



---

Sesijas dokuments

---

**A9-0047/2024**

21.2.2024

**\*\*\*I**

## **ZIŅOJUMS**

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

Transporta un tūrisma komiteja

Referente: *Isabel García Muñoz*

### ***Izmantoto apzīmējumu skaidrojums***

- \* Apspriežu procedūra
- \*\*\* Piekrišanas procedūra
- \*\*\*I Parastā likumdošanas procedūra (pirmais lasījums)
- \*\*\*II Parastā likumdošanas procedūra (otrais lasījums)
- \*\*\*III Parastā likumdošanas procedūra (trešais lasījums)

(Norādītā procedūra pamatojas uz akta projektā ierosināto juridisko pamatu.)

### ***Grozījumi akta projektā***

#### **Parlamenta grozījumi, kas sagatavoti divās slejās**

Svītrotās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā*** kreisajā slejā. Aizstātās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā*** abās slejās. Jauno tekstu iezīmē ***treknā slīprakstā*** labajā slejā.

Pirms katra grozījuma ievietotā informācijas bloka pirmā un otrā rinda norāda uz attiecīgo teksta daļu izskatāmajā akta projektā. Ja grozījums attiecas uz spēkā esošu aktu, ko paredzēts grozīt ar akta projektu, informācijas blokā papildus iekļauj trešo un ceturto rindu, kurās attiecīgi norāda spēkā esošo aktu un atbilstīgo teksta vienību tajā.

#### **Parlamenta grozījumi, kas sagatavoti kā konsolidēts teksts.**

Jaunās teksta daļas iezīmē ***treknā slīprakstā***. Svītrotās teksta daļas iezīmē ar simbolu ■ vai pārsvītro. Aizstātās teksta daļas iezīmē, ierakstot jauno tekstu ***treknā slīprakstā*** un izdzēšot vai pārsvītrojot aizstāto tekstu. Tas neattiecas uz tīri tehniska rakstura grozījumiem, kurus izdara attiecīgie dienesti, gatavojot galīgo tekstu. Tie netiek iezīmēti.

## SATURA RĀDĪTĀJS

	<b>Lpp.</b>
EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS .....	5
PASKAIDROJUMS .....	52
PIELIKUMS. VIENĪBAS VAI PERSONAS, NO KURĀM REFERENTE IR SAŅĒMUSI PIENESUMU.....	56
ATBILDĪGĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA .....	58
ATBILDĪGĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA .....	59
ATBILDĪGĀS KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAĶSTA.....	60



## EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS

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

**(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)**

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2023)0445),
  - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 2. punktu un 91. panta 1. punktu, saskaņā ar kuriem Komisija tam ir iesniegusi priekšlikumu (C9-0306/2023),
  - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 3. punktu,
  - ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas ... atzinumu<sup>1</sup>,
  - pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,
  - ņemot vērā Reglamenta 59. pantu,
  - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A9-0047/2024),
1. pieņem pirmajā lasījumā turpmāk izklāstīto nostāju;
  2. prasa Komisijai priekšlikumu Parlamentam iesniegt vēlreiz, ja tā savu priekšlikumu aizstāj, būtiski groza vai ir paredzējusi to būtiski grozīt;
  3. uzdod priekšsēdētājam Parlamenta nostāju nosūtīt Padomei un Komisijai, kā arī dalībvalstu parlamentiem.

---

<sup>1</sup> OV C, C/2024/895, 6.2.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

## Grozījums Nr. 1

### Direktīvas priekšlikums 4. apsvērums

*Komisijas ierosinātais teksts*

(4) Lai sasniegtu šos mērķus, būtu jāpanāk pareizais līdzsvars starp ekonomiskās efektivitātes, vidiskās ilgtspējas, ceļu infrastruktūras aizsardzības un ceļu satiksmes drošības aspektiem.

*Grozījums*

(4) Lai sasniegtu šos mērķus, būtu jāpanāk pareizais līdzsvars starp ekonomiskās efektivitātes, vidiskās ilgtspējas, ceļu infrastruktūras aizsardzības un ceļu satiksmes drošības aspektiem. ***Turklāt, lai nodrošinātu tiesību aktu saskaņotību un juridisko noteiktību, šī direktīva būtu pēc iespējas ciešāk jāsaskaņo ar Lielas noslodzes transportlīdzekļu CO<sub>2</sub> emisiju standartu regulu un Kombinēto pārvadājumu direktīvu.***

## Grozījums Nr. 2

### Direktīvas priekšlikums 6.a apsvērums (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

***(6a) Šīs direktīvas mērķis ir uzlabot autopārvadājumu nozares konkurētspēju, veicinot rentablākas un ilgtspējīgākas pārvadājumu darbības un sekmējot intermodālos pārvadājumus. Lai gan jaunie noteikumi ļaus samazināt nobrauktos transportlīdzekļa kilometrus, ir paredzams, ka Savienībā arī turpmāk akūti trūks transportlīdzekļu vadītāju. Lai risinātu transportlīdzekļu vadītāju trūkuma problēmu, ir ļoti būtiski ar steigu uzlabot lielas noslodzes transportlīdzekļu vadītāju darba apstākļus. Kvalitatīvu kravas automobiļu stāvvietu trūkums Eiropas Savienībā palielina kravas automobiļu vadītāju darba apstākļu pasliktināšanos, un tā ir īpaša problēma tālsatiksmes braucienu laikā.***

*Lai risinātu šo problēmu un uzlabotu nozares pievilcību, gabarītu palielināšanai, kas nepieciešama, lai transportlīdzekļos uzstādītu bezemisiju tehnoloģijas, nevajadzētu samazināt kabīnes telpu un vajadzētu uzlabot autovadītāju ērtības. Ja iespējams, jāizpēta un jāveicina koncepcijas, kas ļautu kabīnēs ierīkot papildu vietu sanitārajām iekārtām.*

### Grozījums Nr. 3

#### Direktīvas priekšlikums 7. apsvērums

*Komisijas ierosinātais teksts*

(7) Lai nodrošinātu šīs direktīvas nosacījumu kopīgu izpratni un vienotu īstenošanu vietējā un starptautiskā satiksmē, ir nepieciešams precizēt, ka **valstu** atkāpes no atsevišķām maksimālajām pieļaujamajām masu un gabarītu robežām attiecībā uz atsevišķiem transportlīdzekļu veidiem, kas  **piedalās vietējā satiksmē, automātiski nepiemēro transportlīdzekļiem, ko izmanto pārrobežu pārvadājumos.**

*Grozījums*

(7) Lai nodrošinātu šīs direktīvas nosacījumu kopīgu izpratni un vienotu īstenošanu vietējā un starptautiskā satiksmē, ir nepieciešams precizēt, ka **patlaban, bieži vien pamatojoties uz divpusēju vienošanos starp kaimiņos esošām dalībvalstīm, ir noteiktas īpašas** atkāpes no atsevišķām maksimālajām pieļaujamajām masu un gabarītu robežām attiecībā uz atsevišķiem **specializēto** transportlīdzekļu veidiem, kas **veic pārvadājumus, un šādas atkāpes būtu jā saglabā, kamēr vien tās neietekmē starptautisko konkurenci.**

### Grozījums Nr. 4

#### Direktīvas priekšlikums 8. apsvērums

*Komisijas ierosinātais teksts*

(8) Nedalāmu kravu pārvadājumi ir svarīgs tirgus segments, kas saistīts ar atjaunīgās enerģijas stratēģiskajām jomām, inženierbūvniecības un infrastruktūras, naftas un gāzes, smagās rūpniecības un elektroenerģijas ražošanas nozarēm.

*Grozījums*

(8) Nedalāmu kravu pārvadājumi ir svarīgs tirgus segments, kas saistīts ar atjaunīgās enerģijas stratēģiskajām jomām, inženierbūvniecības un infrastruktūras, naftas un gāzes, smagās rūpniecības un elektroenerģijas ražošanas nozarēm.

Neskatoties uz esošo un dalībvalstu ekspertu pieņemto Eiropas paraugprakses vadlīniju nestandarta kravu pārvadājumiem atzīto vērtību, ir panākts ļoti neliels progress nedalāmu kravu pārvadāšanas atļauju iegūšanas noteikumu un procedūru vienkāršošanā un harmonizēšanā. Neskarot dalībvalstu tiesības noteikt nepieciešamos nosacījumus nedalāmu kravu drošas pārvadāšanas nodrošināšanai to teritorijās, dalībvalstīm būtu jāsadarbojas šo prasību harmonizēšanai iespējami lielā mērā, lai izvairītos no vienam nolūkam kalpojošu atšķirīgu nosacījumu vairošanas. Dalībvalstīm būtu jānodrošina arī tas, ka valstu prasības ir samērīgas un nediskriminējošas, un būtu jāatturas no tādu nepamatotu prasību noteikšanas kā attiecīgās dalībvalsts valsts valodas pārvaldīšana. Lai mazinātu administratīvo slogu operatoriem un nodrošinātu efektīvus, godīgus un drošus pārvadājumus, ir ļoti svarīgi ieviest pārskatāmu, harmonizētu, lietotājam draudzīgu sistēmu atļauju iegūšanai.

Neskatoties uz esošo un dalībvalstu ekspertu pieņemto Eiropas paraugprakses vadlīniju nestandarta kravu pārvadājumiem atzīto vērtību, ir panākts ļoti neliels progress nedalāmu kravu pārvadāšanas atļauju iegūšanas noteikumu un procedūru vienkāršošanā un harmonizēšanā. Neskarot dalībvalstu tiesības noteikt nepieciešamos nosacījumus nedalāmu kravu drošas pārvadāšanas nodrošināšanai to teritorijās, dalībvalstīm būtu jāsadarbojas šo prasību harmonizēšanai iespējami lielā mērā, lai izvairītos no vienam nolūkam kalpojošu atšķirīgu nosacījumu vairošanas. Dalībvalstīm būtu jānodrošina arī tas, ka valstu prasības ir samērīgas un nediskriminējošas, un būtu jāatturas no tādu nepamatotu prasību noteikšanas kā attiecīgās dalībvalsts valsts valodas pārvaldīšana. Lai mazinātu administratīvo slogu operatoriem un nodrošinātu efektīvus, godīgus un drošus pārvadājumus, ir ļoti svarīgi ieviest pārskatāmu, harmonizētu, lietotājam draudzīgu sistēmu atļauju iegūšanai, ***kas ir pieejama visās ES valodās un kam var viegli piekļūt, izmantojot elektroniskos saziņas līdzekļus. Šīs atļaujas būtu jāizsniedz elektroniskā formātā, un to pamatā būtu jābūt Eiropas īpašās kravas automobiļu un piekabju reģistrācijas (SERT) dokumentam, kura mērķis ir saskaņot transportlīdzekļu tehnisko informāciju, piemēram, piekabju vai moduļu piekabju reģistrāciju. Pārvadātājiem būtu jāļauj veikt nedalāmu kravu pārvadājumus, izmantojot šo elektronisko dokumentu.***

## Grozījums Nr. 5

### Direktīvas priekšlikums

#### 9. apsvēruma

*Komisijas ierosinātais teksts*

(9) Eiropas modulārās sistēmas (EMS) ir tikušas ilgstoši izmantotas un

PE754.850v02-00

*Grozījums*

(9) Eiropas modulārās sistēmas (EMS) ir tikušas ilgstoši izmantotas un

RR\1297467LV.docx



izmēģinātas un pierādījušas, ka tas ir interesants risinājums pārvadājumu darbību ekonomiskuma un energoefektivitātes uzlabošanai, tajā pašā laikā nodrošinot ceļu satiksmes drošību un infrastruktūras aizsardzību, pateicoties tās lietojumam tikai piemērotās ceļu tīkla daļās. Ņemot vērā dalībvalstu vietējās īpatnības, atšķirīgas ekonomiskās intereses, pārvadājumu vajadzības un dažādas transporta infrastruktūras jaudas, tieši dalībvalstis var vislabāk novērtēt un atļaut EMS kustību savās teritorijās. Tajā pašā laikā, lai palielinātu EMS izmantošanas pozitīvo sociālekonomisko un vidisko ietekmi, ir būtiski likvidēt nevajadzīgus šķēršļus to izmantošanai pārrobežu pārvadājumos starp blakus esošām dalībvalstīm, kas atļauj šādu transportlīdzekļu sastāvu kustību to teritorijās, neierobežojot šķērsojamo robežu skaitu, ja vien tiek ievērotas dalībvalstu noteiktās maksimālās atļautās EMS masas un gabarīti to teritorijās. Tas nodrošinātu, ka pārrobežu pārvadājumos izmantotās EMS atbilst kopīgajai mazākajai masas un gabarītu robežai, kādu minētajās dalībvalstīs piemēro EMS. Pārvadājumu drošības, pārredzamības un juridiskās skaidrības interesēs būtu jāievieš kopīgi nosacījumi EMS aprītei vietējā un starptautiskā satiksmē **un** jānodrošina skaidra informācija par EMS masām un gabarītiem tajās ceļu tīkla daļās, kas saderīgas ar šādu transportlīdzekļu specifikācijām, **un pārraudzīšanai**, kā EMS izmantošana ietekmē ceļu satiksmes drošību, ceļu infrastruktūru, modālo sadarbību un kāda ir Eiropas modulāro sistēmu vidiskā ietekme uz transporta sistēmām, to vidū uz modālo sadalījumu.

izmēģinātas un pierādījušas, ka tas ir interesants risinājums pārvadājumu darbību ekonomiskuma un energoefektivitātes uzlabošanai, tajā pašā laikā nodrošinot ceļu satiksmes drošību un infrastruktūras aizsardzību, pateicoties tās lietojumam tikai piemērotās ceļu tīkla daļās. Ņemot vērā dalībvalstu vietējās īpatnības, atšķirīgas ekonomiskās intereses, pārvadājumu vajadzības un dažādas transporta infrastruktūras jaudas, tieši dalībvalstis var vislabāk novērtēt un atļaut EMS kustību savās teritorijās. **Pirms EMS atļaušanas dalībvalstīm būtu jāveic iepriekšējs jauno maršrutu novērtējums par to iespējamo ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, infrastruktūru, modālo sadarbību, modālo pārvirzi un vidi.** Tajā pašā laikā, lai palielinātu EMS izmantošanas pozitīvo sociālekonomisko un vidisko ietekmi, ir būtiski likvidēt nevajadzīgus šķēršļus to izmantošanai pārrobežu pārvadājumos starp blakus esošām dalībvalstīm, kas atļauj šādu transportlīdzekļu sastāvu kustību to teritorijās, neierobežojot šķērsojamo robežu skaitu, ja vien tiek ievērotas dalībvalstu noteiktās maksimālās atļautās EMS masas un gabarīti to teritorijās. Tas nodrošinātu, ka pārrobežu pārvadājumos izmantotās EMS atbilst kopīgajai mazākajai masas un gabarītu robežai, kādu minētajās dalībvalstīs piemēro EMS. Pārvadājumu drošības, pārredzamības un juridiskās skaidrības interesēs būtu jāievieš kopīgi nosacījumi EMS aprītei vietējā un starptautiskā satiksmē. **Šiem nosacījumiem cita starpā būtu jānodrošina, ka EMS aprīte notiek pa ceļiem, kur ir garantēta neaizsargāto satiksmes dalībnieku drošība. Dalībvalstīm būtu jānodrošina skaidra informācija par EMS masām un gabarītiem tajās ceļu tīkla daļās, kas saderīgas ar šādu transportlīdzekļu specifikācijām. Dalībvalstīm būtu jāizveido pārraudzīšanas sistēma, lai izvērtētu, kā EMS izmantošana ietekmē ceļu satiksmes drošību, ceļu infrastruktūru, modālo sadarbību un kāda ir Eiropas**

modulāro sistēmu vidiskā ietekme uz transporta sistēmām, to vidū uz modālo sadalījumu. *Skaidra EMS definīcija šajā direktīvā nodrošina, ka EMS sastāv no standarta ritekļu blokiem, lai nodrošinātu savietojamību ar citiem transporta veidiem, jo īpaši dzelzceļu. Lai efektīvi veicinātu pāreju uz bezemisiju mobilitāti, starptautiskajā satiksmē iesaistīto EMS sastāvā, tiklīdz tas tehniski un funkcionāli iespējams, būtu jāiekļauj bezemisiju transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi.*

## Grozījums Nr. 6

### Direktīvas priekšlikums 9.a apsvēruma (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

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

## Grozījums Nr. 7

### Direktīvas priekšlikums 10.a apsvēruma (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

*(10a) Jaunajiem saskaņotajiem*

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

## Grozījums Nr. 8

### Direktīvas priekšlikums

#### 11. apsvērums

##### *Komisijas ierosinātais teksts*

(11) Nedalāmu kravu pārvadāšana ar transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kas pārsniedz maksimālās masas vai gabarītus, un EMS izmantošana, ņemot vērā vajadzību pēc papildu drošības īpašībām un piemērotas infrastruktūras, prasa īpašu uzmanību pievērst tādiem elementiem kā relevantas informācijas pārskatāmība, juridiskā noteiktība un atļauju piešķiršanas procesa harmonizācija. Tāpēc dalībvalstīs ir nepieciešams izveidot vienu elektroniskas informācijas un saziņas sistēmu, kas skaidrā un viegli pieejamā veidā ietver visu relevanto informāciju par darbības un administratīviem nosacījumiem nedalāmu kravu pārvadāšanai un EMS izmantošanai. Valsts sistēmai vajadzētu ļaut operatoriem elektroniski iegūt informāciju un iesniegt pieteikumu standartizētā formātā, lai saņemtu speciālas atļaujas nedalāmu kravu

##### *Grozījums*

(11) Nedalāmu kravu pārvadāšana ar transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kas pārsniedz maksimālās masas vai gabarītus, un EMS izmantošana, ņemot vērā vajadzību pēc papildu drošības īpašībām un piemērotas infrastruktūras, prasa īpašu uzmanību pievērst tādiem elementiem kā relevantas informācijas pārskatāmība, juridiskā noteiktība un atļauju piešķiršanas procesa harmonizācija. Tāpēc dalībvalstīs ir nepieciešams izveidot vienu elektroniskas informācijas un saziņas sistēmu, kas skaidrā un viegli pieejamā veidā ietver visu relevanto informāciju par darbības un administratīviem nosacījumiem nedalāmu kravu pārvadāšanai un EMS izmantošanai. Valsts sistēmai vajadzētu ļaut operatoriem elektroniski iegūt informāciju un iesniegt pieteikumu *Eiropas Savienības* standartizētā formātā, lai saņemtu speciālas

pārvadāšanai konkrētajā dalībvalstī.

atļaujas nedalāmu kravu pārvadāšanai konkrētajā dalībvalstī. ***Turklāt šādai valsts sistēmai būtu jāsniedz informācija par transportlīdzekļu un transportlīdzekļu sastāvu maksimālo iekšzemes satiksmē atļauto masu un gabarītiem un informācija par iespējamajiem ierobežojumiem, jo īpaši attiecībā uz augstumu. Lai nodrošinātu, ka operatori un iedzīvotāji visai vajadzīgajai informācijai var piekļūt vienuviet, Komisijai vēlākais līdz [seši mēneši pēc šīs direktīvas transponēšanas datuma] būtu jāizveido īpaša Eiropas tīmekļa vietne, kas savienota ar valstu elektroniskajām un saziņas sistēmām un cita starpā sniedz skaidru grafisku pārskatu par ceļiem, uz kuriem attiecīgajās dalībvalstīs atļauts ekspluatēt EMS un attiecīgā gadījumā transportlīdzekļus, kas pārvadā nedalāmas kravas.***

## Grozījums Nr. 9

### Direktīvas priekšlikums 12. apsvēruma

*Komisijas ierosinātais teksts*

(12) Mākslīgie šķēršļi pārrobežu pārvadājumiem ar smagākiem kravu automobiļiem, kurus galvenokārt izmanto pārvadājumiem lielos attālumos (tādiem kā transportlīdzekļu sastāvi ar 5 vai 6 asīm), būtu jālikvidē harmonizētā manierē, lai īstermiņā gūtu labumu no darbības, enerģijas izmantošanas un ekoloģiskās efektivitātes, kas saistīta ar lielāku kravietilpību, ko dalībvalstis atļauj, arī intermodālos pārvadājumos. Lai rezultatīvi virzītu pāreju uz bezemisiju mobilitāti, ir nepieciešams atbrīvoties no šādiem smagākiem kravu automobiļiem, ko darbina ar fosilām degvielām, ***līdz 2035. gadam, kad, kā iecerēts, bezemisiju HDV izplatība tirgū ievērojami pieaugs un sasniegs aptuveni 50 % no jaunu HDV reģistrācijām.*** Pēc minētās atbrīvošanās

*Grozījums*

(12) Mākslīgie šķēršļi pārrobežu pārvadājumiem ar smagākiem kravu automobiļiem, kurus galvenokārt izmanto pārvadājumiem lielos attālumos (tādiem kā transportlīdzekļu sastāvi ar 5 vai 6 asīm), būtu jālikvidē harmonizētā manierē, lai īstermiņā gūtu labumu no darbības, enerģijas izmantošanas un ekoloģiskās efektivitātes, kas saistīta ar lielāku kravietilpību, ko dalībvalstis atļauj, arī intermodālos pārvadājumos. Lai rezultatīvi virzītu pāreju uz bezemisiju mobilitāti ***un pēc iespējas palielinātu spēkā esošo vides tiesību aktu ietekmi,*** ir nepieciešams atbrīvoties no šādiem smagākiem kravu automobiļiem, ko darbina ar fosilām degvielām, ***sākot no 2035. gada, un lai uzlabotu juridisko noteiktību ieguldījumiem vēl vairāk veicinātu***

smagākiem kravas automobiļiem būtu jāļauj veikt vietējos pārvadājumus, bet starptautiskā satiksmē tiem vajadzētu atbilst Direktīvas 96/53/EK I pielikumā noteiktajām maksimālajām atļautajām masām, kad atļautā papildu masa ir piemērojama bezemisiju transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem, kas iesaistīti intermodālos pārvadājumos.

*efektīvāku* bezemisiju HDV *izplatību* tirgū. Pēc minētās atbrīvošanās smagākiem kravas automobiļiem būtu jāļauj veikt vietējos pārvadājumus, bet starptautiskā satiksmē tiem vajadzētu atbilst Direktīvas 96/53/EK I pielikumā noteiktajām maksimālajām atļautajām masām, kad atļautā papildu masa ir piemērojama bezemisiju transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem, kas iesaistīti intermodālos pārvadājumos.

## Grozījums Nr. 10

### Direktīvas priekšlikums 14. apsvērums

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

(14) Transportlīdzekļu *vedējiem ar vaļējām virsbūvēm* ir ļoti *ierobežots potenciāls, lai samazinātu* enerģijas patēriņu, uzlabojot aerodinamiku. Atšķirīgi valstu noteikumi par izvirzītām transportlīdzekļu *vedēju* kravām rada konkurences izkropļojumus un ievērojami samazina to potenciālu uzlabot darbības efektivitāti un energosniegumu starptautiskā satiksmē. Tādēļ ir nepieciešams harmonizēt noteikumus par transportlīdzekļu *vedēju ar vaļējām virsbūvēm* izvirzītajām kravām, lai nodrošinātu šo mērķu pienācīgu sasniegšanu.

#### *Grozījums*

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

## Grozījums Nr. 11

### Direktīvas priekšlikums 15. apsvērums

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

(15) Tirgū sāk ienākt lielas noslodzes transportlīdzekļi ar pagarinātām kabīnēm un bezemisijas spēkiekārtas sistēmām. Atkarībā no tehnoloģijas bezemisijas

#### *Grozījums*

(15) Tirgū sāk ienākt lielas noslodzes transportlīdzekļi ar pagarinātām kabīnēm un bezemisijas spēkiekārtas sistēmām. Atkarībā no tehnoloģijas bezemisijas

spēkietkārtas sistēmu izmantošana prasa papildu telpu, kurai nevajadzētu mazināt transportlīdzekļa lietderīgo noslodzi, lai bezemisijas autopāvadājumu nozare neciestu ekonomiska rakstura zaudējumus. Tādēļ būtu jāprecizē, ka maksimālo garumu pārsniegšana pagarināto kabīņu gadījumā varētu būt tāda, ka šī pārsniegšana nodrošina telpu, kas vajadzīga tāda bezemisijas tehnoloģiskā risinājuma iekļaušanai kā akumulatoru baterijas un ūdeņraža tvertnes ar nosacījumu, ka nepasliktinās aerodinamisku kabīņu drošība, efektivitāte un komforts.

spēkietkārtas sistēmu izmantošana prasa papildu telpu, kurai nevajadzētu mazināt transportlīdzekļa lietderīgo noslodzi, lai bezemisijas autopāvadājumu nozare neciestu ekonomiska rakstura zaudējumus. Tādēļ būtu jāprecizē, ka maksimālo garumu pārsniegšana pagarināto kabīņu gadījumā varētu būt tāda, ka šī pārsniegšana nodrošina telpu, kas vajadzīga tāda bezemisijas tehnoloģiskā risinājuma iekļaušanai kā akumulatoru baterijas un ūdeņraža tvertnes ar nosacījumu, ka nepasliktinās aerodinamisku kabīņu drošība, efektivitāte un komforts ***un ka attiecīgais transportlīdzeklis joprojām atbilst noteikumam par pagriezienu apļveida joslā.***

## Grozījums Nr. 12

### Direktīvas priekšlikums 16.a apsvēruma (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

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

## Grozījums Nr. 13



**Direktīvas priekšlikums  
16.b apsvēruma (jauns)**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

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

**Grozījums Nr. 14**

**Direktīvas priekšlikums  
17. apsvēruma**

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

(17) Rezultatīva, efektīva un konsekventa noteikumu izpildes panākšana ir ārkārtīgi svarīga, lai nodrošinātu neizkropļotu operatoru konkurenci un likvidētu riskus ceļu satiksmes drošībai un ceļu infrastruktūrai, ko rada transportlīdzekļi, kuri prettiesiski pārsniedz piemērojamās masas un gabarītus. Lai kontroli uz ceļa labāk mērķētu uz pārslogotiem transportlīdzekļiem **un ja izvēlas izmantot automātiskas sistēmas ceļu infrastruktūrā**, dalībvalstīm būtu jānodrošina **šādu** sistēmu izmantošana vismaz Eiropas autotransporta tīklā. Turklāt, lai izpildes panākšana Savienībā būtu uzticama un konsekventa, būtu jānosaka obligātais minimālais kontroles līmenis, citstarp pienācīgs kontroles pasākumu skaits nakts laikā, kas

(17) Rezultatīva, efektīva un konsekventa noteikumu izpildes panākšana ir ārkārtīgi svarīga, lai nodrošinātu neizkropļotu operatoru konkurenci un likvidētu riskus ceļu satiksmes drošībai un ceļu infrastruktūrai, ko rada transportlīdzekļi, kuri prettiesiski pārsniedz piemērojamās masas un gabarītus. Lai kontroli uz ceļa labāk mērķētu uz pārslogotiem transportlīdzekļiem, dalībvalstīm būtu jānodrošina **automātisku sistēmu izmantošana vismaz Eiropas autotransporta tīklā, tostarp sertificētu sistēmu izmantošana TEN-T pamattīklā. Tāpat jābūt iespējai izmantot precīzas un pilnībā sadarbspējīgas svēršanas ierīces transportlīdzekļos. Šādām sertificētām automātiskām sistēmām būtu jāspēj atpazīt transportlīdzekļus vai**

dalībvalstīm jānodrošina proporcionāli to transportlīdzekļu satiksmes līmenim to teritorijās, uz kuriem attiecas šī direktīva.

*transportlīdzekļu sastāvus, kas pārsniedz maksimāli atļauto masu, bet tām būtu jāpiemēro atkāpe, pamatojoties uz spēkā esošu īpašu atļauju vai līdzīgu kārtību. Sistēmām jāspēj arī noteikt, vai tiek ievērotas īpašo atļauju prasības. Paredzams, ka tas ļaus izvairīties no nepamatotiem sodiem un ietaupīt administratīvās izmaksas gan operatoriem, gan dalībvalstīm.* Turklāt, lai izpildes panākšana Savienībā būtu uzticama un konsekventa, būtu jānosaka obligātais minimālais kontroles līmenis, citstarp pienācīgs kontroles pasākumu skaits nakts laikā, kas dalībvalstīm jānodrošina proporcionāli to transportlīdzekļu satiksmes līmenim to teritorijās, uz kuriem attiecas šī direktīva.

## Grozījums Nr. 15

### Direktīvas priekšlikums 18. apsvēruma

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

(18) Lai intensificētu izpildes panākšanu un lielas noslodzes transportlīdzekļu kustības pārraudzību uz Savienības ceļiem, mazinātu sastrēgumus, uzlabotu ceļu satiksmes drošību, mazinātu riskus un bojājumus infrastruktūrā un veicinātu ilgtspējīgas pārvadājumu darbības, dalībvalstis būtu jāmodina izveidot viedas piekļuves politikas shēmas, kas nodrošina atbilstību noteikumiem par maksimālajām atļautajām masām un gabarītiem. ***Veidojot šādas shēmas, dalībvalstīs*** būtu jāpiemēro minimālās kopīgās prasības, lai garantētu harmonizāciju un sadarbību visā ***ES***, jo īpaši attiecībā uz piekļuvi relevantiem datiem, ar ko jāapmainās, un to formātu. Šīm shēmām būtu jāpalīdz nodrošināt, ka konkrētais transportlīdzeklis ar konkrēto kravu pārvietojas pa konkrētu ceļu konkrētā laikā, lai tādējādi panāktu minimālu ietekmi uz vidi, infrastruktūru, cilvēku veselību un drošību un sabiedrību

#### *Grozījums*

(18) Lai intensificētu izpildes panākšanu un lielas noslodzes transportlīdzekļu kustības pārraudzību uz Savienības ceļiem, mazinātu sastrēgumus, uzlabotu ceļu satiksmes drošību, mazinātu riskus un bojājumus infrastruktūrā un veicinātu ilgtspējīgas pārvadājumu darbības, dalībvalstis būtu jāmodina izveidot viedas piekļuves politikas shēmas, kas nodrošina atbilstību noteikumiem par maksimālajām atļautajām masām un gabarītiem. ***Dalībvalstīm šādām shēmām*** būtu jāpiemēro minimālās kopīgās prasības, lai garantētu harmonizāciju un sadarbību visā ***Savienībā***, jo īpaši attiecībā uz piekļuvi relevantiem datiem, ar ko jāapmainās, un to formātu. ***Relevantajiem datiem jābūt pieejamiem reāllaikā un Savienības oficiālajās valodās.*** Šīm shēmām būtu jāpalīdz nodrošināt, ka konkrētais transportlīdzeklis ar konkrēto kravu pārvietojas pa konkrētu ceļu



kopumā. Šādu shēmu ieviešanā būtu jāizmanto tādas pilnveidotas intelektiskas transporta sistēmas kā transportlīdzekļa-infrastruktūras komunikācija, transportlīdzekļa-tīkla komunikācija, reāllaika datu kopīgošana un attālināta pārraudzība, lai nodrošinātu lielas noslodzes transportlīdzekļu drošu un raitu kustību, un šie pasākumi nedrīkstētu radīt nesamērīgus vai diskriminējošus satiksmes ierobežojumus.

konkrētā laikā, lai tādējādi panāktu minimālu ietekmi uz vidi, infrastruktūru, cilvēku veselību un drošību un sabiedrību kopumā. Šādu shēmu ieviešanā būtu jāizmanto tādas pilnveidotas intelektiskas transporta sistēmas kā transportlīdzekļa-infrastruktūras komunikācija, transportlīdzekļa-tīkla komunikācija, reāllaika datu kopīgošana un attālināta pārraudzība, lai nodrošinātu lielas noslodzes transportlīdzekļu drošu un raitu kustību, un šie pasākumi nedrīkstētu radīt nesamērīgus vai diskriminējošus satiksmes ierobežojumus.

## Grozījums Nr. 16

### Direktīvas priekšlikums 18.a apsvēruma (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

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

*ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem.*

## Grozījums Nr. 17

### Direktīvas priekšlikums 18.b apsvērums (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

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

## Grozījums Nr. 18

### Direktīvas priekšlikums 19. apsvērums

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

(19) Lai veicinātu multimodālu pārvadājumu sistēmas izaugsmi, būtu jāturpina atvieglot konteinerizētus pārvadājumus, atļaujot papildu augstumu ***ceļu*** transportlīdzekļiem, kas pārvadā ***paaugstinātus*** konteinerus.

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

## Grozījums Nr. 19

### Direktīvas priekšlikums 19.a apsvērums (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

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

## Grozījums Nr. 20

### Direktīvas priekšlikums 21. apsvērums

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

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

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

## Grozījums Nr. 21

## Direktīvas priekšlikums 23. apsvērumš

### *Komisijas ierosinātais teksts*

(23) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai nolūkā izveidot vienotu standarta pieteikuma veidlapu un harmonizēt noteikumus un procedūras valstu atļauju vai līdzīgu risinājumu izdošanai transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kas pārsniedz maksimālās masas un/vai gabarītus un ir paredzēti nedalāmu kravu pārvadāšanai, izveidot standarta ziņošanas formātu dalībvalstīm, lai tās pildītu ziņošanas pienākumus, un noteikt pagaidu atkāpes no masu un gabarītu to robežu piemērošanas, ko izmanto starptautiskā satiksmē starp krīzes skartām dalībvalstīm. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

## Grozījums Nr. 22

### Direktīvas priekšlikums 23.a apsvērumš (jauns)

### *Komisijas ierosinātais teksts*

### *Grozījums*

(23) Lai nodrošinātu vienotus nosacījumus šīs direktīvas īstenošanai, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai nolūkā izveidot vienotu **ES** standarta pieteikuma veidlapu un harmonizēt noteikumus un procedūras valstu atļauju vai līdzīgu risinājumu izdošanai transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kas pārsniedz maksimālās masas un/vai gabarītus un ir paredzēti nedalāmu kravu pārvadāšanai, izveidot standarta ziņošanas formātu dalībvalstīm, lai tās pildītu ziņošanas pienākumus, un noteikt pagaidu atkāpes no masu un gabarītu to robežu piemērošanas, ko izmanto starptautiskā satiksmē starp krīzes skartām dalībvalstīm. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

**(23a) *Lai izvērtētu šīs direktīvas efektivitāti un lietderību un lai novērtētu progresu virzītā uz tās konkrētajiem mērķiem, ir būtiski regulāri izvērtēt šīs***

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

## Grozījums Nr. 23

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 2. punkts – e apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

#### 2. pants – 1. daļa – 14. ievilkums

##### *Komisijas ierosinātais teksts*

– “ar alternatīvu degvielu darbināms transportlīdzeklis” ir mehānisks transportlīdzeklis, kuru pilnībā darbina ar alternatīvu degvielu un kurš ir ticis apstiprināts saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 satvaru,

##### *Grozījums*

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

## Grozījums Nr. 24

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 3. punkts – b apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 3. punkts – 2., 3. un 3.a daļa (jauna)

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

Dalībvalstis nodrošina, ka nedalāmu kravu pārvadāšanas atļauju vai līdzīgu līdzekļu iegūšanas procedūra ir raita, efektīva un nediskriminējoša, tādējādi samazinot administratīvos slogus un izvairoties no nevajadzīgas kavēšanās.

Dalībvalstis garantē, ka nosacījumi šādu **atļaujas** vai **līdzīgus** līdzekļu saistībā ar nedalāmu kravu pārvadāšanu izdošanai ir samērīgi un nediskriminējoši. Dalībvalstis sadarbojas, **jo īpaši**, lai izvairītos no transportlīdzekļa marķēšanas un apzīmēšanas daudzveidības un dotu priekšroku piktogrammu, nevis teksta izmantošanai. Dalībvalstis nenosaka valodas prasības saistībā ar nedalāmu kravu pārvadāšanu.

#### *Grozījums*

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

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

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

## Grozījums Nr. 25

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 3. punkts – b apakšpunkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

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

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

- a) pārvadājumu darbības veic dalībvalsts teritorijā ar specializētiem transportlīdzekļiem vai specializētu transportlīdzekļu sastāviem tādos apstākļos, kuros parasti šīs darbības neveic ar transportlīdzekļiem no citas dalībvalsts, piem., darbi, kas saistīti ar meža izstrādāšanu un mežsaimniecību;
- b) dalībvalsts, kas atļauj veikt pārvadājumu darbības savā teritorijā ar transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kuru gabarīti atšķiras no I pielikumā noteiktajiem, arī atļauj ekspluatēt Eiropas modulārās sistēmas atbilstīgi 4.a punktam, lai sasniegtu vismaz tādu kravas telpas garumu, kāds atļauts minētajā dalībvalstī, lai katrs pārvadātājs varētu gūt labumu no vienādiem konkurences nosacījumiem.

**Grozījums Nr. 26**

**Direktīvas priekšlikums**

**1. pants – 1. daļa – 3. punkts – c apakšpunkts**

Direktīva 96/53/EK  
4. pants – 4. punkts

*Grozījums*

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

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

- a) pārvadājumu darbības veic dalībvalsts teritorijā ar specializētiem transportlīdzekļiem vai specializētu transportlīdzekļu sastāviem tādos apstākļos, kuros parasti šīs darbības neveic ar transportlīdzekļiem no citas dalībvalsts, piem., darbi, kas saistīti ar meža izstrādāšanu un mežsaimniecību;
- b) dalībvalsts, kas atļauj veikt pārvadājumu darbības savā teritorijā ar transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kuru gabarīti atšķiras no I pielikumā noteiktajiem, arī atļauj ekspluatēt Eiropas modulārās sistēmas atbilstīgi 4.a punktam, lai sasniegtu vismaz tādu kravas telpas garumu, kāds atļauts minētajā dalībvalstī, lai katrs pārvadātājs varētu gūt labumu no vienādiem konkurences nosacījumiem.



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

- a) dalībvalstis piekļūstamā un pārskatāmā veidā dara publiski pieejamu informāciju par maksimālajiem svāriem un gabarītiem, kādus to teritorijās piemēro Eiropas modulāro sistēmu ekspluatācijai;
- b) dalībvalstis piekļūstamā un pārskatāmā veidā dara publiski pieejamu informāciju par to ceļu tīkla daļu, kur var ekspluatēt Eiropas modulārās sistēmas;
- c) lai iespējotu pārrobežu satiksmi, dalībvalstis nodrošina tās tīkla daļas, kur to teritorijās var ekspluatēt Eiropas modulārās sistēmas, savienojamību ar blakus esošo dalībvalstu ceļu tīklu, kur arī atļauta Eiropas modulāro sistēmu ekspluatācija;
- d) dalībvalstis izveido pārraudzības sistēmu **un novērtē** Eiropas modulāro sistēmu ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, ceļu infrastruktūru, modālo sadarbību, kā arī Eiropas modulāro sistēmu vidisko ietekmi uz transporta sistēmu, citstarp ietekmi uz modālo sadalījumu.

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

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

- a) dalībvalstis piekļūstamā un pārskatāmā veidā dara publiski pieejamu informāciju par maksimālajiem svāriem un gabarītiem, kādus to teritorijās piemēro Eiropas modulāro sistēmu ekspluatācijai;
- b) dalībvalstis piekļūstamā un pārskatāmā veidā dara publiski pieejamu informāciju par to ceļu tīkla daļu, kur var ekspluatēt Eiropas modulārās sistēmas;
- c) lai iespējotu pārrobežu satiksmi, dalībvalstis nodrošina tās tīkla daļas, kur to teritorijās var ekspluatēt Eiropas modulārās sistēmas, savienojamību ar blakus esošo dalībvalstu ceļu tīklu, kur arī atļauta Eiropas modulāro sistēmu ekspluatācija;
- d) dalībvalstis izveido pārraudzības sistēmu **par** Eiropas modulāro sistēmu ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, ceļu infrastruktūru, modālo sadarbību, **satiksmes intensitāti**, kā arī Eiropas modulāro sistēmu vidisko ietekmi uz transporta sistēmu, citstarp ietekmi uz modālo sadalījumu, **ņemot vērā iepriekšējo novērtējumu, kas veikts saskaņā ar -a) apakšpunktu;**



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

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

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

Dalībvalstis *informē Komisiju*, ja tās atļauj Eiropas modulāro sistēmu ekspluatāciju to teritorijās.

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

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

## Grozījums Nr. 27

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 3. punkts – d apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

#### 4. pants – 5. punkts – 1. daļa

Dalībvalstis uz ierobežotu laikposmu drīkst atļaut tādu transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu izmēģinājumus, kur iestrādāti jauni tehnoloģiskie risinājumi vai koncepcijas un kuri nevar atbilst šīs direktīvas prasībām. Šādiem transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem izmēģinājuma laikposmā atļauts veikt noteiktas vietējo vai starptautisko pārvadājumu darbības. Konkrēti, Eiropas modulāro sistēmu izmēģinājumi ir atļauti uz piecu gadu maksimālo laikposmu. Izmēģinājumu skaitu ierobežot nedrīkst. Dalībvalstis par to informē Komisiju.

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

## **Grozījums Nr. 28**

### **Direktīvas priekšlikums**

#### **1. pants – 1. daļa – 3. punkts – e apakšpunkts**

Direktīva 96/53/EK

#### **4. pants – 5.a punkts**

### *Komisijas ierosinātais teksts*

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

### *Grozījums*

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

punktā.

## Grozījums Nr. 29

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Direktīva 96/53/EK

4.a pants – 1. punkts – ca apakšpunkts (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

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

## Grozījums Nr. 30

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Direktīva 96/53/EK

4.a pants – 1.a punkts (jauns)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

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

## Grozījums Nr. 31

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Direktīva 96/53/EK

4.a pants – 2. punkts

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

2. Komisija **var pieņemt** īstenošanas aktus, nosakot **kopīgu** standartizētu pieteikuma veidlapu un harmonizējot valstu atļauju vai līdzīgu līdzekļu, kas minēti šā panta 1. punktā un 4. panta 3. punktā, izdošanas noteikumus un procedūras. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 10.i panta 2. punktā.

#### *Grozījums*

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

## Grozījums Nr. 32

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 5. punkts – aa apakšpunkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

6. pants – 4. punkts

#### *Spēkā esošais teksts*

4. Transportlīdzekļi ar atbilstības pierādījumu **var tikt** pakļauti:  
– attiecībā uz svaru kopīgiem standartiem — izlases veida pārbaudēm,  
– attiecībā uz gabarītu kopīgiem standartiem — pārbaudēm **tikai** tajos gadījumos, kad rodas aizdomas par neatbilstību šai direktīvai.

#### *Grozījums*

#### **aa) panta 4. punktu aizstāj ar šādu:**

"4. Transportlīdzekļi ar atbilstības pierādījumu **tiek** pakļauti:  
– attiecībā uz svaru kopīgiem standartiem — izlases veida pārbaudēm,  
– attiecībā uz gabarītu kopīgiem standartiem — pārbaudēm tajos gadījumos, kad rodas aizdomas par neatbilstību šai direktīvai.";

(Direktīva 96/53/EK)

## Grozījums Nr. 33

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Direktīva 96/53/EK

8.c pants

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

8.c pants

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

Transportlīdzekļu vedēju **pārkare vai** kravas balsts nedrīkst izvirzīties attiecībā pret kravu. Krava drīkst izvirzīties velkošā transportlīdzekļa priekšā par ne vairāk kā 0,5 metriem ar nosacījumu, ka pārvadājamā transportlīdzekļa **pirmā ass** balstās uz **piekabes** struktūras. Krava drīkst izvirzīties aizmugurē par ne vairāk kā 1,5 metriem ar nosacījumu, ka pārvadājamā transportlīdzekļa **pēdējā** ass balstās uz **piekabes struktūras**.

#### *Grozījums*

8.c pants

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

Transportlīdzekļu vedēju kravas balsts nedrīkst izvirzīties attiecībā pret **izvirzīto** kravu. Krava drīkst izvirzīties velkošā transportlīdzekļa priekšā par ne vairāk kā 0,5 metriem ar nosacījumu, ka **visas** pārvadājamā transportlīdzekļa **asis** balstās uz **transportlīdzekļa** struktūras. Krava drīkst izvirzīties aizmugurē par ne vairāk kā 1,5 metriem ar nosacījumu, ka **ne vairāk kā viena** pārvadājamā transportlīdzekļa ass balstās uz **aizmugurējā kravas balsta**.

## Grozījums Nr. 34

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 8. punkts – a apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

9.a pants – 1. punkts

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

1. Transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, kas atbilst Regulai (ES) 2018/858, drīkst pārsniegt šīs direktīvas I pielikuma 1.1. punktā noteiktos maksimālos garumus ar nosacījumu, ka to kabīnēm ir labāka aerodinamiskā veiktspēja, energoefektivitāte **un** drošības veiktspēja. Jebkādu atbilstīgi šim pantam atļautu maksimālo garumu pārsniegumu drīkst izmantot arī bezemisiju tehnoloģisko

#### *Grozījums*

1. Transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, kas atbilst Regulai (ES) 2018/858, drīkst pārsniegt šīs direktīvas I pielikuma 1.1. punktā noteiktos maksimālos garumus ar nosacījumu, ka to kabīnēm ir labāka aerodinamiskā veiktspēja, energoefektivitāte, drošības veiktspēja **un komforts vadītājam**. Jebkādu atbilstīgi šim pantam atļautu maksimālo garumu pārsniegumu drīkst izmantot arī

risinājumu uzstādīšanai. Transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, kas aprīkoti ar tādām kabīnēm, atbilst šīs direktīvas I pielikuma 1.5. punktam, un jebkāda maksimālo garumu pārsniegšana nerada minēto transportlīdzekļu kravietilpības palielinājumu.

bezemisiju tehnoloģisko risinājumu uzstādīšanai. Transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, kas aprīkoti ar tādām kabīnēm, atbilst šīs direktīvas I pielikuma 1.5. punktam, un jebkāda maksimālo garumu pārsniegšana nerada minēto transportlīdzekļu kravietilpības palielinājumu.

## **Grozījums Nr. 35**

### **Direktīvas priekšlikums**

#### **1. pants – 1. daļa – 9. punkts**

Direktīva 96/53/EK

10.b pants – 2. punkts – 1. daļa

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

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

## **Grozījums Nr. 36**

### **Direktīvas priekšlikums**

#### **1. pants – 1. daļa – 10. punkts**

Direktīva 96/53/EK

10.c pants – 1. daļa

#### *Grozījums*

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

**Maksimālos garumus**, kas **noteikti** I pielikuma 1.1. punktā, attiecīgā gadījumā ievērojot 9.a panta 1. punktu un 10.b panta 2. punktu, un **maksimālo attālumu**, kas noteikts I pielikuma 1.6. punktā, **drīkst par 15 cm pārsniegt transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, kas pārvadā tukšus vai piekrautus 45 pēdu konteinerus vai 45 pēdu noņemamas virsbūves, ar nosacījumu, ka attiecīgā konteīnera vai noņemamās virsbūves pārvadājums pa autoceļiem ir intermodālo pārvadājumu darbības daļa.**

**Transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kas iesaistīti multimodālajos pārvadājumos, posmaina transportlīdzekļa maksimālais garums**, kas **noteikts** I pielikuma 1.1. punktā, attiecīgā gadījumā ievērojot 9.a panta 1. punktu un 10.b panta 2. punktu, **ir 18,00 m**, un **maksimālais attālums**, kas noteikts I pielikuma 1.6. punktā, **ir 13,50 m**.

### **Grozījums Nr. 37**

#### **Direktīvas priekšlikums**

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

Direktīva 96/53/EK

10.ca pants (jauns)

**12a) iekļauj šādu 10.ca pantu:**

**"10.ca pants**

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

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



sastāvu aizmugurē.

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

## Grozījums Nr. 38

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 13. punkts – a apakšpunkts

Direktīva 96/53/EK

10.d pants – 1. punkts

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

1. Dalībvalstis veic konkrētus pasākumus, lai **identificētu** satiksmē esošus transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kas **varētu būt pārsnieguši** maksimālo pieļaujamo svaru **un kurus tādēļ būtu jāpārbauda to kompetentajām iestādēm**, lai nodrošinātu atbilstību šīs direktīvas prasībām. **Minētos pasākumus var veikt, izmantojot automātiskas, ceļu infrastruktūrā uzstādītas sistēmas vai izmantojot svēršanas ierīces, kas uzstādītas transportlīdzekļos saskaņā ar 4. punktu.**

***Ja dalībvalsts izvēlas ceļu infrastruktūrā uzstādītas sistēmas, tā nodrošina šādu sistēmu izmantošanu vismaz Eiropas autotransporta tīklā, kas noteikts Regulā (ES) 1315/2013\*.***

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

#### *Grozījums*

1. Dalībvalstis veic konkrētus pasākumus, lai **apzinātu** satiksmē esošus transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kas **pārsniedz** maksimālo pieļaujamo svaru, lai nodrošinātu atbilstību šīs direktīvas prasībām, **tostarp atbilstību speciālo atļauju prasībām. Šie pasākumi ietver ceļu infrastruktūrā uzstādītu automātisku sistēmu izveidi, nodrošinot vismaz izvietojumu saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1315/2013\*. Dalībvalstis izveido sertificētas automātiskās sistēmas Eiropas autotransporta pamattīklā saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1315/2013.**

***Papildus automātisku ceļu infrastruktūrā uzstādītu sistēmu izmantošanai dalībvalstis var noteikt ekspluatācijā esošus transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kas varētu būt pārsnieguši maksimālo pieļaujamo svaru, izmantojot svēršanas ierīces, kas uzstādītas transportlīdzekļos saskaņā ar 4. punktu vai veicot pārbaudes uz ceļa.***

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



Neskarot Savienības un valstu tiesību aktus, **ja tiek izmantotas automātiskas sistēmas, lai konstatētu šīs direktīvas pārkāpumus un piemērotu sankcijas, šādas automātiskas sistēmas ir sertificētas. Ja automātiskas sistēmas izmanto tikai identifikācijas nolūkiem, to sertifikācija nav obligāta.**

Neskarot Savienības un valstu tiesību aktus, **dalībvalstis var izmantot sertificētas automātiskās sistēmas, lai piemērotu sankcijas par šīs direktīvas pārkāpumiem.**

*Sertificētas automātiskās sistēmas ir savienotas ar valsts vienoto ievades punktu attiecībā uz īpašām atļaujām vai līdzīgu līdzekli, kā noteikts 4.a pantā, lai tās varētu atpazīt transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kas pārsniedz maksimāli atļauto masu un kuriem ir īpaša atļauja, kā arī transportlīdzekļus, kas pārsniedz atļauto masu, kura atļauta saskaņā ar īpašu atļauju.*

## Grozījums Nr. 39

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 14. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.da pants

*Komisijas ierosinātais teksts*

10.da pants

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

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

2. **Kad dalībvalsts īsteno IAP atbilstīgi 1. punktam, tā** nodrošina, ka **tās** IAP shēmas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2010/40/ES\*. Jo īpaši

*Grozījums*

10.da pants

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

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

2. **Dalībvalstis** nodrošina, ka **to** IAP shēmas atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2010/40/ES\*. Jo īpaši dalībvalstis nodrošina, ka dati, kas ir

dalībvalstis nodrošina, ka dati, kas ir saistīti ar IAP shēmu un ietverti Direktīvas 2010/40/ES darbības jomā, to vidū svara, garuma, platuma vai augstuma ierobežojumi, ir pieejami digitālā mašīnlasāmā formātā un piekļuve tiem notiek caur valsts piekļuves punktiem, kas izveidoti atbilstīgi Deleģētajai regulai (ES) 2022/670\*\*.

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

- a) definē kritērijus piekļuves piešķiršanai lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas ietver, bet ne tikai, transportlīdzekļa svaru, garumu, tehniskās specifikācijas un atbilstību konkrētiem drošības standartiem;
- b) dod priekšroku pilnveidotu intelektisku transporta sistēmu izmantošanai, lai uzlabotu drošību un efektivitāti un mazinātu sastrēgumus autopārvadājumu darbībās, kuras skar IAP shēmas;
- c) izveido visaptverošu informācijas un saziņas sistēmu, lai lielas noslodzes transportlīdzekļu operatorus informētu par IAP shēmas prasībām, piemērošanas procedūrām un jebkādiem shēmas atjauninājumiem vai izmaiņām.

4. ***IAP shēmu izveide dalībvalstī nedrīkst izraisīt diskriminējošus vai nesamērīgus ierobežojumus brīvai preču un pakalpojumu aprītei un nepamatoti apgrūtināt iekšējā tirgus darbību.***

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

3. ***Īstenojot IAP shēmas atbilstīgi 1. punktam, dalībvalstis:***

- a) definē kritērijus piekļuves piešķiršanai lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas ietver, bet ne tikai, transportlīdzekļa svaru, garumu, ***augstumu***, tehniskās specifikācijas un atbilstību konkrētiem drošības standartiem;
- b) dod priekšroku pilnveidotu intelektisku transporta sistēmu izmantošanai, lai uzlabotu drošību un efektivitāti un mazinātu sastrēgumus autopārvadājumu darbībās, kuras skar IAP shēmas;
- c) izveido visaptverošu informācijas un saziņas sistēmu, lai lielas noslodzes transportlīdzekļu operatorus informētu par IAP shēmas prasībām, piemērošanas procedūrām un jebkādiem shēmas atjauninājumiem vai izmaiņām;

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

## Grozījums Nr. 40

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 14.a punkts (jauns)

Direktīva 96/53/EK

10.e pants – 1.a daļa (jauna)

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

**14a) direktīvas 10.e pantam pievieno šādu jaunu daļu:**

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

## Grozījums Nr. 41

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 16. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.g pants – 1. punkts – 1. daļa – c apakšpunkts

*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

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

c) ceļu infrastruktūrā atbilstīgi 10.d panta 1. punktam uzstādīto automātisko sistēmu skaitu un atrašanās vietu;

## Grozījums Nr. 42

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 16. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.g pants – 2. punkts

2. Komisija analizē atbilstīgi 1. punktam saņemto informāciju un, pamatojoties uz saņemto informāciju, ne vēlāk kā **13** mēnešus pēc informācijas saņemšanas no visām dalībvalstīm iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu par šīs direktīvas **īstenošanu**. Šis ziņojums satur informāciju par relevantu attīstību attiecīgajās jomās.

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

## **Grozījums Nr. 43**

### **Direktīvas priekšlikums**

#### **1. pants – 1. daļa – 17. punkts**

Direktīva 96/53/EK

10.h pants – 2. punkts

17) direktīvas 10.h panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

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

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

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

## Grozījums Nr. 44

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 17. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.h pants – 3. punkts

#### *Spēkā esošais teksts*

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt **10.b** pantā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

#### *Grozījums*

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

*(Direktīva 96/53/EK)*

## Grozījums Nr. 45

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 17. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.h pants – 5. punkts

#### *Spēkā esošais teksts*

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

#### *Grozījums*

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

*(Direktīva 96/53/EK)*

## Grozījums Nr. 46

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 19. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.j pants

*Komisijas ierosinātais teksts*

19) direktīvas 10.j pantu *svīturo*;

*Grozījums*

19) direktīvas 10.j pantu *aizstāj ar šādu*:

#### *"10.j pants*

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

*sastāvu, kas iesaistīti starptautiskajā satiksmē, ieviešanai tirgū tajās dalībvalstīs, kuras atļauj to ekspluatāciju savā teritorijā.*

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

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

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

## **Grozījums Nr. 47**

### **Direktīvas priekšlikums**

#### **1. pants – 1. daļa – 20. punkts**

Direktīva 96/53/EK

10.k pants – 1. daļa

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

Krīzes gadījumā, kad to prasa sabiedrības intereses, un ar nosacījumu, ka tādējādi netiek apdraudēta ceļu satiksmes drošība, dalībvalstis drīkst vietējā satiksmē izmantojamiem transportlīdzekļiem uz laikposmu, kas nepārsniedz divus mēnešus, piešķirt pagaidu atkāpes no I pielikumā noteikto svaru un gabarītu piemērošanas.

#### *Grozījums*

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

*turpinās.*

## Grozījums Nr. 48

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 20. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.k pants – 2. daļa

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

Jebkuru šādu atkāpi pienācīgi pamato un par to nekavējoties paziņo Komisijai. Informāciju par piešķirto atkāpi Komisija nekavējoties publicē savā tīmekļa vietnē.

#### *Grozījums*

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

## Grozījums Nr. 49

### Direktīvas priekšlikums

#### 1. pants – 1. daļa – 20. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.k pants – 4. daļa

#### *Komisijas ierosinātais teksts*

Šajā pantā krīze ir ārkārtas, negaidīts un pēkšņš dabas vai cilvēka darbības izraisīts ekstraordināra rakstura un mēroga notikums Savienībā vai ārpus tās, kam ir ievērojama tieša vai netieša ietekme uz autotransportu vai ekonomiku, vai Savienības pilsoņu labklājību, un kad ir ievērojami traucēta sabiedrības funkcionēšana, un kad sabiedrības intereses prasa steidzamu rīcību.

#### *Grozījums*

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

## Grozījums Nr. 50

### Direktīvas priekšlikums

#### 3. pants – 1. punkts



*Komisijas ierosinātais teksts*

*Grozījums*

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

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

**Grozījums Nr. 51**

**Direktīvas priekšlikums  
I pielikums – tabula**

*Komisijas ierosinātais teksts*

1. Maksimālie atļautie gabarīti 1. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētiem transportlīdzekļiem		
1.1. Maksimālais garums		
	— mehāniskais transportlīdzeklis, kas nav autobuss	12,00 m
	— piekabe:	12,00 m
	— posmainais transportlīdzeklis	16,50 m
	— autovilciens	18,75 m
	— posmainais autobuss	18,75 m
	— autobuss ar divām asīm	13,50 m
	— autobuss ar vairāk nekā divām asīm	15,00 m
	— autobuss ar piekabi	18,75 m
1.2. Maksimālais platums		

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

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

Ja transportlīdzekļu sastāvos ir bezemisiju transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2.1. un 2.2.2. apakšiedaļā, palielina par 4 tonnām.		
Ja transportlīdzekļu sastāvos ir bezemisiju transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2.3. un 2.2.4. apakšiedaļā, palielina par 2 tonnām.		
<b>2.3. Mehāniskie transportlīdzekļi</b>		
2.3.1.	Divas mehaniskie transportlīdzekļi, kas nav autobusi	18 tonnas
2.3.2.	Divas autobusi	19,5 tonnas
2.3.3.	Trīs mehaniskie transportlīdzekļi	25 tonnas
2.3.4.	Trīs mehaniskie transportlīdzekļi, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	26 tonnas
2.3.5.	Četras mehaniskie transportlīdzekļi ar divām vadāmām asīm, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	32 tonnas
2.3.6.	Piecas mehaniskie transportlīdzekļi ar divām vadāmām asīm, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	40 tonnas
Ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu, kas nav bezemisiju transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.3. apakšiedaļas 2.3.1., 2.3.3. un 2.3.4. punktā, palielina par alternatīvās degvielas tehnoloģiskā risinājuma papildu svaru, kas nav lielāks kā 1 tonna.		
Bezemisiju transportlīdzekļu maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.3. apakšiedaļā, palielina par 2 tonnām.		
<b>2.4. Trīs posmainie autobusi</b>		28 tonnas
Ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu, kas nav bezemisiju transportlīdzekļi, maksimālo atļauto <b>28 tonnu</b> svaru, kāds norādīts 2.4. apakšiedaļā, palielina par alternatīvās degvielas tehnoloģiskajam risinājumam vajadzīgo papildu svaru, kas nav lielāks kā 1 tonna.		
Bezemisiju transportlīdzekļu maksimālo atļauto <b>28 tonnu</b> svaru, kāds norādīts 2.4. apakšiedaļā, palielina par 2 tonnām.		

3. Transportlīdzekļu, kas minēti 1. panta 1. punkta b) apakšpunktā, maksimālais atļautais ass svars		
3.1. Atsevišķas assis		
	Atsevišķa brīvass	10 tonnas
3.2. Piekabju un puspiekabju tandēmasis		
	Tandēmss assu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:	
3.2.1.	mazāks <i>neka</i> 1 m ( $d < 1,0$ )	11 tonnas
3.2.2.	starp 1,0 m un mazāk nekā 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 tonnas
3.2.3.	starp 1,3 m un mazāk nekā 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 tonnas
3.2.4.	1,8 m vai vairāk ( $1,8 \leq d$ )	20 tonnas
3.3. Piekabju un puspiekabju trīsasis		
	Trīsass assu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:	
3.3.1.	1,3 m vai mazāks ( $d \leq 1,3$ )	21 <i>tonnu</i>
3.3.2.	lielāks nekā 1,3 m un līdz 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 tonnas
3.4. Dzenošā ass		
3.4.1.	Transportlīdzekļu, kas minēti 2.2., 2.3. un 2.4. punktā un nav bezemisiju transportlīdzekļi, dzenošā ass	11,5 tonnas
3.4.2.	Bezemisiju transportlīdzekļu, kas minēti 2.2.1. un 2.2.2. punktā, dzenošā ass	12,5 tonnas
3.4.3.	Bezemisiju divasu autobusi	12,5 tonnas
3.5. Mehānisko transportlīdzekļu tandēmasis		
	Tandēmss assu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:	
3.5.1.	mazāks <i>neka</i> 1 m ( $d < 1,0$ )	11,5 tonnas
3.5.2.	1,0 m vai lielāks, bet mazāks nekā 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 tonnas
3.5.3.	1,3 m vai lielāks, bet mazāks nekā 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 tonnas
	Ja dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass svars nepārsniedz 9,5 tonnas	19 tonnas
4. Transportlīdzekļu, kas minēti 1. panta 1. punkta b) apakšpunktā, saistītie raksturlielumi		
4.1. Visi transportlīdzekļi		

	Svars uz transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāva dzenošo asi vai dzenošajām asīm nedrīkst būt mazāks kā 25 % no transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāvā kopējās masas slogotā stāvoklī, tos izmantojot starptautiskā satiksmē.
4.2. Autovilcieni	
	Attālums starp mehāniskā transportlīdzekļa aizmugurējo asi un piekabes priekšējo asi nedrīkst būt mazāks kā 3,00 m.
4.3. Maksimālais atļautais svars atkarībā no garenbāzes	
	Maksimālais pieļaujamais četru asu mehāniskā transportlīdzekļa svars tonnās nedrīkst pārsniegt metros izteiktu attālumu starp transportlīdzekļa vistālāk priekšā un vistālāk aizmugurē esošo asi, reizinātu ar pieci.
4.4. Puspiekabes	
	Attālums, mērīts horizontāli starp sakabes tapas asi un jebkuru punktu puspiekabes priekšā, nedrīkst pārsniegt 2,04 m.

### *Grozījums*

1. Maksimālie atļautie gabarīti 1. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētiem transportlīdzekļiem		
1.1. Maksimālais garums		
	— mehāniskais transportlīdzeklis, kas nav autobuss	12,00 m
	— piekabe	12,00 m
	— posmainais transportlīdzeklis	16,50 m
	— autovilciens	18,75 m
	— posmainais autobuss <i>ar trim asīm</i>	18,75 m
	— <i>posmainais autobuss ar četrām asīm</i>	<b>21,00 m</b>
	— autobuss ar divām asīm	13,50 m
	— autobuss ar vairāk nekā divām asīm	15,00 m
	— autobuss ar piekabi	18,75 m

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

2. Maksimālais atļautais transportlīdzekļa svars			
2.1. Transportlīdzekļi, kas veido transportlīdzekļu sastāva daļu			
	2.1.1.	Divasus piekabe	18 tonnas
	2.1.2.	Trīsasu piekabe	24 tonnas
2.2. Transportlīdzekļu sastāvi			
	2.2.1.	Autovilcieni ar piecām vai sešām asīm	
		a) divasus mehāniskais transportlīdzeklis ar trīsasu piekabi	40 tonnas
		b) trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar divasus vai trīsasu piekabi	40 tonnas
	2.2.2.	Posmainie transportlīdzekļi ar piecām vai sešām asīm	
	a)	divasus mehāniskais transportlīdzeklis ar trīsasu puspiekabi	40 tonnas
	b)	trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar divasus vai trīsasu puspiekabi	40 tonnas
	c)	divasus mehāniskais transportlīdzeklis ar trīsasu puspiekabi intermodālos pārvadājumos	44 tonnas
	d)	trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar divasus vai trīsasu puspiekabi intermodālos pārvadājumos	44 tonnas
	2.2.3.	Autovilcieni ar četrām asīm, kas sastāv no divasus mehāniskā transportlīdzekļa un divasus piekaves	36 tonnas
	2.2.4.	Posmainie transportlīdzekļi ar četrām asīm, kas sastāv no divasus mehāniskā transportlīdzekļa un divasus puspiekaves, ja attālums starp puspiekaves asīm:	
	2.2.4.1	ir 1,3 m vai lielāks, bet nav lielāks kā 1,8 m	36 tonnas
	2.2.4.2	ir lielāks nekā 1,8 m	36 tonnas
		Ja mehāniskā transportlīdzekļa maksimālais atļautais svārs (MAW) (18 tonnas) un puspiekaves tandēmāss MAW (20 tonnas) ir ievērots un dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, maksimālo atļauto svāru, kāds norādīts 2.2.4.2. punktā, palielina par 2 tonnām.	
Ja transportlīdzekļu sastāvos ir ar alternatīvu degvielu darbināmi <b>mehāniskie</b> transportlīdzekļi, kas nav bezemisiju <b>mehāniskie</b> transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svārus, kādi norādīti 2.2. apakšiedaļā, palielina par alternatīvās degvielas tehnoloģiskā risinājuma papildu svāru, kas nav lielāks kā 1 tonna.			



Ja transportlīdzekļu sastāvos ir bezemisiju <b>mehāniskie</b> transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2.1. un 2.2.2. apakšsadaļā, palielina par 4 tonnām.		
Ja transportlīdzekļu sastāvos ir bezemisiju <b>mehāniskie</b> transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2.3. un 2.2.4. apakšsadaļā, palielina par 2 tonnām.		
<b><i>Ja transportlīdzekļu sastāvos ir piekabes vai puspiekabes ar bezizmešu tehnoloģiju, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2.1., 2.2.2., 2.2.3. un 2.2.4. apakšsadaļā, palielina par 2 tonnām.</i></b>		
<b><i>Ja vienam transportlīdzekļu sastāvam piemēro vairāk nekā vienu no iepriekš minētajiem palielinājumiem, šos palielinājumus piemēro kumulatīvi.</i></b>		
2.3. Mehāniskie transportlīdzekļi		
2.3.1.	Divas mehāniskie transportlīdzekļi, kas nav autobusi	18 tonnas
2.3.2.	Divas autobusi	19,5 tonnas
2.3.3.	Trīs mehāniskie transportlīdzekļi	25 tonnas
2.3.4.	Trīs mehāniskie transportlīdzekļi, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	26 tonnas
2.3.5.	Četras mehāniskie transportlīdzekļi ar divām vadāmām asīm, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	32 tonnas
2.3.6.	Piecas mehāniskie transportlīdzekļi ar divām vadāmām asīm, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	40 tonnas
Ar alternatīvu degvielu darbināmu <b>mehānisko</b> transportlīdzekļu, kas nav bezemisiju <b>mehāniskie</b> transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.3. apakšsadaļas 2.3.1., 2.3.3. un 2.3.4. punktā, palielina par alternatīvās degvielas tehnoloģiskā risinājuma papildu svaru, kas nav lielāks kā 1 tonna.		
Bezemisiju <b>mehānisko</b> transportlīdzekļu maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.3. apakšsadaļā, palielina par 2 tonnām.		
2.4. Trīs posmainie autobusi		28 tonnas

<b>2.5. Četrstu posmainie autobusi</b>		<b>32 tonnas</b>
Ar alternatīvu degvielu darbināmu <b>mehānisko</b> transportlīdzekļu, kas nav bezemisiju <b>mehāniskie</b> transportlīdzekļi, maksimālo atļauto svaru, kāds norādīts 2.4. <b>un 2.5.</b> apakšiedaļā, palielina par alternatīvās degvielas tehnoloģiskajam risinājumam vajadzīgo papildu svaru, kas nav lielāks kā 1 tonna.		
Bezemisiju <b>mehānisko</b> transportlīdzekļu maksimālo atļauto svaru, kāds norādīts 2.4. <b>un 2.5.</b> apakšiedaļā, palielina par 2 tonnām.		
3. Transportlīdzekļu, kas minēti 1. panta 1. punkta b) apakšpunktā, maksimālais atļautais ass svars		
3.1. Atsevišķas asis		
	Atsevišķa brīvass	10 tonnas
3.2. Piekabju un puspiekabju tandēmasis		
Tandēmss asu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:		
3.2.1.	mazāks <b>nekā</b> 1 m ( $d < 1,0$ )	11 tonnas
3.2.2.	starp 1,0 m un mazāk nekā 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 tonnas
3.2.3.	starp 1,3 m un mazāk nekā 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 tonnas
3.2.4.	1,8 m vai vairāk ( $1,8 \leq d$ )	20 tonnas
3.3. Piekabju un puspiekabju trīsasis		
Trīsass asu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:		
3.3.1.	1,3 m vai mazāks ( $d \leq 1,3$ )	<b>21 tonna</b>
3.3.2.	lielāks nekā 1,3 m un līdz 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 tonnas
3.4. Dzenošā ass		
3.4.1.	Transportlīdzekļu, kas minēti 2.2., 2.3. un 2.4. punktā un nav bezemisiju transportlīdzekļi, dzenošā ass	11,5 tonnas
3.4.2.	Bezemisiju transportlīdzekļu, kas minēti 2.2.1. un 2.2.2. punktā, dzenošā ass	12,5 tonnas
3.4.3.	Bezemisiju divasu autobusi	12,5 tonnas
3.4.4.	<b>Bezemisiju trīsasu autobusi</b>	<b>12,5 tonnas</b>
3.5. Mehānisko transportlīdzekļu tandēmasis		
Tandēmss asu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:		
3.5.1.	mazāks <b>nekā</b> 1 m ( $d < 1,0$ )	11,5 tonnas
3.5.2.	1,0 m vai lielāks, bet mazāks nekā 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 tonnas

3.5.3.	1,3 m vai lielāks, bet mazāks nekā 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 tonnas
	Ja dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass svars nepārsniedz 9,5 tonnas. <b>Bezemisiju mehānisko transportlīdzekļu maksimālo tandēmāsu svaru summu palielina par 1 tonnu.</b>	19 tonnas
<b>3.6. Mehānisko transportlīdzekļu trīsasis</b>		
<b>Trīsasu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:</b>		
3.6.1.	<b>mazāks nekā 1,3 m (<math>d &lt; 1,3</math>)</b>	<b>21 tonna</b>
3.6.2.	<b>1,3 m vai lielāks, bet mazāks nekā 1,8 m (<math>1,3 \leq d &lt; 1,8</math>)</b>	<b>24 tonnas</b>
4. Transportlīdzekļu, kas minēti 1. panta 1. punkta b) apakšpunktā, saistītie raksturlielumi		
4.1. Visi transportlīdzekļi		
	Svars uz transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāva dzenošo asi vai dzenošajām asīm nedrīkst būt mazāks kā 25 % no transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāvā kopējās masas slogotā stāvoklī, tos izmantojot starptautiskā satiksmē.	
4.2. Autovilcieni		
	Attālums starp mehāniskā transportlīdzekļa aizmugurējo asi un piekabes priekšējo asi nedrīkst būt mazāks kā 3,00 m.	
4.3. Maksimālais atļautais svars atkarībā no garenbāzes		
	Maksimālais pieļaujamais četru asu <b>vai piecu asu</b> mehāniskā transportlīdzekļa svars tonnās nedrīkst pārsniegt metros izteiktu attālumu starp transportlīdzekļa vistālāk priekšā un vistālāk aizmugurē esošo asi, reizinātu ar pieci.	
4.4. Puspiekabes		
	Attālums, mērīts horizontāli starp sakabes tapas asi un jebkuru punktu puspiekabes priekšā, nedrīkst pārsniegt 2,04 m.	

## PASKAIDROJUMS

### Ievads

Direktīvā par gabarītiem un svaru, kas sākotnēji pieņemta 1996. gadā un vēlāk grozīta 2002. gadā un pēdējo reizi — 2015. gadā, ir noteikts tādu komerciālo (preču un pasažieru pārvadājumi) lielas noslodzes transportlīdzekļu maksimālais atļautais svars un gabarīti, ko var ekspluatēt Savienībā, vienlaikus paredzot iespēju dalībvalstīm piemērot atkāpes, lai ņemtu vērā valstu īpašo situāciju. Šādu kopīgu standartu mērķis ir nodrošināt, ka lielas noslodzes transportlīdzekļi (LNT) nepārsniedz robežvērtības, kas var apdraudēt ceļu satiksmes drošību, infrastruktūru un vidi. Kopīgu noteikumu mērķis ir arī veicināt pārrobežu pārvadājumus un nodrošināt, ka autopārvadājumu operatori var konkurēt, pamatojoties uz vienlīdzīgiem nosacījumiem iekšējā tirgū attiecībā uz to transportlīdzekļu kravietilpību. Visbeidzot, bet ne mazāk svarīgi ir tas, ka direktīva tiecas veicināt pārvadājumu darbību efektivitāti un tādējādi samazināt šādu darbību radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas (SEG).

Tomēr nesen veiktais direktīvas novērtējums norāda uz būtiskiem trūkumiem. Pirmkārt, valstu atkāpes, kas ļauj ekspluatēt transportlīdzekļus ar atšķirīgu svaru un gabarītiem, ir radījušas atšķirīgu noteikumu kopumu, kas kavē netraucētus pārrobežu pārvadājumus ES, veicina iekšējā tirgus sadrumstalotību un izraisa ekspluatācijas un energoefektivitātes zudumus. Otrkārt, dažādās ES un dalībvalstu prasības, kā arī divpusējās vienošanās un juridiskā nenoteiktība ir veicinājušas neefektīvu un nekonsekventu noteikumu izpildes panākšanu, jo īpaši attiecībā uz pārrobežu pārvadājumiem, radot nevienlīdzīgus konkurences nosacījumus pārvadājumu operatoriem. Turklāt līdz šim direktīva nav nodrošinājusi pietiekamus sasniegumus dekarbonizācijas jomā, jo tajā paredzētie stimuli ir nepietiekami, lai uzlabotu autopārvadājumu darbību energoefektivitāti un samazinātu SEG emisijas. Tas, ka nav paredzētas vajadzīgās prasības attiecībā uz papildu svaru un telpu jaunajām bezemisiju tehnoloģijām, ir veicinājis bezemisiju transportlīdzekļu ierobežotu ieviešanu, kā arī ir kavējis būtisku progresu virzībā uz Eiropas zaļā kursa mērķi līdz 2050. gadam par 90 % samazināt transporta nozares SEG emisijas. Visbeidzot, direktīva pietiekami neatbalsta intermodālos pārvadājumus, kā arī pienācīgi neveicina modālo sadarbību.

### Komisijas priekšlikums

Komisijas priekšlikuma mērķis ir novērst šīs nepilnības, pievēršoties trīs galvenajiem pīlāriem.

1) Pirmais no tiem ir kravu pārvadājumu ilgtspējas veicināšana, likvidējot regulatīvos un tehniskos šķēršļus un nodrošinot spēcīgākus stimulus bezemisiju tehnoloģiju un energotaupības ierīču ieviešanai lielas noslodzes transportlīdzekļu nozarē, kā arī nodrošinot intermodālo saderību un sekmējot intermodālos pārvadājumus. Konkrētāk, priekšlikums paredz palielināt maksimālo atļauto (ass) svaru bezemisiju un ar alternatīvu degvielu darbināmiem transportlīdzekļiem, kā arī bezemisiju transportlīdzekļu maksimālo atļauto garumu. Priekšlikums arī atbalsta intermodālus pārvadājumus, paredzot lielāku maksimālo svaru un augstumu transportlīdzekļiem, ko izmanto intermodālos pārvadājumos, kā arī pieprasot lielas noslodzes transportlīdzekļos izmantot standarta vienības, kas ir saderīgas ar citiem pārvadājumu veidiem.

2) Otrais pīlārs ir uzlabot iekšējā tirgus darbību un radīt vienlīdzīgus konkurences apstākļus,

precizējot un, ja vajadzīgs, saskaņojot noteikumus par garāku un/vai smagāku LNT izmantošanu pārrobežu pārvadājumos, vienlaikus nodrošinot nepieciešamo elastību dalībvalstīm, lai tās varētu pieņemt valsts noteikumus nolūkā cita starpā ņemt vērā ģeogrāfiskās, transporta tīkla blīvuma un telpiskās ekonomiskās struktūras atšķirības. Konkrētāk, priekšlikums paredz ieviest iespēju dalībvalstīm īpašos apstākļos atļaut izmantot Eiropas modulārās sistēmas (EMS), kas ir lielas noslodzes transportlīdzekļi. Patlaban deviņas dalībvalstis ļauj izmantot EMS to teritorijās, un pārrobežu pārvadājumus var veikt, noslēdzot divpusējās vienošanās, taču tas tiek darīts fragmentāri un bez saskaņotiem nosacījumiem. Priekšlikuma mērķis ir precizēt nosacījumus attiecībā uz ceļu satiksmes drošību, taisnīgu konkurenci un modālo savienojamību šādu lielas noslodzes transportlīdzekļu ekspluatācijai tajās dalībvalstīs, kuras vēlas tos izmantot.

3) Trešais pīlārs ir panākt efektīvāku un lietderīgāku izpildi, lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus un uzlabotu ceļu satiksmes drošību. Konkrētāk, priekšlikums paredz obligātu minimālo kontroles pasākumu līmeni, kas jāveic dalībvalstīm, un tiecas integrēt vairāk viedās izpildes panākšanas elementus, mudinot dalībvalstis vairāk izmantot svēršanas kustībā un viedās piekļuves politikas tehnoloģijas un vienkāršojot intermodālo pārvadājumu darbību pārbaudes, piemērojot spēkā esošo Regulu par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju.

## **Referentes nostāja**

Referente atzinīgi vērtē Komisijas priekšlikumu. Tas ir daļa no pārvadājumu zaļināšanas tiesību aktu kopuma, kura mērķis ir padarīt kravu pārvadājumus ilgtspējīgākus, uzlabojot transporta nozares darbības efektivitāti un energoefektivitāti, veicinot bezemisiju transportlīdzekļu izmantošanu un sekmējot intermodālos pārvadājumus.

Autopārvadājumu nozare noteikti nodrošina būtiskus ekonomiskus un sociālus ieguvumus ES. Taču būtu arī jāatzīst un jāsamazina tās negatīvā ietekme uz vidi, infrastruktūru un ceļu satiksmes drošību. Autopārvadājumi rada gaisa piesārņojumu, siltumnīcefekta gāzu emisijas un troksni. Pārāk liela autopārvadājumu intensitāte var radīt sastrēgumus un palielināt infrastruktūras nolietojumu. Tā var arī izraisīt negadījumus un traumas. Piemēram, tiek lēsts, ka LNT ir bijuši iesaistīti ceļu satiksmes negadījumos, kuros gājušas bojā 3000 personas no 22 800 bojāgājušajiem uz ES ceļiem 2019. gadā (t. i., aptuveni 13 % no bojāgājušo kopskaita).

Būtu jāņem vērā arī tas, ka autopārvadājumu nozari veido galvenokārt MVU, un tai raksturīga augsta konkurence un zema peļņas norma. Turklāt ES patlaban saskaras ar sistēmisku profesionālu autovadītāju trūkumu. Tādēļ ir īpaši būtiski ES nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus, skaidrus, saskaņotus, saprotamus un pārredzamus noteikumus un mērķtiecīgus stimulus, lai autoparku padarītu ilgtspējīgāku, nesamazinot kravnesību, kā arī panākt stingru noteikumu izpildi, noteikt ceļu satiksmes drošību par galveno prioritāti un, ja tas ir iespējams un vēlams, panākt lielas noslodzes transportlīdzekļu izmantošanu.

Ņemot vērā minētos mērķus, referente uzskata, ka Komisijas priekšlikums ir solis pareizajā virzienā salīdzinājumā ar esošo situāciju. Spēkā esošās direktīvas novērtējums skaidri parādīja, ka vairāki tās noteikumi ir interpretējami atšķirīgi, ka noteiktās jomās trūkst konkrētības un ka tā paredz plašas valstu atkāpju piemērošanas iespējas. Tas ir veicinājis nekonsekventu piemērošanu dalībvalstīs, izraisot tirgus sadrumstalotību, juridisko nenoteiktību, darbības neefektivitāti un nevienlīdzīgus konkurences apstākļus. Turklāt neskaidrie noteikumi ir radījuši

problēmas izpildes iestādēm, savukārt atšķirīgais izpildes līmenis ir vēl vairāk palielinājis neatbilstību un apdraud saskaņošanas mērķus.

Tāpat spēkā esošā direktīva nav efektīva attiecībā uz ar alternatīvu degvielu darbināmu un bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanas un energotaupības tehnoloģiju un aerodinamisku ierīču izmantošanas veicināšanu. Tā ir bijusi tikai daļēji efektīva intermodālo pārvadājumu veicināšanā. Bezemisiju transportlīdzekļu ienākšana kravas automobiļu parkos patlaban ir ļoti ierobežota. Lai panāktu tādu pašu funkcionalitāti kā transportlīdzekļiem ar dīzeļdzinēju, bezemisiju transportlīdzekļiem parasti ir lielāka masa (elektriskie akumulatora kravas automobiļi) vai telpa (elektriskie degvielas elementu kravas automobiļi). Ir ļoti būtiski, jo īpaši MVU, lai pāreju uz ilgtspējīgākiem transportlīdzekļiem negatīvi neietekmētu samazināta kravnesība. Taču šādam papildu svaram nevajadzētu negatīvi ietekmēt maksimālās pagrieziena apļveida joslā robežvērtības, kā arī apdraudēt ceļu satiksmes drošību.

Referente saprot, ka, ja Savienība patiešām vēlas līdz 2050. gadam par 90 % samazināt transporta radītās SEG, autopārvadājumu darbībām būs jāklūst efektīvākām un jārada būtiski mazākas emisijas, un vienlaikus ir jāpalielina ilgtspējīgāku pārvadājumu alternatīvu modālā daļa. Tas nozīmē, ka, lai nozare varētu sasniegt tās dekarbonizācijas mērķus, bezemisiju transportlīdzekļiem jāklūst par autopārvadājumu pamatu. Tāpat intermodālie vai kombinētie pārvadājumi ir būtisks elements pārejā uz ilgtspējīgāku autopārvadājumu nozari, izmantojot lielas noslodzes transportlīdzekļus, un transporta sistēmu kopumā. Šis priekšlikums paātrinās progresu abās jomās, taču ir jāsasniedz vairāk. Tādēļ referente ierosina noteikt, ka, sākot no 2032. gada, pārrobežu pārvadājumos atļauts izmantot tikai bezemisiju 44 tonnu lielas noslodzes transportlīdzekļus. Tas būtu spēcīgs stimuls palielināt šādu transportlīdzekļu ienākšanu tirgū, un līdz tam laikam būtu izveidots stabils publiski pieejamas alternatīvo degvielu infrastruktūras tīkls, nodrošinot bezemisiju LNT netraucētu ekspluatāciju visā Savienībā.

Vienlaikus pārejai uz bezemisiju transporta sistēmu, ir jānodrošina arī tas, lai tādu pašu kravas apjomu varētu pārvadāt ar mazāku transportlīdzekļu un braucienu skaitu un mazākām emisijām. Tas varētu palīdzēt risināt arī pašreizējo vadītāju trūkuma problēmu. Komisijas ietekmes novērtējums liecina, ka tās dalībvalstīs, kurām ir pieredze saistībā ar lielas noslodzes transportlīdzekļiem (Eiropas modulārajām sistēmām), ir sasniegušas pozitīvus rezultātus, samazinot negadījumu skaitu, kā arī nav notikusi reversā modālā pārvirze no dzelzceļa pārvadājumiem un/vai pārvadājumiem pa ūdensceļiem uz autopārvadājumiem. Referente ierosina stiprināt pārvaldības satvaru, kas attiecas uz EMS, veicot *ex ante* novērtējumu, kurā ņemta vērā ietekme uz ceļu satiksmes drošību, ceļu infrastruktūru, modālo sadarbību un vidi. Tiek arī ierosināts dalībvalstīm noteikt kvalifikācijas prasības EMS vadītājiem, vienlaikus nodrošinot proporcionalitāti, nediskriminēšanu un savstarpēju atzīšanu dalībvalstu starpā. Visbeidzot, īpašs ES tīmekļa portāls nodrošinātu sabiedrībai skaidru un pieejamu informāciju par ceļiem, uz kuriem atļauts izmantot šādus transportlīdzekļus, kā arī par dalībvalstīs atļautajiem transportlīdzekļu maksimālajiem gabarītiem un svaru.

Referente ir pārliecināta, ka Savienībā jāturpina samazināt tādos ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu, kuros iesaistīti lielas noslodzes transportlīdzekļi, lai varētu glābt dzīvību lielākam skaitam eiropiešu. Tādēļ vienots ES marķējums skaidri parādītu visu šīs direktīvas aptverto transportlīdzekļu vai to sastāvu garumu, lai palīdzētu citiem ceļu satiksmes dalībniekiem noteikt un atpazīt šādus transportlīdzekļus un samazinātu visus iespējamus riskus, ko rada redzamības ierobežojumi vai neredzamās zonas, piemēram, apdzēnot.

Attiecībā uz izpildes panākšanu referente uzskata, ka priekšlikumu iespējams uzlabot. Tādēļ tiek ierosināts noteikt obligātu prasību dalībvalstīm uzstādīt sertificētas svēršanas kustībā sistēmas, kā arī ieviest viedās piekļuves punktu. Dalībvalstīm gūtie ieņēmumi no piemērotajām sankcijām par šīs direktīvas pārkāpumiem būtu jāizmanto, lai atbalstītu ilgtspējīgu pārvadājumu veidu ieviešanu, veicinātu intermodalitāti un palielinātu pārrobežu pārvadājumu darbību ilgtspēju.

**PIELIKUMS. VIENĪBAS VAI PERSONAS,  
NO KURĀM REFERENTE IR SAŅĒMUSI PIENESUMU**

Saskaņā ar Reglamenta I pielikuma 8. pantu referente apliecina, ka, gatavojot ziņojumu, pirms tā pieņemšanas komitejā, viņa ir saņēmusi pienesumu no šādām vienībām vai personām:

<b>Vienība un/vai persona</b>
Transport & Environment
IVECO
CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies
ECG - The Association of European Vehicle Logistics
AVERE - The Association for Electromobility
ASTIC - Asociación del Transporte Internacional por Carretera
UIRR - International Union for Road-Rail Combined Transport
ETSC - European Transport Safety Council
Sesé
Renfe
SNCF
Ferrovie Dello Stato Italiane
Iryo
UNIFE
Tesla
Nordic Logistic Association
Union for Road Rail Transport
FinMobility
FI Forest Industries
IRU - The International Road Transport Union
UETR - Union Européenne des Transporteurs Routier
Euroexpress
DHL
CLECAT
Hydrogen Europe
Volvo
ACEA - The European Automobile Manufacturers' Association
ANFAC - Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones
CLEPA - European Association of Automotive Suppliers
Glass for Europe
ESTA - EUROPEAN ASSOCIATION OF ABNORMAL TRANSPORT AND MOBILE CRANES
UIP - INTERNATIONAL UNION OF WAGON KEEPERS
European Clean Trucking Alliance
TRANE technologies
Ministry of Transport and Communications of Finland
Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda of Spain
DG MOVE



Par šī saraksta sagatavošanu ir atbildīga vienīgi referente.

## ATBILDĪGĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA

## ATBILDĪGĀS KOMITEJAS PROCEDŪRA

<b>Virsraksts</b>	Padomes Direktīvas 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajā satiksmē, grozīšana	
<b>Atsauces</b>	COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD)	
<b>Datums, kad to iesniedza EP</b>	12.7.2023	
<b>Atbildīgā komiteja</b> Datums, kad paziņoja plenārsēdē	TRAN 14.9.2023	
<b>Komitejas, kurām lūgts sniegt atzinumu</b> Datums, kad paziņoja plenārsēdē	ENVI 14.9.2023	IMCO 14.9.2023
<b>Atzinumu nesniedza</b> Lēmuma datums	ENVI 12.10.2023	IMCO 19.9.2023
<b>Referenti</b> Iecelšanas datums	Isabel García Muñoz 5.9.2023	
<b>Izskatīšana komitejā</b>	9.10.2023	16.11.2023
<b>Pieņemšanas datums</b>	14.2.2024	
<b>Galīgais balsojums</b>	+: –: 0:	26 11 1
<b>Komitejas locekļi, kas bija klāt galīgajā balsošanā</b>	Magdalena Adamowicz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Achille Variati, Henna Virkkunen, Petar Vitanov	
<b>Aizstājēji, kas bija klāt galīgajā balsošanā</b>	Pablo Arias Echeverría, Sara Cerdas, Markus Ferber, Roman Haider, Ondřej Kovařík, César Luena, Ljudmila Novak, Inma Rodríguez-Piñero	
<b>Aizstājēji (209. panta 7. punkts), kas bija klāt galīgajā balsošanā</b>	Alicia Homs Ginel, Moritz Körner, Hannah Neumann, Francesca Peppucci	
<b>Iesniegšanas datums</b>	21.2.2024	

## ATBILDĪGĀS KOMITEJAS GALĪGAIS BALSOJUMS PĒC SARAKSTA

26	+
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Moritz Körner, Ondřej Kovařík, Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Alicia Homs Ginel, Bogusław Liberadzki, César Luena, Rovana Plumb, Inma Rodríguez-Piñero, Achille Variati, Petar Vitanov

11	-
ID	Roman Haider, Philippe Olivier
PPE	Pablo Arias Echeverría, Barbara Thaler
Renew	Dominique Riquet
The Left	Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz, Hannah Neumann

1	0
ID	Marco Campomenosi

Izmantoto apzīmējumu skaidrojums:

+ : par

- : pret

0 : atturas