



Briselē, 2024. gada 3. jūlijā
(OR. en)

10645/24

Starpiestāžu lieta:
2023/0265(COD)

CODEC 1426
TRANS 271
CLIMA 228
ENV 581
COMPET 615
PE 161

INFORMATĪVA PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja / Padome
Temats:	Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA, ar ko groza Padomes Direktīvu 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamās gabarītus iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajā satiksmē – Eiropas Parlamenta pirmā lasījuma iznākums (Strasbūra, 2024. gada 11.–14. marts)

I. IEVADS

Referente *Isabel GARCÍA MUÑOZ* (S&D, ES) Transporta un tūrisma komitejas (TRAN) vārdā par minēto direktīvas priekšlikumu iesniedza ziņojumu, kurā bija iekļauts 51 grozījums (grozījumi Nr. 1–51).

Turklāt *Verts/ALE* grupa iesniedza deviņus grozījumus (grozījumi Nr. 52–60) un vairāki dažādu politisko grupu deputāti iesniedza piecus grozījumus (grozījumi Nr. 61–65).

II. BALSOJUMS

Balsojumā, kas notika 2024. gada 12. martā, Eiropas Parlamenta plenārsēdē tika pieņemti direktīvas priekšlikuma grozījumi Nr. 1–51. Citi grozījumi netika pieņemti.

Komisijas priekšlikums, kas ir tādējādi grozīts, ir Parlamenta nostāja pirmajā lasījumā, kura ir ietverta šā dokumenta pielikumā izklāstītajā normatīvajā rezolūcijā.

P9_TA(2024)0126

Transportlīdzekļu maksimālais svars un gabarīti

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

(Parastā likumdošanas procedūra: pirmais lasījums)

Eiropas Parlaments,

- ņemot vērā Komisijas priekšlikumu Eiropas Parlamentam un Padomei (COM(2023)0445),
 - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 2. punktu un 91. panta 1. punktu, saskaņā ar kuriem Komisija tam ir iesniegusi priekšlikumu (C9-0306/2023),
 - ņemot vērā Līguma par Eiropas Savienības darbību 294. panta 3. punktu,
 - ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas 2023. gada 26. oktobra atzinumu¹,
 - 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.

¹ 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 jāsasakaņo ar Lielas noslodzes transportlīdzekļu CO₂ 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.**

Direktīvas priekšlikums

8. apsvēruma

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. 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.

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, **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. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(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

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 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

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.

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 apsvērums (jauns)

(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 apsvērums (jauns)

(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 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 ***Eiropas Savienības*** standartizētā formātā, lai saņemtu speciālas atļaujas nedalāmu kravu pārvadāšanai konkrētajā dalībvalstī. ***Turklāt šādai valsts sistēmai būtu jāsniedz informācija par transportlīdzekļu un transportlīdzekļu sastāvu maksimālo iekšzemes satiksmē atļauto masu un gabarītiem un informācija par iespējamajiem ierobežojumiem, jo īpaši attiecībā uz augstumu. Lai nodrošinātu,***

ka operatori un iedzīvotāji visai vajadzīgajai informācijai var piekļūt vienuviet, Komisijai vēlākais līdz [seši mēneši pēc šīs direktīvas transponēšanas datuma] būtu jāizveido īpaša Eiropas tīmekļa vietne, kas savienota ar valstu elektroniskajām un saziņas sistēmām un cita starpā sniedz skaidru grafisku pārskatu par ceļiem, uz kuriem attiecīgajās dalībvalstīs atļauts ekspluatēt EMS un attiecīgā gadījumā transportlīdzekļus, kas pārvadā nedalāmas kravas.

Grozījums Nr. 9

Direktīvas priekšlikums 12. apsvērums

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 satismē tiem vajadzētu

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 2035. gada, un lai uzlabotu juridisko noteiktību ieguldījumiem vēl vairāk veicinātu efektīvāku bezemisiju HDV izplatību** tirgū. Pēc minētās atbrīvošanās smagākiem kravas automobiļiem būtu jāļauj veikt

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.

vietējos pārvadājumos, 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 valējām 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 valējām virsbūvēm** izvirzītajām kravām, lai nodrošinātu šo mērķu pienācīgu sasniegšanu.

Grozījums

(14) Transportlīdzekļu **transportieriem, no kuriem daudziem ir valēja 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

Grozījums

(15) Tirgū sāk ienākt lielas noslodzes

transportlīdzekļi ar pagarinātām kabīnēm un bezemisijas spēkiekārtas sistēmām. Atkarībā no tehnoloģijas bezemisijas spēkiekārtas sistēmu izmantošana prasa papildu telpu, kurai nevajadzētu mazināt transportlīdzekļa lietderīgo noslodzi, lai bezemisijas autopāvadājumu nozare neciestu ekonomiska rakstura zaudējumus. Tādēļ būtu jāprecizē, ka maksimālo garumu pārsniegšana pagarināto kabīņu gadījumā varētu būt tāda, ka šī pārsniegšana nodrošina telpu, kas vajadzīga tāda bezemisijas tehnoloģiskā risinājuma iekļaušanai kā akumulatoru baterijas un ūdeņraža tvertnes ar nosacījumu, ka nepasliktinās aerodinamisku kabīņu drošība, efektivitāte un komforts.

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

Grozījums Nr. 12

Direktīvas priekšlikums 16.a apsvērums (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 jebkādas riskus, ko rada

redzamības ierobežojumi vai neredzamās zonas, piemēram, apdzienot 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

(17) Rezultatīva, efektīva un konsekventa noteikumu izpildes panākšana ir ārkārtīgi svarīga, lai nodrošinātu neizkropļotu operatoru konkurenci un likvidētu riskus ceļu satiksmes drošībai un ceļu

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

infrastrukturā, 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 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. apsvērums

Komisijas ierosinātais teksts

(18) Lai intensificētu izpildes panākšanu un lielas noslodzes transportlīdzekļu kustības pārraudzību uz Savienības ceļiem,

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 jānodrošina 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.

mazinātu sastrēgumus, uzlabotu ceļu satiksmes drošību, mazinātu riskus un bojājumus infrastruktūrā un veicinātu ilgtspējīgas pārvadājumu darbības, dalībvalstis būtu jānodrošina 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 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 apsvērums (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

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

Grozījums

(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 izvirzītu ierīču ievēlāmību un salokāmību, kā arī lai veicinātu bezemisiju piekabju un puspiekabju izmantošanu un ieviešanu.

Grozījums Nr. 20

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. 21

Direktīvas priekšlikums 23. apsvērums

(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. 182/2011⁴⁵.

⁴⁵ 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.).

(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. 182/2011⁴⁵.

⁴⁵ 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 apsvērums (jauns)

(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

Direktīva 96/53/EK

4. pants – 4. punkts

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

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.

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.a punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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

Grozījums

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

- 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.

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 proporcionalitāte un nediskriminācija. Dalībvalstis sadarbojas, lai savstarpēji atzītu tajās izdotos

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.

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 **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

Komisijas ierosinātais teksts

Dalībvalstis uz ierobežotu laikposmu drīkst atļaut tādu transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu izmēģinājumus, kur iestrādāti jauni tehnoloģiskie risinājumi vai koncepcijas un kuri nevar

Grozījums

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.

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 īpašu un atjauninātu Eiropas tīmekļa portālu, kas pieejams visās Savienības oficiālajās valodās un kas skaidrā, pieejamā un pārredzamā veidā savienots ar 1. punktā minētajām valstu elektroniskās informācijas un saziņas sistēmām. Šis

Eiropas portāls 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)

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 **tieks** 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 valējām 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

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 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**.

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 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

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 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

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.

Grozījums Nr. 36

Direktīvas priekšlikums

1. pants – 1. daļa – 10. punkts

Direktīva 96/53/EK

10.c pants – 1. daļa

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 konteineru 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.

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.**

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.

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.***

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, ***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

10.da pants

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

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

2. **Kad dalībvalsts īsteno IAP atbilstīgi 1. punktam, tā** 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**.

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

10.da pants

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

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

2. **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**. **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

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.

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

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;***

Grozījums

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

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.

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 aizstāj ar šādu:

"2. Pilnvaras pieņemt 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

Grozījums

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

"2. Pilnvaras pieņemt 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

pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.”;

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 **svītro**;

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

Grozījums

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

Grozījums Nr. 50

Direktīvas priekšlikums

3. pants – 1. punkts

Komisijas ierosinātais teksts

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 atsauce.

Grozījums

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 atsauce.

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, tādas kā konteineri, ir ietvertas <u>1.1., 1.2., 1.3., 1.6., 1.7., 1.8. un 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 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.	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	44 tonnas

		trīsasu puspiekabi intermodālos pārvadājumos	
2.2.3.	Autovilcieni ar četrām asīm, kas sastāv no divasu mehāniskā transportlīdzekļa un divasu piekabes		36 tonnas
2.2.4.	Posmainie transportlīdzekļi ar četrām asīm, kas sastāv no divasu mehāniskā transportlīdzekļa un divasu puspiekabes, ja attālums starp puspiekabes asīm:		
2.2.4.1	ir 1,3 m vai lielāks, bet nav lielāks kā 1,8 m		36 tonnas
2.2.4.2	ir lielāks nekā 1,8 m		36 tonnas
	Ja mehāniskā transportlīdzekļa maksimālais atļautais svars (MAW) (18 tonnas) un puspiekabes 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. apakšsadaļā, 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. apakšsadaļā, palielina par 4 tonnām.			
Ja transportlīdzekļu sastāvos ir bezemisiju transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2.3. un 2.2.4. apakšsadaļā, palielina par 2 tonnām.			
2.3. Mehāniskie transportlīdzekļi			
2.3.1.	Divasu mehāniskie transportlīdzekļi, kas nav autobusi		18 tonnas
2.3.2.	Divasu autobusi		19,5 tonnas

2.3.3.	Trīsasu mehāniskie transportlīdzekļi	25 tonnas
2.3.4.	Trīsasu mehāniskie transportlīdzekļi, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	26 tonnas
2.3.5.	Četrasu mehāniskie transportlīdzekļi ar divām vadāmām asīm, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	32 tonnas
2.3.6.	Piecasu mehāniskie transportlīdzekļi ar divām vadāmām asīm, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	40 tonnas
Ar alternatīvu degvielu darbināmu 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.		
2.4. Trīsasu posmainie autobusi		28 tonnas
Ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu, kas nav bezemisiju transportlīdzekļi, maksimālo atļauto 28 tonnu 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 28 tonnu 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 asis			
	Atsevišķa brīvass		10 tonnas
3.2. Piekabju un puspiekabju tandēmās			
	Tandēmās asu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:		
	3.2.1.	mazāks neka 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			
	Trīsasis asu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:		
	3.3.1.	1,3 m vai mazāks ($d \leq 1,3$)	21 tonnu
	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 tandēmās			
	Tandēmās asu 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	
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>	21,00 m
	— autobuss ar divām asīm	13,50 m
	— autobuss ar vairāk nekā divām asīm	15,00 m
	— autobuss ar piekabi	18,75 m
1.2. Maksimālais platums		
	a) visi transportlīdzekļi, izņemot b) apakšpunktā minētos	2,55 m
	b) kondicionēto transportlīdzekļu virsbūves vai kondicionēti konteineri vai maināmi kravas nodalījumi, ko pārvadā ar transportlīdzekļiem	2,60 m
1.3. Maksimālais augstums		

	— jebkurš transportlīdzeklis	4,00 m
	— transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, ar kuriem intermodālos pārvadājumos pārvadā vienu vai vairākus konteinerus ar standarta ārējo augstumu 9 pēdas 6 collas (paaugstināti konteineri)	4,30 m
1.4. Noņemamas virsbūves un standartizētas kravas vienības, tādās kā konteineri, ir ietvertas <u>1.1., 1.2., 1.3., 1.6., 1.7., 1.8. un 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 transportlīdzeklim vai transportlīdzekļu sastāvam ir jāspēj pagriezties apļveida joslā ar 12,50 m ārējo rādiusu un 5,30 m iekšējo rādiusu.		
1.5.a Papildu prasības autobusiem		
	Transportlīdzeklim esot nekustīgam, ar līniju uz zemes atzīmē vertikālu plakni, kas pieskaras transportlīdzekļa sānam un vērsta uz āru no apļa. Posmaina transportlīdzekļa gadījumā abas stingrās daļas līdzina attiecībā pret šo plakni.	
	Kad transportlīdzeklis, tuvojoties taisni, iebrauc 1.5. punktā aprakstītajā apļveida joslā, tad neviena tā daļa nedrīkst izvirzīties ārpus minētās vertikālās plaknes par vairāk kā 0,60 m.	
1.6. Maksimālais attālums starp sakabes tapu un piekabes aizmuguri		12,00 m
1.7. Maksimālais attālums, mērīts paralēli autovilciena garenasij, no kravas laukuma vistālākā ārējā punkta aiz kabīnes līdz sastāva piekabes vistālākajam aizmugurējam ārējam punktam mīnus attālums starp velkošā transportlīdzekļa aizmuguri un piekabes priekšu		15,65 m
1.8. Maksimālais attālums, mērīts paralēli autovilciena garenasij, no kravas laukuma vistālākā ārējā punkta aiz kabīnes līdz sastāva piekabes vistālākajam aizmugurējam ārējam punktam		16,40 m
2. Maksimālais atļautais transportlīdzekļa svars		

2.1. Transportlīdzekļi, kas veido transportlīdzekļu sastāva daļu				
	2.1.1.	Divasu piekabe	18 tonnas	
	2.1.2.	Trīsasu piekabe	24 tonnas	
2.2. Transportlīdzekļu sastāvi				
	2.2.1.	Autovilcieni ar piecām vai sešām asīm		
		a) divasu mehāniskais transportlīdzeklis ar trīsasu piekabi	40 tonnas	
		b) trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar divasu vai trīsasu piekabi	40 tonnas	
	2.2.2.	Posmainie transportlīdzekļi ar piecām vai sešām asīm		
		a)	divasu mehāniskais transportlīdzeklis ar trīsasu puspiekabi	40 tonnas
		b)	trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar divasu vai trīsasu puspiekabi	40 tonnas
		c)	divasu mehāniskais transportlīdzeklis ar trīsasu puspiekabi intermodālos pārvadājumos	44 tonnas
		d)	trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar divasu vai trīsasu puspiekabi intermodālos pārvadājumos	44 tonnas
	2.2.3.	Autovilcieni ar četrām asīm, kas sastāv no divasu mehāniskā transportlīdzekļa un divasu piekabes		36 tonnas
	2.2.4.	Posmainie transportlīdzekļi ar četrām asīm, kas sastāv no divasu mehāniskā transportlīdzekļa un divasu puspiekabes, ja attālums starp puspiekabes asīm:		
		2.2.4.1	ir 1,3 m vai lielāks, bet nav lielāks kā 1,8 m	36 tonnas
		2.2.4.2	ir lielāks nekā 1,8 m	36 tonnas

		Ja mehāniskā transportlīdzekļa maksimālais atļautais svars (MAW) (18 tonnas) un puspiekabes 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 mehāniskie transportlīdzekļi, kas nav bezemisiju mehāniskie transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2. apakšiedaļā, palielina par alternatīvās degvielas tehnoloģiskā risinājuma papildu svaru, kas nav lielāks kā 1 tonna.		
Ja transportlīdzekļu sastāvos ir bezemisiju mehāniskie transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2.1. un 2.2.2. apakšiedaļā, palielina par 4 tonnām.		
Ja transportlīdzekļu sastāvos ir bezemisiju mehāniskie transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.2.3. un 2.2.4. apakšiedaļā, palielina par 2 tonnām.		
<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. apakšiedaļā, palielina par 2 tonnām.</i>		
<i>Ja vienam transportlīdzekļu sastāvam piemēro vairāk nekā vienu no iepriekš minētajiem palielinājumiem, šos palielinājumus piemēro kumulatīvi.</i>		
2.3. Mehāniskie transportlīdzekļi		
2.3.1.	Divasu mehāniskie transportlīdzekļi, kas nav autobusi	18 tonnas
2.3.2.	Divasu autobusi	19,5 tonnas
2.3.3.	Trīsasu mehāniskie transportlīdzekļi	25 tonnas
2.3.4.	Trīsasu mehāniskie transportlīdzekļi, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar	26 tonnas

	dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	
2.3.5.	Četrstu mehāniskie transportlīdzekļi ar divām vadāmām asīm, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	32 tonnas
2.3.6.	Piecasu mehāniskie transportlīdzekļi ar divām vadāmām asīm, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,5 tonnas	40 tonnas
Ar alternatīvu degvielu darbināmu mehānisko transportlīdzekļu, kas nav bezemisiju mehāniskie transportlīdzekļi, maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.3. 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 mehānisko transportlīdzekļu maksimālos atļautos svarus, kādi norādīti 2.3. apakšsadaļā, palielina par 2 tonnām.		
2.4. Trīssu posmainie autobusi		28 tonnas
2.5. Četrstu posmainie autobusi		32 tonnas
Ar alternatīvu degvielu darbināmu mehānisko transportlīdzekļu, kas nav bezemisiju mehāniskie transportlīdzekļi, maksimālo atļauto svaru, kāds norādīts 2.4. un 2.5. apakšsadaļā, palielina par alternatīvās degvielas tehnoloģiskajam risinājumam vajadzīgo papildu svaru, kas nav lielāks kā 1 tonna.		
Bezemisiju mehānisko transportlīdzekļu maksimālo atļauto svaru, kāds norādīts 2.4. un 2.5. apakšsadaļā, 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 nekā 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			
	Trīssass asu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:		
	3.3.1.	1,3 m vai mazāks ($d \leq 1,3$)	21 tonna
	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.	Bezemisiju trīsasu autobusi	12,5 tonnas
3.5. Mehānisko transportlīdzekļu tandēmasis			

	Tandēmss asu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:		
	3.5.1.	mazāks nekā 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tonnas
	3.5.2.	1,0 m vai lielāks, bet mazāks nekā 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	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. <i>Bezemisiju mehānisko transportlīdzekļu maksimālo tandēmss asu svaru summu palielina par 1 tonnu.</i>	19 tonnas
3.6. Mehānisko transportlīdzekļu trīsasis			
	<i>Trīsass asu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:</i>		
	3.6.1.	<i>mazāks nekā 1,3 m ($d < 1,3$)</i>	<i>21 tonna</i>
	3.6.2.	<i>1,3 m vai lielāks, bet mazāks nekā 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	<i>24 tonnas</i>
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 <i>vai piecu asu</i> 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.