



Transporta un tūrisma komiteja

2023/0265(COD)

20.10.2023

*****I**

ZIŅOJUMA 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))

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)
- ***II 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

	Lpp.
EIROPAS PARLAMENTA NORMATĪVĀS REZOLŪCIJAS PROJEKTS	5
PASKAIDROJUMS	37

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. pantu, 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 ... atzinumu¹,
 - ņemot vērā Reģionu komitejas ... atzinumu²,
 - ņemot vērā Reglamenta 59. pantu,
 - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu (A9-0000/2023),
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.

¹ [OV C 0, 0.0.0000., 0. lpp. / *Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts.]

² [OV C 0, 0.0.0000., 0. lpp. / *Oficiālajā Vēstnesī* vēl nav publicēts.]

Grozījums Nr. 1

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, Savienībā arī turpmāk akūti trūks transportlīdzekļu vadītāju. Lai risinātu transportlīdzekļu vadītāju trūkuma problēmu, ir ļoti būtiski uzlabot darba apstākļus autopārvadājumu nozarē nolūkā veicināt nozares pievilcību. Saistībā ar šo direktīvu ir būtiski, lai, uzstādot nulles emisiju tehnoloģijas, kam nepieciešama lielāka telpa, nesamazinātu vietu kabīnē vai lai tā netiktu veikta uz vadītāju komforta rēķina, kas ir izšķiroši svarīgs vadītāju pienācīgu darba apstākļu nodrošināšanai, jo īpaši pārvadājumos lielā attālumā.

Or. en

Grozījums Nr. 2

Direktīvas priekšlikums 9. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(9) Eiropas modulārās sistēmas (EMS) ir tikušas ilgstoši izmantotas un izmēģinātas un pierādījušas, ka tas ir interesants risinājums pārvadājumu darbību ekonomiskuma un energoefektivitātes uzlabošanai, tajā pašā laikā nodrošinot ceļu satiksmes drošību un infrastruktūras aizsardzību, pateicoties tās lietojumam tikai piemērotās ceļu tīkla daļās. Ņemot

(9) Eiropas modulārās sistēmas (EMS) ir tikušas ilgstoši izmantotas un izmēģinātas un pierādījušas, ka tas ir interesants risinājums pārvadājumu darbību ekonomiskuma un energoefektivitātes uzlabošanai, tajā pašā laikā nodrošinot ceļu satiksmes drošību un infrastruktūras aizsardzību, pateicoties tās lietojumam tikai piemērotās ceļu tīkla daļās. Ņemot

vērā dalībvalstu vietējās īpatnības, atšķirīgas ekonomiskās intereses, pārvadājumu vajadzības un dažādas transporta infrastruktūras jaudas, tieši dalībvalstis var vislabāk novērtēt un atļaut EMS kustību savās teritorijās. 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.

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 novērtējums par to iespējamo ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, infrastruktūru, modālo sadarbību 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. **Minētajiem nosacījumiem cita starpā būtu jānodrošina, ka EMS aprīte nenotiek uz ceļiem, ko izmanto arī neaizsargāti ceļu satiksmes dalībnieki. 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. Lai efektīvi virzītu pāreju uz bezemisiju mobilitāti, dalībvalstīm, kuras atļauj to teritorijā izmantot starptautiskajā satiksmē iekļautas EMS, būtu jānodrošina, ka no 2040. gada šādas EMS veido bezemisiju transportlīdzekļi vai**

transportlīdzekļu sastāvi.

Or. en

Grozījums Nr. 3

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. Lai nodrošinātu vienlīdzīgus konkurences apstākļus, kas paredz vienlīdzīgu attieksmi pret EMS vadītājiem un operatoriem un to nediskriminēšanu, dalībvalstīm būtu jānosaka minimālais kvalifikācijas prasību līmenis EMS vadītājiem un jāgarantē to savstarpēja atzīšana attiecīgajās dalībvalstīs.

Or. en

Grozījums Nr. 4

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 izmantošana netiek atļauta uz ceļiem, kur satiksmē piedalās neaizsargāti ceļu satiksmes dalībnieki, piemēram, gājēji, velosipēdisti un motorizēti dicikli.

Or. en

Grozījums Nr. 5

Direktīvas priekšlikums

11. apsvēruma

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 pārvadāšanai konkrētajā dalībvalstī.

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 standartizētā formātā, lai saņemtu speciālas atļaujas nedalāmu kravu pārvadāšanai konkrētajā dalībvalstī.
Turklāt šādai valsts sistēmai būtu jāsniedz informācija par transportlīdzekļu un transportlīdzekļu sastāvu maksimālajiem pieļaujamiem gabarītiem un masu iekšzemes satiksmē, kā arī informācija par iespējamajiem ierobežojumiem un minimālajām kvalifikācijas prasībām

transportlīdzekļu vadītājiem. Lai nodrošinātu, ka operatori un iedzīvotāji visai vajadzīgajai informācijai var piekļūt vienuviet, Komisijai vēlākais līdz [šeši mēneši pēc šīs direktīvas transponēšanas datuma] būtu jāizveido tīpaša 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 izmantot EMS.

Or. en

Grozījums Nr. 6

Direktīvas priekšlikums 12. apsvēruma

Komisijas ierosinātais teksts

(12) Mākslīgie šķēršļi pārrobežu pārvadājumiem ar smagākiem kravas automobiļiem, kurus galvenokārt izmanto pārvadājumiem lielos attālumos (tādiem kā transportlīdzekļu sastāvi ar 5 vai 6 asīm), būtu jālikvidē harmonizētā manierē, lai īstermiņā gūtu labumu no darbības, enerģijas izmantošanas un ekoloģiskās efektivitātes, kas saistīta ar lielāku kravietilpību, ko dalībvalstis atļauj, arī intermodālos pārvadājumos. Lai rezultatīvi virzītu pāreju uz bezemisiju mobilitāti, ir nepieciešams atbrīvoties no šādiem smagākiem kravas 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 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

Grozījums

(12) Mākslīgie šķēršļi pārrobežu pārvadājumiem ar smagākiem kravas automobiļiem, kurus galvenokārt izmanto pārvadājumiem lielos attālumos (tādiem kā transportlīdzekļu sastāvi ar 5 vai 6 asīm), būtu jālikvidē harmonizētā manierē, lai īstermiņā gūtu labumu no darbības, enerģijas izmantošanas un ekoloģiskās efektivitātes, kas saistīta ar lielāku kravietilpību, ko dalībvalstis atļauj, arī intermodālos pārvadājumos. Lai rezultatīvi virzītu pāreju uz bezemisiju mobilitāti ***un pēc iespējas palielinātu spēkā esošo vides tiesību aktu ietekmi,*** ir nepieciešams atbrīvoties no šādiem smagākiem kravas automobiļiem, ko darbina ar fosilām degvielām, ***sākot no 2032. gada, lai uzlabotu juridisko noteiktību ieguldījumiem un 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

piemērojama bezemisiju transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem, kas iesaistīti intermodālos pārvadājumos.

masām, kad atļautā papildu masa ir piemērojama bezemisiju transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem, kas iesaistīti intermodālos pārvadājumos.

Or. en

Grozījums Nr. 7

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 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 *transportlīdzekļu vedēju* potenciālu uzlabot darbības efektivitāti un energosniegumu starptautiskā satiksmē. Tādēļ ir nepieciešams harmonizēt noteikumus par transportlīdzekļu vedēju izvirzītajām kravām, lai nodrošinātu šo mērķu pienācīgu sasniegšanu.

Or. en

Grozījums Nr. 8

Direktīvas priekšlikums 15. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(15) Tīrgū sāk ienākt lielas noslodzes transportlīdzekļi ar pagarinātām kabīnēm un bezemisijas spēkiekārtas sistēmām. Atkarībā no tehnoloģijas bezemisijas spēkiekārtas sistēmu izmantošana prasa papildu telpu, kurai nevajadzētu mazināt

Grozījums

(15) Tīrgū sāk ienākt lielas noslodzes transportlīdzekļi ar pagarinātām kabīnēm un bezemisijas spēkiekārtas sistēmām. Atkarībā no tehnoloģijas bezemisijas spēkiekārtas sistēmu izmantošana prasa papildu telpu, kurai nevajadzētu mazināt

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

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.***

Or. en

Grozījums Nr. 9

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 motorizēto transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu garumam. Šāds ES marķējums palīdzētu ceļu satiksmes dalībniekiem identificēt un atpazīt šādus transportlīdzekļus un mazinātu jebkādas riskus, ko rada redzamības ierobežojumi vai neredzamās zonas, piemēram, apdzēnot šādus garus transportlīdzekļu vai to sastāvus.

Or. en

Grozījums Nr. 10

Direktīvas priekšlikums 17. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

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

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, dalībvalstīm būtu jānodrošina ***sertificētu un automatizētu*** sistēmu izmantošana vismaz Eiropas autotransporta tīklā. ***Tāpat jābūt iespējai izmantot precīzas un pilnībā sadarbspējīgas svēršanas ierīces transportlīdzekļos.*** 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.

Or. en

Grozījums Nr. 11

Direktīvas priekšlikums 18. apsvērums

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

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, ***dalībvalstīs*** būtu ***jāmudina 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 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.

ilgtspējīgas pārvadājumu darbības, ***dalībvalstīm, sākot no 2040. gada,*** būtu ***jāizveido*** 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 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.

Or. en

Grozījums Nr. 12

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, veicot pārbaudes uz ceļa, 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.

Or. en

Grozījums Nr. 13

Direktīvas priekšlikums 18.b apsvēruma (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, dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka gūtie ieņēmumi no piemērotajām sankcijām par šīs direktīvas pārkāpumiem un šādiem ieņēmumiem līdzvērtīga summa tiek izmantota, lai atbalstītu ilgtspējīgu pārvadājumu veidu ieviešanu, veicinātu intermodalitāti un palielinātu

Grozījums Nr. 14

Direktīvas priekšlikums 21. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(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.

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, ***un to drīkstētu atjaunot tikai tad, ja krīze turpinās.***

Grozījums Nr. 15

Direktīvas priekšlikums 23.a apsvērums (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

(23a) Lai izvērtētu šīs direktīvas efektivitāti un lietderību, kā arī, lai novērtētu progresu virzītā uz tās konkrētajiem mērķiem, ir būtiski regulāri izvērtēt šīs direktīvas īstenošanu. Tādēļ Komisijai regulāri būtu jāiesniedz novērtējuma ziņojumi par šīs direktīvas

piemērošanu, cita starpā sniedzot sīki izstrādātu informāciju par iekšzemes un starptautisko autopārvadājumu attīstību un ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, ceļu infrastruktūru, modālo pāreju un tehnoloģiskajiem sasniegumiem autopārvadājumu jomā, jo īpaši uz bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu.

Or. en

Grozījums Nr. 16

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 3. punkts – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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 garantē, ka nosacījumi šādu atļaujas vai **līdzīgu** līdzekļu saistībā ar nedalāmu kravu pārvadāšanu izdošanai ir samērīgi un nediskriminējoši. Dalībvalstis jo īpaši **nodrošina, ka transportlīdzekļiem, ar ko pārvadā nedalāmas kravas, ir 10.ca pantā paredzētais ES marķējums**. Dalībvalstis nenosaka valodas prasības saistībā ar nedalāmu kravu pārvadāšanu.

Or. en

Grozījums Nr. 17

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4.a punkts – -a apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

-a) dalībvalstis veic iepriekšēju novērtējumu par Eiropas modulāro

sistēmu iespējamo ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, ceļu infrastruktūru, modālo sadarbību, kā arī par Eiropas modulāro sistēmu vidisko ietekmi uz transporta sistēmu, tostarp ietekmi uz modālo sadalījumu, un dara to publiski pieejamu, turklāt minētais novērtējums attiecīgā gadījumā var būt balstīts uz 5. punktā minēto uzraudzības sistēmu;

Or. en

Grozījums Nr. 18

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4.a punkts – b apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Or. en

Grozījums Nr. 19

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 96/53/EK

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

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

ca) ***dalībvalstis, atļaujot pārrobežu pārvadājumus, kuru veikšanai izmanto Eiropas modulārās sistēmas, pierāda, ka trūkst piemērotu ilgtspējīgu pārvadājumu alternatīvu, izmantojot citus transporta veidus;***

Grozījums Nr. 20

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4.a punkts – cb apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

cb) dalībvalstis nosaka atbilstīgu kvalifikācijas prasību līmeni Eiropas modulāro sistēmu vadītājiem, vienlaikus nodrošinot proporcionalitāti, nediskriminēšanu un savstarpēju atzīšanu;

Or. en

Grozījums Nr. 21

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4.a punkts – d apakšpunkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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.

d) dalībvalstis izveido pārraudzības sistēmu, ***lai novērtētu*** 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, ***ņemot vērā iepriekšējo novērtējumu, kas veikts saskaņā ar a) apakšpunktu.***

Or. en

Grozījums Nr. 22

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4.a punkts – 3. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Dalībvalstis informē Komisiju, ja tās atļauj Eiropas modulāro sistēmu ekspluatāciju to teritorijās, ***kā arī informē Komisiju, kā tās izpilda šā punkta -a)–d) 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.***

Or. en

Grozījums Nr. 23

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4.a punkts – 3.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Ja dalībvalstis atļauj to teritorijā izmantot starptautiskajā satiksmē iesaistītus transportlīdzekļus vai to sastāvus, tās nodrošina, ka no 2014. gada 1. janvāra šādi transportlīdzekļi un to sastāvi nerada emisijas.

Or. en

Grozījums Nr. 24

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 snieguma rādītājus, kas jāgūst no **iepriekšējiem novērtējumiem un** dalībvalstu izveidotajām pārraudzības sistēmām, kā minēts šā panta 4.a punkta **-a) un** d) apakšpunktā un 5. punktā.

Or. en

Grozījums Nr. 25

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 maksimālajiem pieļaujamiem gabarītiem un masu iekšzemes satiksmē, kā arī par visiem vietējiem ierobežojumiem konkrētās teritorijās vai uz konkrētiem ceļiem, kā arī visām minimālajām kvalifikācijas prasībām EMS vadītājiem;

Or. en

Grozījums Nr. 26

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 elektroniskajām un komunikācijas sistēmām. Šis Eiropas portāls piekļūstamā un pārskatāmā veidā arī dara publiski pieejamu informāciju par to ceļu tīkla daļu, kur var ekspluatēt Eiropas modulārās sistēmas.

Or. en

Grozījums Nr. 27

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 4. punkts

Direktīva 96/53/EK

4.b pants – 3. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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

3. Ņemot vērā bezemisiju transportlīdzekļu daudzuma sagaidāmo pieaugumu, šo pantu piemēro līdz **2031.** gada 31. decembrim.

Or. en

Grozījums Nr. 28

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 7. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Transportlīdzekļu vedēji 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 **izvirzīto** 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 **priekšējā** ass balstās uz piekabes struktūras.

Or. en

Grozījums Nr. 29

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

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

garumu pārsniegšana nerada minēto transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu kravas telpas garuma palielinājumu, lai nodrošinātu piekabju un puspiekabju saderību ar multimodālo pārvadājumu darbībām noteiktajām prasībām.

transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu kravas telpas garuma palielinājumu, lai nodrošinātu piekabju un puspiekabju saderību ar multimodālo pārvadājumu darbībām noteiktajām prasībām.

Or. en

Grozījums Nr. 30

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 96/53/EK

10.ca pants (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

12a) direktīvā iekļauj šādu 10.ca pantu:

"10.ca pants

1. Lai uzlabotu ceļu satiksmes drošību un izvairītos no transportlīdzekļa marķēšanas un apzīmēšanas daudzveidības, tiek izveidots vienots ES marķējums tādu motorizēto transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu garumam, ko izmanto preču pārvadājumiem un kas ietilpst šīs direktīvas darbības jomā.

2. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka visu motorizēto transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu, ko ekspluatē preču pārvadājumiem un kas ietilpst šīs direktīvas darbības jomā, aizmugurē ir skaidri un pamanāmi norādīts ES marķējums.

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 noteikumus par marķējuma izvietojumu un izdošanu, dodot priekšroku

piktogrammai, nevis tekstam.";

Or. en

Grozījums Nr. 31

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 96/53/EK

10.d pants – 1. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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**.

Grozījums

Dalībvalstis veic konkrētus pasākumus, lai **atklātu pārkāpumus un piemērotu sankcijas saistībā ar tādu transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu ekspluatāciju**, kas **pārsniedz** maksimālo pieļaujamo svaru, lai nodrošinātu atbilstību šīs direktīvas prasībām. Minētos pasākumus **veic**, izmantojot automātiskas, ceļu infrastruktūrā uzstādītas sistēmas, **nodrošinot šādu sistēmu izmantošanu vismaz Eiropas transporta tīklā** saskaņā ar **Regulu (ES) Nr. 1315/2013***.

Or. en

Grozījums Nr. 32

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 96/53/EK

10.d pants – 1. punkts – 2. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

svītrots

Grozījums Nr. 33

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 96/53/EK

10.d pants – 1. punkts – 2.a daļa (jauna)

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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.

Grozījums Nr. 34

Direktīvas priekšlikums

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

Direktīva 96/53/EK

10.d pants – 1. punkts – 4. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

Grozījums

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.

svītrots

Grozījums Nr. 35

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 14. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.da pants – 1. punkts – 1. daļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

Vēlākais līdz 2040. gada 1. janvārim dalībvalstis to teritorijās **īsteno** viedās piekļuves politikas (IAP) shēmas, lai regulētu, pārraudzītu un atvieglotu lielas noslodzes transportlīdzekļu piekļuvi konkrētiem ceļiem un zonām.

Grozījums Nr. 36

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 14. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.da pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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 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**.

Grozījums

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

Grozījums Nr. 37

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 14. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.da pants – 3. punkts – ievaddaļa

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Or. en

Grozījums Nr. 38

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 14. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.da pants – 3. punkts – ca apakšpunkts (jauns)

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

Or. en

Grozījums Nr. 39

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 14. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.da pants – 4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

4. ***IAP shēmu izveide dalībvalstī nedrīkst izraisīt diskriminējošus vai***

Grozījums

svītrots

nesamērīgus ierobežojumus brīvai preču un pakalpojumu aprītei un nepamatoti apgrūtināt iekšējā tirgus darbību.

Or. en

Pamatojums

Teksts pārcelts uz 3. punktu.

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 nodrošina, ka no šādām sankcijām gūtie ieņēmumi vai šādiem ieņēmumiem līdzvērtīga summa tiek izmantota, lai attīstītu un atbalstītu ilgtspējīgu pārvadājumu veidu ieviešanu, veicinātu intermodalitāti un palielinātu pārrobežu pārvadājumu darbību ilgtspēju.";

Or. en

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

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*;

automātisko sistēmu skaitu un atrašanās vietu;

Or. en

Grozījums Nr. 42

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 16. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.g pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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.

Grozījums

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.

Or. en

Grozījums Nr. 43

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 17. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.h pants – 2. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

17) direktīvas 10.h panta 2. punktu

Grozījums

17) direktīvas 10.h panta 2., **3. un**

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.”;

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.”;

Or. en

Pamatojums

Spēkā esošās direktīvas noteikumu tehniska pielāgošana, lai nodrošinātu saskaņotību ar ierosinātajām jaunajām deleģēšanas pilnvarām.

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.

Or. en

Pamatojums

Spēkā esošās direktīvas noteikumu tehniska pielāgošana, lai nodrošinātu saskaņotību ar ierosinātajām jaunajām deleģēšanas pilnvarām.

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.

Or. en

Pamatojums

Spēkā esošās direktīvas noteikumu tehniska pielāgošana, lai nodrošinātu saskaņotību ar ierosinātajām jaunajām deleģēšanas pilnvarām.

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:

"Līdz [četri gadi pēc šīs direktīvas stāšanās spēkā] un pēc tam reizi četros gados Komisija iesniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei 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 un ceļu infrastruktūru, kā arī autopārvadājumu iekšējā tirgus darbību, nozares konkurētspēju, savienojamību un modālo pārvirzi. Ziņojumā var iekļaut 10.g panta 2. punktā minētā ziņojuma elementus. Ziņojumā iekļauj arī informāciju par būtiskiem tehnoloģiskajiem sasniegumiem autopārvadājumu jomā, tostarp saistībā ar bezemisiju transportlīdzekļiem, jaunajām tehnoloģijām vai jaunām koncepcijām un aerodinamiskām ierīcēm.

Šajā ziņojumā Komisija izvērtē arī to, kādā mērā, īstenojot šo direktīvu, ir sasniegti tās mērķi, kā arī tās mijiedarbību ar citiem attiecīgajiem Savienības tiesību aktiem.

Komisija, balstoties uz minēto ziņojumu, vajadzības gadījumā iesniedz legīslatīvā akta priekšlikumu nolūkā grozīt šo direktīvu."

Or. en

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,

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.

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.

Or. en

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.**

Or. en

Grozījums Nr. 49

Direktīvas priekšlikums

I pielikums – tabula – 2.2.4. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

	2.2.4.	Posmainie transportlīdzekļi ar četrām asīm, kas sastāv no divas mekāniskā transportlīdzekļa un divas puspiekabes, ja attālumš starp puspiekabes asīm:	
	2.2.4.1	ir 1,3 m vai lielāks, bet nav lielāks kā 1,8 m	36 tonnas
	2.2.4.2	ir lielāks nekā 1,8 m	36 tonnas

		<p>Ja mehāniskā transportlīdzekļa maksimālais atļautais svars (MAW) (18 tonnas) un puspiekabes 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.</p>
		<p>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.</p>
		<p>Ja transportlīdzekļu sastāvos ir bezemisiju transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2.1. un 2.2.2. apakšiedaļā, palielina par 4 tonnām.</p>
		<p>Ja transportlīdzekļu sastāvos ir bezemisiju transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2.3. un 2.2.4. apakšiedaļā, palielina par 2 tonnām.</p>

Grozījums

2.2.4.	Posmainie transportlīdzekļi ar četrām asīm, kas sastāv no divas mehaniskā transportlīdzekļa un divas puspiekabes, ja attālums starp puspiekabes asīm:	
	2.2.4.1	ir 1,3 m vai lielāks, bet nav lielāks kā 1,8 m
	2.2.4.2	ir lielāks nekā 1,8 m
		<p>Ja mehāniskā transportlīdzekļa maksimālais atļautais svars (MAW) (18 tonnas) un puspiekabes 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.</p>
<p>Ja transportlīdzekļu sastāvos ir ar alternatīvu degvielu darbināmi motorizētie transportlīdzekļi, kas nav bezemisiju motorizētie transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2. apakšiedaļā, palielina par alternatīvās degvielas tehnoloģiskā risinājuma papildu svaru, kas nav lielāks kā 1 tonna.</p>		
<p>Ja transportlīdzekļu sastāvos ir bezemisiju motorizētie transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2.1. un 2.2.2. apakšiedaļā, palielina par 4 tonnām.</p>		
<p>Ja transportlīdzekļu sastāvos ir bezemisiju motorizētie transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2.3. un 2.2.4. apakšiedaļā, palielina par 2 tonnām.</p>		

Or. en

Pamatojums

Tehnisks precizējums, lai nodrošinātu saskaņotību un izvairītos no iespējamās atšķirīgas interpretācijas.

Grozījums Nr. 50

Direktīvas priekšlikums

I pielikums – tabula – 2.3.6. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

	2.3.6.	Piecasu mehāniskie transportlīdzekļi ar divām vadāmām asīm, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	40 tonnas
--	--------	--	------------------

Grozījums

	2.3.6.	Piecasu mehāniskie transportlīdzekļi ar divām vadāmām asīm, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	38 tonnas
--	--------	--	------------------

Or. en

Pamatojums

Piecasu mehānisko transportlīdzekļu svars dalībvalstīs parasti ir 32–36 tonnas, un to maksimālais garums ir 12 metri. Šādu transportlīdzekļu maksimālā svara saskaņošana ir vērtējama atzinīgi, taču 40 tonnas (+2 tonnas ar bezemisiju tehnoloģijām) ir pārāk liels svars, kas ietekmē transportlīdzekļa izturību un samazina attālumu starp asīm, kas veicina ceļa nolietojumu.

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 rada 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, jūsu 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. No otras puses, šādam papildu svaram nevajadzētu negatīvi ietekmēt maksimālās pagrieziena apļveida joslā robežvērtības, kā arī apdraudēt ceļu satiksmes drošību.

Jūsu 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 jūsu referente ierosina noteikt, ka, sākot ar 2032. gadu, 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 dalībvalstis, 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. Jūsu 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.

Jūsu 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, apdzenot.

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.