



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2023. gada 13. jūlijā
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
2023/0265(COD)

11722/23
ADD 3

TRANS 306
CLIMA 356
ENV 853
COMPET 762
CODEC 1374
IA 188

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2023. gada 12. jūlijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	SWD(2023) 446 final
Temats:	KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS Pavaddokuments dokumentam EIROPAS PARLAMENTĀ UN PADOMES DIREKTĪVA, 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

Pielikumā ir pievienots dokuments SWD(2023) 446 *final*.

Pielikumā: SWD(2023) 446 *final*

Strasbūrā, 11.7.2023.
SWD(2023) 446 final

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS
IETEKMES NOVĒRTĒJUMA KOPSAVILKUMA ZIŅOJUMS

Pavaddokuments dokumentam

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,
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) 445 final} - {SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} -
{SWD(2023) 447 final}

A. Rīcības nepieciešamība

Problēmas būtība un nozīme ES mērogā

Direktīvā 96/53/EK ir noteikts maksimāli pieļaujamais svars un gabarīti komerciālajiem lielas noslodzes transportlīdzekļiem (*HDV*), ko ekspluatē ES. Direktīvas mērķis, nosakot šos kopīgos standartus, ir nodrošināt, ka *HDV* nepārsniedz ierobežojumus, kas var apdraudēt ceļu satiksmes drošību, infrastruktūru un vidi, un ka autopārvadātāji iekšējā tirgū var konkurēt kā vienlīdzīgi tirgus dalībnieki. Direktīvas turpmāko mērķtiecīgo grozījumu mērķis bija uzlabot autotransporta pārvadājumu energoefektivitāti un operacionālo efektivitāti. Tas tika panākts, ieviešot dažas atkāpes no transportlīdzekļu un transportlīdzekļu sastāvu maksimāli pieļaujamā svara un gabarītiem, lai veicinātu ar alternatīvu degvielu darbināmu spēka pārvadu ieviešanu, uzlabotu transportlīdzekļu aerodinamiku un nodrošinātu sadarbību ar citiem transporta veidiem.

Tika veikts direktīvas *ex post* izvērtējums un vienlaikus arī ietekmes novērtējums. Izvērtējumā tika konstatēts, ka, īstenojot direktīvu, tajā noteiktie mērķi tika sasniegti tikai daļēji. Lai gan ar direktīvu tika atviegloti pārrobežu pārvadājumi un novērsti atsevišķi tehniski šķēršļi, valstis noteica arī atkāpes un bija neskaidrības atsevišķu noteikumu kontekstā, tā rezultātā tika izstrādāti atšķirīgi valstu noteikumi un prakse un tas sadrumstaloja iekšējo tirgu, jo īpaši attiecībā uz smagāku *HDV* un Eiropas Modulāro sistēmu (EMS — garāku un/vai smagāku standarta transportlīdzekļu vienību sastāvi) izmantošanu. Valstu noteikumu un atkāpju sadrumstalojuma, kā arī divpusējās vienošanās starp dažām dalībvalstīm radīja juridisko nenoteiktību attiecībā uz noteikumiem, kas piemērojami pārrobežu pārvadājumiem, un padarīja izpildi neefektīvu un nekonsekventu. Direktīva ļoti ierobežotā mērā ietekmēja ilgspēju, jo izrādījās, ka stimuli alternatīvo degvielu transportlīdzekļu, citstarp bezemisiju transportlīdzekļu (piem., papildu svars, lai iekļautu bezemisiju tehnoloģijas) un aerodinamisko ierīču (piem., papildu garums, lai iekļautu aizmugurējos aizspārņus), ieviešanai ir nepietiekami. Direktīva arī daļēji nebija noderīga tam, lai efektīvi veicinātu intermodālo pārvadājumu darbības, galvenokārt tās iekšējo un ārējo pretrunu dēļ, arī tāpēc, ka pastāvēja nekonsekvence saistībā ar Kombinēto pārvadājumu direktīvu.

Bez ES mēroga rīcības turpinātos direktīvas nekonsekventa piemērošana un vāja izpilde, un regulatīvie ierobežojumi inovācijām un neatbilstība tehnoloģiju attīstībai kavētu tādu transportlīdzekļu un darbības shēmu ieviešanu, kas ir efektīvākas, ilgspējīgākas un saderīgākas ar citiem transporta veidiem. Ņemot vērā to, ka komerciālajiem autopārvadājumiem ir pārrobežu dimensija ekonomiskās, sociālās un vides ietekmes ziņā, direktīvas uzlabošanai, lai varētu atrisināt identificētās problēmas, ir skaidra ES nozīme.

Sasniedzamie mērķi

Saskaņā ar Eiropas zaļā kursa un ES iekšējā tirgus mērķiem šīs iniciatīvas mērķis ir uzlabot autotransporta pārvadājumu energoefektivitāti un operacionālo efektivitāti, izmantojot *HDV*, un nodrošināt brīvu preču apriti un godīgu konkurenci autopārvadājumu iekšējā tirgū. Tas būtu jāpanāk: a) novēršot šķēršļus bezemisiju transportlīdzekļu un energotaupības ierīču ieviešanai un stimulējot intermodālos pārvadājumus; b) harmonizējot noteikumus par *HDV* maksimālo svaru un gabarītiem pārrobežu pārvadājumos; un c) uzlabojot noteikumu izpildi. Pārskatītā direktīva nodrošinās stabilu un piemērotāku tiesisko regulējumu, kurā ņemtas vērā dažādu pārvadājumu veidu specifiskās vajadzības, vienlaikus nodrošinot augstu drošības līmeni, infrastruktūras aizsardzību un nepieciešamību samazināt transporta sistēmas radīto siltumnīcefekta gāzu un piesārņojošo vielu emisiju.

ES līmeņa rīcības pievienotā vērtība (subsidiaritāte)

Masas un gabarītu direktīvas izvērtējums apstiprināja ES rīcības pievienoto vērtību, nosakot kopīgus standartus *HDV*, kas pārvietojas pa ES ceļiem. Tomēr direktīvas nepilnības, citstarp juridiskās nepilnības un novecojuši standarti, kavē dekarbonizācijas tehnoloģiju plašu ieviešanu un operacionālās efektivitātes uzlabojumus pārrobežu pārvadājumos. Koordinētas ES rīcības trūkums izraisītu turpmāku tirgus sadrumstalojību, konkurences izkropļojumus un diskriminējošu kontroli. Tas viss vājinātu stimulus bezemisiju transportlīdzekļu un energoefektīvu tehnoloģiju ieviešanai. Ar iniciatīvām valsts, vietējā un nozaru līmenī nepietiks, lai risinātu ES mēroga problēmas un novērstu to

pamatā esošos cēloņus vai sniegtu jēgpilnu ieguldījumu dekarbonizācijas mērķu sasniegšanā. Direktīvas pārskatīšana saglabās dalībvalstu prerogatīvu izstrādāt risinājumus, kas pielāgoti konkrētai infrastruktūrai un vietējiem apstākļiem.

B. Risinājumi

Risinājumu varianti izvirzīto mērķu sasniegšanai. Vēlamais risinājums (ja ir). Ja nav, kāds ir iemesls?

Ir izstrādāti trīs politikas risinājumi (PR-A, PR-B, PR-C), lai novērstu izvērtējumā un ietekmes novērtējumā identificētās problēmas un to cēloņus. Visi politikas risinājumi ietver dekarbonizācijas, harmonizācijas un izpildes pasākumus, lai palīdzētu sasniegt iniciatīvas mērķus, tomēr ar atšķirīgu iedarbīguma un efektivitātes līmeni.

PR-A ietver septiņus visiem politikas risinājumiem kopīgus politikas pasākumus. PR-A tiek harmonizēti nosacījumi pārrobežu pārvadājumiem ar smagākiem un/vai garākiem transportlīdzekļiem (44 tonnu transportlīdzekļi un EMS) starp dalībvalstīm, kas saskaņā ar valsts atkāpēm atļauj šādiem transportlīdzekļiem braukt savā teritorijā. Palielinot svāra un garuma ierobežojumus, lai iekļautu bezemisiju (ZE) tehnoloģijas, tiek nodrošināts, ka ZE HDV nezaudē kravnesību salīdzinājumā ar parastajiem HDV ar iekšdedzes motoru, un tas veicinās bezemisiju tehnoloģiju ieviešanu. Tiek atvieglota arī paaugstinātu konteineru pārvadāšana intermodālos pārvadājumos. Visbeidzot, tajā ir nedaudz pastiprināta noteikumu izpildes nodrošināšana, nosakot minimālo pārbaužu skaitu uz vienu miljonu nobraukto transportlīdzekļa kilometru un noteiktas minimālās prasības dalībvalstīm, kas vēlas īstenot viedās piekļuves politiku, lai nodrošinātu šo shēmu harmonizēšanu un sadarbību visā ES.

PR-B vēl vairāk tiek veicināta pāreja uz bezemisiju HDV parkiem, izmantojot ekonomiskus stimulus, piemēram, nodrošinot papildu kravnesību HDV ar bezemisiju spēka pārvadiem vai HDV, kas iesaistīti intermodālos pārvadājumos (bez konteineru izmantošanas). Šā politikas risinājuma gadījumā tiek ieviests mērķa termiņš, pēc kura smagākiem HDV (44 tonnas), kurus saskaņā ar PR-A atļauts izmantot pārrobežu pārvadājumos, ir jābūt bezemisiju, bet tie var pārvietoties visā ES teritorijā. PR-B tiek harmonizētas atļaujas izdošanas prasības un administratīvās procedūras pārrobežu pārvadājumiem ar atsevišķiem garākiem/smāgākiem transportlīdzekļiem (piem., nedalāmu kravu pārvadāšanai) un tiek ieviestas obligātas svāra kontroles iekārtas (t. i., "svēršanas kustībā" (WIM) sistēma), kas ir jāierīko ceļu infrastruktūrā, lai nodrošinātu efektīvāku izpildes nodrošināšanu.

PR-C mērķis ir visaugstākais harmonizēšanas, dekarbonizācijas un izpildes nodrošināšanas līmenis, taču tas ietver stingrākas ES reglamentējošas darbības nekā pārējos divos risinājumos. Tajā tiek paplašināta EMS izmantošanas joma, aptverot visu ES teritoriju, un tām ir jābūt bezemisiju sistēmām un/vai ir jābūt iesaistītām intermodālo pārvadājumu darbībās, vienlaikus nosakot augstākus transportlīdzekļu drošības standartus un stingrākas prasības transportlīdzekļa vadītāju kvalifikācijai. Šis politikas risinājums rada vislielākās infrastruktūras uzturēšanas izmaksas dalībvalstu iestādēm un papildu atbilstības nodrošināšanas izmaksas pārvadātājiem, kas izmanto modulārās sistēmas.

Salīdzinot politikas risinājumus no iedarbīguma, efektivitātes, saskaņotības, subsidiaritātes un proporcionalitātes viedokļa, **vēlamākais risinājums ir PR-B**. Tas nodrošina pareizo līdzsvaru starp vēlamo mērķu efektīvu sasniegšanu, vienlaikus nodrošinot, ka tajā ierosinātie pasākumi nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai efektīvi atrisinātu minēto problēmu.

Dažādu ieinteresēto personu viedokļi. Kurus risinājumus tās atbalsta?

Ieinteresētās personas kopumā atbalstīja visiem politikas risinājumiem kopīgus pasākumus, kas ietver HDV maksimālā svāra un gabarītu palielināšanu, lai kompensētu bezemisiju tehnoloģiju svāru un izmērus, un atļauju veikt pārrobežu pārvadājumus ar smagākiem/garākiem transportlīdzekļiem starp kaimiņos esošām dalībvalstīm, kurās ir vienādi standarti. Iestādes un nozares pārstāvji par svarīgākajiem dekarbonizācijas, harmonizēšanas un izpildes nodrošināšanas pasākumiem uzskatīja minētos pasākumus, kā arī piekrautu transportlīdzekļu vedēju garuma harmonizēšanu un HDV svāra minimālā pārbaužu līmeņa noteikšanu. Tomēr dažas dalībvalstis un dzelzceļa/intermodālo pārvadājumu jomas ieinteresētās personas izrādīja zināmu pretestību pret atļauju veikt pārrobežu pārvadājumus lielākos attālumos ar smagākiem/garākiem HDV (kas lielā mērā atbalstīts PR-C), jo

pastāv bažas par ietekmi uz autoceļu infrastruktūru un par kravu iespējamo novirzīšanu no dzelzceļa atpakaļ uz autoceļiem. Ieinteresētās personas īpaši atzinīgi novērtēja PR-B ietvertos papildu zaļināšanas stimulus, piemēram, atļaut maksimālo papildu 4 tonnu masu neatkarīgi no ZE tehnoloģijas svara un uzskatīt piekabes un puspiekabes par intermodālo pārvadājumu vienībām. Ieinteresētās personas arī pārliecinoši atbalstīja administratīvo procedūru harmonizēšanu un vienkāršošanu attiecībā uz nestandarta pārvadājumu atļaujām (PR-B).

C. Vēlamā risinājuma ietekme

Vēlamā risinājuma (ja tāds ir; ja tāda nav, tad galveno risinājumu) priekšrocības

Sagaidāms, ka PR-B **valstu publiskajām iestādēm** radīs pielāgošanās izmaksu ietaupījumu (saistībā ar ceļu infrastruktūras uzturēšanu) 3 miljardu EUR apmērā, kas izteiktas pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Izmaksu ietaupījumu rada braucienu skaita samazinājums salīdzinājumā ar pamatscenāriju (pateicoties kravnesības palielināšanai), pāreja no pārvadājumiem tikai pa autoceļiem uz intermodāliem un pārslodzes gadījumu biežuma un nopietnības samazināšanās. Turklāt tiek lēsts, ka valstu publisko iestāžu administratīvo izmaksu ietaupījums būs 22,8 miljardi EUR. To veicina vienas pieturas aģentūru sistēmu ieviešana valsts līmenī un līdz ar to izmaksu ietaupījums atļauju pieprasījumu apstrādē, kā arī pārbaužu uz ceļa ar darbinieku iesaisti skaita samazinājums, ko padara iespējama WIM sistēmas. Kopējais valsts publisko iestāžu izmaksu ietaupījums tiek lēsts 25,8 miljardu EUR apmērā, kas izteiktas pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju.

Autopārvadātāji gūtu labumu no pielāgošanās izmaksu ietaupījuma, kas tiek lēsts 42,8 miljardu EUR apmērā, kas izteikts pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Tas ir saistīts ar darbības izmaksu samazinājumu un īsāku laiku, ko prasa sadarbība ar valsts iestādēm, notiekot svara pārbaudēm uz ceļa ar darbinieku iesaisti. Darbības izmaksu samazinājumu nosaka vidējās kravnesības palielināšanās un braucienu skaita samazināšanās (pateicoties papildu garumam un svaram ZE tehnoloģiju iekļaušanai, 5 un 6 asu HDV maksimālā pieļaujamā svara harmonizēšanai pārrobežu pārvadājumos, ļaujot veikt 44 tonnu un EMS pārrobežu pārvadājumus starp dalībvalstīm, kas tos atļauj, un piekrautu transportlīdzekļu vedēju garuma harmonizēšanai), kā arī pāreja no tikai autotransporta pārvadājumiem uz intermodāliem pārvadājumiem (pateicoties intermodālo pārvadājumu definīcijas salāgošanai ar Kombinēto pārvadājumu direktīvu). Turklāt autopārvadātāji gūs labumu no tā, ka tiks atceltas atļaujas izmantot augstākus kravas automobiļus, lai intermodālos pārvadājumos izmantotu paaugstinātus konteinerus (3,2 miljardi EUR, kas izteikti pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadam salīdzinājumā ar pamatscenāriju), un no tā, ka samazināsies laiks, kas nepieciešams, lai sagatavotu un iesniegtu pieprasījumus īpašu atļauju izdošanai nedalāmu kravu pārvadājumiem (1,2 miljardi EUR, kas izteikti pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadam salīdzinājumā ar pamatscenāriju), ko padarītu iespējama vienas pieturas aģentūras principu piemērošana valsts līmenī un dokumentu digitalizācija. Kopējais autopārvadātāju izmaksu ietaupījums tiek lēsts 47,3 miljardu EUR apmērā, kas izteikts pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju.

Sagaidāms, ka PR-B radīs ārējo izmaksu ietaupījumu attiecībā uz CO₂ emisijām (aplēsts 3,5 miljardu EUR apmērā, kas izteikts pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju), gaisu piesārņojošo vielu emisijām (2,1 miljards EUR) un trokšņa emisijām (0,7 miljardi EUR). To veicina plašāka ZE HDV izmantošana, pāreja uz intermodāliem pārvadājumiem un braucienu skaita samazināšanās (pateicoties lielākai kravnesībai). Sagaidāms, ka, pārejot uz intermodāliem pārvadājumiem un samazinoties braucienu skaitam, PR-B rezultātā aptuveni par 0,9 miljardiem EUR samazināsies arī ārējās izmaksas, kas saistītas ar nāves gadījumiem.

Vēlamā risinājuma (ja tāds ir; ja nav, tad galveno risinājumu) izmaksas

Sagaidāms, ka PR-B **valstu publiskajām iestādēm** radīs pielāgošanās izmaksas 4,3 miljardu EUR apmērā, kas izteiktas pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Tās ietver ceļu infrastruktūras uzturēšanu saistībā ar papildu atļauto svaru ZEV, tiltu un tuneļu uzskaites atjaunināšanu, vienas pieturas aģentūras principa īstenošanu valsts līmenī un "svēršanas kustībā" sistēmu ieviešanu TEN-T tīklā ik pēc 300 km. Turklāt valstu publiskajām iestādēm būs jāsedz

administratīvās izmaksas 16,4 miljonu EUR apmērā par vienas pieturas aģentūras sistēmu uzturēšanu un pārvaldību valsts līmenī. Kopējās valsts publisko iestāžu izmaksas tiek lēstas 4,4 miljardu EUR apmērā, kas izteiktas pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Kopumā, ņemot vērā izmaksas un ietaupījumus, PR-B īstenošanas rezultātā **valsts publiskajām iestādēm būs neto izmaksu ietaupījums 21,5 miljardu EUR apmērā.**

Sagaidāms, ka **autopārvadātājiem** PR-B radīs 2,1 miljardu EUR lielas pielāgošanās izmaksas, jo samazināsies pārslogošanas prakse. Pārvadātājiem, kas iepriekš izmantoja pārslogotus kravas automobiļus, tagad būs jāievēro svara ierobežojumi, un, lai pārvadātu tādu pašu preču daudzumu, būs jānobrauc vairāk transportlīdzekļa kilometru. Tas ietekmēs pārvadātājus, kas līdz šim darbojās ar pārkāpumiem. PR-B īstenošanas rezultātā **autopārvadātāju neto izmaksu ietaupījums** tiek lēsts 45,1 miljarda EUR apmērā, kas izteikts pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju.

Ietekme uz MVU un konkurētspēju

Sagaidāms, ka vēlamais politikas risinājums pozitīvi ietekmēs MVU konkurētspēju, kas ir lielākā daļa uzņēmumu autotransporta komercpārvadājumu nozarē (99 % autopārvadātāju ir MVU). Jo īpaši MVU, kas iesaistīti pārrobežu, kā arī intermodālos pārvadājumos, gūs labumu no pasākumiem, kas palīdz uzlabot operacionālo efektivitāti un energoefektivitāti un atvieglo pāreju uz bezemisiju pārvadājumiem.

Kopējais autopārvadātāju neto izmaksu ietaupījums tiek lēsts 45,1 miljarda EUR apmērā, kas izteikts pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju.

Vai būs būtiska ietekme uz valstu budžetiem un pārvaldes iestādēm?

Kopējās valsts publisko iestāžu izmaksas tiek lēstas 4,3 miljardu EUR apmērā, kas izteiktas pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Lielākais vēlamā politikas risinājuma izmaksu elements (aptuveni 96 % no kopējām izmaksām) dalībvalstu administrācijām ir ar infrastruktūras uzturēšanu saistītās pielāgošanās izmaksas. Tomēr, ņemot vērā gan izmaksas, gan ietaupījumus, sagaidāms, ka PR-B nodrošinās **valstu publiskajām iestādēm neto izmaksu ietaupījumu 21,5 miljardu EUR apmērā.**

Vai būs cita būtiska ietekme?

Šī iniciatīva varētu arī palīdzēt risināt akūto profesionālu transportlīdzekļu vadītāju trūkuma problēmu, jo īpaši tālsatiksmes pārvadājumu jomā. Pārvadājumi ar smagākiem/garākiem transportlīdzekļiem, kas ļauj pārvadāt tādu pašu kravas apjomu ar mazāku transportlīdzekļu braucienu skaitu, efektīvākas pārbaudes uz ceļa un ātrākas administratīvās procedūras attiecībā uz nestandarta pārvadājumiem palīdzēs optimizēt autovadītāju darba laiku un transportlīdzekļu izmantošanu. Turklāt tādu bezemisiju transportlīdzekļu ieviešana, kas atbilstoši jaunākajiem drošības standartiem un ir ar uzlabotu kabīnes komfortu, varētu palīdzēt uzlabot šīs profesijas tēlu un piesaistīt jauniešus un sievietes darbam šajā nozarē.

Proporcionalitāte

Tiek vērtēts, ka vēlamais politikas risinājums ir vissamērīgākais risinājums, kas nepieciešams, lai sasniegtu vispārīgos politikas mērķus.

D. Turpmākā rīcība

Kad politika tiks pārskatīta?

Pašlaik nav plānota pārskatīšana.