to īpašās konstrukcijas dēļ nevar aprīkot ar priekšpusē un aizmugurē pievienotām aerodinamiskajām ierīcēm, var izmantot šos divus papildu metrus, lai to efektivitāti optimizētu ar citiem paņēmieniem, piemēram, ar optimālu iekraušanu,***

izmantojot priekšējās un aizmugurējās pārkares. Jebkurā gadījumā vilcēja kabīne atbilst 9. pantā noteiktajām prasībām.

Or. en

Pamatojums

Ņemot vērā transportlīdzekļu pārvadātāju ekskluzīvo lietojumu gatavo transportlīdzekļu loģistikas nozarē, to aerodinamiskos rādītājus nebūs iespējams uzlabot, aizmugurē pievienojot aerodinamiskas ierīces. Taču šādu pārvadātāju efektivitāti (energoefektivitāti) tomēr būtu iespējams ievērojami palielināt, izmantojot šajā pantā ierosinātos divus papildu metrus, lai katrā pārvadātājā iekrautu vēl 3 automobiļus (palielinot to skaitu no 6 līdz 9).

Grozījums Nr. 220
Bogusław Liberadzki

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 7. punkts
Direktīva 96/53/EK
9. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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***.

Grozījums

Lai uzlabotu ***ceļu satiksmes drošību un*** transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu aerodinamiskos rādītājus, I pielikuma 1.1. punktā paredzēto maksimālo garumu ***par ne vairāk kā 800 mm*** var pārsniegt to transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu gadījumā, kuri atbilst tālāk 2. punktā izklāstītajām prasībām. Šāda pārsnieguma galvenais mērķis ir ***atļaut drošāku*** vilcēju kabīņu ***būvi, vienlaikus uzlabojot*** transportlīdzekļu ***vai*** savienoto transportlīdzekļu aerodinamiskos raksturlielumus ***un nodrošinot papildu energoefektivitātes uzlabojumus***.

Or. en

Grozījums Nr. 221
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.**

Grozījums

Lai uzlabotu **ceļu satiksmes drošību un** transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu aerodinamiskos rādītājus, I pielikuma 1.1. punktā paredzēto maksimālo garumu **nevar** pārsniegt to transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu gadījumā, kuri atbilst tālāk 2. punktā izklāstītajām prasībām. **Vilcēja kabīnes konstrukcijai būtu jāuzlabo gan transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu drošība ceļu satiksmē, gan arī to aerodinamiskie raksturlielumi.**

Or. en

Grozījums Nr. 222
Jörg Leichtfried

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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**.

tālāk 2. punktā izklāstītajām prasībām. Šāda pārsnieguma galvenais mērķis ir radīt priekšnoteikumus **drošāku** kabīņu būvei **un uzlabot** transportlīdzekļu **vai** savienoto transportlīdzekļu aerodinamiskos **rādītājus**.

Or. en

Pamatojums

Ziņojuma projektā ierosinātā grozījuma papildu precizējums. Būtu jāsvīturo vārds „vilcējs”, jo tas attiektos tikai uz posmainajiem transportlīdzekļiem. Taču šīs direktīvas mērķim jābūt uzlabot visu vilcēju kabīņu drošību ceļu satiksmē.

Grozījums Nr. 223

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

Lai uzlabotu transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu **energoefektivitātes** 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 **panākt** transportlīdzekļu un savienoto transportlīdzekļu **energoefektivitātes rādītāju uzlabojumus, kā arī uzlabot** ceļu satiksmes drošību. **Tāpēc attiecīgi būtu jāgroza Regula (EK) Nr. 661/2009.**

Or. fr

Pamatojums

Nemot vērā to, ka mērķis ir veicināt ilgtspējīgus pārvadājumus, ir būtiski norādīt skaidru atsauci uz ieguvumiem energoefektivitātes rādītāju izteiksmē. Aerodinamisko rādītāju kā tādu

uzlabošana nav šīs direktīvas mērķis, bet gan tikai līdzeklis mērķa sasniegšanai. Lai izvairītos no tā, ka iesaistītās personas neatbilstīgi interpretē noteikumus, būtu skaidri jānosaka, ka ar šiem noteikumiem groza noteikumus, kas paredzēti Regulā (EK) Nr. 661/2009 par mehānisko transportlīdzekļu vispārējo drošību.

Grozījums Nr. 224
Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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 ***saistībā ar vājiem satiksmes dalībniekiem un transportlīdzekļu aizmugurējām sadursmēm.***

Or. de

Grozījums Nr. 225
Brian Simpson

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Lai uzlabotu transportlīdzekļu vai

PE524.694v01-00

Grozījums

Lai uzlabotu transportlīdzekļu vai

120/207

AM1011752LV.doc

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.

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 *drošāku* vilcēju kabīņu būvei, *vienlaikus uzlabojot* gan transportlīdzekļu *vai* savienoto transportlīdzekļu aerodinamiskos raksturlielumus, gan ceļu satiksmes drošību.

Or. en

Pamatojums

Ceļu satiksmes drošības uzlabošanai jābūt šo noteikumu prioritātei. Turklāt jāsvīturo atsauce uz vilcējiem, jo šai direktīvai būtu jāattiecas uz visu kravas transportlīdzekļu, nevis tikai posmaino kravas transportlīdzekļu, drošības uzlabošanu.

Grozījums Nr. 226 **Ismail Ertug**

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Lai uzlabotu transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu aerodinamiskos rādītājus un ceļu satiksmes drošību, I pielikuma 1.1. punktā paredzēto maksimālo garumu var pārsniegt *par līdz pat 400 mm* to transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu gadījumā, kuri atbilst tālāk 2. punktā izklāstītajām prasībām, *ar nosacījumu, ka nav ierobežota šo transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu daļu (piemēram, kabīnes) spēja veikta savienotos pārvadājumus.* Šāda pārsnieguma

satiksmes drošību.

galvenais mērķis ir radīt priekšnoteikumus tādu vilcēju kabīņu būvei, kas uzlabotu gan transportlīdzekļu un savienoto transportlīdzekļu aerodinamiskos raksturlielumus, gan ceļu satiksmes drošību.

Or. de

Pamatojums

Vilcēju kabīņu pagarināšana uzlabo satiksmes drošību un energoefektivitāti. Taču, veicot izmaiņas, nepieciešams nodrošināt, lai transportlīdzekļi arī turpmāk varētu piedalīties kombinētajos pārvadājumos. Vienlaikus nepieciešams nodrošināt, lai transportlīdzekļi ir savietojami ar dzelzceļa/autoceļa pārvadājumiem, kas ir īpaši nozīmīgi, šķērsojot Alpus. Pagarinot vilcēja kabīni par maksimāli 400 mm, šie nosacījumi ir īstenoti.

Grozījums Nr. 227

Silvia-Adriana Țicău

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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 **vienīgais** mērķis ir radīt priekšnoteikumus tādu vilcēju kabīņu būvei, kas uzlabotu gan transportlīdzekļu un savienoto transportlīdzekļu aerodinamiskos raksturlielumus, gan ceļu satiksmes drošību.

Or. ro

Grozījums Nr. 228

Anna Ibrisagic

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

Lai uzlabotu transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu **energoefektivitāti**, to transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu gadījumā, kuri atbilst tālāk 2. punktā izklāstītajām prasībām, **I pielikuma 1.1. punktā paredzēto maksimālo garumu var pārsniegt, ievērojot ierobežojumus, kas noteikti Eiropas tipa apstiprināšanas tiesību aktos (Direktīva 2007/46/EK) un šīs direktīvas prasības, kuras jāturpina izstrādāt saskaņā ar 16. panta 3. punktā izklāstītajām procedūrām.** Šāda pārsnieguma galvenais mērķis ir radīt priekšnoteikumus transportlīdzekļu **vai** savienoto transportlīdzekļu **būvei, lai uzlabotu** ceļu satiksmes drošību. **Attiecīgi būtu jāgroza Regula (EK) Nr. 661/2009.**

Or. en

Grozījums Nr. 229

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 2. punkts – 1. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

transportlīdzekļu **aerodinamisko** rādītāju būtiska uzlabošanās,

Grozījums

transportlīdzekļu **enerģētisko** rādītāju būtiska uzlabošanās,

Or. fr

Pamatojums

Ņemot vērā to, ka mērķis ir veicināt ilgtspējīgus pārvadājumus, ir būtiski norādīt skaidru

atsauci uz ieguvumiem energoefektivitātes rādītāju izteiksmē. Aerodinamisko rādītāju kā tādu uzlabošana nav šīs direktīvas mērķis, bet gan tikai līdzeklis mērķa sasniegšanai.

Grozījums Nr. 230

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 2. punkts – 2. ievilkums – i punkts

Komisijas ierosinātais teksts

uzlabo transportlīdzekļa vadītāja redzamības lauku, **jo īpaši** samazinot neredzamo zonu, kas atrodas zemāk par **priekšējo** vējistiklu, **kas tam ļauj labāk redzēt visneaizsargātākos ceļu satiksmes dalībniekus,**

Grozījums

uzlabo transportlīdzekļa vadītāja redzamības lauku, **kas tam ļauj labāk redzēt visneaizsargātākos ceļu satiksmes dalībniekus, uzlabojot spoguļu tehnoloģiju, lielumu un izvietojumu un tādējādi** samazinot neredzamo zonu, kas atrodas zemāk par **priekšējo** vējistiklu,

Or. en

Grozījums Nr. 231

Brian Simpson

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 2. punkts – 2. ievilkums – i punkts

Komisijas ierosinātais teksts

uzlabo transportlīdzekļa vadītāja redzamības lauku, jo īpaši samazinot **neredzamo zonu**, kas atrodas zemāk par **priekšējo** vējistiklu, kas tam ļauj labāk redzēt visneaizsargātākos ceļu satiksmes dalībniekus,

Grozījums

uzlabo transportlīdzekļa vadītāja **tiešās** redzamības lauku, jo īpaši samazinot **neredzamās zonas**, kas atrodas zemāk par **priekšējo** vējistiklu **un transportlīdzekļa sānos**, kas tam ļauj labāk redzēt visneaizsargātākos ceļu satiksmes dalībniekus,

Or. en

Pamatojums

Būtu ne tikai jāuzlabo tiešās redzamības lauks zemāk par priekšējo vējstiklu, bet tas arī jāpaplašina, aptverot arī zonas transportlīdzekļa sānos.

Grozījums Nr. 232 Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 2. punkts – 2. ievilkums – i punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

uzlabo transportlīdzekļa vadītāja redzamības lauku, jo īpaši samazinot neredzamo zonu, kas atrodas zemāk par vējstiklu, kas tam ļauj labāk redzēt visneaizsargātākos ceļu satiksmes dalībniekus, ***un palielinot sānu logus īpaši virzienā uz leju, uzstādot papildu spoguļus. Vājāku satiksmes dalībnieku, kā arī transportlīdzekļa daļu, kas nav redzamas caur logiem vai spoguļos, labākas pārredzamības nolūkā ir uzstādāmas kameras sistēmas.***

Or. de

Grozījums Nr. 233 Brian Simpson

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 2. punkts – 2. ievilkums – ii punkts

Komisijas ierosinātais teksts

mazina kaitējumu ***sadursmes gadījumā***;

Grozījums

mazina kaitējumu ***sadursmē ar citiem transportlīdzekļiem, uzlabojot kabīņu triecienu enerģijas absorbēšanas spēju***;

Grozījums Nr. 234

Inés Ayala Sender

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 2. punkts – 2. ievilkums – ii punkts

Komisijas ierosinātais teksts

mazina kaitējumu sadursmes gadījumā;

Grozījums

mazina kaitējumu sadursmes gadījumā, **jo īpaši veicinot neaizsargāto lietotāju novirzīšanu uz sāniem, lai viņi varētu izvairīties no transportlīdzekļa kabīnes trieciena;**

Or. es

Pamatojums

Jaunās kabīnes ir jākonstruē tādā veidā, lai sadursmes gadījumā novērstu to uzgāšanos velosipēdistiem, kājāmgājējiem un motociklistiem, jo rezultāti var būt letāli, tomēr daudzu kabīņu konstrukcija ir uzlabota un to malas – mīkstinātas. Ja kabīnes konstrukcijas iezīmes palīdzēs nostumt kājāmgājēju/ velosipēdistu uz vienu ceļa malu, tas, pirmkārt, ļaus samazināt nāves gadījumu skaitu un, otrkārt, būtiski samazinās miesas bojājumus un palielinās izredzes izdzīvot.

Grozījums Nr. 235

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 2. punkts – 2. ievilkums – ii punkts

Komisijas ierosinātais teksts

mazina kaitējumu sadursmes gadījumā;

Grozījums

mazina kaitējumu sadursmes gadījumā, **uzlabojot kabīņu trieciena enerģijas absorbēšanas spēju;**

Or. en

Grozījums Nr. 236
Brian Simpson

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 2. punkts – 2. ievilkums – iia punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

iia) uzlabo gājēju aizsardzību, pielāgojot frontālo konstrukciju tā, lai mazinātu sabraukšanas risku gadījumā, ja notiek sadursmes ar neaizsargātiem ceļa lietotājiem;

Or. en

Pamatojums

Ir svarīgi pievērst uzmanību sabraukšanas riskam.

Grozījums Nr. 237
Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 2. punkts – 4. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

transportlīdzekļu vadītāju komforts un drošība.

transportlīdzekļu vadītāju komforts un drošība *saistībā ar darba vietas kvalitātes uzlabošanu.*

Or. de

Grozījums Nr. 238
Bogusław Liberadzki

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 2. punkts – pēdējais teikums

Komisijas ierosinātais teksts

Maksimālā garuma pārsniegšana nepalielina transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu kravietilpību.

Grozījums

Vilcēja kabīnes maksimālā garuma pārsniegšana ***par 800 mm*** nepalielina transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu kravietilpību.

Or. en

Grozījums Nr. 239

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 2. punkts – 4. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

transportlīdzekļu vadītāju komforts un drošība.

Grozījums

transportlīdzekļu vadītāju komforts, ***veselība*** un drošība.

Or. en

Pamatojums

Pamaddirektīva par darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā (89/391/EEK) ar tajā paredzēto risku novēršanas hierarhiju nodrošina regulējumu, lai likvidētu visa ķermeņa vibrācijas izraisītāju, kā arī muskuļu un skeleta sistēmas traucējumus, tostarp muguras problēmas. Sk. arī: „Implications of the Stresses and Strains of Traffic Behaviour of HGV Drivers (BAST)”, 2010. gads.

Grozījums Nr. 240

Bogusław Liberadzki

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

Pirms jaunas konstrukcijas mehānisko transportlīdzekļu laišanas tirgū, to aerodinamiskos rādītājus testē **un sertificē** dalībvalstis. Vienas dalībvalsts izdotos testēšanas sertifikātus atzīst pārējās dalībvalstis. **Testēšanas procedūras rezultātus un aerodinamiskos rādītājus, kā arī citus testēto kravas transportlīdzekļu rādītājus dara publiski pieejamus.**

Or. en

Grozījums Nr. 241

Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

Pirms jaunas konstrukcijas mehānisko transportlīdzekļu laišanas tirgū, to aerodinamiskos rādītājus testē dalībvalstis, kas šajā nolūkā izdod sertifikātu. **Minēto transportlīdzekļu aerodinamisko rādītāju testēšana atbilst attiecīgajiem noteikumiem par aerodinamisko rādītāju pārbaudi, ko izstrādājusi Eiropas Komisija.** Šis sertifikāts apliecina **saskaņotību un** atbilstību iepriekš 2. punktā izklāstītajām prasībām. Vienas dalībvalsts izdotos testēšanas sertifikātus atzīst pārējās dalībvalstis.

Or. en

Grozījums Nr. 242

Jörg Leichtfried

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a Saistībā ar atļauju, izmantojot aerodinamiskās ierīces, pārsniegt maksimāli pieļaujamo garumu atbilstoši 8. un 9. pantam, ir jāveic transportlīdzekļa vai savienoto transportlīdzekļu kopējais novērtējums, lai pārlicinātos, ka, pārsniedzot garumu, netiks negatīvi ietekmēta satiksmes drošība un satiksmes plūsma, īpaši ņemot vērā pastāvošos infrastruktūras parametrus.

Or. de

Grozījums Nr. 243

Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/537/EK

9. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a Direktīvas 9. panta 2. punktā minētās drošības prasības un 9.a pantā (jauns) minētās prasības par kabīnes konstrukciju ir obligāti piemērojamas visiem jaunajiem N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļiem no 2020. gada 1. janvāra.

Or. en

Pamatojums

Lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību, ir būtiski paredzēt drošības uzlabojumus attiecībā uz visiem kravas transportlīdzekļiem, tostarp pilsētvidē izmantojamajiem kravas transportlīdzekļiem.

Grozījums Nr. 244

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 3.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

3.a Jaunos transportlīdzekļos izmanto vilcēju kabīnes, kas atbilst 9. panta 2. punktā minētajām drošības prasībām, sākot no [10 gadus pēc šīs direktīvas spēkā stāšanās datuma].

Or. fr

Pamatojums

Ņemot vērā kabīnes darba mūžu, šajā gadījumā ir jādod pietiekami daudz laika, lai nozare varētu pielāgoties izmaiņām tiesību aktos un nodrošināt brīvu un netraucētu konkurenci.

Grozījums Nr. 245

Patricia van der Kammen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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.

svītrots

Or. nl

Grozījums Nr. 246

Oldřich Vlasák

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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. ***Komisija pieņem iepriekš minētos deleģētos aktus ne vēlāk kā viena gada laikā pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā.***

Or. cs

Pamatojums

Ceļu satiksmes drošības apsvērumu dēļ, kā arī, lai ražotāji varētu izstrādāt ierosināto aprīkojumu, būtu vēlams, ka Komisija pēc iespējas drīzāk piedāvā ierosinātā aprīkojuma sīkāk izstrādātas specifikācijas.

Grozījums Nr. 247

Jörg Leichtfried

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Komisija saskaņā ar 16. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus ***par prasībām***, kurām ***vilcēju*** jaunajām kabīnēm ir jāatbilst. Šīs prasības izpaužas kā tehniskie raksturlielumi, minimālie darbības rādītāji, konstrukcijas ierobežojumi, kā arī procedūras 3. punktā minētā ***testēšanas*** sertifikāta sagatavošanai, ***kas norāda uz aerodinamisko rādītāju uzlabojumiem.***

Grozījums

Komisija saskaņā ar 16. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus ***par prasībām***, kurām jaunajām kabīnēm ir jāatbilst. Šīs prasības izpaužas kā tehniskie raksturlielumi, minimālie darbības rādītāji, konstrukcijas ierobežojumi, kā arī procedūras 3. punktā minētā ***testēšanas*** sertifikāta sagatavošanai, ***kas norāda uz aerodinamisko rādītāju uzlabojumiem.***

Pamatojums

Būtu jāsvītros vārds „vilcējs”, jo tas attiektos tikai uz posmainajiem transportlīdzekļiem. Taču šīs direktīvas mērķim jābūt uzlabot visu vilcēju kabīņu drošību ceļu satiksmē.

Grozījums Nr. 248
Brian Simpson

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Komisija saskaņā ar 16. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus **par prasībām**, kurām **vilcēju** jaunajām kabīnēm ir jāatbilst. Šīs prasības izpaužas kā tehniskie raksturlielumi, minimālie darbības rādītāji, konstrukcijas ierobežojumi, kā arī procedūras 3. punktā minētā **testēšanas** sertifikāta sagatavošanai, **kas norāda uz aerodinamisko rādītāju uzlabojumiem.**

Grozījums

Komisija saskaņā ar 16. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus **par prasībām**, kurām jaunajām kabīnēm ir jāatbilst. Šīs prasības izpaužas kā tehniskie raksturlielumi, minimālie darbības rādītāji, konstrukcijas ierobežojumi, kā arī procedūras 3. punktā minētā **testēšanas** sertifikāta sagatavošanai, **kas norāda uz aerodinamisko rādītāju uzlabojumiem, un tās pieņem, vēlākais, divu gadu laikā pēc šīs direktīvas publicēšanas.**

Pamatojums

Lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošību un mazinātu novēršamo un nevajadzīgo nāves gadījumu skaitu uz mūsu ceļiem, ir būtiski šos jaunus noteikumus pieņemt pēc iespējas drīzāk.

Grozījums Nr. 249
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Komisija saskaņā ar 16. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus **par prasībām**, kurām vilcēju jaunajām kabīnēm ir jāatbilst. Šīs prasības izpaužas kā tehniskie raksturlielumi, minimālie **darbības** rādītāji, konstrukcijas ierobežojumi, kā arī procedūras 3. punktā minētā **testēšanas** sertifikāta sagatavošanai, **kas norāda uz aerodinamisko rādītāju uzlabojumiem**.

Grozījums

Ne vēlāk kā vienu gadu pēc šīs direktīvas publicēšanas dienas Komisija saskaņā ar 16. pantu **pieņem** deleģētos aktus **par prasībām**, kurām vilcēju jaunajām kabīnēm ir jāatbilst, **ievērojot ANO/EEK noteikumus**. Šīs prasības izpaužas kā tehniskie raksturlielumi, minimālie **drošības un aerodinamiskie** rādītāji, konstrukcijas ierobežojumi, kā arī procedūras 3. punktā minētā **testēšanas** sertifikāta sagatavošanai, **kas norāda uz aerodinamisko rādītāju uzlabojumiem**.

Or. en

Grozījums Nr. 250

Inés Ayala Sender

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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. **Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ieinteresētajām personām (būvniekiem, autovadītājiem, ceļu satiksmes drošības asociācijām, ceļu satiksmes iestādēm, mācību centriem utt.) un publicē ziņojumu par šīs apspriešanās rezultātiem.**

Or. es

Pamatojums

Komisijai jāprasa, lai tā rīkotu attiecīgas apspriedes ar ieinteresētajām personām, piemēram, autovadītājiem, jo jaunās prasības viņus tieši ietekmēs un viņu viedoklis ir svarīgs.

Grozījums Nr. 251

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

9. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Komisija saskaņā ar 16. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus **par prasībām**, kurām vilcēju jaunajām kabīnēm ir jāatbilst. Šīs prasības izpaužas kā tehniskie raksturlielumi, **minimālie darbības rādītāji, konstrukcijas ierobežojumi, kā arī** procedūras 3. punktā minētā **testēšanas** sertifikāta sagatavošanai, **kas norāda uz aerodinamisko rādītāju uzlabojumiem.**

Grozījums

Komisija saskaņā ar 16. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus **par prasībām**, kurām vilcēju jaunajām kabīnēm ir jāatbilst. Šīs prasības izpaužas kā tehniskie raksturlielumi **un** procedūras 3. punktā minētā **testēšanas** sertifikāta sagatavošanai, **kas norāda uz aerodinamisko rādītāju uzlabojumiem, un tās pieņem, vēlākais, divu gadu laikā pēc šīs direktīvas publicēšanas.**

Or. en

Grozījums Nr. 252

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7.a punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

9.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

7.a Pievieno šādu 9.a pantu:

9.a pants

Direktīvas 9. panta 2. punktā minētās drošības prasības ir obligāti piemērojamas visiem jaunajiem N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļiem no 2016. gada

1. janvāra.

Or. en

Grozījums Nr. 253
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 7.a punkts (jauns)
Direktīva 96/53/EK
9.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

7.a Pievieno šādu 9.a pantu:

9.a pants

1. Lai uzlabotu transportlīdzekļu vadītāju drošību un komfortu un tādējādi panāktu augstāku transportlīdzekļu drošību ceļu satiksmē saskaņā ar šo direktīvu, vadītāju kabīnes atbilst šādām drošības un komforta prasībām:

– atbilstība prasībām, kas noteiktas Pamatdirektīvā par darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā (89/391/EEK) ar tajā paredzēto risku novēršanas hierarhiju, lai likvidētu visa ķermeņa vibrācijas izraisītājus un novērstu muskuļu un skeleta sistēmas traucējumus,

– transportlīdzekļa vadītāja kabīnes aprīkošana ar drošības ierīcēm, sākot ar drošu izeju no kabīnes ugunsgrēka gadījumā,

– transportlīdzekļa vadītāja kabīnes palielināšana, lai nodrošinātu:

i) lielāku telpu starp vadītāja sēdekli un guļamvietu;

ii) lielāku vadītāja guļamvietu;

iii) pietiekami daudz vietas diviem vadītājiem, ja transportlīdzekli pārmaiņus vada divi vadītāji;

iv) pietiekami lielu bagāžas telpu vadītāja personīgajām mantām.

2. Pirms jaunas konstrukcijas mehānisko transportlīdzekļu laišanas tirgū, to vadītāja drošības un komforta rādītājus testē dalībvalstis, kas šajā nolūkā izdod sertifikātu. Šis sertifikāts apliecina atbilstību iepriekš 1. punktā izklāstītajām prasībām. Vienas dalībvalsts izdotos testēšanas sertifikātus atzīst pārējās dalībvalstis.

3. Iepriekš 1. punktā izklāstīto prasību turpmākā izstrādē Komisijai palīdz komiteja, ko veido dalībvalstu pārstāvji, eksperti un sociālie partneri. Komiteja izstrādā tehniskos raksturlielumus, minimālos darbības rādītājus, un procedūras 1. punktā minētā testēšanas sertifikāta sagatavošanai, kas norāda uz vadītāju drošības un komforta rādītāju uzlabojumiem.

Or. en

Pamatojums

Ir svarīgi izmantot šo iespēju palielināt transportlīdzekļa vadītāja kabīnes lielumu un uzlabot tās drošības un komforta rādītājus. Šādas vienkārši veicamas vadītāja darba vides izmaiņas var pozitīvi ietekmēt vadītāja spēju droši vadīt transportlīdzekli, tādējādi uzlabojot ceļu satiksmes drošību.

Grozījums Nr. 254

Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7.a punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

9.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

7.a Pievieno šādu 9.a pantu:

9.a pants

Lai uzlabotu transportlīdzekļu vadītāju

drošību un komfortu un tādējādi panāktu augstāku transportlīdzekļu drošību ceļu satiksmē saskaņā ar šo direktīvu, vadītāju kabīnes atbilst šādām drošības un komforta prasībām:

– atbilstība prasībām, kas noteiktas Pamatdirektīvā par darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā (89/391/EEK) ar tajā paredzēto risku novēršanas hierarhiju, lai likvidētu visa ķermeņa vibrācijas izraisītājus un novērstu muskuļu un skeleta sistēmas traucējumus,

– transportlīdzekļa vadītāja kabīnes aprīkošana ar drošības ierīcēm, sākot ar drošu izeju no kabīnes ugunsgrēka gadījumā,

– transportlīdzekļa vadītāja kabīnes palielināšana, pielāgojot to komforta un drošības prasībām, kas attiecas uz vadītāja sēdekli un guļamvietu, ņemot vērā ārkārtas situāciju iespējamību.

Or. en

Grozījums Nr. 255

Oldřich Vlasák

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 9. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.a pants – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Alternatīvas piedziņas transportlīdzekļu, kas izmanto ne tikai fosilo degvielu vien un tādēļ nerada piesārņojumu vai rada tikai minimālu piesārņojumu, maksimālā masa ir tāda, kā norādīts I pielikuma 2.3.1. punktā.

Or. cs

Pamatojums

Lai varētu saglabāt ierosinātā tiesību akta tehnoloģisko neitralitāti, ir būtiski iekļaut arī nākotnes tehnoloģijas, piemēram, ūdeņraža degvielas elementus.

Grozījums Nr. 256
Philippe De Backer

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 9. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.a pants – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu maksimālā masa ir tāda, kā norādīts I pielikuma 2.5. punktā.

Or. en

Pamatojums

Ir svarīgi, lai pieņemtie tiesību akti būtu tehnoloģiju ziņā neitrāli, tādēļ būtu jāatļauj palielināt masu visiem transportlīdzekļiem, kurus darbina ar alternatīvu degvielu.

Grozījums Nr. 257
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 9. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.a pants – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Ar zemas oglekļa emisijas tehnoloģijām aprīkotu transportlīdzekļu maksimālā masa ir tāda, kā norādīts I pielikuma 2.3.4. punktā.

Or. en

Grozījums Nr. 258
Hubert Pirker

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 9. punkts
Direktīva 96/53/EK
10.a pants – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Alternatīvas piedziņas *sistēmas* transportlīdzekļiem tomēr jāievēro I pielikuma 3. punktā norādītās robežvērtības, proti, maksimāli pieļaujamais ass svars.

Or. de

Pamatojums

Formulējums atbilst tehnoloģiskās neitralitātes principam.

Grozījums Nr. 259
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 9. punkts
Direktīva 96/53/EK
10.a pants – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Ar zemas oglekļa emisijas tehnoloģijām aprīkoti transportlīdzekļiem tomēr jāievēro I pielikuma 3. punktā norādītās robežvērtības, proti, maksimāli pieļaujamais ass svars.

Or. en

Grozījums Nr. 260
Bogusław Liberadzki

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 9.a punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

10.aa pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

9.a Jaunie N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļi atbilst 9. panta 2. punktā minētajām drošības prasībām no 2020. gada 1. janvāra.

Or. en

Grozījums Nr. 261

Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 9.a punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

10.ab pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

9.a Komisija līdz 2018. gada beigām pārskata šo direktīvu, lai analizētu tādu transportlīdzekļu vai to sastāvu izmantošanas pārrobežu pārvadājumiem ietekmi, kuru gabarīti pārsniedz I pielikumā noteiktos maksimālos gabarītus. Komisijas veiktajā ietekmes novērtējumā analizē ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, kravu novirzīšanu, kā arī uz infrastruktūru un vidi. Pamatojoties uz šā ietekmes novērtējuma rezultātiem, Komisija vajadzības gadījumā izstrādā tiesību akta priekšlikumu šīs direktīvas grozīšanai.

Or. en

Pamatojums

Pirms aizliegumu atcelšanas, jāveic ietekmes, ko rada garāku un smagāku transportlīdzekļu izmantošana starptautiskiem autopārvadājumiem, visaptveroša analīze. Ietekmes

novērtējumam būtu jāaptver ietekme uz ceļu satiksmes drošību, kravu novirzīšanu, vidi un CO₂ emisijām, kā arī uz infrastruktūru.

Grozījums Nr. 262

Anne E. Jensen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 10. punkts

Direktīva 96/53/EK

11. pants – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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 konteīnera vai noņemamās virsbūves pārvadājums pa autoceļiem ir intermodāla pārvadājuma daļa.**

Grozījums

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.

Or. en

Pamatojums

Transportlīdzekļu, kas pārvadā 45 pēdu konteinerus, paplašinātās izmantošanas iespējas nevajadzētu ierobežot, attiecinot tās tikai uz intermodālo pārvadājumu operācijām.

Grozījums Nr. 263

Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 10. punkts

Direktīva 96/53/EK

11. pants – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Lai stiprinātu intermodālos/savienotos pārvadājumus un palielinātu energoefektivitāti, transportlīdzekļu / transportlīdzekļu sastāva gabarītus

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

saskaņos ar intermodālo pārvadājumu vienībām un I pielikumā paredzētajām maksimāli pieļaujamajām atkāpēm.

Or. de

Grozījums Nr. 264
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 10. punkts
Direktīva 96/53/EK
11. pants – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

*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 konteīnera vai noņemamās virsbūves pārvadājums pa autoceļiem ir intermodāla pārvadājuma daļa.***

Grozījums

*Maksimālie gabarīti, kas noteikti I pielikuma 1.1. un 1.6. punktā, **nedrīkst apdraudēt pozitīvās tendences kombinēto pārvadājumu sistēmās, piemēram, horizontālās vai bimodālās, kā arī intermodālās sistēmās.***

Or. en

Grozījums Nr. 265
Peter van Dalen
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 10. punkts
Direktīva 96/53/EK
11. pants – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

*Maksimālos gabarītus, kas noteikti I pielikuma 1.1. un 1.6. punktā, var par **80** cm pārsniegt transportlīdzekļi vai savienotie transportlīdzekļi, kas pārvadā 45*

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

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

Or. nl

Grozījums Nr. 266
Philippe De Backer

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 10. punkts
Direktīva 96/53/EK
11. pants – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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 konteinera vai noņemamās virsbūves pārvadājums pa autoceļiem ir intermodāla pārvadājuma daļa.

Grozījums

Maksimālos gabarītus, kas noteikti I pielikuma 1.1. un 1.6. punktā, var par **80** cm pārsniegt transportlīdzekļi vai savienotie transportlīdzekļi, kas pārvadā 45 pēdu konteinerus vai noņemamas virsbūves, ja šā konteinera vai noņemamās virsbūves pārvadājums pa autoceļiem ir intermodāla pārvadājuma daļa.

Or. en

Pamatojums

Šāds 15 cm pagarinājums ne vienmēr var būt pietiekams transportlīdzekļiem, ko izmanto 45 pēdu konteineru pārvadāšanai. Piemēram, Beļģija atļauj 77 cm pagarinājumu 45 pēdu konteineru pārvadāšanai no un uz intermodālo pārvadājumu termināli valsts teritorijā. Tādēļ nepieciešams grozījums, ar ko ierosina lielāku pagarinājumu.

Grozījums Nr. 267
Georgios Koumoutsakos

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 10. punkts
Direktīva 96/53/EK
11. pants – 1. daļa

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 konteineru vai noņemamās virsbūves pārvadājums pa autoceļiem ir intermodāla pārvadājuma daļa.

Transportlīdzekļi vai savienotie transportlīdzekļi, kas pārvadā 45 pēdu konteinerus, **45 pēdu palešu platuma konteinerus** vai noņemamas virsbūves, **var par 15 cm pārsniegt maksimālos gabarītus, kas noteikti I pielikuma 1.1. un 1.6. punktā, un par 5 cm — maksimālos gabarītus, kas noteikti I pielikuma 1.2. punkta a) apakšpunktā**, ja šā konteineru vai noņemamās virsbūves pārvadājums pa autoceļiem ir intermodāla pārvadājuma daļa.

Or. en

Grozījums Nr. 268

Anne E. Jensen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 10. punkts

Direktīva 96/53/EK

11. pants – 2. 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

svītrots

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.

Or. en

Pamatojums

Transportlīdzekļu, kas pārvadā 45 pēdu konteinerus, paplašinātās izmantošanas iespējas nevajadzētu ierobežot, attiecinot tās tikai uz intermodālo pārvadājumu operācijām.

Grozījums Nr. 269

Patricia van der Kammen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 10. punkts

Direktīva 96/53/EK

11. pants – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Šajā pantā un I pielikuma 2.2.2. punkta c) apakšpunktā intermodālā pārvadājuma darbībā izmanto vismaz dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu vai jūras transportu.

svītrots

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.

Or. nl

Grozījums Nr. 270
Hubert Pirker

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 10. punkts

Direktīva 96/53/EK

11. pants – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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 atbilst dalībvalsts noteiktajam garumam, ņemot vērā esošo infrastruktūru un ģeogrāfiskos apstākļus***, 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.

Pamatojums

Praksē nebūs iespējams lietderīgi īstenot nemainīgas, no kilometriem atkarīgas prasības sauszemes pārvadājumiem, kas noritējuši intermodālu pārvadājumu ietvaros, turklāt tās absolūti neņem vērā atsevišķo dalībvalstu efektivitāti, saimnieciskumu, vidi, kā arī infrastruktūras un ģeogrāfiskās iezīmes.

Grozījums Nr. 271
Petri Sarvamaa

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 10. punkts

Direktīva 96/53/EK

11. pants – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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 **vai 50 % attāluma** 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.

Grozījums Nr. 272
Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 10. punkts

Direktīva 96/53/EK

11. pants – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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 **500 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.

Grozījums Nr. 273
Ismail Ertug

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 10. punkts

Direktīva 96/53/EK

11. pants – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

Šajā pantā un I pielikuma 2.2.2. punkta c) apakšpunktā intermodālā ***vai kombinētā*** 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 **500 kilometru** attālumu ***taisnā līnijā*** Eiropas Savienības teritorijā, jeb arī veido vienīgi attālumu līdz tuvākajiem termināliem, starp kuriem tiek nodrošināti regulāri pārvadājumu pakalpojumi.

Or. de

Pamatojums

Intermodālo vai savienoto pārvadājumu jēdziena skaidrojumam būtiska ir spēkā esošā Direktīva 92/106/EEK, kas sauszemes pārvadājumu īpatsvaru ierobežo līdz 150 kilometriem.

Grozījums Nr. 274

Silvia-Adriana Țicău

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 10. punkts

Direktīva 96/53/EK

11. pants – 2. 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.**

Grozījums Nr. 275
Inés Ayala Sender

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 10. punkts
Direktīva 96/53/EK
11. pants – 2. 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

Šajā pantā un I pielikuma 2.2.2. punkta c) apakšpunktā intermodālā pārvadājuma darbībā izmanto vismaz dzelzceļa, iekšējo ūdensceļu **un/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 **jūras un/vai upju** tuvsatiksmes kuģošanu, neraugoties uz to, cik garš ir pārvadājuma sākuma un beigu posms pa autoceļiem.

Or. ro

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. **Veicot šādas**

*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.*

*operācijas, autoceļu posmu kopējais garums nedrīkst pārsniegt 30 % no kopējā attāluma 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 **un jūras posms veido vismaz 20 % no kopējā attāluma.** 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.*

Or. en

Pamatojums

Komisijas priekšlikumā paredzēts nepamatots 300 km ierobežojums attiecībā uz multimodāliem pārvadājumiem. Šā grozījuma iesniedzēji vēlas ierosināt alternatīvu risinājumu multimodalitātes vērtēšanai, izmantojot autoceļu posma attiecību pret kopējo attālumu. Ar šo grozījumu arī tiek mēģināts līdzsvarot noteikumus attiecībā pret jūras pārvadājumu nozari, jo Komisija ierosina ņemt vērā visus risinājumus, proti, tuvsatiksmes kuģošanu apvienojumā ar autoceļu posmiem un multimodāliem pārvadājumiem neatkarīgi no attāluma.

Grozījums Nr. 276 Philippe De Backer

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 10. punkts

Direktīva 96/53/EK

11. pants – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Šajā pantā un I pielikuma 2.2.2. punkta c) apakšpunktā intermodālā pārvadājuma darbībā izmanto vismaz dzelzceļa, iekšējo

Grozījums

Šajā pantā un I pielikuma 2.2.2. punkta c) apakšpunktā intermodālā pārvadājuma darbībā izmanto vismaz dzelzceļa, iekšējo

ūdenceļu 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.***

ūdenceļu vai jūras transportu. Intermodālā pārvadājuma sākuma un/vai beigu posmā ir arī autoceļu posms. 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.

Or. en

Pamatojums

Šķiet, ka 300 km ierobežojums nav pietiekami pamatots. Nosakot 300 km ierobežojumu attiecībā uz autoceļu posmu, vairākas esošās intermodālās operācijas un priekšrocības kļūs neiespējamās. Formulējums „tuvākajā piemērotajā jūras ostā” ir diezgan neskaidrs. Konkrētas ostas izvēle ir atkarīga no dažādiem apsvērumiem, un tādēļ izvēle izdarāma katrā gadījumā atsevišķi.

Grozījums Nr. 277

Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 10. punkts

Direktīva 96/53/EK

11. pants – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Šajā pantā un I pielikuma 2.2.2. punkta c) apakšpunktā intermodālā pārvadājuma

Grozījums

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.

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. ***Lai nodrošinātu vienlīdzīgu konkurences nosacījumu dalībvalstu starpā,*** 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.

Or. en

Grozījums Nr. 278
Georgios Koumoutsakos

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 10. punkts

Direktīva 96/53/EK

11. pants – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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***

Grozījums

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. Pārvadājumu darbību uzskata par intermodālu pārvadājumu arī

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.***

tad, ja tajā izmanto tuvsatiksmes kuģošanu.

Or. en

Grozījums Nr. 279
Jacqueline Foster

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

[...]

svītrots

Or. en

Pamatojums

Ietekmes novērtējumā nav sniegti pierādījumi tam, ka šādu noteikumu īstenošanas izmaksas attaisno ieguvumus, turklāt īstenošanas izmaksas var būt ievērojamas.

Grozījums Nr. 280
Peter van Dalen
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK
12. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis izveido sistēmu satiksmē esošo transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu priekšatlasei un to mērķtiecīgai pārbaudei, lai nodrošinātu šajā direktīvā paredzēto prasību izpildi.

Grozījums

Dalībvalstis izveido sistēmu satiksmē esošo transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu priekšatlasei un to mērķtiecīgai pārbaudei, **nediskriminējot autovadītājus vai pārvadātājus pēc valstspiederības pazīmes**, lai nodrošinātu šajā direktīvā paredzēto prasību izpildi.

Or. nl

Grozījums Nr. 281
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis izveido sistēmu satiksmē esošo transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu priekšatlasei un to **mērķtiecīgai** pārbaudei, lai nodrošinātu šajā direktīvā paredzēto prasību izpildi.

Grozījums

Dalībvalstis izveido sistēmu satiksmē esošo transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu priekšatlasei, **atlasei** un to pārbaudei, lai nodrošinātu šajā direktīvā paredzēto prasību izpildi.

Or. en

Grozījums Nr. 282
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis izveido sistēmu satiksmē esošo transportlīdzekļu vai savienoto

Grozījums

Dalībvalstis izveido **risku novērtēšanas** sistēmu satiksmē esošo transportlīdzekļu

transportlīdzekļu priekšatlasei un to mērķtiecīgai pārbaudei, lai nodrošinātu šajā direktīvā paredzēto prasību izpildi.

vai savienoto transportlīdzekļu priekšatlasei un to mērķtiecīgai pārbaudei, lai nodrošinātu šajā direktīvā paredzēto prasību, **jo īpaši 4.a pantā (jauns) paredzēto prasību**, izpildi.

Or. en

Grozījums Nr. 283
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis **izveido** sistēmu satiksmē esošo transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu priekšatlasei un to mērķtiecīgai pārbaudei, lai nodrošinātu šajā direktīvā paredzēto prasību izpildi.

Grozījums

Dalībvalstis **var izveidot** sistēmu satiksmē esošo transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu priekšatlasei un to mērķtiecīgai pārbaudei, lai nodrošinātu šajā direktīvā paredzēto prasību izpildi.

Or. nl

Grozījums Nr. 284
Peter van Dalen
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 1.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis **izveido** sistēmu satiksmē esošo transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu priekšatlasei un to mērķtiecīgai pārbaudei, lai nodrošinātu šajā direktīvā paredzēto prasību izpildi.

Grozījums

1.a Pēc dalībvalsts pieprasījuma Komisija izmeklē to, vai dalībvalsts ir izpildījusi 1. punktā iekļauto nediskriminācijas prasību. Ja izmeklēšana secina, ka dalībvalsts šo prasību nav izpildījusi, Komisija veic nepieciešamos pasākumus, vēršoties pret attiecīgo dalībvalsti.

Or. nl

Grozījums Nr. 285
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

svītrots

Or. nl

Grozījums Nr. 286
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Kad beidzas noteiktais divu gadu termiņš pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, dalībvalstis pieņem pasākumus satiksmē esošo transportlīdzekļu vai savienoto

Grozījums

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.***

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. ***Ja priekšatlases sistēmas tiek pareizi sertificētas, tās var izmantot automātiskai sankciju piemērošanai, konstatējot pārkāpumus.***

Or. pl

Pamatojums

Šķiet, ka nav pamata ierobežot automātisko sistēmu izmantošanu tikai ar priekšatlasī, ja šīs sistēmas var izmantot arī automātiskai sodīšanai, konstatējot pārkāpumus, ar nosacījumu, ka tiek lietoti sertificēti stacionārie svāri.

Grozījums Nr. 287 Anne E. Jensen

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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. ***Šie pasākumi galvenokārt būtu jāveic***, izmantojot automātiskas, infrastruktūrā

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.

izvietotas sistēmas, **ko papildina** sistēmas, kas uzstādītas transportlīdzekļos atbilstīgi turpmāk izklāstītajam 6. punktam, **ja tūdas ir pieejamas**. 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.

Or. en

Pamatojums

Lai nodrošinātu pēc iespējas lielāku precizitāti un izvairītos no iegūto datu viltošanas, priekšatlase galvenokārt būtu jāveic, izmantojot kompetentās iestādes pārvaldītu aprīkojumu.

Grozījums Nr. 288

Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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.*

masu.

Komisija ierosina kopīgas procedūras un specifikācijas, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļos uzstādītie masas sensori ir uzticamas ierīces, kas piemērotas šīs direktīvas noteikumu īstenošanai. Komisija arī izvērtē, vai masas sensoru, savienojot to ar digitālu tahometru, iespējams lietderīgi izmantot, lai īstenotu citus tiesību aktus autopārvadājumu jomā. Komisija vajadzības gadījumā ierosina nepieciešamos tiesību aktu priekšlikumus.

Or. en

Pamatojums

Pieļaujamās masas pārsniegšana ir nopietna problēma autopārvadājumu nozarē, kas negatīvi ietekmē ceļu satiksmes drošību, infrastruktūru, vidi un konkurenci. Lai efektīvi novērstu pārkāpumus, kas saistīti ar pieļaujamās masas pārsniegšanu, transportlīdzeklī uzstādīts masas sensors varētu būt risinājums noteikumu izpildei. Ņemot vērā tehnoloģisko progresu nozarē, šķiet, ka digitāla tahometra un transportlīdzeklī uzstādīta masas sensora savienošana būs iespējama jau tuvākajā nākotnē.

Grozījums Nr. 289

Peter van Dalen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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.

kuriem, iespējams, ir izdarīts pārkāpums un kuri būtu jāpārbauda manuāli. Šos pasākumus **veic**, izmantojot automātiskas, infrastruktūrā izvietotas sistēmas. 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.

Or. nl

Grozījums Nr. 290 Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Kad beidzas noteiktais divu gadu termiņš pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā, dalībvalstis pieņem pasākumus satiksmē esošo transportlīdzekļu vai savienoto transportlīdzekļu svēršanai. Šo **uz risku novērtēšanas sistēmu pamatoto** priekšatlases pasākumu nolūks ir **palielināt pārbaužu efektivitāti un** identificēt tos transportlīdzekļus, ar kuriem, iespējams, ir izdarīts pārkāpums un kuri būtu jāpārbauda manuāli. Šos pasākumus var veikt, izmantojot automātiskas, infrastruktūrā izvietotas sistēmas, **piemēram, automātisko numura zīmes atpazīšanas sistēmu kopā ar tehnoloģiju masas noteikšanai kustībā**, vai sistēmas, kas uzstādītas transportlīdzekļos atbilstīgi turpmāk izklāstītajam 6. punktam. Automātiskajām sistēmām jāļauj identificēt

pārkāpuma raksturošanas nolūkā, dalībvalstīm nav noteikts pienākums tās sertificēt.

transportlīdzekļi, par kuriem rodas bažas, ka tie pārsniedz maksimāli pieļaujamo masu. Tā kā šīs automatiskās sistēmas izmanto vienīgi priekšatlases, nevis pārkāpuma raksturošanas nolūkā, dalībvalstīm nav noteikts pienākums tās sertificēt.

Or. en

Grozījums Nr. 291

Artur Zasada

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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 automatiskas, infrastruktūrā izvietotas sistēmas vai sistēmas, kas uzstādītas transportlīdzekļos atbilstīgi turpmāk izklāstītajam 6. punktam. Automatiskajām sistēmām jāļauj identificēt transportlīdzekļi, par kuriem rodas bažas, ka tie pārsniedz maksimāli pieļaujamo masu. ***Tā kā šīs automatiskās sistēmas izmanto vienīgi priekšatlases, nevis pārkāpuma raksturošanas nolūkā, dalībvalstīm nav noteikts pienākums tās sertificēt.***

Grozījums

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 automatiskas, infrastruktūrā izvietotas sistēmas vai sistēmas, kas uzstādītas transportlīdzekļos atbilstīgi turpmāk izklāstītajam 6. punktam. Automatiskajām sistēmām jāļauj identificēt transportlīdzekļi, par kuriem rodas bažas, ka tie pārsniedz maksimāli pieļaujamo masu.

Or. pl

Grozījums Nr. 292
Silvia-Adriana Țicău
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.**

Grozījums Nr. 293
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis veic **tik lielu** priekšatlases mērījumu skaitu, **kas vidēji gadā atbilst vismaz vienai svēršanai uz 2000 transportlīdzekļa nobraukto**

Grozījums

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 **veic**, izmantojot automātiskas, infrastruktūrā izvietotas sistēmas vai sistēmas, kas uzstādītas transportlīdzekļos, **piemēram, viedos tahogrāfus**, atbilstīgi **Regulai (ES) Nr. 2014/...** (**Regulai par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā**) un turpmāk izklāstītajam 6. punktam. Automātiskajām sistēmām jāļauj identificēt transportlīdzekļi, par kuriem rodas bažas, ka tie pārsniedz maksimāli pieļaujamo masu.

Or. ro

Grozījums

Dalībvalstis, **ņemot vērā pieejamos līdzekļus un resursus**, veic **pietiekamu** priekšatlases mērījumu skaitu **katru kalendāro gadu.**

kilometru.

Or. pl

Pamatojums

Prasība veikt veic tik lielu priekšatlases mērījumu skaitu, kas vidēji gadā atbilst vismaz vienai svēršanai uz 2000 transportlīdzekļa nobraukto kilometru, lai saskaņā ar Komisijas sniegto informāciju katru transportlīdzekli varētu pārbaudīt vidēji ik pēc trim dienām, nešķiet samērīgs risinājums, salīdzinot ar gaidāmajiem rezultātiem.

Grozījums Nr. 294

Anne E. Jensen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis veic tik lielu priekšatlases mērījumu skaitu, kas *vidēji gadā atbilst vismaz vienai svēršanai uz 2000 transportlīdzekļa nobraukto kilometru.*

Grozījums

Dalībvalstis veic tik lielu priekšatlases mērījumu skaitu, kas *ir proporcionāls šādu transportlīdzekļu, kas reģistrēti un/vai ko izmanto to teritorijā, kopējam skaitam.*

Or. en

Pamatojums

Būtu jāļauj dalībvalstīm lemt par to, cik daudz transportlīdzekļu iepriekš jāatlasa kontroles veikšanai, ņemot vērā šādu transportlīdzekļu skaitu, kas reģistrēti un/vai tiek izmantoti to teritorijā.

Grozījums Nr. 295

Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis veic tik lielu priekšatlases

Grozījums

Dalībvalstis veic tik lielu priekšatlases

mērījumu skaitu, kas vidēji gadā atbilst vismaz *vienai svēršanai uz 2000 transportlīdzekļa nobraukto kilometru.*

mērījumu skaitu, kas vidēji gadā atbilst vismaz [] % *pakalpojumu apjomam (tonnkilometri vai pasažierkilometri), kas paveikti valsts teritorijā ar 2. pantā minētajiem transportlīdzekļiem. Dalībvalsts teritorijā neregistrētiem transportlīdzekļiem piemēro koeficientu, kas atbilst to dalībai pārvadājumu pakalpojumu jomā.*

Or. de

Pamatojums

Priekšatlases mērījumi ir jāsaskaņo ar grozīto pārbaužu uz ceļiem intensitāti.

Grozījums Nr. 296
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis *veic tik lielu priekšatlases mērījumu skaitu, kas vidēji gadā atbilst vismaz vienai svēršanai uz 2000 transportlīdzekļa nobraukto kilometru.*

Grozījums

Dalībvalstis *pieņem lēmumu par to, cik daudz pārbaužu būtu jāveic. Piemērots rādītājs atbilstošam mērījumu skaitam varētu būt vidēji gadā viena svēršana uz 2000 transportlīdzekļa nobraukto kilometru.*

Or. nl

Grozījums Nr. 297
Artur Zasada
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis *veic tik lielu priekšatlases mērījumu skaitu, kas vidēji gadā atbilst*

Grozījums

Dalībvalstis *veic tik lielu priekšatlases mērījumu skaitu, kas vidēji gadā atbilst*

vismaz vienai svēršanai uz
2000 transportlīdzekļa nobraukto
kilometru.

vismaz vienai svēršanai uz
4000 transportlīdzekļa nobraukto
kilometru.

Or. pl

Grozījums Nr. 298
Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis gādā par to, lai kompetentās iestādes apmainītos ar informāciju, kas nepieciešama šo pārbaužu 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.

Grozījums

Dalībvalstis gādā par to, lai kompetentās iestādes, **izmantojot vienu kontaktpunktu**, apmainītos ar informāciju, kas nepieciešama šo pārbaužu 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.

Or. en

Grozījums Nr. 299
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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:

svītrots

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 pārkaņpums atkārtojas.

Or. nl

Pamatojums

Izpildes un sankciju organizēšana ir dalībvalstu kompetencē.

Grozījums Nr. 300
Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 5. punkts – i apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

veic to pārbaudi uz ceļa, izmantojot apstiprinātu mērījumu aprīkojumu, pēc transportlīdzekļa aizturēšanas;

manuāli veic to pārbaudi uz ceļa, izmantojot apstiprinātu mērījumu aprīkojumu, pēc transportlīdzekļa aizturēšanas;

Or. de

Grozījums Nr. 301
Anne E. Jensen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 5. punkts – i apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

veic to pārbaudi uz ceļa, izmantojot apstiprinātu mērījumu aprīkojumu, pēc transportlīdzekļa aizturēšanas;

Grozījums

veic to pārbaudi uz ceļa, izmantojot apstiprinātu mērījumu aprīkojumu, pēc transportlīdzekļa aizturēšanas, ***lai attiecīgā gadījumā piemērotu sankcijas;***

Or. en

Pamatojums

Pārbaudi un sankciju piemērošanu nekādā ziņā nedrīkst veikt automātiski, taču minētajām darbībām jānodrošina saziņa starp iestādēm un transportlīdzekļa vadītāju/pārvadātāju. Tādēļ jāprecizē, kad var piemērot sankcijas un kad paziņojums jāsniedz informēšanas nolūkā. Turklāt saistībā ar maksimālās masas pārsniegšanu uz ceļa nav nepieciešams veikt pārbaudi uzņēmuma objektos.

Grozījums Nr. 302

Oldřich Vlasák

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 5. punkts – ii apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

nosūta pārvadājumu uzņēmumam informāciju par aizdomām saistībā ar transportlīdzekļa masas pārsniegumu;

Grozījums

svītrots

Or. cs

Pamatojums

Šis noteikums šķiet bez pamata. Tikai ar aizdomām vien, bez ceļu satiksmes inspektoru atzinuma, var nepietikt turpmāku pasākumu veikšanai pret pārvadājumu uzņēmumu.

Grozījums Nr. 303

Anne E. Jensen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 5. punkts – ii apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

nosūta pārvadājumu uzņēmumam informāciju par aizdomām saistībā ar transportlīdzekļa masas pārsniegumu;

Grozījums

tikai informatīvos nolūkos nosūta pārvadājumu uzņēmumam informāciju par aizdomām saistībā ar transportlīdzekļa masas pārsniegumu;

Or. en

Pamatojums

Pārbaudi un sankciju piemērošanu nekādā ziņā nedrīkst veikt automātiski, taču minētajām darbībām jānodrošina saziņa starp iestādēm un transportlīdzekļa vadītāju/pārvadātāju. Tādēļ jāprecizē, kad var piemērot sankcijas un kad paziņojums jāsniedz informēšanas nolūkā. Turklāt saistībā ar maksimālās masas pārsniegšanu uz ceļa nav nepieciešams veikt pārbaudi uzņēmuma objektos.

Grozījums Nr. 304

Oldřich Vlasák

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 5. punkts – iii apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

veic pārvadājuma uzņēmuma inspicēšanu tā objektos, jo īpaši tad, ja pēc ii) minētās informācijas nosūtīšanas pārkāpums atkārtojas.

Grozījums

svītrots

Or. cs

Pamatojums

Šis noteikums šķiet bez pamata. Tikai ar aizdomām vien, bez ceļu satiksmes inspektoru atzinuma, var nepietikt turpmāku pasākumu veikšanai pret pārvadājumu uzņēmumu.

Grozījums Nr. 305

Anne E. Jensen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 5. punkts – iii apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

veic pārvadājuma uzņēmuma inspicēšanu tā objektos, jo īpaši tad, ja pēc ii) minētās informācijas nosūtīšanas pārkaņpums atkārtojas.

svītrots

Or. en

Pamatojums

Pārbaudi un sankciju piemērošanu nekādā ziņā nedrīkst veikt automātiski, taču minētajām darbībām jānodrošina saziņa starp iestādēm un transportlīdzekļa vadītāju/pārvadātāju. Tādēļ jāprecizē, kad var piemērot sankcijas un kad paziņojums jāsniedz informēšanas nolūkā. Turklāt saistībā ar maksimālās masas pārsniegšanu uz ceļa nav nepieciešams veikt pārbaudi uzņēmuma objektos.

Grozījums Nr. 306

Peter van Dalen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 6. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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 DSRC¹³ standarti EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 un ISO 14906.

svītrots

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

Or. nl

Grozījums Nr. 307
Oldřich Vlasák
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 6. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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*¹³ standarti EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 un *ISO 14906*.

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

Grozījums

Saskaņā ar 1. punktu dalībvalstis **var sekmēt** 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*¹³ standarti EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 un *ISO 14906*.

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

Or. cs

Pamatojums

Ja dalībvalsts pieņem lēmumu izvēlēties priekšatlases sistēmu, balstoties tikai uz infrastruktūru, transportlīdzekļos uzstādītas ierīces nav nepieciešamas.

Grozījums Nr. 308
Jörg Leichtfried

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 6. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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 DSRC¹³ standarti EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 un ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications [specializēta šaura diapazona datu pārraide].

Grozījums

Saskaņā ar 1. punktu ***jaunus N2 un N3 kategorijas transportlīdzekļus aprīko*** ar tādām transportlīdzekļos uzstādītām (kopējās masas un ass slodzes) svēršanas ***sistēmām***, 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 DSRC¹³ standarti EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 un ISO 14906. ***Informācija ir pieejama arī transportlīdzekļa vadītājam.***

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications [specializēta šaura diapazona datu pārraide].

Or. en

Pamatojums

Ziņojuma projektā ierosinātā grozījuma precizējums. Vārds „sistēmas” ir tehnoloģiju ziņā neitrālāks nekā vārds „ierīces”.

Grozījums Nr. 309

Corien Wortmann-Kool

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 6. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Saskaņā ar 1. punktu dalībvalstis sekmē transportlīdzekļu un savienoto

Grozījums

Komisija veic papildu pārbaudes un sagatavo ziņojumu par iespējamo

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 DSRC¹³ standarti EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 un ISO 14906.***

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. ***Minētajā ziņojumā Komisijai jo īpaši būtu jāpievērš uzmanība šādiem jautājumiem:***

– ***nosacījumi juridiskās un cita veida atbilstības noteikšanai;***

– ***pārvadātāju administratīvā sloga mazināšana;***

– ***izpildes procedūru tuvināšana, kā arī transportlīdzekļos uzstādīto svēršanas ierīču sadarbspēja. Šim jautājumam būtu jāaptver arī papildu tehniskās specifikācijas, ar kurām nodrošina transportlīdzekļos uzstādīto svēršanas ierīču pilnīga sadarbspēju Savienības līmenī, lai visu dalībvalstu iestādes varētu tādā pašā veidā sazināties ar jebkurā dalībvalstī reģistrētiem transportlīdzekļiem un transportlīdzekļu sastāvam un vajadzības gadījumā veikt saņemtās informācijas apmaiņu ar pārējo dalībvalstu iestādēm;***

– ***pārkāpumiem piemērojamie nosacījumi neatbilstīgas darbības gadījumā;***

– ***sadarbspējīgs aprīkojums inspektoriem, lai viņi varētu nolasīt un pareizi interpretēt ierīces sniegto informāciju;***

– ***aprīkojuma rūpīga testēšana uz vietas.***

Ja nepieciešams, Komisijas ziņojumam var pievienot priekšlikumus, kas attiecas uz jaunajos smagkravas transportlīdzekļos uzstādāmajiem svēršanas sensoriem.

¹³ ***DSRC: Dedicated Short Range Communications [specializēta šaura***

diapazona datu pārraide].

Or. en

Pamatojums

Komisijai vispirms būtu jāpārbauda nosacījumi un procedūras, kas saistīti ar svēršanas sensoru uzstādīšanu transportlīdzekļos, novērtējot, vai tehnoloģijas ir precīzas un uzticamas, kā arī kādos gadījumos tās izmanto dalībvalstis, jo šādi pasākumi var radīt papildu slogu pārvadātājiem. Ja tas netiks darīts, nosacījumiem un procedūrām būs pretēja ietekme, proti, tiks aizkavēti atbilstīgi transportlīdzekļi.

Grozījums Nr. 310

Anne E. Jensen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 6. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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 DSRC¹³ standarti EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 un ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications [specializēta šaura diapazona datu pārraide].

Grozījums

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. ***Uzstādot ierīces, jāņem vērā dalībvalstu noteikumi par masu, kas piemērojami teritorijā, kurā datus pārsūta no transportlīdzekļa.*** Datu pārsūtīšana notiek, izmantojot saskarni, ko definē CEN DSRC¹³ standarti EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 un ISO 14906.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications [specializēta šaura diapazona datu pārraide].

Or. en

Pamatojums

Sistēmā jāņem vērā tas, ka, ka Eiropas Savienībā maksimālo pieļaujamo masas ierobežojumu piemērošana nav saskaņota.

Grozījums Nr. 311
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 7. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Komisija saskaņā ar 16. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus attiecībā uz:

svītrots

– 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 pārbaūžu procedūrām, priekšatlases pārbaudēs izmantotā aprīkojuma tehniskajām specifikācijām, prasībām attiecībā uz priekšatlasī 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.

Or. pl

Pamatojums

Pašreizējā deleģēto aktu joma, kas piedāvāta 12. pantā, ir pārāk plaša. Komisija pieprasa tiesības, inter alia, izstrādāt papildu tehniskās specifikācijas, procedūras priekšatlases pārbaudēm, tehniskās specifikācijas, precizitātes prasības un norādījumus šajās priekšatlases pārbaudēs izmantotā aprīkojuma lietošanai. Nākotnē šie noteikumi var radīt finansiālu slogu dalībvalstu budžetiem.

Grozījums Nr. 312

Oldřich Vlasák

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 7. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Komisija saskaņā ar 16. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus attiecībā uz:

svītrots

– 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 priekšatlasī 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.

Or. cs

Pamatojums

Ierosinātās pilnvaras ir nepamatoti plašas. Ja saskaņā ar ierosināto 12. panta 2. punktu automātiskās sistēmas dalībvalstīm nav jāsertificē un tās izmanto tikai, lai meklētu aizdomīgus pārkāpumus, tādā gadījumā nav skaidrs, kādēļ priekšatlases pārbaūžu procedūras ir jāsaskaņo tādā pašā veidā, kā precizitātes prasības un norādījumi aprīkojuma lietošanai.

Grozījums Nr. 313

Peter van Dalen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 7. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

Komisija saskaņā ar 16. pantu ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus attiecībā uz:

svītrots

– 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 pārbaūžu procedūrām, priekšatlases pārbaudēs izmantotā aprīkojuma tehniskajām specifikācijām, prasībām attiecībā uz priekšatlasī 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.

Or. nl

Grozījums Nr. 314
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 7. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

***Komisija saskaņā ar 16. pantu ir
pilnvarota pieņemt deleģētos aktus
attiecībā uz:***

svītrots

***– 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 pārbaudžu procedūrām,
priekšatlases pārbaudēs izmantotā
aprīkojuma tehniskajām specifikācijām,
prasībām attiecībā uz priekšatlasī un
noteikumiem minētā aprīkojuma
izmantošanai. Šo procedūru, specifikāciju
un izmantošanas noteikumu nolūks ir
garantēt, lai visās dalībvalstīs pārbaudes
tīktu veiktas vienā veidā, tādējādi
nodrošinot vienlīdzīgu attieksmi pret
visiem pārvadātājiem visā Savienības
teritorijā.***

Or. nl

Grozījums Nr. 315
Corien Wortmann-Kool

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 7. punkts – 1. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

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;

Grozījums

svītrots

Or. en

Grozījums Nr. 316

Silvia-Adriana Țicău

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 11. punkts

Direktīva 96/53/EK

12. pants – 7. punkts – 2. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

šā panta 2. punktā minētajām priekšatlases pārbaūžu procedūrām, priekšatlases pārbaudēs izmantotā aprīkojuma tehniskajām specifikācijām, prasībām attiecībā uz priekšatlasī 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.

Grozījums

šā panta 2. punktā minētajām priekšatlases pārbaūžu procedūrām, priekšatlases pārbaudēs izmantotā aprīkojuma tehniskajām specifikācijām, prasībām attiecībā uz priekšatlasī un noteikumiem minētā aprīkojuma izmantošanai, ***kā arī noteikumiem aprīkojuma apstiprināšanai***. 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.

Or. ro

Grozījums Nr. 317
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 11. punkts
Direktīva 96/53/EK
12. pants – 7.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

7.a Šos jautājumus reglamentē, pieņemot īstenošanas aktus.

Or. pl

Pamatojums

Pašreizējā deleģēto aktu joma, kas piedāvāta 12. pantā, ir pārāk plaša. Komisija pieprasa tiesības, inter alia, izstrādāt papildu tehniskās specifikācijas, procedūras priekšatlases pārbaudēm, tehniskās specifikācijas, precizitātes prasības un norādījumus šajās priekšatlases pārbaudēs izmantotā aprīkojuma lietošanai. Nākotnē šie noteikumi var radīt finansiālu slogu dalībvalstu budžetiem.

Grozījums Nr. 318
Oldřich Vlasák
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 12. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

12) [...]

svītrots

Or. cs

Pamatojums

Ierosinātais pārkāpumu iedalījums ir pārāk detalizēts un apdraud dalībvalstu tiesības pašām izvēlēties efektīvas sankcijas.

Grozījums Nr. 319
Jacqueline Foster
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 12. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

[...]

svītrots

Pamatojums

Būtu jāļauj dalībvalstīm lemt par tajās piemērojamo īstenošanas kārtību un soda sankcijām.

Grozījums Nr. 320

Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 12. punkts

Direktīva 96/53/EK

13. pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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 izkraušanai, līdz tiek sasniegta maksimāli pieļaujamā masa.

Grozījums

Pārvadājumu veikšanu, I pielikuma 2., 3., 4.1. un 4.3. punktā noteikto maksimāli pieļaujamo masu pārsniedzot par 10–~~15~~ %, šīs direktīvas izpratnē uzskata par smagu pārkāpumu. Par šādu pārkāpumu piemēro finansiālu sankciju un transportlīdzekli nekavējoties imobilizē izkraušanai, līdz tiek sasniegta maksimāli pieļaujamā masa.

Or. en

Grozījums Nr. 321

Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 12. punkts

Direktīva 96/53/EK

13. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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 dalībniekiem. Par šādu

Grozījums

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 dalībniekiem. Par šādu

pārkāpumu transportlīdzekli imobilizē izkraušanai, līdz tiek sasniegta maksimāli pieļaujamā masa, un piemēro *finansiālu sankciju*. *Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1071/2009¹⁴ 6. pantu piemēro procedūru, kas nosaka uzņēmuma labas reputācijas zaudējumu.*

pārkāpumu transportlīdzekli imobilizē izkraušanai, līdz tiek sasniegta maksimāli pieļaujamā masa, un piemēro *sankciju*.

¹⁴ *OV L 300, 14.11.2009., 51. lpp.*

Or. de

Pamatojums

Tā kā pieļaujamās masas pārsniegšana par vairāk kā 5 % ir administratīvās kārtības pārkāpums, nevis noziedzīga nodarījuma pārkāpuma tiesiskās sekas, jēdzienu „finansiālas sankcijas” ir jāaizstāj ar „sankcijas”. Turklāt pienākums apstiprināšanas nolūkā īstenot uzņēmējdarbības tiesību aktiem atbilstošu procedūru tieši izriet no Regulas (EK) Nr. 1071/2009. Tādēļ atsauce ir lieka.

Grozījums Nr. 322 Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 12. punkts
Direktīva 96/53/EK
13. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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 dalībniekiem. Par šādu pārkāpumu transportlīdzekli imobilizē izkraušanai, līdz tiek sasniegta maksimāli pieļaujamā masa, un piemēro finansiālu sankciju. *Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1071/2009¹⁴ 6. pantu piemēro procedūru, kas nosaka uzņēmuma labas reputācijas zaudējumu.*

Grozījums

Pārvadājumu veikšanu, I pielikuma 2., 3., 4.1. un 4.3. punktā noteikto maksimālo pieļaujamo masu pārsniedzot par vairāk nekā **15** %, šīs direktīvas izpratnē uzskata par ļoti smagu pārkāpumu tāpēc, ka tas rada palielinātu risku pārējiem ceļu satiksmes dalībniekiem. Par šādu pārkāpumu transportlīdzekli imobilizē izkraušanai, līdz tiek sasniegta maksimāli pieļaujamo masa, un piemēro finansiālu sankciju. *Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1071/2009¹⁴ 6. pantu piemēro procedūru, kas nosaka uzņēmuma labas reputācijas zaudējumu.*

Or. en

Grozījums Nr. 323
Antonio Cancian, Carlo Fidanza
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 12. punkts
Direktīva 96/53/EK
13. pants – 6. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

Par pārvadājumu veikšanu, I pielikuma 1. punktā noteiktos maksimālos gabarītus — garumu, **augstumu** 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.

Or. it

Grozījums Nr. 324
Franco Frigo, David-Maria Sassoli
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 12. punkts
Direktīva 96/53/EK
13. pants – 6. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

Par pārvadājumu veikšanu, I pielikuma 1. punktā noteiktos maksimālos gabarītus — garumu, platumu **vai augstumu** — 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.

Grozījums Nr. 325
Jörg Leichtfried

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 12. punkts

Direktīva 96/53/EK

13. pants – 7. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

Par pārvadājumu veikšanu, I pielikuma 1. punktā noteiktos maksimālos gabarītus — garumu vai platumu — pārsniedzot par **1–20 %**, 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.

Or. de

Pamatojums

Norādītā pārsniegtā garuma vai platumā gadījumā runa ir par transportlīdzekļa konstrukcijas iezīmēm. Atšķirībā no pieļaujamās masas pārsniegšanas, profesionālie autovadītāji nevar ietekmēt šīs iezīmes. Ar šo grozījumu nodrošina tiesisko drošību un tādējādi nodrošina, ka iestādes pie atbildības sauc nevis profesionālo autovadītāju, bet gan pārvadājumu uzņēmumu vai atļaujas īpašnieku.

Grozījums Nr. 326
Jörg Leichtfried

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 12. punkts

Direktīva 96/53/EK

18. pants – 8. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

Pārvadājumu veikšanu, I pielikuma 1. punktā noteiktos maksimālos gabarītus — garumu vai platumu — pārsniedzot par vairāk nekā **10** %, šīs direktīvas izpratnē uzskata par ļoti smagu pārkāpumu tāpēc, ka tas rada palielinātu risku pārējiem ceļu satiksmes dalībniekiem. Par šādu pārkāpumu piemēro **pārvadājumu uzņēmumam** 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.

Or. de

Pamatojums

Norādītā pārsniegtā garuma vai platuma gadījumā pamatā runa ir par transportlīdzekļa konstrukcijas iezīmēm, kuras profesionālais autovadītājs nevar ietekmēt. Ar šo grozījumu nodrošina tiesisko drošību un tādējādi nodrošina, ka iestādes pie atbildības sauc nevis profesionālo autovadītāju, bet gan pārvadājumu uzņēmumu vai atļaujas īpašnieku.

Grozījums Nr. 327

Oldřich Vlasák

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 12.a punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

13. pants

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

12.a 13. pantu aizstāj ar šādu pantu:

13. pants

Dalībvalstis saskaņā ar valstu

konstitūcijām paredz noteikumus attiecībā

uz sankcijām, ko piemēro par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un veic visus pasākumus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka tos piemēro. Minētās sankcijas ir efektīvas, samērīgas, preventīvas un nediskriminējošas, kā arī atbilst pārkāpumu kategorijām, kas paredzētas Direktīvā 2006/22/EK.

Or. cs

Pamatojums

Ierosinātais pārkāpumu iedalījums ir pārāk detalizēts un apdraud dalībvalstu tiesības pašām izvēlēties efektīvas sankcijas.

Grozījums Nr. 328
Anne E. Jensen

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 13. punkts
Direktīva 96/53/EK
14. pants

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Kravas, tostarp konteineru, noņemamu virsbūvju vai citu kravu, pārvadājumu gadījumā nosūtītājs autopārvadātājam, kuram uzticēta **kravas** pārvadāšana, **pirms iekraušanas** iesniedz **rakstisku deklarāciju**, kurā norādīta **pārvadātās kravas bruto** masa. **Šo deklarāciju var iesniegt arī elektroniskā veidā. Dokumentu, kurā deklarēta kravas bruto masa, neatkarīgi no tā formāta paraksta nosūtītāja pienācīgi pilnvarota persona.** Ja informācija **par kravas bruto masu** ir nepilnīga vai kļūdaina, par transportlīdzekļa maksimālās masas pārsniegšanu sauc pie atbildības gan kravas nosūtītāju, gan pārvadātāju. **Intermodālās pārvadājumu operācijās informāciju par iepakotas intermodālās iekraušanas vienības, tostarp konteīnera un/vai noņemamas virsbūves, bruto masu sniedz nākamajai pusei, kas pārņem intermodālo**

iekraušanas vienību.

Or. en

Pamatojums

Kravas nosūtītāja dalīto atbildību nevajadzētu ierobežot, attiecinot to tikai uz konteineru pārvadājumiem, — kravas nosūtītāja atbildības jomā būtu jāiekļauj visu kravu pārvadājumi.

Grozījums Nr. 329

Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 13. punkts

Direktīva 96/53/EK

14. pants

Komisijas ierosinātais teksts

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**.

Grozījums

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 **visas pārvadāšanā iesaistītās transportēšanas jomas**.

Or. de

Grozījums Nr. 330

Gesine Meissner

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 13. punkts

Direktīva 96/53/EK

14. pants

Komisijas ierosinātais teksts

Konteineru pārvadājumu gadījumā nosūtītājs autopārvadātājam, kuram

Grozījums

Kravas, tostarp konteineru, noņemamu virsbūvju vai citu kravu, pārvadājumu

uzticēta **konteīnera** pārvadāšana, iesniedz deklarāciju, kurā norādīta **pārvadātā konteīnera** masa. Ja **deklarācijā iekļautā** informācija ir nepilnīga vai kļūdaina, par transportlīdzekļa maksimālās masas pārsniegšanu sauc pie atbildības gan kravas nosūtītāju, gan pārvadātāju.

gadījumā nosūtītājs autopārvadātājam, kuram uzticēta **kravas** pārvadāšana, iesniedz **rakstisku** deklarāciju, kurā norādīta **pārvadātās kravas bruto** masa. **Šo deklarāciju var iesniegt arī elektroniskā veidā. Dokumentu, kurā deklarēta kravas bruto masa, neatkarīgi no tā formāta paraksta nosūtītāja pienācīgi pilnvarota persona.** Ja informācija **par kravas bruto masu** ir nepilnīga vai kļūdaina, par transportlīdzekļa maksimālās masas pārsniegšanu sauc pie atbildības gan kravas nosūtītāju, gan pārvadātāju. **Intermodālās pārvadājumu operācijās informāciju par iepakotas intermodālās iekraušanas vienības, tostarp konteīnera un/vai noņemamas virsbūves, bruto masu sniedz nākamajai pusei, kas pārņem intermodālo iekraušanas vienību.**

Or. en

Pamatojums

Kravas nosūtītāja dalīto atbildību nevajadzētu ierobežot, attiecinot to tikai uz konteīneru pārvadājumiem, — kravas nosūtītāja atbildības jomā būtu jāiekļauj visu kravu pārvadājumi.

Grozījums Nr. 331
Patricia van der Kammen
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 14. punkts
Direktīva 96/53/EK
15. pants

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

svītrots

gada otrajā ceturksnī.

Or. nl

Grozījums Nr. 332
Jacqueline Foster

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 15. punkts

Direktīva 96/53/EK

16. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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].

Grozījums

Pilnvaras pieņemt 8. panta 4. punktā **un** 9. panta 5. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz laiku, **kas nepārsniedz 5 gadus** no [šīs direktīvas spēkā stāšanās datums].

Or. en

Pamatojums

Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai nevajadzētu piešķirt uz nenoteiktu laiku.

Grozījums Nr. 333
Silvia-Adriana Țicău
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 15. punkts
Direktīva 96/53/EK
16. pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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].

Grozījums

Pilnvaras pieņemt 8. panta 4. punktā, 9. panta 5. punktā un 12. panta 7. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz **septiņiem gadiem, skaitot** no [šīs direktīvas spēkā stāšanās datums].

Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms šā septiņu 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.

Or. ro

Grozījums Nr. 334
Jacqueline Foster

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 15. punkts
Direktīva 96/53/EK
16. pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā brīdī var atsaukt 8. panta 4. punktā, 9. panta 5. punktā **un 12. panta 7. punktā** minēto pilnvaru deleģējumu. 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.

Grozījums

Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 8. panta 4. punktā **un** 9. panta 5. punktā minēto pilnvaru deleģējumu. 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.

Or. en

Grozījums Nr. 335
Jacqueline Foster

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 15. punkts
Direktīva 96/53/EK
16. pants – 5. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Saskaņā ar 8. panta 4. punktu **un** 9. panta 5. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus divu

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.

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.

Or. en

Grozījums Nr. 336
Jörg Leichtfried

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 15.a punkts (jauns)
Direktīva 96/53/EK
16.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

15.a Pievieno šādu 16.a pantu:

„16.a pants

Komisija ne vēlāk kā [pieci gadi pēc šīs direktīvas publicēšanas dienas] iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par šīs direktīvas īstenošanu un ietekmi, jo īpaši par šīs direktīvas ietekmi uz kravu novirzīšanu.”

Or. en

Grozījums Nr. 337
Bogusław Liberadzki

Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 15.a punkts (jauns)
Direktīva 96/53/EK
16.a pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

15.a Pievieno šādu 16.a pantu:

„16.a pants

Komisija līdz 2016. gada 1. janvārim pabeidz šīs direktīvas pārskatīšanu un, ja nepieciešams, pamatojoties uz minēto pārskatu un direktīvas ietekmes novērtējumu, līdz 2017. gada 1. janvārim iesniedz priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei, lai 9. panta 2. punktā noteiktās drošības prasības attiecinātu uz visiem jaunajiem M2 un M3 kategorijas transportlīdzekļiem.

Or. en

Grozījums Nr. 338
Bogusław Liberadzki

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 1.1. punkts – 8.a ievilkums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

aa) pievieno šādu ievilkumu: „piekrautam transportlīdzekļu pārvadātājam: 20,75 m”;

Or. en

Grozījums Nr. 339

Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Alain Cadec, Petri Sarvamaa

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 1.1. punkts – 8.a ievilkums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**aa) pievieno šādu ievilkumu:
„piekrautam transportlīdzekļu
pārvadātājam: 20,75 m”;**

Or. en

Pamatojums

Saskaņota piekrauta specializētā transportlīdzekļu pārvadātāja minimālā garuma (20,75 m) noteikšana Eiropas Savienībā nozīmē to, ka vienā pārvadātājā iekrauto automobiļu skaits var atšķirties pat par 3 vienībām (palielinājums no 6 uz 9), kā rezultātā iespējams panākt energoefektivitāti, nepieciešams mazāks kravas automobiļu skaits tāda paša apjoma kravu pārvadāšanai, samazinās (ārējās) izmaksas un CO₂ emisijas uz katru pārvadāto automobili. Tā kā šādi transportlīdzekļi jau ir atļauti lielākajā daļā Eiropas Savienības dalībvalstu, netiek radīts papildu risks attiecībā uz ceļu satiksmes drošību vai infrastruktūras iespējām.

Grozījums Nr. 340

Peter van Dalen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 1.1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**aa) 1.1. punktā „18.75” aizstāj ar
„25.25”**

Or. nl

Grozījums Nr. 341

Jörg Leichtfried

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – b punkts

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.2.2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar
divas vai trīsasu piekabi, kurš, veicot

trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar
divas 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;

savienoto pārvadājumu, pārvadā vienu vai vairākas **savienotā** transporta vienības, kuru maksimālais kopējais garums ir 40 vai 45 pēdas: 44 tonnas;

Or. de

Grozījums Nr. 342

Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.2.2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

divasu vai trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar divasu vai trīsasu piekabi, kurš, veicot kombinēto pārvadājumu, pārvadā vienu vai vairākas intermodālā transporta vienības, kuru maksimālais kopējais garums ir 45 pēdas: 44 tonnas.

Or. it

Grozījums Nr. 343

Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – b punkts

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.2.2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar divasu vai trīsasu piekabi, kurš, veicot savienoto pārvadājumu, pārvadā vienu vai vairākas intermodālā transporta vienības, **kuru maksimālais kopējais garums ir 40 vai 45 pēdas**: 44 tonnas;

Grozījums

trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar divasu vai trīsasu piekabi, kurš, veicot savienoto pārvadājumu, pārvadā vienu vai vairākas intermodālā transporta vienības **atbilstoši direktīvas 2. pantam (piemēram, noņemamas virsbūves, 45 pēdas garus konteinerus)**: 44 tonnas;

Grozījums Nr. 344
Franco Frigo, David-Maria Sassoli
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 16. punkts – b apakšpunkts
Direktīva 96/53/EK
I pielikums – 2.2.2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

divasu vai trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar divasu vai trīsasu piekabi, kurš, veicot kombinēto pārvadājumu, pārvadā vienu vai vairākas intermodālā transporta vienības, kuru maksimālais kopējais garums ir 45 pēdas: 44 tonnas.

Or. it

Pamatojums

Ja transportlīdzeklim būs papildu ass, paaugstināsies izmaksas, palielināsies rītes pretestība un degvielas patēriņš, kā arī būs lielākas emisijas. Maksimālais 45 pēdu garums ir pietiekams.

Grozījums Nr. 345
Silvia-Adriana Ţicău
Direktīvas priekšlikums
1. pants – 1. daļa – 16. punkts – b apakšpunkts
Direktīva 96/53/EK
I pielikums – 2.2.2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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 pēdas: 44 tonnas.

Or. ro

Grozījums Nr. 346
Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – ab apakšpunkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 1.4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ab) 1.4. punktu aizstāj ar šādu:

„Noņemamās virsbūves un standartizētas kravas vienības, tādās kā konteineri, ir ietvertas 1.1., 1.2., 1.3., 1.6., 1.7., 1.8. un 4.4. punktā noteiktajos gabarītos. Ņemot vērā gatavo transportlīdzekļu, piemēram, specializētajos pārvadātājos iekrauto jauno automobiļu, nedalāmību, šādi iekrauti pārvadātāji var pārsniegt 1.1. punktā noteiktos gabarītus, ciktāl to pieļauj dalībvalsts noteikumi un infrastruktūras stāvoklis, ar nosacījumu, ka šādi tukši transportlīdzekļu pārvadātāji pilnībā atbilst iepriekš izklāstītajiem nosacījumiem.

Or. en

Pamatojums

Pašreizējās nepilnības Direktīvā 96/53/EK saistībā ar iekrautu un tukšu transportlīdzekļu garuma diferencēšanu var novērst, precizējot, ka transportlīdzekļu pārvadātājos atļauts iekraut gatavus transportlīdzekļus, piemēram, jaunus automobiļus, ņemot vērā pārvadātāju optimālo jaudu, ciktāl to pieļauj dalībvalsts noteikumi un infrastruktūras stāvoklis, ar nosacījumu, ka šādi tukši transportlīdzekļu pārvadātāji atbilst spēkā esošajam 18,75 m ierobežojumam. Šādiem transportlīdzekļiem nevar piemērot jaunajā direktīvā paredzētās aerodinamisko rādītāju izmaiņas.

Grozījums Nr. 347

Peter van Dalen

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – ba apakšpunkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.2.a punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ba) ievieto šādu 2.2.a punktu:

- Ecocombis 60 t

Or. nl

Grozījums Nr. 348
Philippe De Backer

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – c apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.3.1. punkts – 2. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**„divasu mehāniskie transportlīdzekļi
(izņemot autobusus) ar hibrīdpiedziņu vai
elektrisko piedziņu: 19 tonnas”;**

svītrots

Or. en

Pamatojums

Lai ieviestu tehnoloģiju ziņā neitrālāku pieeju, kas aptver visus transportlīdzekļus un autobusus, ir iestarpināts 2.5. punkts.

Grozījums Nr. 349

Oldřich Vlasák

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – c punkts

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.3.1. punkts – 2. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

divasu mehāniskie transportlīdzekļi
(izņemot autobusus) ar hibrīdpiedziņu vai
elektrisko piedziņu: **19** tonnas

divasu mehāniskie transportlīdzekļi
(izņemot autobusus) ar hibrīdpiedziņu vai
elektrisko piedziņu: **18** tonnas

Or. cs

Pamatojums

Ņemot vērā to, ka nākotnē fosilās degvielas neizbēgami būs jāaizstāj ar alternatīvām degvielām, nav pareizi ieviest atbrīvojumus attiecībā uz maksimāli pieļaujamo svaru. Atbrīvojums transportlīdzekļiem, kas izmanto alternatīvas degvielas, rezultātā palielinātu kopējo transportlīdzekļu svaru, kā arī radītu visu iespējamo saistīto negatīvo ietekmi uz transporta infrastruktūras stāvokli.

Grozījums Nr. 350

Hubert Pirker

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – c punkts

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.3.1. punkts – 3. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

divasu autobusi: **19** tonnas;

Grozījums

divasu autobusi: **19,5** tonnas;

Or. de

Pamatojums

Lai uzstādītu papildu iekārtas satiksmes drošības uzlabošanai, personu ar ierobežotu mobilitāti piekļuves prasību īstenošanai, kā arī iekārtas ekoloģisko raksturlielumu un braukšanas komforta uzlabošanai, ir nepieciešams atbilstoši saskaņot divasu autobusu maksimāli pieļaujamo masu. Tikai šādi iespējams garantēt, ka šī nozare arī turpmāk piedāvās kvalitatīvus pakalpojumus un vienlaikus var pilnībā izmantot pieejamās autobusu kapacitātes.

Grozījums Nr. 351

Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – c punkts

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.3.1. punkts – 3. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

divasu autobusi: **19** tonnas;

Grozījums

divasu autobusi: **19,5** tonnas;

Or. de

Grozījums Nr. 352
Ismail Ertug

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – c punkts

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.3.1. punkts – 3. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

divasu autobusi: **19** tonnas;

Grozījums

divasu autobusi: **19,5** tonnas;

Or. de

Pamatojums

Divasu autobusu maksimāli pieļaujamās masas palielināšana līdz 19,5 tonnām ir pieņemama, lai varētu īstenot spēkā esošās prasības transportlīdzekļiem (saistībā ar drošību, daļu trokšņu mazināšanu, ekoloģiskuma rādītāju uzlabošanas pasākumiem) un atbilstu attiecīgajam masas bez kravas pieaugumam.

Grozījums Nr. 353
Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – c punkts

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.3.1. punkts – 3. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

divasu autobusi: **19** tonnas;

Grozījums

divasu autobusi: **19,5** tonnas;

Or. de

Pamatojums

Ar tehnoloģiskajiem jauninājumiem saistītā pastāvīgā autobusu masas bez kravas pieauguma dēļ divasu autobusi nepieciešams palielināt maksimāli pieļaujamo masu līdz 19,5 tonnām, lai neietekmētu transportlīdzekļa jaudu vai pasažieru ietilpību. Pretējā gadījumā tas būtu pretrunā ar ierosinātās direktīvas efektivitātes un klimata aizsardzības mērķiem.

Grozījums Nr. 354
Corien Wortmann-Kool, Petri Sarvamaa

PE524.694v01-00

200/207

AM1011752LV.doc

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – c apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.3.1. punkts – 3. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

divasu autobusi: **19** tonnas.

Grozījums

divasu autobusi: **19,5** tonnas.

Or. en

Pamatojums

Eiropas Komisijas ietekmes novērtējumā konstatēts, ka no drošības, kā arī no vides aizsardzības viedokļa pastāv vienprātība, ka divasu tūristu autobusu maksimāli pieļaujamajai masai jābūt nevis 19 tonnas, bet gan 19,5 tonnas.

Grozījums Nr. 355

Georges Bach

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – c apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.3.1. punkts – 3. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

divasu autobusi: **19** tonnas.

Grozījums

divasu autobusi: **20** tonnas.

Or. en

Pamatojums

Maksimāli pieļaujamā masa jāpielāgo jaunākajiem tehnoloģiju sasniegumiem autobusu būvē saistībā ar drošību, vides aspektiem un to pieejamību personām ar ierobežotu mobilitāti.

Grozījums Nr. 356

Mathieu Grosch

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – c apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.3.1. punkts – 3. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

divasu autobusi: **19** tonnas.

divasu autobusi: **19,5** tonnas.

Or. en

Pamatojums

Divasu autobusu maksimāli pieļaujamā masa jāpalielina līdz 19,5 tonnām, lai ņemtu vērā dažādus aspektus, piemēram, pasažieru un bagāžas svara palielinājumu un tehniskos uzlabojumus (videi draudzīgāki, drošāki autobusi, tehnoloģijas personām ar invaliditāti u. c.), kas palielina transportlīdzekļa kopējo masu.

Grozījums Nr. 357

Thomas Ulmer

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – c punkts

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.3.1. punkts – 3. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

divasu autobusi: **19** tonnas;

divasu autobusi: **19,5** tonnas;

Or. de

Pamatojums

Ieviešot jaudīgu izplūdes gāzu regulēšanas sistēmu, palielinās arī transportlīdzekļa kopējā masa.

Grozījums Nr. 358

Phil Bennion

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – ca apakšpunkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.3.4. punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ca) pievieno šādu punktu:

„2.3.4. Zemas oglekļa emisijas tehnoloģijas Maksimālā masa ir 2.3.1., 2.3.2. un 2.3.3. punktā minētā masa, ko palielina ar zemas oglekļa emisijas tehnoloģijām nepieciešamo papildu masu, kura nepārsniedz vienu tonnu. Šo papildu masu apstiprina un norāda mehāniskā transportlīdzekļa oficiālās reģistrācijas dokumentos, ko izsniedz dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis reģistrēts. Ja šādas informācijas trūkst, piemēro 2.3.1., 2.3.2. vai 2.3.3. punktā minētās vērtības.”

Or. en

**Grozījums Nr. 359
Philippe De Backer**

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – ca apakšpunkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.5. punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ca) pievieno šādu punktu:

„2.5. Ar alternatīvu degvielu darbināmi transportlīdzekļi Maksimālā masa ir I pielikuma 2.3. un 2.4. punktā minētā masa, ko palielina ar alternatīvam dzinējspēkam nepieciešamo papildu masu, kura nepārsniedz vienu tonnu. Šo papildu masu norāda mehāniskā transportlīdzekļa oficiālās reģistrācijas dokumentos, ko izsniedz dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis ir reģistrēts. Ja šādas informācijas trūkst, piemēro 2.3. un 2.4. punktā minētās vērtības.”

Or. en

Pamatojums

Ar šo grozījumu tiek ieviesta tehnoloģiju ziņā neitrālāka pieeja. Noteikumu darbības jomā būtu jāiekļauj visi ar alternatīvu degvielu darbināmi transportlīdzekļi, tostarp visi autobusi.

Tiem visiem būtu jāatļauj papildu masa, kura nepārsniedz vienu tonnu. Atļauju izmantot vienas tonnas papildu masu nevajadzētu attiecināt tikai uz divas transportlīdzekļiem, jo tādējādi tiktu ierobežotas iespējas ieviest inovācijas energotaupiības jomā pilsētvidē vai piepilsētu zonās. Tiesību aktiem nevajadzētu ierobežot inovāciju ieviešanu saistībā ar atsevišķām transportlīdzekļu kategorijām.

Grozījums Nr. 360
Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts – ca apakšpunkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 2.3.4. punkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ca) pievieno šādu punktu:

„2.3.4. Ar alternatīvu degvielu darbināmi transportlīdzekļi Maksimālā masa ir 2.3.1., 2.3.2. vai 2.3.3. punktā minētā masa, ko palielina ar alternatīvam dzinējspēkam nepieciešamo papildu masu, kura nepārsniedz 1,5 tonnu. Šo papildu masu norāda mehāniskā transportlīdzekļa oficiālās reģistrācijas dokumentos, ko izsniedz dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis ir reģistrēts. Ja šādas informācijas trūkst, piemēro 2.3.1., 2.3.2. vai 2.3.3. punktā minētās vērtības.”

Or. en

Pamatojums

Izvēlei attiecībā uz alternatīvu dzinēju tehnoloģijām, kas paredzētas ar alternatīvu degvielu darbināmiem transportlīdzekļiem, jābūt neitrālai. Palielinot ar šādām tehnoloģijām saistīto maksimālo masu līdz 1,5 tonnām, tiek nodrošinātas izvēles iespējas.

Grozījums Nr. 361
Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16.a punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 1.1. punkts – 3. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**16.a 1.1. punkta trešo ievilkumu
"posmainais transportlīdzeklis" groza
šādi.**

- posmainais transportlīdzeklis 17,85 m

Or. de

Grozījums Nr. 362

Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16.a punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 1.3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

**16.a I pielikuma 1.3. punktu aizstāj ar
šādu tekstu: „Jebkura transportlīdzekļa
maksimālo augstumu nosaka dalībvalstis
saskaņā ar subsidiaritātes principu.
Dalībvalstis var izvēlēties slēgt divpusējus
nolīgumus, ar ko atļauj
transportlīdzekļiem ar saskaņotu
augstumu pārvietoties to teritorijās, ciktāl
to pieļauj infrastruktūra.”**

Or. en

Pamatojums

*Eiropas Savienības tiesību aktiem nevajadzētu liegt efektīvā pārrobežu tirdzniecībā
iesaistīties dalībvalstīm, kuru infrastruktūra veidota tā, lai satiksmē varētu piedalīties
konkrēta augstuma transportlīdzekļi.*

Grozījums Nr. 363

Gesine Meissner

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16.a punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

I pielikums – 1.1. punkts – 3. ievilkums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

16.a I pielikuma 1.1. punkta trešo ievilkumu aizstāj ar šādu:

„posmainajam transportlīdzeklīm 17,85 m”

Or. en

Pamatojums

Posmainā transportlīdzekļa maksimālā garuma palielināšana par 1,35 m ļautu veidot vairāk sastāvu veidu, tādējādi palīdzot veicināt intermodālos pārvadājumus. Būtu iespējams iekraut ne tikai 45 pēdu konteineru, bet arī 48 pēdu konteineru vai divas C 745 kategorijas noņemamās virsbūves. Posmainais transportlīdzeklis, kura garums ir 17,85 m, joprojām būtu īsāks par maksimāli pieļaujamo garumu autovilcieniem, kas ir 18,75 m.

Grozījums Nr. 364

Markus Ferber

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16.b punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EC

I pielikums – 1.6. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

16.b 1.6. punktu groza šādi.

- Maksimālais attālums starp sakabes tapas asi un piekabes aizmuguri 13,35 m

Or. de

Grozījums Nr. 365

Carlo Fidanza

Direktīvas priekšlikums

2. pants – 1. punkts – 1.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

***Šīs direktīvas 1. panta 7. punktu
nepiemēro līdz 2025. gada 1. janvārim.***

Or. en