Eiropas Savienības
Padome

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

11722/23

Starpiestāžu lieta:
2023/0265(COD)

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

PRIEKŠLIKUMS

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*
Saņemšanas datums:	2023. gada 12. jūlijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre *Thérèse BLANCHET*
K-jas dok. Nr.:	COM(2023) 445 final
Temats:	Priekšlikums 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

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2023) 445 *final*.

Pielikumā: COM(2023) 445 *final*

EIROPAS
KOMISIJA

Strasbūrā, 11.7.2023.
COM(2023) 445 final

2023/0265 (COD)

Priekšlikums

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

{SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} - {SWD(2023) 446 final} - {SWD(2023) 447 final}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Šis paskaidrojuma raksts ir pievienots priekšlikumam par direktīvu, ar ko groza Padomes Direktīvu 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajā satiksmē[1] (turpmāk "Masu un gabarītu direktīva").

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Autotransporta nozarei ir izšķirīga loma tirdzniecības un mobilitātes uzlabošanā, savienojot uzņēmumus un klientus visā ES un ekonomikas izaugsmes un nodarbinātības veicināšanā. Nodrošinot līdzekļus kravu pārvadāšanai, tā atbalsta vairākas nozares, to vidū ražošanu, būvniecību un mazumtirdzniecību. Tai ir būtiska loma arī reaģēšanā ārkārtas situācijās. Šī nozare ir pierādījusi savu svarīgo lomu būtisku preču izplatīšanas un humānās palīdzības sniegšanas nodrošināšanā, kā arī personiskās mobilitātes nodrošināšanā tādās ārkārtas situācijās kā COVID-19 pandēmija un Krievijas agresīvais karš pret Ukrainu.

Autotransportam ir galvenā loma kravu pārvadājumos, jo ar to transportē vairāk nekā trīs ceturtdaļas (77,4 %) Es pa sauszemi pārvadāto kravu[2]. Tomēr tas izraisa vairākas sociāli ekonomiska un vides ietekmes rakstura sekas, to vidū siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas, gaisa un trokšņa piesārņojums, sastrēgumi, riski ceļu satiksmes drošībai un ceļu infrastruktūras nolietojums. Tādi lielas noslodzes transportlīdzekļi (*HDV*) kā kravas automobiļi un autobusi rada 28 % no SEG emisijām autotransportā (6 % no ES kopējām emisijām) un ir būtisks slāpekļa oksīda emisiju avots (34 % no autotransporta slāpekļa emisijām 2020. gadā). Tas ir arī tādu citu gaisa piesārņotāju avots kā daļiņas[3].

Direktīvā 96/53/EK ir noteiktas maksimālās atļautās masas un gabarīti *HDV*, kas pārvietojas pa ES ceļiem un pārvadā kravas vai pasažierus. Tā sākotnēji tika pieņemta, lai nodrošinātu brīvu preču apriti un godīgu konkurenci vienotajā tirgū, uzlabotu ceļu satiksmes drošību un novērstu ceļu infrastruktūras bojāšanu. Šos sākotnējos mērķus vajadzēja sasniegt, nodrošinot, ka *HDV* nepārsniedz robežas, kas var apdraudēt ceļu satiksmes drošību vai ceļu infrastruktūru, ka prasībām atbilstoši *HDV* var brīvi pārvietoties ES robežās un ka autopārvadātāji var konkurēt uz vienlīdzīgiem nosacījumiem attiecībā uz transportlīdzekļu kravietilpību. Direktīvas turpmākie secīgie grozījumi, kas tika pieņemti 2015. un 2019. gadā[4], ienesa direktīvā vides aspektus, lai mazinātu enerģijas patēriņu un SEG emisijas, kā arī

---

1 (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.)

2 2022. gada statistikas buklets (europa.eu)

3 Valstu gaisa piesārņotāju emisiju datu pārskats par 2005.–2020. gadu.

4 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2015/719 (2015. gada 29. aprīlis), ar ko groza Padomes Direktīvu 96/53/EK, ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo masu starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 115, 6.5.2015., 1. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmums (ES) 2019/984 (2019. gada 5. jūnijs), ar ko groza Padomes Direktīvu 96/53/EK attiecībā uz termiņu īpašo noteikumu par maksimālajiem garumiem īstenošanai tādām kabīnēm, kas uzlabo aerodinamikas rādītājus, energoefektivitāti un drošības rādītājus (OV L 164, 20.6.2019., 30. lpp) un Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO_2 emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202. lpp.).

veicinātu intermodālos pārvadājumus, kur kravas ar dažādiem transporta veidiem pārvieto standartizētās kravas vienībās (tādās kā konteineri). Tas tika izdarīts, ieviešot noteikumus, kas atļāva lielākas masas un/vai gabarītus energoefektīviem un mazāk piesārņojošiem transportlīdzekļiem, lai mudinātu pāriet uz alternatīvas degvielas (to vidū bezemisijas) spēka pārvadiem, uzlabot transportlīdzekļu aerodinamiku un nodrošinātu sadarbspēju ar citiem transporta veidiem.

Direktīvas izvērtējums, kas tika veikts 2022. gadā, parādīja, ka direktīva efektīvi veicināja ceļu satiksmes drošību, aizsargāja ceļu infrastruktūru un atviegloja ceļu transportlīdzekļu izmantošanu konteinerizētos intermodālos pārvadājumos, taču nenodrošināja vienlīdzīgus konkurences apstākļus un dekarbonizācijas aspektus.

Tirgus sadrumstalotības garākiem un smagākiem transportlīdzekļiem neefektīvas un nekonsekventas izpildes panākšanas problēmas pārsvarā rada direktīvas trūkumi. Neskaidri un neesoši noteikumi direktīvā izraisīja atšķirīgus valstu noteikumus un prasības, atšķirīgas interpretācijas un kontroles prakses. Tas apgrūtināja *HDV* brīvu kustību ES, kropļoja konkurenci un radīja darbības un energoefektivitātes zudumu. Tie ir galvenie direktīvas nepilnību cēloņi attiecībā uz tās mērķiem nodrošināt brīvu un efektīvu kravu apriti un godīgu konkurenci.

Dekarbonizācijas aspektos bezemisiju transportlīdzekļu ienākšana *HDV* parkos pašlaik ir ļoti ierobežota. ES kravas automobiļu parkā (smagāki nekā 3,5 tonnas) turpina ievērojami dominēt fosilās degvielas motori, jo 96,3 % no visiem ES kravas automobiļiem darbina dīzeļdegviela un tikai 0,7 % no visiem kravas automobiļiem darbina alternatīvas degvielas iekšdedzes motori (dabasgāzes un *LPG*). Elektriski uzlādējamu kravas automobiļu, to vidū elektrisku un no elektrotīkla uzlādējamu hibrīda transportlīdzekļu, daļa ir vien 0,2 %. Bezemisijas kravas automobiļu ikgadējo reģistrāciju skaits pieauga no 0,6 % 2016. gadā līdz 7 % 2020. gadā. Virziens ir pareizs, bet process nav pietiekami ātrs, lai vērā ņemami veicinātu Eiropas zaļā kursa[5] mērķa par 90 % samazināt SEG emisijas transportā sasniegšanu līdz 2050. gadam.

Eiropas Pētniecības un inovācijas pamatprogrammas kopš 2007. gada ar konkrētu partnerību starpniecību ir atbalstījušas mazu emisiju un bezemisijas *HDV*, aerodinamikas uzlabojumus un energoefektivitāti kopā ar Eiropas „zaļo" automobiļu iniciatīvu Septītās pamatprogrammas ietvaros, ar Eiropas „zaļo" automobiļu iniciatīvu "Apvārsnis 2020" ietvaros un pašlaik ar "Ceļā uz bezemisiju autotransportu" "Apvārsnis Eiropa" ietvaros. Konkrēti projekti deva dažas tādas inovācijas kā motorizētas bezemisijas piekabes un uzlabota aerodinamika[6].

Lēnajai bezemisijas *HDV* un enerģijas taupīšanas risinājumu ienākšanai ir vairāki pamatiemesli, kur direktīvas nepilnībām ir ierobežota nozīme. Direktīva nesniedz nozarei pietiekamus stimulus, lai mudinātu ieguldīt tādās bezemisijas tehnoloģijās kā nepieciešamais masu vai gabarītu palielinājums, lai kompensētu attiecīgās tehnoloģijas masu un/vai izmēru un nodrošinātu vismaz tādu pašu kravietilpību kā parastos *HDV*, ko darbina fosilās degvielas.

Ar šo priekšlikumu paredzēts risināt trīs identificētās problēmas: i) lēnā bezemisijas *HDV* ienākšana; ii) tirgus sadrumstalotība garākiem un smagākiem transportlīdzekļiem un iii) neefektīva un nekonsekventa izpildes panākšana. Tā galvenie mērķi ir likvidēt šķēršļus un

5 COM(2019) 640 final.

6 *AEROFLEX* (https://cordis.europa.eu/project/id/769658) un *TRANSFORMERS* (https://cordis.europa.eu/project/id/605170).

nodrošināt spēcīgākus stimulus bezemisijas tehnoloģiju un enerģijas taupīšanas ierīču ieviešanai *HDV* sektorā, turpināt atvieglot intermodālos pārvadājumus, padarīt skaidrākus garāku un/vai smagāku transportlīdzekļu izmantošanas noteikumus pārrobežu pārvadājumos un padarīt izpildes panākšanu rezultatīvu un efektīvu.

Komisijas paziņojumā "Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni"[7] Masu un gabarītu direktīvas pārskatīšana identificēta kā viens no galvenajiem pasākumiem, kas var efektīvi stimulēt pieprasījumu pēc bezemisiju transportlīdzekļiem un veicināt modālo sadarbību. Tas var palīdzēt veicināt pāreju uz nepiesārņojošu transporta sistēmu ES un inovācijas šajā nozarē.

Šis priekšlikums ir svarīgs elements pasākumu virknē, kas vajadzīgi autotransporta zaļināšanai. Lai efektīvi izvērstu bezemisijas *HDV* izmantošanu, tai jānotiek kopā ar uzlādes un uzpildes infrastruktūras izvēršanu[8], striktākiem bezemisijas CO2 standartiem *HDV*[9], tādas ceļa lietošanas maksas shēmu ieviešanu, kuru pamatā ir *HDV* CO2 emisijas veiktspēja, un autotransporta iekļaušana emisijas kvotu tirdzniecības sistēmās. Direktīvas rezultativitāte kravu intermodālo pārvadājumu veicināšanā ir lielā mērā atkarīga no citu transporta veidu pieejamības un kapacitātes. Tādēļ šī direktīva ir jāpapildina ar citām modāla un starpmodāla rakstura likumdošanas iniciatīvām, kas pieņemtas kopā kā daļa no Kravu pārvadājumu zaļināšanas tiesību aktu kopuma, jo īpaši ar pasākumiem starptautiskās dzelzceļa satiksmes labākai pārvaldībai un koordinācijai un iniciatīvu par kopīgu metodiku uzņēmumu siltumnīcefekta gāzu emisiju aprēķināšanai. Arī plānotā Padomes Direktīvas 92/106/EEK[10] (turpmāk – "Kombinēto pārvadājumu direktīva") pārskatīšana stiprinās šī priekšlikuma ietekmi, veicinot intermodālo pārvadājumu apjoma pieaugumu.

- **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Masu un gabarītu direktīvas pārskatīšana saskan ar citām likumdošanas iniciatīvām, kuru mērķis ir mazināt emisijas transportā, uzlabot enerģijas izmantošanas un darbības efektivitāti pārrobežu pārvadājumos un veicināt intermodālo sadarbību. Jo īpaši tā nodrošina sinerģiju ar trim citām Komisijas iniciatīvām:

a) priekšlikumu pārskatīt Padomes Direktīvu 92/106/EEK[11] (turpmāk – "Kombinēto pārvadājumu direktīva") nolūkā stimulēt intermodālo pārvadājumu apjoma pieaugumu;

b) priekšlikumu reglamentēt harmonizēto pamatu SEG emisijām no kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem (tā dēvētā "*CountEmissions EU*" iniciatīva) nolūkā izveidot SEG emisiju pārvadājumos "no durvīm līdz durvīm" mērīšanas harmonizētu metodiku, ko transporta uzņēmumi varētu izmantot savu pakalpojumu pārraudzībai un kritērijiem;

---

7 COM(2020) 789 final.
8 COM(2021) 559 final.
9 COM(2023) 88 final.
10 Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).
11 Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).

c) priekšlikumu reglamentēt dzelzceļa kapacitātes plānošanu un pārvaldību nolūkā uzlabot dzelzceļa pakalpojumu uzticamību, punktualitāti un pieejamību, optimizējot dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un uzlabojot to multimodālo integrāciju.

Kaut arī šīs iniciatīvas aptver dažādus sauszemes transporta tiesiskā regulējuma modālus un starpmodālus aspektus, tās papildina viena otru, gādājot par efektīvāku un ilgtspējīgu sauszemes transporta sistēmu.

Turklāt Direktīva 1999/62/EK[12] (Eirovinjetes direktīva) pastiprinās Masu un gabarītu direktīvā iekļautos stimulus, risinot vajadzību internalizēt autotransporta ārējās izmaksas un piemērojot principus "maksā piesārņotājs" un "maksā lietotājs", lai veicinātu bezemisijas *HDV* ienākšanu un mudinātu izmantot energoefektīvas piekabes un puspiekabes, kā arī iekļaus autotransportu emisijas kvotu tirdzniecībā[13].

Šis priekšlikums arī saskan ar priekšlikumu pārskatīt regulu par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai, ar ko groza Regulu (ES) 2021/1153 un Regulu (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013[14]. Tās mērķis ir arī modernizēt ceļu tīklu, uzlabojot kvalitātes standartus, iekļaujot ceļu infrastruktūrā iebūvētu svēršanas mehānismu izmantošanu. Šie pasākumi ir vajadzīgi kontroles labākai atbilstībai Masu un gabarītu direktīvā noteiktajām maksimālajām atļautajām masas robežām.

Lielas noslodzes ceļu kravas transportlīdzekļu raksturlielumu un ceļu infrastruktūras stāvokļa un spējas saderības kontekstā ir relevanti un ar šo iniciatīvu saskanīgi arī noteikumi, kas iekļauti priekšlikumā par Eiropas Parlamenta un Padomes direktīvu, ar ko groza Direktīvu 2010/40/ES par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem[15], attiecībā uz formātu un pieejamību datiem par masas, garuma, platuma un augstuma ierobežojumiem.

Turklāt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2015/413 (2015. gada 11. marts), ar ko veicina pārrobežu apmaiņu ar informāciju par ceļu satiksmes drošības noteikumu pārkāpumiem[16] (Pārrobežu izpildes direktīva), mērķis ir uzlabot ceļu satiksmes drošību un nodrošināt vienlīdzīgu attieksmi pret vadītājiem, proti, pārkāpējiem rezidentiem un nerezidentiem. Komisija 2023. gada martā pieņēma tiesību akta priekšlikumu[17], lai grozītu Pārrobežu izpildes direktīvu, paplašinot tās darbības jomu ar citiem ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumiem, kas saistīti ar ceļu satiksmes drošību. Viens no tiem ir "pārslogota transportlīdzekļa izmantošana". Tāpēc direktīvā ietvertais mehānisms varētu tikt izmantots pārkāpēja identificēšanai un atvieglotu lietu izskatīšanu par Masu un gabarītu direktīvas noteikumu pārkāpumu.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Plašākā skatījumā šis priekšlikums iederas ES ekonomikas zaļās un digitālās transformācijas visaptverošajos mērķos, konkrēti, Nulles piesārņojuma rīcības plānā, kura ietvaros tas atvieglo

12 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 1999/62/EK (1999. gada 17. jūnijs) par ceļu infrastruktūru lietošanas maksas noteikšanu transportlīdzekļiem (OV L 187, 20.7.1999., 42. lpp.)
13 COM(2021) 551 final.
14 COM(2021) 812 final.
15 COM(2021) 813 final.
16 (OV L 68, 13.3.2015., 9. lpp.)
17 COM(2023)126.

bezemisijas *HDV* ienākšanu. [18] Tas saskan ar klimatneitralitātes ilgtermiņa mērķi un veicina tā sasniegšanu līdz 2050. gadam, kā noteikts paziņojumā par Eiropas zaļo kursu[19], kā arī ar ES apņemšanos līdz 2030. gadam samazināt SEG emisijas par 55 % salīdzinājumā ar 1990. gadu, kā noteikts Eiropas Klimata aktā[20]. Turklāt paredzētā pārskatīšana tāpēc saskan ar paketi "Gatavi mērķrādītājam 55 %"[21], kas ietver centienus mazināt atkarību no fosilām degvielām un paplašināt alternatīvu degvielu infrastruktūru. Energoefektivitātes ziņā priekšlikums sasaucas ar 2022. gada plānu *REPowerEU*[22], kura pamatmērķis ir mazināt atkarību no Krievijas fosilajām degvielām pēc tās agresijas kara uzsākšanas pret Ukrainu, kā arī paātrināt zaļo pārkārtošanos, citstarp virzību uz bezemisiju transportlīdzekļiem, kā tas atspoguļots priekšlikumā.

Ir arī nepārprotamas šīs iniciatīvas un Regulas (ES) Nr. 2019/1242[23] sinerģijas, jo minētajā regulā noteikta *HDV* CO_2 emisiju veiktspēja. Tajā transportlīdzekļu ražotājiem noteikta prasība pēc degvielu efektīvāk izmantojošiem un bezemisiju *HDV*. Priekšlikumā pārskatīt šo regulu, ko Komisija pieņēma 2023. gada 14. februārī[24], paplašināta tās darbības joma, attiecinot to uz gandrīz visiem jaunreģistrētiem *HDV* ar sertificētām CO_2 emisijām, un noteikti jauni CO_2 emisijas mērķrādītāji piemērošanai no 2030. gada. Lai iespējami ātri sasniegtu noteiktos mērķrādītājus un zaļināšanas mērķus, *HDV* CO_2 standarti ir jāpapildina ar veicinošiem pasākumiem, kas vērsti uz pieprasījumu, konkrēti, ar Masu un gabarītu direktīvas pārskatīšanu. Tādējādi pārvadātāji tiks pareizi stimulēti ieguldīt tīrākos *HDV*.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

• Juridiskais pamats

Šīs grozošās direktīvas priekšlikuma juridiskais pamats ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. panta 1. punkts. Autotransporta efektivitātes un vidiskā snieguma uzlabošana, vienlaicīgi nodrošinot arī ceļu satiksmes drošību, ir kopējās transporta politikas galvenie mērķi.

Saskaņā ar 91. panta 1. punktu ES ir pilnvarota noteikt kopīgus noteikumus, kas piemērojami starptautiskai satiksmei starp dalībvalstīm vai vienas vai vairāku dalībvalstu teritorijas šķērsošanai.

• Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)

ES jau ir kompetence noteikt pārrobežu pārvadājumos izmantojamu *HDV* gabarītu un masu robežas, pieņemot Masu un gabarītu direktīvu. Tajā pašā laikā direktīva atļauj dalībvalstīm pieļaut garāku un/vai smagāku transportlīdzekļu pārvietošanos to teritorijās, balstoties uz konkrētām vajadzībām un apstākļiem.

---

18 COM(2021) 400 final.
19 COM(2019) 640 final.
20 COM(2020) 80 final.
21 COM(2021) 550 final.
22 COM(2022) 230 final.
23 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1242 (2019. gada 20. jūnijs) par CO2 emisiju standartu noteikšanu jauniem lielas noslodzes transportlīdzekļiem un ar kuru groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 595/2009 un (ES) 2018/956 un Padomes Direktīvu 96/53/EK (OV L 198, 25.7.2019., 202. lpp.).
24 COM(2023) 88 final.

Par spīti centieniem harmonizēt tehniskos standartus ar direktīvas palīdzību, tai piemīt trūkumi, kas radīja atšķirīgas interpretācijas un nekonsekventu izpildes panākšanu dalībvalstīs. Rezultāts ir valstu prasību sadrumstalotība, kas kavē Eiropas vienotās transporta telpas mērķa sasniegšanu. Rīcība ES līmenī ir nepieciešama, lai likvidētu šķēršļus un nodrošinātu efektīvus, godīgus un ilgtspējīgus pārvadājumus iekšējā tirgū.

Turklāt direktīva rezultatīvi neveicināja alternatīvu degvielu, enerģiju taupošu tehnoloģiju un intermodālo pārvadājumu pieņemšanu. Ņemot vērā dekarbonizācijas un jaunu tehnoloģiju attīstības vajadzību, ir nepieciešama turpmāka rīcība ES līmenī, lai stimulētu un paātrinātu bezemisijas *HDV* izmantošanu, veicinātu inovācijas, uzlabotu saderību ar citiem transporta veidiem un dotu ieguldījumu zaļināšanas mērķu sasniegšanā.

Minētās direktīvas pārskatīšana neierobežo dalībvalstu spēju risināt jautājumus saistībā ar vietējiem apstākļiem un vietējiem pārvadājumiem. Sabiedriskā apspriešana apliecināja stingru atbalstu rīcībai ES līmenī, lai veicinātu pārrobežu sadarbību, nodrošinātu netraucētu iekšējā tirgus darbību un uzlabotu transporta nozares vidisko sniegumu.

Minētās direktīvas izvērtēšana apliecina tās pievienoto vērtību, ieviešot ES standartus *HDV* masām un gabarītiem pārrobežu pārvadājumos. Tomēr izvērtēšana identificēja arī tādus trūkumus kā juridiskās nepilnības un novecojuši standarti, kas kavē tehnikas progresu un dekarbonizācijas centienus. Bez koordinētas rīcības ES līmenī dalībvalstīm vajadzētu rīkoties individuāli, kas radītu tirgus sadrumstalotību, konkurences kropļojumus un diskriminējošas prakses. Turklāt valstu iniciatīvas nav pietiekamas, lai risinātu ES mēroga problēmas un sasniegtu dekarbonizācijas mērķus.

Tāpēc rīcība ES līmenī ir būtiska, lai rezultatīvi risinātu minētos jautājumus, nodrošinātu saskaņotu iekšējā tirgus darbību, veicinātu vidisko sniegumu un nodrošinātu stabilitāti autopārvadātāju un *HDV* ražotāju ilgtermiņa plānošanai.

- **Proporcionalitāte**

Priekšlikums garantē pareizo līdzsvaru starp harmonizācijas, dekarbonizācijas un izpildes panākšanas vēlamo mērķu rezultatīvu sasniegšanu un to, ka ierosināti pasākumi nesniedzas tālāk kā nepieciešams, lai atrisinātu identificētās problēmas vai sasniegtu politikas mērķi.

Priekšlikums palīdz uzlabot pārrobežu pārvadājumu energoefektivitāti un darbības efektivitāti un rezultatīvi stiprināt izpildes panākšanu. Tas nerada operatoriem ievērojamas izmaksas un ir saistīts tikai ar dažām dalībvalstu sākotnējām ieguldījumu izmaksām. Šāds progresīvs un efektīvs ceļš uz mērķu sasniegšanu ļaus iestādēm un operatoriem veikt netraucētu "zaļo" pāreju.

Tas garantē pareizo līdzsvaru starp minimālo standartu noteikšanu ES līmenī attiecībā uz dekarbonizāciju un piemērojamo noteikumu izpildes panākšanu un dalībvalstu elastību ieviest vēl ambiciozākus risinājumus, īpaši saistībā ar izpildes panākšanas rīkiem.

Priekšlikuma proporcionalitātes pamatā ir visu to politikas risinājumu rūpīgs novērtējums, kuri analizēti ietekmes novērtējumā, kas pievienots šim priekšlikumam[25] (detalizētāku informāciju sk. ietekmes novērtējuma ziņojuma 7.4. un 8.1. iedaļā).

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā priekšlikums satur vairākus grozījumus Masu un gabarītu direktīvā, plānotajam tiesību aktam arī vajadzētu būt direktīvai. Tas ļauj veikt mērķētu harmonizāciju, kā arī pieļauj dalībvalstīm zināmu elastības pakāpi, lai ņemtu vērā konkrētas valstu īpatnības.

Tā kā grozītajā direktīvā tiek saglabāta tās pašreizējā struktūra un tās saturs pēc būtības netiek ietekmēts, pārstrādāta redakcija nav vajadzīga.

3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- ***Ex post* izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

Komisija 2022. gadā sāka *ex post* izvērtēšanu, lai novērtētu Masu un gabarītu direktīvas īstenošanu, pamatojoties uz tās efektivitāti, lietderīgumu, piemērotību, saskanību un ES pievienoto vērtību. Izvērtēšana notika līdztekus minētās direktīvas pārskatīšanas ietekmes novērtēšanai. Tajā tika ievēroti Komisijas labāka regulējuma principi[26].

Izvērtēšanā tika pētīta ietekme, kāda direktīvai bijusi attiecībā uz brīvas preču aprites nodrošināšanu, energoefektivitātes uzlabošanu, SEG mazināšanu un ceļu satiksmes drošības risku mazināšanu. Tajā tika vērtēts, kuri noteikumi darbojās labi un kuri – slikti, un kāpēc. Tā aptvēra laikposmu no 1997. gada septembra līdz 2021. gada 31. decembrim.

Izvērtējuma galvenie konstatējumi bija šādi.

1) Par spīti sagaidāmajai regulatīvās harmonizācijas augstākai pakāpei, ko bija paredzēts sasniegt ar šo direktīvu, atklājās valstu un divpusējo atkāpju sadrumstalotība apvienojumā ar administratīvām, tehniskām un drošības prasībām, ko piemēro pārvadājumiem ar smagākiem un/vai garākiem transportlīdzekļiem.

2) Ar alternatīvu degvielu darbināmu *HDV* izmantošana un uzlabota aerodinamika, lai palielinātu autopārvadājumu energoefektivitāti un mazinātu SEG emisijas, vēl nav devusi jēgpilnus rezultātus.

3) Dalībvalstīs ievērojami atšķiras noteikumu izpildes panākšana tādos aspektos kā kontroles pasākumu skaits, pārkāpumu konstatēšanas rezultativitāte, kontroles rīki un prakses.

---

[25] Ietekmes novērtējuma ziņojums, kas pievienots priekšlikumam par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu, ar ko groza Padomes Direktīvu 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajā satiksmē, SWD (2023) 445.

[26] SWD(2021) 305 final Labāks regulējums (europa.eu).

4) Pārrobežu pārvadājumu ar smagākiem un/vai garākiem transportlīdzekļiem ierobežojumi tika uzskatīti par darbības un enerģijas izmantošanas neefektivitātes galveno iemeslu, kas turklāt ietver nevajadzīgu administratīvo slogu un izmaksas autopārvadātājiem.

5) Masu un gabarītu direktīvas noteikumos ir atsevišķas iekšējas nekonsekvences, kuru galvenais iemesls ir tas, ka direktīva satur centienus līdzsvarot dažādu mērķu sasniegšanu, tajā pašā laikā atzīstot dalībvalstu atšķirīgos infrastruktūras standartus un pārvadājumu apstākļus.

6) ES pievienotā vērtība tika atzīta, kad direktīva tika apstiprināta, un šīs pievienotās vērtības pamatojumi joprojām ir spēkā, jo direktīva ir sniegusi transporta uzņēmumiem vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

7) Direktīvas mērķi joprojām ir relevanti. Tās mērķi uzlabot enerģijas izmantošanas un darbības efektivitāti pārvadājumos, atvieglot intermodālos pārvadājumus un nodrošināt godīgu konkurenci, tajā pašā laikā rūpējoties par ceļu satiksmes drošību un infrastruktūras aizsardzību, joprojām atspoguļo esošas un nākotnes vajadzības un labi iekļaujas politikas mērķī attīstīt vienlīdzīgu, drošu, ilgtspējīgu un noturīgu transporta sistēmu ES.

Izvērtēšanas galvenais secinājums ir tāds, ka minētā direktīva nepilnīgi spēja sasniegt tās mērķus stiprināt iekšējo tirgu, uzlabot enerģijas izmantošanas un darbības efektivitāti pārvadājumos, veicināt ceļu satiksmes drošību un ceļu infrastruktūras aizsardzību. No vienas puses, kopēji *HDV* tehniskie standarti padarīja iespējamus rezultatīvākus, drošākus un godīgākus pārrobežu pārvadājumus ES iekšējā tirgū. No otras puses, daudzās dalībvalstu atkāpes un prasības, kas atbilst šai direktīvai, ir radījušas atsevišķu tirgus segmentu sadrumstalotību un darbību neefektivitāti. Lai gan direktīva ir palīdzējusi palielināt konteinerizētu intermodālo pārvadājumu daļu un uzlabot enerģijas izmantošanas un darbības efektivitāti pārvadājumos dalībvalstīs, atļaujot izmantot garākus un smagākus transportlīdzekļus, tās kopējais pienesums kravu pārvadājumu energoefektivitātes palielināšanā, piem., aerodinamisko ierīču un alternatīvi darbināmu spēka pārvadu (arī bezemisijas) ieviešanā, ir bijis ļoti ierobežots. Tiek uzskatīts, ka direktīva bijusi efektīva ceļu satiksmes drošības veicināšanā un infrastruktūras nolietojuma mazināšanā.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Apspriešanās ar ieinteresētajām personām notika 2022. un 2023. gadā, *ex post* izvērtēšanas un ietekmes novērtēšanas laikā atbilstoši labāka regulējuma principiem. Tika izmantotas atklātas un mērķtiecīgas apspriešanas metodes un dažādi apspriešanas rīki.

Šo darbību mērķis bija:

1) iegūt informāciju un ieinteresēto personu viedokļus par galvenajiem jautājumiem, kas saistīti ar direktīvas īstenošanu, galvenajām problēmām un to cēloņiem, kā arī par vēlamajām izmaiņām tiesiskajā regulējumā;

2) vākt specifisku informāciju (datus un informāciju, ekspertu viedokļus) par konkrētiem tiesiskā regulējuma aspektiem;

3) vākt informāciju un viedokļus par dažādu politikas pasākumu potenciālo ietekmi.

Šādas konsultācijas notika 2022. gadā:

- konsultācijas par uzaicinājumu iesniegt atsauksmes – no 2022. gada janvāra līdz februārim;
- atklāta sabiedriskā apspriešana – no 2022. gada aprīļa līdz jūlijam;
- uz dažādām ieinteresēto personu grupām mērķēts apsekojums – no 2022. gada septembra līdz oktobrim;
- divi semināri 2022. gada decembrī: viens mērķēts uz nozares ieinteresētajām personām, otrs – uz dalībvalstīm.

Papildus tam notika vairākas divpusējas un daudzpusējas tikšanās ar dažādām ieinteresētajām personām (kas pārstāvēja auto, dzelzceļa un kombinēto pārvadājumu nozares, kravas automobiļu ražotājus, uzņēmumu asociācijas, ceļu infrastruktūras iestādēm un valstu iestādēm), kuru gaitā 2022. gadā un 2023. gada pirmajā ceturksnī tika saņemti un analizēti vairāki nostājas dokumenti.

Ieinteresētās personas, ar kurām notika konsultācijas, bija: ceļu infrastruktūras iestādes, autorpārvadātāju uzņēmumi, uzņēmumu asociācijas, nosūtītāji, ekspeditori, dalībvalstu iestādes, *HDV* ražotāji un oriģinālā aprīkojuma ražotāji, citas relevantas ieinteresētās personas (kas pārstāvēja pilsonisko sabiedrību, nevalstiskas organizācijas, kā arī akadēmisko vidi) un sabiedrību.

Galvenās tēmas, kas tika iztirzātas pirmajās trīs konsultācijās ar ieinteresētajām personām, bija pārsvarā veltītas dažādiem izvērtēšanas matricas elementiem, proti, mērķu sasniegšanas rezultativitātei, efektivitātei, relevancei, saskaņotībai un ES pievienotajai vērtībai.

Kopīga tēma atgriezeniskajā saitē uz aicinājumu sniegt atsauksmes bija vienotu ES noteikumu neesība pārrobežu pārvadājumos starp dalībvalstīm, kas atļauj izmantot garākus un smagākus transportlīdzekļus esošajos Masu un gabarītu direktīvas ietvaros. Atklātā sabiedriskajā apspriešanā respondenti norādīja arī uz nespēju ar direktīvas palīdzību rezultatīvi risināt autotransporta energoefektivitātes jautājumu. Kopumā ieinteresētās personas apstiprināja sākotnēji identificētās problēmas un to Eiropas dimensiju un plaši atbalstīja pārskatīšanas mērķus dekarbonizēt, harmonizēt un panākt izpildi. Konsultācijās ar ieinteresētajām personām iezīmējās arī identificēto problēmu potenciālie risinājumi.

Ieinteresētās personas ievērojami atbalstīja tādus dekarbonizācijas pasākumus kā *HDV* maksimālās masas un gabarītu palielināšana, lai kompensētu bezemisijas tehnoloģisko risinājumu izmērus un masu, kā arī ļaušana veikt pārrobežu pārvadājumus starp blakus esošām dalībvalstīm, kuras savās teritorijās pieļauj tādus pašus masu un gabarītu standartus, ar smagākiem un/vai garākiem transportlīdzekļiem. Tajā pašā laikā, ņemot vērā bažas par ietekmi uz ceļu infrastruktūru un potenciālo atgriešanos no dzelzceļa uz autopārvadājumiem, vairākas dalībvalstis un dzelzceļa/intermodālos pārvadājumos ieinteresētas personas pauda nevēlēšanos atļaut tālsatiksmes pārrobežu pārvadājumus ar smagākiem un/vai garākiem transportlīdzekļiem. Visas ieinteresēto personu grupas atbalstīja tādas zaļināšanas papildu iniciatīvas kā bezemisijas *HDV* maksimālās masas palielināšana neatkarīgi no bezemisijas tehnloģiskā risinājuma masas un piekabju un puspiekabju uzskatīšana par intermodālā transporta vienībām.

Iestāžu un nozares pārstāvji mudināja harmonizēt arī piekrautu transportlīdzekļu vedēju garumu un noteikt pārslogotu *HDV* inspicēšanas minimālo līmeni. Ieinteresētās personas stingri atbalstīja arī ar nedalāmu kravu pārvadāšanas atļaujām saistīto administratīvo procesu harmonizāciju un vienkāršošanu.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Komisijas darbs ar *ex post* izvērtējumu un ietekmes novērtējumu tika atbalstīts ar diviem ārējiem pētījumiem, ko veica neatkarīgi konsorciji *Transport & Mobility Leuven* un *Ramboll Management Consulting* vadībā. Tajā piedalījās arī *Panteia*, *LNEC*, *Apollo Vehicle Safety* un individuāli eksperti apakšuzņēmēju statusā.

Komisija ar ārēja darbuzņēmēja *COWI* atbalstu sagatavoja īstenošanas ziņojumu[27], kur apkopoti svarīgi dati un informācija.

Ex post izvērtēšanas un ietekmes novērtēšanas laikā notika regulāras konsultācijas ar Komisijas starpdienestu koordinācijas grupu, ko veidoja attiecīgo ES rīcībpolitikas jomu eksperti (vides, klimata, enerģētikas, iekšējā tirgus, nodarbinātības).

Papildus notika konsultācijas ar nozares ieinteresētajām personām, to vidū zaļo tehnoloģiju izstrādātājiem, transportlīdzekļu ražotājiem, nozares asociācijām (autotransporta un dzelzceļa), par ceļiem atbildīgajām iestādēm un daudzām citām.

- **Ietekmes novērtējums**

Šim priekšlikumam par grozījumiem Masu un gabarītu direktīvā ir pievienots ietekmes novērtējuma ziņojums. Ziņojuma projekts 2023. gada 26. aprīlī tika iesniegts Regulējuma kontroles padomei, un 2023. gada 26. maijā no minētās padomes tika saņemts pozitīvs atzinums ar atrunām[28]. Ziņojums tika attiecīgi koriģēts, ņemot vērā minētās padomes atrunas un detalizētus komentārus. Ietekmes novērtējums satur politikas risinājumu detalizētu skaidrojumu, kas dots 5. iedaļā, un visu risinājumu visaptveroša analīze dota 6. iedaļā.

Tika izveidoti identificēto problēmu un to cēloņu trīs politikas risinājumi ar uzsvaru uz dekarbonizācijas, harmonizācijas un izpildes panākšanas mērķiem. Iniciatīvas mērķus palīdz risināt visi risinājumu, lai gan atšķiras to rezultativitāte un efektivitāte.

Politikas risinājums A (PR-A) satur septiņus politikas pasākumus, kas ir kopīgi visiem trim risinājumiem. Galvenā uzmanība ir pievērsta to šķēršļu likvidēšanai, kas kavē bezemisiju transportlīdzekļu un enerģijas taupīšanas risinājumu ienākšanu, atļaujot papildu masu un garumu šādu tehnoloģiju masas un/vai izmēra kompensēšanai. Tajā harmonizēts piekrautu transportlīdzekļu vedēju garums un precizēti noteikumi, ko piemēro smagāku un/vai garāku transportlīdzekļu (t. i. 44 tonnu *HDV* un Eiropas modulāro sistēmu) izmantošanai pārrobežu pārvadājumos, kā arī atbalstīti visu veidu pārvadājumi, to vidū nekonteinerizēti intermodālie pārvadājumi. PR-A tiek stimulēti intermodāli konteinerizēti pārvadājumi, atļaujot papildu augstumu, kas intermodālu pārvadājumu posmā pa ceļu vajadzīgs paaugstinātu konteineru uzņemšanai. Tajā tiek pastiprināta izpildes panākšana, nosakot dalībvalstīs veicamās kontroles minimālo līmeni, un noteiktas minimālās prasības dalībvalstīm, kas vēlas īstenot viedas piekļuves politikas, lai nodrošinātu šo shēmu harmonizāciju un sadarbspēju visā ES.

Politikas risinājumam B (PR-B) ir plašāks tvērums nekā PR-A. Tas satur septiņus kopīgos politikas pasākumus līdz ar papildu pasākumiem, kas nodrošina spēcīgākus stimulus bezemisiju transportlīdzekļu ienākšanai, palielinot bezemisijas *HDV* masas robežu no pašreizējā 42 tonnu maksimuma (ko uzskata par nepietiekamu atsevišķu esošo bezemisijas

[27] KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS "Ziņojums par Direktīvas 96/53/EK grozījumu īstenošanu, kas izdarīti ar Direktīvu (ES) 719/2015, SWD(2023)70.

[28] Regulējuma kontroles padomes atzinums. Masu un gabarītu direktīva, SEC(2023) 445.

tehnoloģiju masas kompensēšanai) līdz 44 tonnām neatkarīgi no bezemisijas tehnoloģijas masas. Šis pasākums ļauj operatoriem iegūt papildu kravietilpību, ja bezemisijas tehnoloģiju risinājumi kļūst vieglāki un mazāki. PR-B atvieglo intermodālos pārvadājumus, klasificējot kravas automobiļus, piekabes un puspiekabes par intermodālā transporta vienībām, kam būs tāds pats 4 tonnu papildu masas ieguvumus kā ceļu transportlīdzekļiem, kas pārvadā konteinerus vai maināmus kravas nodalījumus. PR-B nodrošina arī lielāku harmonizāciju administratīvās prasībās attiecībā uz atļauju izdošanu nedalāmu kravu pārvadāšanai ar transportlīdzekļiem, kas pārsniedz direktīvā noteiktās masas un gabarītu robežas. Ar to tiek ieviesti arī pasākumi, kas padara izpildes panākšanu mērķētāku un efektīvāku, pateicoties tādu svēršanas mehānismu izmantošanai, ko uzstāda ceļu infrastruktūrā. Lai atbalstītu pāreju uz bezemisijas pārvadājumiem, PR-B noteikts mērķa datums, pēc kura smagākiem *HDV* (44 tonnas), kas PR-A pieļauti izmantošanai pārrobežu pārvadājumos, ir jābūt bezemisijas vai izmantotiem intermodālos pārvadājumos. PR-B ir piedāvātas priekšrocības operatoriem, bet tas prasa zināmus izdevumus un izmaiņas dalībvalstu tiesību aktos.

Politikas risinājums C (PR-C) arī satur septiņus kopīgos politikas pasākumus un harmonizācijas, dekarbonizācijas un izpildes panākšanas papildu pasākumus. Tajā Eiropas modulārās sistēmas (EMS) operacionālā telpa paplašināta līdz visai ES teritorijai (nevis ierobežota līdz dalībvalstīm, kas atļauj EMS vietējos pārvadājumos, kā PR-B), ieviesti augstāki drošības standarti un kvalifikācijas prasības EMS apritei, ieviesti koridori nedalāmu kravu pārvadāšanai un dalībvalstīm noteikti vairāki izpildes panākšanas pienākumi. PR-C piedāvā lielāku darbības efektivitāti, ieguvumus videi un noteikumu izpildes panākšanu, bet tas ir saistīts ar augstāku intervences līmeni un lielākām izmaksām dalībvalstīm. Tās ir saistītas ar ceļu infrastruktūras uzturēšanu un pastiprināšanu un atbilstības papildu izmaksām operatoriem.

Visos politikas risinājumos aplūkotas identificētās problēmas un to cēloņi, un tie visi palīdz sasniegt konkrētus un galvenos mērķus, lai gan atšķirīgos rezultativitātes un efektivitātes līmeņos.

Politikas risinājumu efektivitātes analīze rāda, ka kopējie ieguvumi, kas risinājumu starpā svārstās no 20 miljardiem EUR (PR-A), 80,2 miljardiem EUR (PR-B) līdz 97 miljardiem EUR (PR-C), atsver kopējās izmaksas, kas sastāda 1,9 miljardus EUR (PR-A), 6,5 miljardus EUR (PR-B) un 15,1 miljardu EUR (PR-C). Vislielākā izmaksu un ieguvumu attiecība ir PR-B (12,3), kam seko PR-A (10,7) un PR-C (6,4).

Pamatojoties uz šo trīs politikas risinājumu rezultativitātes, efektivitātes, saskaņotības, subsidiaritātes un proporcionalitātes salīdzinājumu, ietekmes novērtējumā secināts, ka vispiemērotākais ir PR-B. Tas risina visus konkrētos mērķus efektīvāk nekā PR-A ar tikai nedaudz lielākām izmaksām, kas īsterminā jāsedz dalībvalstu iestādēm. PR-B ir nedaudz mazāk rezultatīvs nekā PR-C, īpaši attiecībā uz izpildes panākšanu un garāku un/vai smagāku transportlīdzekļu zaļināšanas stimulēšanu. Tomēr attiecībā uz garāku un/vai smagāku transportlīdzekļu izmantošanas apstākļiem (arī nestandarta kravu pārvadāšanā) satiksmē PR-B šķiet reālistiskāks un vieglāk īstenojams nekā PR-C. PR-B ir nodrošināts līdzsvars starp sasniedzamajiem mērķiem un intervences izmaksām un proporcionalitāti, kā arī īstenošanas vieglumu.

Direktīvā tiešā veidā veicina ANO 13. ilgtspējīgas attīstības mērķa ("*veikt steidzamus pasākumus, lai cīnītos pret klimata pārmaiņām un to ietekmi*")[29] sasniegšanu, aiztaupot 1592,7 tūkstošus tonnu CO_2 emisiju 2030. gadā un 54,6 tūkstošus tonnu CO_2 emisiju 2050. gadā. Kumulatīvi 2025.–2050. gadā ar šo priekšlikumu CO_2 emisijas tiktu samazinātas par 27,8 miljoniem tonnu (1,2 % no kravu pārvadājumu radītajām CO_2 emisijām). Tiek lēsts, ka CO_2 emisiju ārējās izmaksas, kas izteiktas pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju, samazināsies par 3,5 miljardiem EUR. Šo CO_2 emisiju samazinājumu nosaka bezemisijas *HDV* izmantošana, intermodālo pārvadājumu apjoma palielināšanās un braucienu skaita samazināšanās (kam pamatā ir palielināta kravietilpība). Tā veicina arī 3. ilgtspējīgas attīstības mērķa ("*nodrošināt veselīgu dzīvi un sekmēt labklājību jebkura vecuma cilvēkiem*")[30] sasniegšanu, aiztaupot 5,1 tūkstoti tonnu NOx emisiju 2030. gadā un 0,7 tūkstošus tonnu NOx emisiju 2050. gadā, tūkstoš tonnu daļiņu emisiju 2030. gadā un 0,4 tūkstošus tonnu NOx emisiju 2050. gadā, kā arī samazinot trokšņa emisiju ārējās izmaksas par 0,7 miljardiem EUR (izteiktām pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju) un pasargājot 411 dzīvības kumulatīvi 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju. Dzīvības tiek pasargātas (t. i., mazināts bojā gājušo skaits satiksmes negadījumos), pateicoties intermodālo pārvadājumu apjoma pieaugumam un mazākam braucienu skaitam (ko nosaka lielāka kravnesība).

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Šis priekšlikums ir daļa no Komisijas 2022. gada darba programmas atbilstoši tās II pielikumam (*REFIT* iniciatīvas) pozīcijā "Jauns impulss Eiropas demokrātijai"[31]. Tam ir nozīmīga *REFIT* dimensija saistībā ar to tehnisko prasību un administratīvo procedūru vienkāršošanu un salāgošanu, ko dalībvalstis piemēro garākiem un/vai smagākiem transportlīdzekļiem, kas pārvietojas to teritorijās un piedalās pārrobežu pārvadājumos. Šī iniciatīva mazinās operatoriem administratīvo slogu saistībā ar atšķirīgu un izmaksas prasošu prasību izpildi, lai iegūtu atļaujas nestandarta vai nedalāmu kravu pārvadāšanai.

Ievērojamu izmaksu slogu, ko rada Masu un gabarītu direktīvas pašreizējā redakcija, veido apgrūtinājumi operatoriem, kam ir apgrūtināti pārrobežu pārvadājumi ar garākiem un/vai smagākiem transportlīdzekļiem, kuru izmantošana ir atļauta divās (vai vairāk) blakus esošās dalībvalstīs. Skaidrības trūkums direktīvas noteikumos izraisa atšķirīgas valstu interpretācijas attiecībā uz pārrobežu pārvadājumiem ar šādiem transportlīdzekļiem un dažādas prakses. Dažos gadījumos operatoriem pirms robežas šķērsošanas ir pienākums izkraut daļu kravas, citos gadījumos tie var netraucēti šķērsot robežu, pamatojoties uz dalībvalstu divpusējiem risinājumiem. Ar šo iniciatīvu tiks likvidēta juridiskā nenoteiktība attiecībā uz pārrobežu pārvadājumiem ar garākiem un/vai smagākiem transportlīdzekļiem (piem., transportlīdzekļu vedējiem, EMS, 44 tonnu *HDV*) un ar to saistītais administratīvais slogs. Turklāt, ieviešot kopīgus standartus pārrobežu noteikumu izpildes panākšanai, operatori, ražotāji un iestādes gūs lielāku juridisko noteiktību.

Harmonizētu noteikumu un nosacījumu ieviešana pārrobežu pārvadājumos ar transportlīdzekļiem, kas pārsniedz noteiktas masas un gabarītus, nozīmē to, ka ar šo iniciatīvu kopumā tiks vienkāršoti tiesību akti un uzlabota to efektivitāte. Ar to tiks mazināts regulatīvais slogs operatoriem un veicināta netraucēta, godīga un droša iekšējā pārvadājumu tirgus darbība.

---

29 https://sdgs.un.org/goals/goal13

30 https://sdgs.un.org/goals/goal3

31 COM(2021) 645 final EUR-Lex - 52021DC0645 - LV - EUR-Lex (europa.eu).

- **Pieejas “viens pieņemts — viens atcelts” piemērošana**

Šī pieeja nozīmē to, ka “kompensē jebkuru jaunu slogu iedzīvotājiem un uzņēmumiem, kas izriet no Komisijas priekšlikumiem, atceļot līdzvērtīgu esošu slogu tajā pašā politikas jomā”.

Sagaidāms, ka PR-B aiztaupīs autopārvadātājiem administratīvās izmaksas, pateicoties iesniegumu veidlapu un procedūru harmonizācijai, jo mazināsies laiks, kāds vajadzīgs, lai sagatavotu un iesniegtu pieprasījumus izdot īpašas atļaujas nedalāmu kravu pārvadāšanai (1,2 miljardi EUR, kas izteikti pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju). Tiek lēsts, ka pieeja “viens pieņemts — viens atcelts” aiztaupīs ikgadējās administratīvās izmaksas 71,8 miljonu EUR apjomā, jo mazināsies laiks, kāds vajadzīgs, lai sagatavotu un iesniegtu pieprasījumus izdot īpašas atļaujas nedalāmu kravu pārvadāšanai.

Pamattiesības

Priekšlikumā ievērotas pamattiesības, un tas atbilst principiem, kas jo īpaši ir atzīti Eiropas Savienības Pamattiesību hartā[32]. Priekšlikums veicina augsta vides aizsardzības līmeņa mērķa sasniegšanu saskaņā ar hartas 37. pantā noteikto ilgtspējīgas attīstības principu.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Sagaidāms, ka priekšlikums radīs Komisijai pielāgošanas izmaksas. Tās ir saistītas ar tehnisku un darbības standartu ieviešanu informācijas apmaiņai par nedalāmu kravu pārvadāšanu un viedās piekļuves politikas (*IAP*) standartu izstrādāšanu.

Tehnisku un darbības standartu ieviešana informācijas apmaiņai par nedalāmu kravu pārvadāšanu notiks divos soļos. Vispirms tiks veikts pētījums, lai apkopotu vajadzīgos elementus un piedāvātu vairākas standartu ieviešanas opcijas. Otrā solī pētījuma konstatējumi tiks izmantoti, lai ar ekspertu grupas palīdzību sagatavotu standartu projektus. Sākotnējā pētījuma izmaksa tiek lēsta 400 000 EUR apmērā. Būs vajadzīgi divi semināri klātienē. Divu dienu semināra, ko uzņems Komisija, vidējā izmaksa tiek lēsta 30 000 EUR apmērā. Līdz ar to vienreizējas pielāgošanas izmaksas tiek lēstas 460 000 EUR apmērā.

IAP standartu izstrādāšana arī notiks divos soļos. Vispirms tiks veikts pētījums, un pēc tam notiks divi semināri un standartu izstrāde ar ekspertu grupas palīdzību. Pētījuma izmaksa tiek lēsta 400 000 EUR apmērā. Divu dienu semināra, ko uzņems Komisija, vidējā izmaksa tiek lēsta 30 000 EUR apmērā. Būs vajadzīgi divi šādi semināri klātienē. Atlīdzinājums ekspertiem, kas piedalīsies sanāksmēs, tiek lēsts 5000 EUR apmērā par katru sanāksmi. Līdz ar to vienreizējas pielāgošanas izmaksas *PMc7* vajadzībām tiek lēstas 470 000 EUR apmērā.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzīšanas, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Komisija pārraudzīs un izvērtēs tiesību akta faktisko ietekmi, veicot dažādas darbības un izmantojot rādītāju kopumu, kas ļaus novērtēt progresu konkrēto mērķu un darbības mērķu

[32] OV C 326, 26.10.2012., 391. lpp.

sasniegšanā. Pārraudzības darbības ietver regulāru (reizi divos gados) ziņošanu dalībvalstīm par veikto atbilstības kontroles pasākumu skaitu un veidu (gadījuma rakstura, mērķēti un automatizēti) un par konstatēto pārkāpumu skaitu un kategoriju. Pamatojoties uz šiem dalībvalstu iesniegtajiem datiem, Komisija reizi divos gados sagatavos ziņojumus Eiropas Parlamentam un Padomei par to, kā dalībvalstis īsteno noteikumus par *HDV* masām un gabarītiem. Komisija izdarīs secinājumus par to, kā dalībvalstis pilda tām uzliktos izpildes panākšanas pienākumus un ka operatori ievēro noteikumus par *HDV* masām. Regulāra ziņošana palīdzēs novērot arī atbilstības līmeņa tendences un izpildes panākšanas darbību un rīku rezultativitāti. Komisija turpinās darbu kopā ar Masu un gabarītu ekspertu grupu, kura palīdzēs Komisijai identificēt un apspriest gadījumus, kad tiek atšķirīgi interpretēti ES noteikumi par masām un gabarītiem, pastāv dažādas valstu prasības un izpildes panākšanas prakses. Mērķis ir iedibināt kopīgu pieeju un vajadzības gadījumā dot norādījumus. Turklāt pārraudzības un informācijas sistēmas, ko izveidos dalībvalstis, palīdzēs novērtēt attīstību EMS izmantošanā un to operacionālajā telpā, attiecībā uz nedalāmu kravu pārvadājumu līmeni un izmantošanas apstākļiem valstīs.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Ar 1. pantu tiek veikti grozījumi Padomes Direktīvā 96/53/EK. Galvenie noteikumi, kas būtiski izmaina direktīvu vai pievieno jaunus elementus, ir šādi.

1. panta 1. punkts

Grozījumi 1. pantā tiek izdarīti, lai atjauninātu atsauces uz attiecīgiem tiesību aktiem par transportlīdzekļu un to piekabju un šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanu un tirgus uzraudzību.

1. panta 2. punkts

Grozījumi 2. pantā tiek izdarīti, lai salāgotu "piekabes" un "puspiekabes" definīcijas un maksimālo atļauto gabarītu mērīšanas procedūras ar tām, kas noteiktas transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas tiesību aktos, pievienotu būtiskās "Eiropas modulārā sistēmas" un "transportlīdzekļu vedēja" definīcijas un "*eFTI* platformas" definīciju atbilstīgi Regulai (ES) 1056/2020[33].

Ir grozīta arī intermodālo pārvadājumu definīcija un nepieciešamās atsauces uz minētā veida pārvadājumiem I pielikuma pārskatītajā versijā, lai atļautu kravas automobiļiem, piekabēm un puspiekabēm, ko izmanto intermodālos pārvadājumos, gūt labumu no tādas pašas lielākas masas, kāda noteikta ceļu transportlīdzekļiem, kas pārvadā konteinerus vai maināmus kravas nodalījumus un ko izmanto konteinerizētos intermodālos pārvadājumos. Tas veicinās autopārvadātājus iesaistīties nekonteinerizētos intermodālos pārvadājumos.

[33] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 1056/2020 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (OV L 249, 31.7.2020., 33. lpp.)

1. panta 3. punkts

Šādi grozījumi izdarīti 4. pantā.

- Lai nodrošinātu juridisko skaidrību par tādu *HDV* kustību, kuru masas un gabarīti pārsniedz direktīvā noteiktos, 1. punkta c) apakšpunktā tiek apstiprināts, ka tad, ja dalībvalsts izmanto valsts atkāpes, kas atļautas 2. punktā, tas automātiski nedod tiesības veikt pārrobežu pārvadājumus ar smagākiem un/vai garākiem transportlīdzekļiem.

- Fakts, ka nedalāmu kravu pārvadājumi var izraisīt arī masas, kā arī gabarītu pārsniegšanu, ir atspoguļots 3. punktā. Turpat dalībvalstīm tiek prasīts vienkāršot un optimizēt valsts atļauju izdošanas procedūras vai pieņemt līdzīgus pasākumus attiecībā uz nedalāmu kravu pārvadāšanu, lai samazinātu administratīvo slogu operatoriem un izvairītos no kavējumiem. Tur noteikts arī dalībvalstu pienākums sadarboties attiecībā uz prasībām transportlīdzekļa apzīmēšanai vai marķējumiem un tādu neproporcionālu šķēršļu nepieļaušana, kam ir valsts valodas prasības forma.

- Jauns 4.a punkts satur nosacījumus Eiropas modulāro sistēmu (EMS) apritei, kuras var izmantot ārpus 5. punktā noteiktajām izmēģinājuma shēmām un kuru lomu nedrīkst sašaurināt līdz aizsardzības pasākumam, kas nodrošina godīgu konkurenci, kā noteikts 4. panta 4. punkta b) apakšpunktā. Lai nodrošinātu godīgus konkurences apstākļus un diskriminācijas neesību, šajā jaunajā punktā noteikts, ka dalībvalstis drīkst atļaut EMS vietējā un starptautiskā satiksmē ar nosacījumu, ka tiek izpildītas konkrētas prasības, piem., ka relevanta informācija autopārvadātājiem tiek darīta pieejama skaidrā, pieejamā un pārskatāmā manierē, proti, izmantojot vienu valsts informācijas un saziņas sistēmu, ko izveidojušas minētās dalībvalstis.

- Grozījums 5. punktā ļauj paplašināt to izmēģinājumu ģeogrāfisko tvērumu, kuru mērķis ir testēt, novērtēt un pakāpeniski ieviest jaunas tehnoloģijas un shēmas, tādas kā EMS, un kuri varētu tikt veikti arī pāri robežām, nostiprina to pagaidu raksturu un nosaka šādu izmēģinājumu ar EMS piecu gadu maksimālo laikposmu. Jaunajā apakšpunktā noteikts, ka dalībvalstīm ir jāizveido pārraudzības sistēma, lai ES mērogā gūtu labumu no tā, kas uzzināts par izmēģinājumos testētajām tehnoloģijām, kā arī lai nodrošinātu savāktās informācijas salīdzināmību, ietverot EMS ietekmi.

- Jaunā 5.a punktā Komisija tiek pilnvarota noteikt minimālos datu kopumus un veiktspējas rādītājus, kas valstu pārraudzības sistēmām jānodrošina EMS izmantošanas un izmēģinājumu pārraudzībai.

1. panta 4. punkts

Tiek pievienots jauns 4.a pants, saskaņā ar kuru dalībvalstīm ir jāizveido un jāpārvalda valsts elektroniskas informācijas un saziņas sistēma, kas nodrošina operatoriem vienu piekļuves punktu, lai iegūtu visu nepieciešamo informāciju par nedalāmu kravu pārvadāšanu, EMS izmantošanu dalībvalstīs, kas to atļauj, un iesniegtu pieteikumus nedalāmu kravu pārvadāšanas atļaujas saņemšanai. Lai vēl vairāk atvieglotu administratīvās procedūras, šajos noteikumos ir noteikts, ka Komisija var noteikt nedalāmu kravu pārvadātājiem kopīgu

standartizētu pieteikuma formu un turpināt harmonizēt atļauju izdošanas noteikumus un procedūras.

1. panta 5. punkts

Ar jaunu 4.b pantu tiek likvidēti mākslīgie šķēršļi smagāku kravas automobiļu pārrobežu kustībai, kas liedza autotransportam uzlabot darbības, enerģijas izmantošanas un ekoloģisko efektivitāti pārejā uz bezemisijas pārvadājumiem. Tajā noteikta pagaidu atļauja izmantot ar fosilām degvielām darbināmus 44 tonnu *HDV* starptautiskos pārvadājumos tikai pa ceļu starp tām dalībvalstīm, kas ļauj šādus smagākus transportlīdzekļus izmantot vietējā satiksmē. Tajā noteikta arī pagaidu atļauja tos izmantot intermodālos pārvadājumos, līdz ar ko ir atļauta papildu masa. Pārejas laiks ir tāds, kas nodrošina bezemisijas *HDV* pietiekamu pieejamību tirgū, dodot operatoriem esošo autoparku atjaunošanai nepieciešamo laiku. Šī pagaidu pasākuma beigu datums ir saistīts ar bezemisiju transportlīdzekļu skaita sagaidāmo pieaugumu, kura apjoms tiek lēsts ap 50 % no jaunām reģistrācijām saskaņā ar ietekmes novērtējumā, kas pievienots Komisijas priekšlikumam grozīt Regulu (ES) 2019/1242 (SWD(2023) 88 final), veikto analīzi.

1. panta 6. punkts

Grozītajā 6. panta 1. punktā ir atjauninātas atsauces uz piemērojamajiem ES noteikumiem, un ar grozīto 5. punktu ir salāgotas atsauces uz informāciju, kurai jābūt iekļautai pierādījumā par atbilstību I pielikumā noteiktajām maksimālajām masām.

Jaunajā 6. panta 7. punktā intermodālā pārvadājuma organizatoram noteikta prasība relevantos datus par kravas pārvadājumu darīt pieejamus ar kravu pārvadājumu elektroniskās informācijas (*eFTI*) platformas starpniecību saskaņā ar Regulu (ES) 2020/1056, un attiecīgajām iestādēm ir jābūt piekļuvei šai informācijai.

1. panta 7. punkts

Grozītajā 8.b pantā ir atjauninātas atsauces uz piemērojamajiem ES noteikumiem par tipa apstiprināšanu.

1. panta 8. punkts

Vairumā dalībvalstu transportlīdzekļu vedējiem ar vaļēju virsbūvi pašlaik ir atļauts pārsniegt maksimālo atļauto garumu ar izvirzītu kravu, tādējādi ievērojami palielinot to kravietilpību, jo to energosnieguma uzlabošanas potenciāls ir ļoti ierobežots. Ar jaunu 8.c pantu tiek harmonizēti noteikumi par šo transportlīdzekļu izvirzītajām kravām un apliecināts to izmantošanas starptautiskos pārvadājumos tiesiskums.

1. panta 9. punkts

Grozītajā 9.a panta 1. punktā tiek precizēts, ka maksimālā garuma pārsniegums pagarinātu kabīņu gadījumā var būt tāds, ka transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar pagarinātām kabīnēm, tas var iekļaut arī tādus bezemisijas tehnoloģiskos risinājumus kā akumulatoru baterijas un ūdeņraža tvertnes. Turpat ir atjauninātas atsauces uz piemērojamajiem ES noteikumiem par tipa apstiprināšanu, kas iekļauti 2. punktā.

1. panta 10. punkts

Aizstājot 10.b pantu un iekļaujot nepieciešamās izmaiņas arī I pielikuma pārskatītajā versijā, priekšlikumā noteiktas atkāpes no bezemisijas *HDV* noteiktajām maksimālajām masām un gabarītiem, lai kompensētu bezemisijas spēkiekārtas sistēmu un ar tām saistīto iekārtu masu un telpu. Turklāt, izdarot grozījumus I pielikumā, ar priekšlikumu tiek atcelts nosacījums, ka bezemisijas *HDV* maksimālā papildu masa ir ierobežota līdz bezemisijas tehnoloģiskā risinājuma masai.

1. panta 11. punkts

Grozījumi 10.c pantā izriet no 10.b panta papildināšanas ar jaunu punktu, lai tādējādi precizētu, ka iespējamie maksimālie garumi, kas noteikti minētajā noteikumā, attiecīgā gadījumā ir pakārtoti arī 10.b panta 2. punktam.

1. panta 12. punkts

Svēršanas kustībā sistēmu lietojuma minimums Eiropas autotransporta tīklā, kas paredzēts Komisijas priekšlikumā par regulu attiecībā uz Savienības norādēm par Eiropas transporta tīkla attīstību, ir ņemts vērā 10.d pantā. Tas nodrošina abu tiesību aktu ārēju saskaņotību un atbalsta šajā pantā noteiktās izpildes panākšanas prasības. Atbilstības kontroles, kas dalībvalstīm jāveic, minimālais līmenis, kas ietver arī kontroli nakts laikā, noteikts 10.d panta 2. punktā.

1. panta 13. punkts

Jaunā 10.da pantā noteikts kopīgs nosacījumu minimums viedās piekļuves politikas shēmu brīvprātīgai izmantošanai dalībvalstīs, un tas nodrošina to saskaņotību ar Direktīvas 2010/40/ES reglamentējošajiem noteikumiem, jo īpaši attiecībā uz relevantu datu apmaiņu reāllaikā. Turpat precizēts, ka šīs shēmas tiek uzskatītas par rīku labākai ceļu satiksmes noteikumu izpildes panākšanai un ka tās nedrīkst izraisīt tādus diskriminējošus vai nesamērīgus ierobežojumus brīvai preču un pakalpojumu apritei, kas kavē netraucētu iekšējā tirgus darbību.

1. panta 14. punkts

Grozot 10.f pantu un iekļaujot nepieciešamās izmaiņas I pielikumā, to transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu maksimālais augstums, kas pārvadā 9 pēdu 6 collu standartizēta ārējā augstuma konteinerus (paaugstināts konteiners), tiek palielināts, lai vēl vairāk atvieglotu intermodālo pārvadājumu attīstību.

1. panta 15. punkts

Informācija, kas ir nepieciešama, lai pienācīgā un regulārā manierē izvērtētu šīs direktīvas darbību, izvērtētu tās ietekmi uz transporta sistēmu kopumā, kā arī lai pārraudzītu izmēģinājumus un shēmas dalībvalstīs nolūkā nodrošināt, ka labumu no tā gūst ES, neradot nevajadzīgu vai nepamatotu slogu dalībvalstīm, ir norādīta 10.g pantā. Komisija ieviesīs standartizētu elektroniska formāta ziņošanas veidlapu, lai dalībvalstīm atvieglotu ziņošanas pienākuma izpildi un nodrošinātu sniegtās informācijas salīdzināmību.

1. panta 16. punkts

10.h panta 2. punktā tiek precizēts, ka Komisijas pilnvaras pieņemt deleģētos atbilstīgi minētajam noteikumam ietver arī deleģētos aktus, kas minēti 4. panta 5.a punktā.

1. panta 17. punkts

Jauns 10.i panta 4. punkts nodrošina atsauci uz procedūru, kas Komisijai būtu jāievēro, lai atbilstoši ārkārtas apstākļiem pieņemtu īstenošanas aktus, kas jāpiemēro nekavējoties.

1. panta 18. punkts

Tiek svītrots 10.j pants, jo Komisija ir jau izpildījusi savu pienākumu atbilstīgi šim pantam, publicējot attiecīgo ziņojumu.

1. panta 19. punkts

Ar 10.k pantu tiek ieviests nosacījums attiecībā uz ārkārtas apstākļiem, kas dalībvalstīm nodrošina nepieciešamo elastību krīzes situācijās, arī tādās, kas notiek ārpus ES. Šo ārkārtas klauzulu var izmantot ierobežotu laikposmu, lai piešķirtu atkāpes no šīs direktīvas noteikumiem, ko var darīt vai nu atsevišķas dalībvalstis, vai – ja skarta vairāk nekā viena dalībvalsts – Komisija ar īstenošanas aktiem, ko piemēro nekavējoties.

1. panta 20. punkts

Tiek aizstāts I pielikums, lai ieviestu nepieciešamās izmaiņas saistībā ar noteiktu veidu *HDV* noteiktām vērtībām, to vidū tām, uz ko izdarītas atsauces iepriekš un kas attiecas uz 2.,

10.b pantu un 10.f panta 1. punktu, un lai precizētu minētajā pielikumā noteiktās vērtības. Vērtību izmaiņas attiecas uz paaugstinātus konteinerus pārvadājošu transportlīdzekļu papildu augstumu, 5 asu mehānisko transportlīdzekļu maksimālo masu un bezemisiju transportlīdzekļu fiksēto papildu masu un papildu ass svaru.

1. panta 21. punkts

Lai atjauninātu atsauci uz piemērojamajiem ES noteikumiem, tiek grozīts III pielikums.

2. pants

Regulas (ES) 2020/1056 2. panta 1. punkta a) apakšpunktam tiek pievienots jauns vi) ievilkums, lai minēto regulu piemērotu regulatīvajām informācijas prasībām, kas noteiktas Direktīvas 96/53/EK 6. panta 6. punktā.

3. pants

Priekšlikuma 3. pantā noteikts termiņš grozītās direktīvas transponēšanai dalībvalstīs.

4. pants

Priekšlikuma 4. pantā ir noteikts datums, kad grozītā direktīva stājas spēkā, proti, divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

5. pants

Ar 5. pantu direktīva tiek adresēta dalībvalstīm.

2023/0265 (COD)

Priekšlikums

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

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas dalībvalstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[34],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[35],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

1) Lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošību un netraucētu iekšējā tirgus darbību, kā arī lai veicinātu enerģijas izmantošanas un darbības efektivitāti autopārvadājumu darbībās un mazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas minētajos pārvadājumos, Padomes Direktīvā 96/53/EK[36] noteiktas maksimālās pieļaujamās to lielas noslodzes transportlīdzekļu masas un gabarīti, kuri var pārvietoties pa ES ceļiem. Direktīvas 96/53/EK izvērtēšana parādīja, ka tā ir bijusi tikai daļēji rezultatīva ceļu satiksmes drošības, iekšējā tirgus un vides mērķu sasniegšanā un ka ir vajadzība pielāgot tās nosacījumus, lai atspoguļotu tehnikas attīstību un veicinātu inovācijas, risinātu transporta tirgus izaicinājumus un sekmētu Savienības transporta nozares dekarbonizācijas politisko prioritāšu realizāciju.

2) Komisijas paziņojumā "*Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija — Eiropas transporta virzība uz nākotni*"[37] skaidri formulēts, ka, lai veicinātu Eiropas zaļā kursa[38] mērķa sasniegšanu, proti, līdz 2050. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu par 90 % transporta nozarē, ir jāpadara ilgtspējīgāki visi

[34] OV C , , . lpp.
[35] OV C , , . lpp.
[36] (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.)
[37] COM(2020) 789 final.
[38] COM(2019) 640 final.

transporta veidi, jāpadara ilgtspējīgas alternatīvas plaši pieejamas multimodālo pārvadājumu sistēmā un jāievieš pareizie stimuli, kas virzīs pāreju uz bezemisijas pārvadājumu sistēmu Savienībā.

3) Racionalizējot un precizējot noteikumus par autotransporta lielas noslodzes transportlīdzekļu masām un gabarītiem, ir nepieciešams risināt jautājumus par pārrobežu pārvadājumu darbību enerģijas izmantošanas un darbības neefektivitāti, nodrošināt spēcīgus stimulus operatoriem izmantot bezemisiju tehnoloģiskos risinājumus, tajā pašā laikā atvieglojot esošo enerģijas taupīšanas risinājumu izmantošanu, un turpināt atbalstīt intermodālās kravu pārvadājumu darbības. Lai samazinātu administratīvo slogu, nepieļautu konkurences izkropļojumus un mazinātu riskus ceļu satiksmes drošībai un kaitējumu ceļu infrastruktūrai, būtu jāharmonizē atsevišķas prasības attiecībā uz smagāku un garāku transportlīdzekļu izmantošanu un jāpastiprina spēkā esošo noteikumu izpildes panākšana.

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

5) Lielas noslodzes transportlīdzekļu veidi, kā arī šo transportlīdzekļu masas vērtības ir definētas ar atsauci uz Savienības tiesību aktiem par transportlīdzekļu un to piekabju un šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanu un tirgus uzraudzību, konkrēti uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858[39] un (ES) 2019/2144[40]. Tādēļ ir vēlams atjaunināt atsauces uz minētajiem relevantajiem tiesību aktiem, lai nodrošinātu skaidrību par piemērojamajiem reglamentējošajiem noteikumiem.

6) Direktīvas 96/53/EK nosacījumi papildina Padomes Direktīvu 92/106/EEK[41] attiecībā uz intermodālo pārvadājumu pieauguma veicināšanu un atbalstu. Tādēļ intermodālo pārvadājumu definīcija būtu jāsalāgo ar Direktīvā 92/106/EEK lietoto terminoloģiju, lai atļautu kravas automobiļiem, piekabēm un puspiekabēm, ko izmanto intermodālos pārvadājumos, gūt labumu no tādas pašas lielākas masas, kāda noteikta ceļu transportlīdzekļiem, kas pārvadā konteinerus vai maināmus kravas nodalījumus un ko izmanto konteinerizētos intermodālos pārvadājumos. Šādam stimulam attiecībā uz masu būtu jāmudina autopārvadātājus iesaistīties arī nekonteinerizētos intermodālos pārvadājumos.

---

39 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

40 Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 un (ES) 2015/166 (OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp.).

41 Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).

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.

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.

9) Eiropas modulārās sistēmas (EMS) ir tikušas ilgstoši izmantotas un izmēģinātas un pierādījušas, ka tas ir interesants risinājums pārvadājumu darbību ekonomiskuma un energoefektivitātes uzlabošanai, tajā pašā laikā nodrošinot ceļu satiksmes drošību un infrastruktūras aizsardzību, pateicoties tās lietojumam tikai piemērotās ceļu tīkla daļās. Ņemot vērā dalībvalstu vietējās īpatnības, atšķirīgas ekonomiskās intereses, pārvadājumu vajadzības un dažādas transporta infrastruktūras jaudas, tieši dalībvalstis var vislabāk novērtēt un atļaut EMS kustību savās teritorijās. Tajā pašā laikā, lai palielinātu EMS izmantošanas pozitīvo sociālekonomisko un vidisko ietekmi, ir būtiski likvidēt nevajadzīgus šķēršļus to izmantošanai pārrobežu pārvadājumos starp blakus esošām dalībvalstīm, kas atļauj šādu transportlīdzekļu sastāvu kustību to teritorijās, neierobežojot šķērsojamo robežu skaitu, ja vien tiek ievērotas dalībvalstu noteiktās maksimālās atļautās EMS masas un gabarīti to teritorijās. Tas nodrošinātu, ka pārrobežu pārvadājumos izmantotās EMS atbilst kopīgajai mazākajai masas un gabarītu robežai, kādu minētajās dalībvalstīs piemēro EMS. Pārvadājumu drošības, pārredzamības un juridiskās skaidrības interesēs būtu jāievieš kopīgi nosacījumi EMS apritei 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.

10) Būtu jāatļauj dalībvalstīm turpināt noteiktu laiku veikt izmēģinājumus. Patiesi, tādas jaunas tehnoloģijas, kas ļauj veikt uzlādi kustībā, kā saules enerģijas paneļi, pantogrāfi un elektroceļi vai EMS pakāpeniska ieviešana dalībvalstīs varētu prasīt maksimālo masu un gabarītu pārsniegšanu testēšanas vidē un arī ceļu tīkla pārrobežu posmos. Tāpēc dalībvalstīm būtu jāatļauj turpināt šādus izmēģinājumus un spēt testēt jaunu tehnoloģiju un koncepciju saderību pārrobežu aspektā. Izmēģinājumu pagaidu un inovatīvais raksturs būtu jāprecizē, nosakot to veikšanas maksimālo laikposmu. Tajā pašā laikā nevajadzētu ierobežot jaunu tehnoloģiju un inovatīvu shēmu izmēģinājumu

skaitu, lai izvairītos no inovāciju kavēšanas. Dalībvalstīm būtu regulāri jāpārrauga un jānovērtē jauno tehnoloģiju un jaunu koncepciju testēšanas veiktspēja un ietekme uz ceļu satiksmes drošību, ceļu infrastruktūru, modālo sadarbību, kā arī tāda vidiskā ietekme uz transporta sistēmu kā modālais sadalījums.

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.

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 īsterminā gūtu labumu no darbības, enerģijas izmantošanas un ekoloģiskās efektivitātes, kas saistīta ar lielāku kravietilpību, ko dalībvalstis atļauj, arī intermodālos pārvadājumos. Lai rezultatīvi virzītu pāreju uz bezemisiju mobilitāti, ir nepieciešams atbrīvoties no šādiem smagākiem kravas automobiļiem, ko darbina ar fosilām degvielām, līdz 2035. gadam, kad, kā iecerēts, bezemisiju *HDV* izplatība tirgū ievērojami pieaugs un sasniegs aptuveni 50 % no jaunu *HDV* reģistrācijām. Pēc minētās atbrīvošanās smagākiem kravas automobiļiem būtu jāļauj veikt vietējos pārvadājumus, bet starptautiskā satiksmē tiem vajadzētu atbilst Direktīvas 96/53/EK I pielikumā noteiktajām maksimālajām atļautajām masām, kad atļautā papildu masa ir piemērojama bezemisiju transportlīdzekļiem un transportlīdzekļiem, kas iesaistīti intermodālos pārvadājumos.

13) Atbilstības pierādījumam par transportlīdzekļu atbilstību Direktīvā 96/53/EK noteiktajām vērtībām būtu jāsatur visaptveroša informācija saskaņā ar atjauninātajiem Savienības noteikumiem par vienotām transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas procedūrām un tehniskajām specifikācijām. Tāpēc būtu jāatjaunina atsaucas uz piemērojamajiem Savienības noteikumiem, lai iekļautu konkrētu atsauci uz Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/535[42]. Atbilstības pierādījumā iekļaujamā informācija būtu jāsalāgo ar maksimālajām masām, kādas ir atļautas Direktīvā 96/53/EK. Pārvadājuma intermodālā rakstura kontrole, kā noteikts 2. pantā, varētu būt īpaši sarežģīta nekonteinerizētos pārvadājumos. Lai nodrošinātu, ka lielas noslodzes transportlīdzekļiem, kas ir iesaistīti intermodālo pārvadājumu darbībās, atļautā papildu masa tiek izmantota atbilstoši, ir nepieciešams, lai operatoru rīcībā būtu pārvadājuma intermodālā rakstura pierādījums. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES)

[42] Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/535 (2021. gada 31. marts), ar ko nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/2144 piemērošanas noteikumus transportlīdzekļu un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanas vienotām procedūrām un tehniskajām specifikācijām attiecībā uz to vispārīgajiem konstrukcijas raksturlielumiem un drošību (OV L 117, 6.4.2021., 1. lpp.).

1056/2020[43] ieviestās pārvadājumu digitālo datu platformas ("*eFTI* platformas") nodrošina piemērotu līdzekli, jo tās izveidotas, lai ietvertu tiesību aktos noteiktās prasības, kā norādīts Direktīvas 92/106/EEK 3. un 7. punktā. Tāpēc *eFTI* platformas izmantošana būtu jāpadara obligāta, lai reģistrētu un darītu pieejamu relevantu informāciju par pārvadājumu attiecībā uz transporta veidiem, kurus izmanto kravas pārvadāšanai.

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

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.

16) Līdzīgi vajadzībai pēc papildu telpas, esošie standarti nav piemēroti arī bezemisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu papildu masas kompensēšanai, jo īpaši pārvadājumos lielā attālumā. Bezemisiju transportlīdzekļu sastāviem, kā arī visparastākajiem pasažieru transportlīdzekļiem, ko izmanto Savienībā, ir nepieciešama papildu masa un asslodze. Vieglāki tehnoloģiskie risinājumi un labāka aerodinamika padarīs bezemisijas spēkiekārtas sistēmu izmantošanu efektīvāku (piemēram, palielinot nobraukumu un pagarinot akumulatoru baterijas mūžu), samazinot enerģijas patēriņu. Lai nodrošinātu papildu stimulus bezemisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu izmantošanai, veicinātu tehnoloģiju attīstību, kā arī transportlīdzekļu aprīkošanu ar aerodinamikas uzlabojumiem, papildu masa būtu jānošķir no bezemisijas tehnoloģiskā risinājuma masas.

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

[43] Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 1056/2020 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (OV L 249, 31.7.2020., 33. lpp.)

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

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 jāmudina izveidot viedas piekļuves politikas shēmas, kas nodrošina atbilstību noteikumiem par maksimālajām atļautajām masām un gabarītiem. Veidojot šādas shēmas, dalībvalstīs būtu jāpiemēro minimālās kopīgās prasības, lai garantētu harmonizāciju un sadarbspēju 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.

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

20) Eiropas Parlaments un Padome būtu regulāri jāinformē par dalībvalstu kompetento iestāžu veikto atbilstības pārbaužu rezultātiem attiecībā uz izpildes panākšanas rīku un pārraudzības sistēmu lietojumu, jo īpaši smagāku un/vai garāku transportlīdzekļu, to vidū modulāro transportlīdzekļu sastāvu, izmantošanas darbības, drošības un vidiskās ietekmes novērtēšanas kontekstā. Šai dalībvalstu sniegtajai informācijai būtu jāļauj Komisijai pārraudzīt tirgus attīstību un atbilstību Direktīvai 96/53/EK. Lai dalībvalstīm atvieglotu nepieciešamās informācijas sniegšanu Komisijai un nodrošinātu datu vienveidīgumu un salīdzināmību, tā padarot iespējamu atbilstības pārraudzību un Direktīvas 96/53/EK snieguma vispārīgu izvērtēšanu, Komisijai būtu vēlams izveidot vienotu, lietotājam draudzīgu ziņošanas formātu.

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.

22) Nolūkā nodrošināt, ka pārraudzības sistēmas, kas dalībvalstīm jāizveido, lai novērtētu EMS ietekmi un izmēģinājumu atbilstību minimālajām harmonizētajām prasībām, Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu Direktīvas 96/53/EK papildināšanai attiecībā uz to minimālo datu kopuma un/vai snieguma rādītāju noteikšanu, kas jāgūst no minētajām pārraudzības sistēmām. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku

likumdošanas procesu[44]. Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

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

24) Ņemot vērā daudzos Direktīvas 96/53/EK I pielikuma grozījumus saistībā ar vajadzību nodrošināt papildu stimulus bezemisijas lielas noslodzes transportlīdzekļu izmantošanai, vajadzību harmonizēt 5 asu mehānisko transportlīdzekļu maksimālo masu un vajadzību veicināt intermodālos pārvadājumus, skaidrības labad ir lietderīgi to aizstāt.

25) Lai Direktīvā 96/53/EK prasīto informāciju pievienotu Regulas (ES) 2020/1056 darbības jomai, minētā regula ir jāgroza.

26) Tā kā šīs direktīvas mērķus, proti, nodrošināt ceļu satiksmes drošību, veicināt ilgtspējīgas un efektīvas pārvadājumu darbības un veicināt iekšējā tirgus darbību, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet, ņemot vērā autopārvadājumu pārrobežu raksturu un problēmas, ko ar šo direktīvu paredzēts risināt, tos var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai.

27) Saskaņā ar Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem[46] dalībvalstis ir apņēmušās, paziņojot savus transponēšanas pasākumus, pamatotos gadījumos pievienot vienu vai vairākus dokumentus, kuros paskaidrota saikne starp direktīvas sastāvdaļām un atbilstīgajām daļām valsts transponēšanas instrumentos. Attiecībā uz šo direktīvu likumdevējs uzskata, ka šādu dokumentu nosūtīšana ir pamatota.

28) Tādēļ Direktīva 96/53/EK būtu attiecīgi jāgroza,

---

44 OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

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.).

46 OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Grozījumi Direktīvā 96/53/EK

Direktīvu 96/53/EK groza šādi.

1) Direktīvas 1. pantu groza šādi:

a) panta 1. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"a) M_2 un M_3 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu un to O kategorijas piekabju, kā arī N_2 un N_3 kategorijas mehānisko transportlīdzekļu un to O_3 un O_4 kategorijas piekabju gabarītiem, kas klasificēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/858* 4. pantā;";

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

"2. Visas svara vērtības, kas norādītas I pielikumā, ir spēkā kā ekspluatācijas standarti un attiecas uz iekraušanas apstākļiem, nevis uz ražošanas standartiem, kuri ir noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2019/2144**.";

_____

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

** Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/2144 (2019. gada 27. novembris) par prasībām mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisko vienību tipa apstiprināšanai attiecībā uz to vispārīgo drošību un transportlīdzekļa braucēju un neaizsargāto ceļu satiksmes dalībnieku aizsardzību, ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 78/2009, (EK) Nr. 79/2009 un (EK) Nr. 661/2009 un Komisijas Regulas (EK) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 un (ES) 2015/166 (OV L 325, 16.12.2019., 1. lpp.).";

2) direktīvas 2. pantu groza šādi:

a) panta otrajā ievilkumā "piekabes" definīciju aizstāj ar šādu:

"— "piekabe" ir transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 17. punktā,";

b) panta trešajā ievilkumā "puspiekabes" definīciju aizstāj ar šādu:

“— “puspiekabe” ir transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 33. punktā,”;

c) pēc “transportlīdzekļu sastāva” definīcijas iekļauj šādu definīciju:

“— “Eiropas modulārā sistēma” ir mehāniskais transportlīdzeklis vai transportlīdzekļu sastāvs, kas sakabināts ar vienu vai vairākām piekabēm vai puspiekabēm, un viss sastāvs pārsniedz maksimālo atļauto garumu un var pārsniegt maksimālos atļautos svarus, kas noteikti I pielikumā, un kur atsevišķs mehāniskais transportlīdzeklis, piekabe(-s) un puspiekabe(-s) nepārsniedz svarus un gabarītus, kas noteikti I pielikumā,”;

d) pēc “kondicionēta transportlīdzekļa” definīcijas iekļauj šādu definīciju:

“— “transportlīdzekļu vedējs” ir transportlīdzekļu sastāvs, kas ir izgatavots vai pastāvīgi pielāgots cita(-u) transportlīdzekļa(-u) pārvadāšanai,”;

e) panta četrpadsmitajā ievilkumā “ar alternatīvu degvielu darbināma transportlīdzekļa” definīciju aizstāj ar šādu:

“— “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,”;

f) panta piecpadsmitajā ievilkumā “intermodālo pārvadājumu darbība” definīcijas a) punktu aizstāj ar šādu:

“a) kombinēto pārvadājumu darbības, kas definētas Padomes Direktīvas 92/106/EEK* 1. pantā,”; vai”;

_____

* Padomes Direktīva 92/106/EEK (1992. gada 7. decembris) par kopīgu noteikumu ieviešanu dažiem kombinētā kravas transporta veidiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).

g) pēc “nosūtītāja” definīcijas iekļauj šādu definīciju:

“— “*eFTI* platforma” ir kravas pārvadājumu informācijas platforma, kas izveidota atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) 2020/1056*,”;

_____

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1056 (2020. gada 15. jūlijs) par kravu pārvadājumu elektronisku informāciju (OV L 249, 31.7.2020., 33. lpp.).

h) punkta otro daļu aizstāj ar šādu:

“Visus maksimāli pieļaujamos gabarītus, kas noteikti I pielikumā, pārbauda, salīdzinot ar attiecīgajām konkrētā transportlīdzekļa deklarētajām vērtībām, kuras norādītas informācijas dokumentā, kas pievienots ES transportlīdzekļa kopējam tipa apstiprinājumam un sastādīts saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2020/683* I pielikumu, bez pozitīvām pielaidēm.”;

_____

* Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/683 (2020. gada 15. aprīlis), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 attiecībā uz

administratīvajām prasībām par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 163, 26.5.2020., 1. lpp.).”;

3) direktīvas 4. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktā pievieno šādu c) apakšpunktu:

“c) kravu vai pasažieru starptautisko pārvadājumu transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kas neatbilst I pielikumā noteiktajiem raksturlielumiem.”;

b) panta 3. un 4. punktu aizstāj ar šādiem:

“3. Transportlīdzekļus vai to sastāvus, kas pārsniedz maksimālos svarus un/vai gabarītus, drīkst atļaut ekspluatēt tikai ar īpašām atļaujām, kuras izdevušas kompetentās iestādes, vai arī saskaņā ar līdzīgiem līdzekļiem, par ko katrā konkrētajā gadījumā vienojas ar minētajām iestādēm, kur minētie transportlīdzekļi vai to sastāvi pārvadā vai plāno pārvadāt nedalāmās kravas.

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.

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

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

a) pārvadājumu darbības veic dalībvalsts teritorijā ar specializētiem transportlīdzekļiem vai specializētu transportlīdzekļu sastāviem tādos apstākļos, kuros parasti šīs darbības neveic ar transportlīdzekļiem no citas dalībvalsts, piem., darbi, kas saistīti ar meža izstrādāšanu un mežsaimniecību;

b) dalībvalsts, kas atļauj veikt pārvadājumu darbības savā teritorijā ar transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kuru gabarīti atšķiras no I pielikumā noteiktajiem, arī atļauj ekspluatēt Eiropas modulārās sistēmas atbilstīgi 4.a punktam, lai sasniegtu vismaz tādu kravas telpas garumu, kāds atļauts minētajā dalībvalstī, lai katrs pārvadātājs varētu gūt labumu no vienādiem konkurences nosacījumiem.”;

c) iekļauj šādu 4.a punktu:

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

a) dalībvalstis piekļūstamā un pārskatāmā veidā dara publiski pieejamu informāciju par maksimālajiem svariem 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.

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.";

d) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

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

Dalībvalstis izveido pārraudzības sistēmu un novērtē pirmajā daļā minēto izmēģinājumu ietekmi uz ceļu satiksmes drošību, ceļu infrastruktūru un modālo sadarbību, kā arī vidisko ietekmi uz transporta sistēmu, citstarp ietekmi uz modālo sadalījumu.";

e) iekļauj šādu 5.a punktu:

"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.";

f) panta 7. punktu svītro;

4) iekļauj šādu 4.a un 4.b pantu:

"*4.a pants*

1. Dalībvalstis izveido un pārvalda elektroniskas informācijas un saziņas sistēmas, kurām ir vismaz šādas "vienas pieturas aģentūras" funkcijas:

a) viens ieejas punkts valstī, kur pieteikuma iesniedzējs standartizētā formātā iesniedz pieteikumu īpašas atļaujas vai līdzīga līdzekļa saņemšanai, kā noteikts 4. panta 3. punktā;

b) viens valsts piekļuves punkts pieteikumu iesniedzējiem, kur skaidrā, pieejamā un pārredzamā veidā iegūt informāciju par prasībām, lai pieteiktos uz īpašām atļaujām vai līdzīgiem līdzekļiem, kā noteikts 4. panta 3. punktā, un maršruta plānošanai nepieciešamo informāciju;

c) viens valsts piekļuves punkts Eiropas modulāro sistēmu operatoriem, kur attiecīgā gadījumā iegūt 4. panta 4.a punkta a) un b) apakšpunktā minēto informāciju.

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.

"*4.b pants*

1. Kad dalībvalsts atbilstīgi 4. panta 2. punkta a) apakšpunktam atļauj savā teritorijā pārvietoties transportlīdzekļu sastāviem, kuru maksimālais svars pārsniedz I pielikuma 2.2.1. vai 2.2.2. punktā noteiktās robežas, tā nedrīkst atteikt vai aizliegt tās teritorijā tādu minēto transportlīdzekļu sastāvu starptautisku satiksmi, kuri atbilst svara vērtībām, kuras noteiktas vietējiem kravu pārvadājumiem, ar nosacījumu, ka šādu transportlīdzekļu sastāvu maksimālais atļautas svars nepārsniedz 44 tonnas.

2. Atkāpjoties no 1. punkta, 44 tonnu svara robežu, kas noteikta 1. punktā, drīkst pārsniegt, ja dalībvalsts minētajiem transportlīdzekļu sastāviem atļauj lielākas svara vērtības, kad tie ir iesaistīti intermodālos pārvadājumos.

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

5) direktīvas 6. pantu groza šādi:

a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:

"1. Dalībvalstis veic nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļos, kas minēti 1. pantā un kas atbilst šai direktīvai, atrodas kāds no šādiem pierādījumiem:

a) divu šādu plāksnīšu kombinācija:

– i) "ražotāja obligātā plāksnīte", kas noteikta un piestiprināta saskaņā ar Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2021/535* II pielikumu,

– ii) plāksnīte attiecībā uz gabarītiem saskaņā ar šīs direktīvas III pielikumu, kas noteikta un piestiprināta saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2021/535 II pielikumu;

b) atsevišķa plāksnīte, kas noteikta un piestiprināta saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2021/535 II pielikumu un kas satur abu šā punkta a) apakšpunktā minēto plāksnīšu informāciju;
c) atsevišķs dokuments, ko izdevusi tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā transportlīdzeklis ir reģistrēts vai sākta tā ekspluatācija. Šādā dokumentā ir tādi paši virsraksti un informācija, kā uz a) apakšpunktā minētajām plāksnītēm. To uzglabā inspicēšanai viegli pieejamā vietā un attiecīgi aizsargā.";

_____

* Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/535 (2021. gada 31. marts), ar ko nosaka Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2019/2144 piemērošanas noteikumus transportlīdzekļu un šiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanas vienotām procedūrām un tehniskajām specifikācijām attiecībā uz to vispārīgajiem konstrukcijas raksturlielumiem un drošību (OV L 117, 6.4.2021., 1. lpp.).";

b) panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

"5. Atbilstības pierādījuma vidējā slejā, kas attiecas uz svaru, attiecīgā gadījumā iekļauj Savienības svara standartus, kurus piemēro konkrētajam transportlīdzeklim.";

c) pievieno šādu 7. punktu:

"7. Lai pārvadājumu darbību kvalificētu kā intermodālo pārvadājumu darbību šīs direktīvas vajadzībām, nosūtītājs vai uzņēmums, kas organizē intermodālo pārvadājumu darbību un nav nosūtītājs, nodrošina, ka attiecīgā gadījumā Direktīvas 92/106/EEK 3. un 7. pantā minētie dokumenti ir reģistrēti un darīti pieejami *eFTI* platformā saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2020/1056. Kompetentajām iestādēm ir piekļuve šādai informācijai tajā pašā *eFTI* platformā, kur tikusi reģistrēta pārvadājuma informācija, saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 2020/1056.";

6) direktīvas 8.b pantu groza šādi:

a) panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

“1. Lai uzlabotu to energoefektivitāti, transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, kas aprīkoti ar aerodinamiskām ierīcēm, kuras atbilst prasībām, kas noteiktas 2. un 3. punktā un kuras atbilst Regulai (ES) 2018/858, drīkst pārsniegt maksimālos garumus, kas noteikti šīs direktīvas I pielikuma 1.1. punktā, lai ļautu pievienot šādas ierīces transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāva aizmugurē. Transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, kas aprīkoti ar šādām ierīcēm, atbilst šīs direktīvas I pielikuma 1.5. punktam, un jebkāda maksimālo garumu pārsniegšana nerada minēto transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu kravas telpas garuma palielinājumu.

2. Pirms aerodinamiskās ierīces, kas minētas 1. punktā, tiek laistas tirgū, to tipu apstiprina saskaņā ar noteikumiem par tipa apstiprinājumu atbilstīgi Regulas (ES) 2018/858 satvaram un Īstenošanas regulai (ES) 2021/535.”;

b) panta 5. punktu svītro;

7) direktīvā iekļauj šādu 8.c pantu:

“*8.c pants*

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

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

8) direktīvas 9.a pantu groza šādi:

a) panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

“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.

2. Pirms transportlīdzekļi, kas minēti 1. punktā, tiek laisti tirgū, tos apstiprina saskaņā ar noteikumiem par tipa apstiprinājumu atbilstīgi Regulas (ES) 2018/858 satvaram un Īstenošanas regulai (ES) 2021/535.”;

b) panta 3. punktu svītro;

9) direktīvas 10.b pantu aizstāj ar šādu:

"*10.b pants*

1. Ar alternatīvu degvielu darbināmu vai bezemisiju transportlīdzekļu maksimālie atļautie svari un ass svari ir tādi, kā noteikts I pielikuma 2.2., 2.3., 2.4., 3.4.2. un 3.4.3. punktā.

Papildu svaru, kas vajadzīgs ar alternatīvu degvielu darbināmiem transportlīdzekļiem, kas nav bezemisiju transportlīdzekļi, nosaka, pamatojoties uz ražotāja sniegto dokumentāciju, kad konkrētajam transportlīdzeklim piešķir apstiprinājumu. Minēto papildu svaru norāda oficiālajā pierādījumā, kas prasīts saskaņā ar 6. pantu.

Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 10.h pantu, lai papildinātu šo direktīvu, atjauninot 2. pantā minēto alternatīvo degvielu sarakstu, kuras prasa papildu svaru. Ir īpaši svarīgi, lai pirms minēto deleģēto aktu pieņemšanas Komisija ievērotu savu ierasto praksi un apspriestos ar ekspertiem, to vidū dalībvalstu ekspertiem.

2. 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.

Papildu garumu, kas vajadzīgs bezemisiju transportlīdzekļiem, nosaka, pamatojoties ražotāja sniegto dokumentāciju, kad konkrētajam transportlīdzeklim piešķir apstiprinājumu. Minēto papildu garumu norāda oficiālajā pierādījumā, kas prasīts saskaņā ar 6. pantu.";

10) direktīvas 10.c pantu aizstāj ar šādu:

11) "*10.c pants*

12) 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 konteinera vai noņemamās virsbūves pārvadājums pa autoceļiem ir intermodālo pārvadājumu darbības daļa.";

13) direktīvas 10.d pantu groza šādi:

a) panta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādu:

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

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

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

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.

2. Katra dalībvalsts katrā kalendārajā gadā veic vismaz sešas pārbaudes uz transportlīdzekļu nobraukuma vienu miljonu kilometru, ko tās teritorijā nobraukuši transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, kurus izmanto kravu pārvadājumos un uz kuriem attiecas šī direktīva, attiecībā uz minēto transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu svaru neatkarīgi no šādu transportlīdzekļu reģistrācijas valsts vai valsts, kurā uzsākta šādu transportlīdzekļu ekspluatācija. Atbilstības pārbaudes ietvert pienācīgu skaitu pārbaužu, kas veiktas nakts laikā.";

_____

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1315/2013 (2013. gada 11. decembris) par Savienības pamatnostādnēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko atceļ Lēmumu Nr. 661/2010/ES (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

b) panta 5. punkta pirmo daļu aizstāj ar šādu:

c) "5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, nosakot detalizētus noteikumus, ar ko nodrošina vienotus nosacījumus 4. punkta noteikumu par sadarbspēju un savietojamību īstenošanai.";

14) direktīvā iekļauj šādu 10.da pantu:

"*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 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 apritei un nepamatoti apgrūtināt iekšējā tirgus darbību.

_____

* Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES (2010. gada 7. jūlijs) par pamatu inteliģento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem (OV L 207, 6.8.2010., 1. lpp.).

** Komisijas Deleģētā regula (ES) 2022/670 (2022. gada 2. februāris), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/40/ES attiecībā uz reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES (OV L 122, 25.4.2022., 1. lpp.).”

15) direktīvas 10.f panta 1. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) nosūtītājs pārvadātājam, kuram tas uztic konteinera vai noņemamas virsbūves pārvadāšanu, iesniedz paziņojumu, kurā norādīts pārvadātā konteinera vai noņemamās virsbūves svars un augstums; un”;

16) direktīvas 10.g pantu aizstāj ar šādu:

“*10.g pants*

1. Ik pēc diviem gadiem, un ne vēlāk kā 30. septembrī gadā pēc attiecīgā divu gadu laikposma, dalībvalstis nosūta Komisijai nepieciešamo informāciju par:

a) iepriekšējos divos kalendārajos gados veikto pārbaužu skaitu;
b) konstatēto pārslogotu transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu skaitu;
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;
d) saskaņā ar 10.da pantu izveidoto *IAP* shēmu īstenošanu un efektivitāti;
e) atbilstīgi 4. panta 3. punktam valsts izdoto nestandarta kravu pārvadājumu atļauju skaitu un derīguma ilgumu (vienreizējas atļaujas vai ilgtermiņa atļaujas);
f) atbilstīgi 4. panta 4.a punkta d) apakšpunktam un 4. panta 5. punktam veikto novērtējumu rezultātiem.

Šo informāciju sadala pa gadiem.

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.

3. Komisija ar īstenošanas aktiem izveido standartizētu ziņošanas veidlapu elektroniskā formātā, kas dalībvalstīm ir jāizmanto, lai iesniegtu Komisijai 1. punktā minēto informāciju. Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 10.i panta 2. punktā.";

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

18) direktīvas 10.i pantā pievieno šādu 4. punktu:

"4. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 8. pantu.";

19) direktīvas 10.j pantu svītro;

20) direktīvā iekļauj šādu 10.k pantu:

"*10.k pants*

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.

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

Ja krīze skar vairākas dalībvalstis, Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, lai transportlīdzekļiem, kurus izmanto starptautiskā satiksmē starp skartajām dalībvalstīm, noteiktu pagaidu atkāpes no I pielikumā noteikto svaru un gabarītu piemērošanas. Šādas atkāpes laikposms nevar pārsniegt sešus mēnešus, un to drīkst atjaunot tikai tad, ja krīze turpinās. Tādus īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 10.i panta 4. punktā noteikto procedūru.

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.";

21) I pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas pielikumu;

22) III pielikumā vārdus "direktīvā 76/114/EEK" aizstāj ar vārdiem "Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2021/535 II pielikumā".

2. pants
Grozījumi Regulā (ES) 2020/1056

Regulas (ES) 2020/1056 2. panta 1. punkta a) apakšpunktā iekļauj šādu vi) punktu:

"vi) Padomes Direktīvas 96/53/EK* 6. panta 7. punktā;"

_____

* Padomes Direktīva 96/53/EK (1996. gada 25. jūlijs), ar kuru paredz noteiktu Kopienā izmantotu transportlīdzekļu maksimālos pieļaujamos gabarītus iekšzemes un starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajos autopārvadājumos (OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.).

3. pants
Transponēšana

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.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

4. pants
Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

5. pants
Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā,

Eiropas Parlamenta vārdā	*Padomes vārdā*
priekšsēdētāja	*priekšsēdētājs*

TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

1.2. Attiecīgā rīcībpolitikas joma

1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

1.4. Mērķis(-i)

1.4.1. Vispārīgie mērķi

1.4.2. Konkrētie mērķi

1.4.3. Paredzamie rezultāti un ietekme

1.4.4. Snieguma rādītāji

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās prasības, detalizēti izstrādāts iniciatīvas izvēršanas grafiks

1.5.2. Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piem., koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta nozīmē "Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība" ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.

1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

1.5.4. Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem

1.5.5. Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, citstarp pārdales iespējas, novērtējums

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēmas

2.2.1. Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums

2.2.2. Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidotajām iekšējās kontroles sistēmām

2.2.3. Kontroles izmaksu lietderības (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un sagaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas laikā un slēgšanas laikā)

2.3. Pasākumi krāpšanas un pārkāpumu novēršanai

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

3.2.2. Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām

3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

3.2.3.1. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

3.2.5. Trešo personu iemaksas

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums 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 starptautiskajos autopārvadājumos, kā arī šo transportlīdzekļu maksimālo pieļaujamo svaru starptautiskajos autopārvadājumos

1.2. Attiecīgā rīcībpolitikas joma

Mobilitāte un transports

1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

☑ **jaunu darbību**

☐ **jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību**[47]

☐ **esošas darbības pagarināšanu**

☐ **vienas vai vairāku darbību apvienošanu vai pārorientēšanu uz citu/jaunu darbību**

1.4. Mērķis

1.4.1. Vispārīgie mērķi

Iniciatīvas vispārīgie mērķi ir uzlabot autopārvadājumu energoefektivitāti un operacionālo efektivitāti lielāku ES ambīciju kontekstā attiecībā uz vidi un klimatu līdz 2030. gadam un klimatneitralitāti līdz 2050. gadam un nodrošināt brīvu preču apriti un godīgu konkurenci autopārvadājumu iekšējā tirgū.

1.4.2. Konkrēti mērķi

Konkrēts mērķis

Šai iniciatīvai ir trīs konkrēti mērķi:

1) novērst šķēršļus bezemisiju lielas noslodzes transportlīdzekļu (*HDV*) un energotaupības ierīču ieviešanai un stimulēt intermodālos pārvadājumus;

2) harmonizēt noteikumus par *HDV* maksimālo svaru un gabarītiem pārrobežu pārvadājumos;

[47] Kā minēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

3) uzlabot pārrobežu noteikumu izpildes nodrošināšanu, citstarp ceļu satiksmes drošības nolūkos.

Šie mērķi ir jāsasniedz, vienlaikus saglabājot līdzsvaru starp infrastruktūras uzturēšanas prasībām, ceļu satiksmes drošību un transporta sistēmas radīto siltumnīcefekta gāzu (SEG) un piesārņotāju emisijas samazināšanu.

1.4.3. Sagaidāmie rezultāti un ietekme

Norādīt, kādai vajadzētu būt priekšlikuma/iniciatīvas ietekmei uz labuma guvējiem / mērķgrupām.

Nodrošinot autopārvadātājiem spēcīgus stimulus, kas izpaužas kā papildu kravnesība bezemisiju *HDV* un visu veidu transportlīdzekļiem, kuri iesaistīti intermodālos pārvadājumos, ar šo priekšlikumu tiks paātrināta bezemisiju *HDV* ieviešana un tiks veicināta intermodālo pārvadājumu izaugsme. Tādējādi palielināsies bezemisiju transportlīdzekļu īpatsvars *HDV* autoparkā un *HDV* pārvadājumu darbību apjoms, līdz 2050. gadam sasniedzot aptuveni 90 % no kopējā ar bezemisiju *HDV* veikto tonnkilometru kopskaita. Šis priekšlikums arī nodrošinās pāreju no autotransporta pārvadājumiem uz intermodāliem pārvadājumiem, kuru apjoms 2030. gadā tiek lēsts aptuveni 21 miljards tonnkilometru, un 2050. gadā — 26 miljardi tonnkilometru salīdzinājumā ar pamatscenāriju.

Harmonizējot noteikumus, kas piemērojami garāku/smagāku transportlīdzekļu izmantošanai pārrobežu pārvadājumos, un nepieciešamības gadījumā racionalizējot atļauju pieprasīšanas procedūras, ar šo priekšlikumu tiks samazināts pārvadātāju administratīvais slogs un tiks uzlabota šādu transportlīdzekļu pārvadājumu energoefektivitāte un operacionālā efektivitāte. Kopējās pārvadātāju izmaksas tiek lēstas 45 miljardu EUR apmērā, kas izteiktas pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju.

Ar šo priekšlikumu, uzlabojot uzraudzību un izpildi, tiks novērsta pārslogotu un citādi prasībām neatbilstošu *HDV* kustība pa ES ceļiem, līdz ar to novēršot šādu transportlīdzekļu radītos riskus ceļu satiksmes drošībai un konkurences izkropļojumus.

Kumulatīvi 2025.–2050. gadā ar šo priekšlikumu CO_2 emisijas tiks samazinātas par 27,8 miljoniem tonnu (1,2 % no kravas transporta radītajām CO_2 emisijām). Tiek lēsts, ka CO_2 emisiju ārējās izmaksas, kas izteiktas pašreizējā vērtībā 2025.–2050. gadā salīdzinājumā ar pamatscenāriju, samazināsies par 3,5 miljardiem EUR.

Sagaidāms, ka ar šo priekšlikumu salīdzinājumā ar pamatscenāriju 2025.–2050. gadā kumulatīvi aptuveni par 0,9 miljardiem EUR tiks samazinātas ar nāves gadījumiem saistītās ārējās izmaksas, jo tiks izglābtas 411 dzīvības.

1.4.4. Snieguma rādītāji

Norādīt, pēc kādiem rādītājiem seko līdzi panāktajam progresam un sasniegumiem.

Komisija pārraudzīs un izvērtēs šīs direktīvas faktisko ietekmi, īstenojot dažādas darbības un izmantojot rādītāju kopumu, kas ļaus novērtēt panākto progresu konkrēto mērķu un darbības mērķu sasniegšanā.

Panākto progresu iekšējā tirgus šķēršļu likvidēšanā novērtēs pēc atcelto valsts prasību daudzuma, kā arī uzraugot administratīvo un pamatdarbības izmaksu samazinājumu, kas saistīts ar racionalizētām atļauju izsniegšanas procedūrām un atvieglotiem pārrobežu pārvadājumiem. Attiecīgā informācija tiks apkopota no galvenajām ieinteresētajām personām, citstarp no autopārvadātāju asociācijām, nestandarta kravu pārvadātāju organizācijām un valstu kompetento iestāžu statistikas datiem.

Panākumus bezemisiju *HDV* un energotaupības ierīču ieviešanas veicināšanā novērtēs, balstoties uz reģistrēto bezemisiju *HDV* skaita pieaugumu, pārdošanas apjomiem un to īpatsvaru kopējā *HDV* autoparkā, pārdoto *HDV* ar uzstādītām energotaupības ierīcēm skaita pieaugumu. Attiecīgā informācija tiks iegūta no dalībvalstu, automobiļu ražotāju un autopārvadātāju asociāciju sniegtās statistikas.

Panākto progresu intermodālo pārvadājumu darbību veicināšanā uzraudzīs, analizējot šo pārvadājumu darbību apjoma pieaugumu, šajās darbībās iesaistīto autopārvadātāju skaita pieaugumu, paaugstinātu konteineru pārvadājumu apjoma pieaugumu. Informācija tiks iegūta no nozaru organizācijām, oficiālās statistikas par pārvadājumu apjomiem pa transporta veidiem un kravu pārvadājumu modālā īpatsvara izmaiņām. Attiecīgos datus var iegūt arī no *eFTI* platformām, kurās ir informācija par kravu pārvadājumiem.

Visbeidzot, izpildes efektivitātes uzlabojumus novērtēs, izvērtējot izpildes panākšanas pasākumus. Dati par inspekciju skaitu, konstatētajiem pārkāpumiem, konstatēto pārkāpumu īpatsvaru, piemērotajiem sodiem un atbilstības līmeni, kā arī par uzstādīto *WIM* sistēmu skaitu un veidu tiktu savākti no valsts iestādēm, jo īpaši no izpildes panākšanas aģentūrām. Ieinteresētās personas var arī sniegt ieskatu par izpildes panākšanas prakses konsekvenci un efektivitāti.

1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās prasības, cistarp detalizēti izstrādāts iniciatīvas izvēršanas grafiks

Plānots, ka ierosinātā direktīva stāsies spēkā 2025. gadā.

Tajā citstarp paredzēti šādi harmonizēšanas un pārraudzības pasākumi: i) noteikt minimālās administratīvās un drošības prasības nedalāmu kravu pārvadāšanai un ii) noteikt kopējus principus, lai brīvprātīgi īstenotu viedās piekļuves politiku. Šīs divas darbības ietvers sagatavošanās darbības, kas tiks veiktas laikposmā no 2025. līdz 2027. gadam. Katra darbība ietvers ārēja pētījuma veikšanu un semināru organizēšanu ar attiecīgās jomas ekspertiem. Laikposmā no 2025. līdz 2027. gadam būs nepieciešams finansējums diviem pētījumiem un četriem semināriem ar ekspertiem.

1.5.2. Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piem., koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai komplementaritāte). Šā punkta nozīmē "Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība" ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.

Direktīvas *ex post* izvērtējumā tika apstiprināta ES rīcības pievienotā vērtība, nosakot kopīgus standartus *HDV*, kas pārvietojas pa ES ceļiem. Taču 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 sadrumstalotību, konkurences izkropļojumus un diskriminējošu kontroles praksi. 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. Tādēļ ir nepieciešama ES rīcība, lai nodrošinātu juridisko skaidrību par noteikumiem, kas piemērojami pārrobežu pārvadājumiem ar garākiem/smagākiem transportlīdzekļiem, radītu spēcīgākus stimulus bezemisiju *HDV* ieviešanai un intermodālo pārvadājumu darbību pieaugumam, kā arī nodrošinātu spēkā esošo noteikumu efektīvāku un saskaņotāku izpildi pārrobežu mērogā.

1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

Sākotnējā 1996. gadā pieņemtā direktīva vēlāk tika grozīta 2002. gadā ar Direktīvu 2002/7/EK un 2015. gadā ar Direktīvu (ES) 2015/719. 2002. gada pārskatīšanas rezultātā tika saskaņoti maksimāli pieļaujamie autobusu gabarīti iekšzemes un starptautiskajā satiksmē, lai nodrošinātu netraucētus pasažieru autotransporta pārvadājumus ES teritorijā. 2015. gada pārskatīšanas rezultātā tika noteiktas dažas atkāpes no transportlīdzekļu un transportlīdzekļu sastāvu maksimālā atļautā svara un gabarītiem, lai veicinātu ar alternatīvu degvielu darbināmu spēka pārvadu ieviešanu, uzlabotu transportlīdzekļu aerodinamiku un nodrošinātu sadarbspēju ar citiem transporta veidiem. Šo atkāpju galvenais mērķis bija SEG emisijas samazināšana, ceļu satiksmes drošības un autovadītāju ērtību uzlabošana komerciālos (kravu) pārvadājumos.

Tomēr 2022. gadā veiktajā pašreizējās direktīvas izvērtējumā tika konstatēts, ka, lai gan tā ir efektīva, jo veicina ceļu satiksmes drošību, aizsargā ceļu infrastruktūru un atvieglo autotransporta līdzekļu izmantošanu konteinerizētos intermodālos pārvadājumos, ar to netiek nodrošināta godīga konkurence un netiek veicināta bezemisiju un energotaupības tehnoloģiju un ierīču izmantošana.

Izvērtējumā tika secināts, ka autopārvadājumu energoefektivitātes uzlabošanas un SEG emisijas samazināšanas stimuli ir nepietiekami un neatspoguļo praktisko ietekmi, ko rada jaunu bezemisiju tehnoloģiju izmantošana, kuras var būt smagākas un aizņemt vairāk vietas nekā iekšdedzes motoru tehnoloģijas. Arī valstu atkāpes, kas ļauj izmantot garākus un/vai smagākus transportlīdzekļus, ir radījušas atšķirīgu noteikumu kopumu, kas kavē *HDV* netraucētu pārrobežu satiksmi ES un rada ekspluatācijas un energoefektivitātes zudumus. Šī ES un valstu prasību, kā arī divpusējo vienošanos kombinācija apvienojumā ar juridisko nenoteiktību ir arī

izraisījusi neefektīvu un nekonsekventu izpildi, jo īpaši pārrobežu pārvadājumu jomā.

Šie konstatējumi apstiprināja, ka ir jānovērš regulatīvie un tehniskie šķēršļi un jānodrošina spēcīgāki stimuli bezemisiju tehnoloģiju un energotaupības ierīču ieviešanai lielas noslodzes transportlīdzekļu nozarē, vēl vairāk jāatvieglo intermodālo pārvadājumu darbības, jāsaskaņo un jāprecizē noteikumi par garāku un/vai smagāku *HDV* izmantošanu pārrobežu pārvadājumos un jānodrošina rezultatīva, efektīva un konsekventa izpilde visā ES.

1.5.4. Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem

Šis priekšlikums ir saderīgs ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu. ES finansējums būs vajadzīgs, lai segtu pamatdarbības izdevumus, kas saistīti ar atbalsta pasākumiem, lai izstrādātu kopīgus standartus nestandarta kravu pārvadājumu pieļaušanai un saskaņoti īstenotu viedās piekļuves politikas shēmas visā ES.

1.5.5. Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, citstarp pārdales iespējas, novērtējums

Šā priekšlikuma ietekme uz budžetu ir ļoti ierobežota. Tā ietver finansējumu standarta ārējā atbalsta analīzei un konsultācijām ar ekspertiem, kas nepieciešamas, lai noteiktu kopējas tehniskās prasības, nodrošinot *HDV* nozarei piemērojamo noteikumu konsekventu piemērošanu ES.

1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

☐ **ierobežots ilgums**

☐ priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.

☐ finansiālā ietekme uz saistību apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam, uz maksājumu apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam

☑ **beztermiņa**

Īstenošana ar uzsākšanas periodu no GGGG. līdz GGGG. gadam,

pēc kura turpinās normāla darbība.

1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes[48]

☑ Komisijas īstenota **tieša pārvaldība:**

☑ ko veic tās struktūrvienības, citstarp personāls Savienības delegācijās;

☐ ko veic izpildaģentūras.

☐ **Dalīta pārvaldība** kopā ar dalībvalstīm

☐ **Netieša pārvaldība**, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

☐ trešām valstīm vai to izraudzītām struktūrām;

☐ starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (tiks precizēts);

☐ EIB un Eiropas Investīciju fondam;

☐ Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām;

☐ publisko tiesību subjektiem;

☐ privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, tādā mērā, kādā tiem ir pienācīgas finanšu garantijas;

☐ dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un ir pienācīgas finanšu garantijas;

☐ struktūrām vai personām, kurām, ievērojot LES V sadaļu, uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.

Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniegt papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".

Piezīmes

---

[48] Detalizētāku informāciju par pārvaldības veidiem un atsauces uz Finanšu regulu skatīt *BUDGpedia* tīmekļa vietnē: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx.

2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI

2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi

Norādīt biežumu un nosacījumus.

Uzdevumus tiešā veidā īstenos *MOVE* ĢD, ievērojot ikgadējo plānošanas un uzraudzības ciklu, citstarp ziņojot par rezultātiem *MOVE* ĢD gada darbības pārskatā.

2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma

2.2.1. Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums

MOVE ĢD Autotransporta politikas nodaļa uzraudzīs ierosinātās direktīvas transponēšanu un īstenošanu. Šos izdevumus īstenos tiešā pārvaldībā, pilnībā piemērojot Finanšu regulu un Komisijas 2007. gada 5. decembra Lēmumu C(2007) 5858 par to izdevumu kompensāciju, kas radušies uz sanāksmēm uzaicinātiem ārējiem ekspertiem, kā arī par šo noteikumu iespējamu pārskatīšanu. Finansējums tiks nodrošināts, veicot iepirkumu un izmaksājot ekspertu izdevumu kompensāciju. *MOVE* ĢD iepirkumu un dotāciju kontroles stratēģija ietver īpašas *ex ante* juridiskas, darbības un finanšu kontroles attiecībā uz procedūrām, kā arī līgumu un nolīgumu parakstīšanu. Turklāt preču un pakalpojumu iegādes izdevumi vajadzības gadījumā tiek pārbaudīti arī *ex post* finanšu kontrolē.

2.2.2. Informācija par identificētajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu

Potenciālie pakalpojumu sniedzēji pamatlīgumu ietvaros tiek uzskatīti par zema riska līgumslēdzējiem. Tāpēc iespējamie riski tiks segti ar esošajiem Finanšu regulas mehānismiem un mazināti ar *MOVE* ĢD iekšējās kontroles mehānismu kopumu (sistemātiskas *ex ante* juridiskās un finanšu kontroles, *ex post* izdevumu revīzijas, kā noteikts gada revīzijas darba plānos). Attiecībā uz ekspertu izmaksu kompensāciju galvenie kontroles mehānismi, kas mazina riskus, kuri saistīti ar prasību precizitāti un pamatotību, tiek īstenoti, izmantojot tiešsaistes rīku *AGM*, lai plānotu, organizētu un apstrādātu izmaksu atlīdzināšanu par sanāksmēm, kurās piedalās ārējie eksperti. Lai mazinātu iespējamo interešu konflikta risku, tiks ieviesti arī attiecīgi kontroles mehānismi.

2.2.3. Kontroles izmaksu lietderības (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un sagaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas laikā un slēgšanas laikā)

Ņemot vērā ES finansējuma ierobežoto darbības jomu un apjomu un to, ka ES līdzekļu saņēmēji tiek uzskatīti par zema riska saņēmējiem, sagaidāms, ka šī iniciatīva neradīs kontroles izmaksas, kas pārsniegtu pašreizējās *MOVE* ĢD kontroles izmaksas. Ir sagaidāms, ka kļūdu risks maksājumu veikšanas un slēgšanas laikā saglabāsies mazāks nekā 2 %.

2.3. Pasākumi krāpšanas un pārkāpumu novēršanai

Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus, piem., krāpšanas apkarošanas stratēģijā iekļautos pasākumus.

Tiks piemēroti parastie pārkāpumu novēršanas pasākumi un pretpasākumi, kurus izmanto Komisija:

— maksājumus par visiem pakalpojumiem pirms apmaksas pārbauda Komisijas dienesti, ņemot vērā visas līgumsaistības, ekonomikas principus un finanšu vai vadības paraugpraksi. Krāpšanas apkarošanas noteikumus (uzraudzība, ziņošanas prasības u. c.) iekļaus visos dotācijas nolīgumos un līgumos, ko noslēdz starp Komisiju un maksājumu saņēmējiem;

— lai apkarotu krāpšanu, korupciju un citas nelikumīgas darbības, bez ierobežojumiem piemēro Regulas (ES, *Euratom*) Nr. 883/2013 noteikumus par izmeklēšanu, ko veic Eiropas Birojs krāpšanas apkarošanai (*OLAF*) un Eiropas Prokuratūra (*EPPO*), kas izveidota ar Padomes Regulu (ES) 2017/1939.

Komisija arī uztur stabilu krāpšanas apkarošanas stratēģiju (*CAFS*), kas pašlaik tiek pārskatīta.

MOVE ĢD 2020. gadā pieņēma pārskatītu stratēģiju krāpšanas apkarošanai (*AFS*). *MOVE AFS* balstās uz Komisijas stratēģiju krāpšanas apkarošanai un īpašu iekšienē veiktu risku novērtējumu, lai identificētu jomas, kuras ir visneaizsargātākās pret krāpšanu, kā arī uz jau pastāvošām kontrolēm un darbībām, kas nepieciešamas *MOVE* ĢD krāpšanas novēršanas, atklāšanas un koriģēšanas spēju uzlabošanai.

Publiskajam iepirkumam piemērojamie līguma noteikumi nodrošina, ka Komisijas dienesti, citstarp *OLAF*, var veikt auditus un pārbaudes uz vietas, izmantojot *OLAF* ieteiktos standarta noteikumus.

3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

Esošās budžeta pozīcijas

Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs	Dif./nedif.[49]	no EBTA valstīm[50]	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm[51]	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
1	02 20 04 01	Dif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ
7	20 02 06 02	Dif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ

[49] Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

[50] EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

[51] Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas

☑ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	1	Vienotais tirgus, inovācija un digitalizācija

MOVE ĢD			**2025**	**2026**	**2027**	**KOPĀ**
• Darbības apropriācijas						
Budžeta pozīcija:[52] 02 20 04 01	Saistības	(1a)	0,400	0,400		**0,800**
	Maksājumi	(2a)	0,200	0,400	0,200	**0,800**
Administratīvās apropriācijas, ko finansē no konkrētu programmu piešķīrumiem[53]						
Budžeta pozīcija		(3)				
KOPĀ apropriācijas attiecībā uz *MOVE* ĢD	Saistības	= 1a + 1b + 3	0,400	0,400		**0,800**
	Maksājumi	= 2a + 2b	0,200	0,400	0,200	**0,800**

[52] Saskaņā ar oficiālo budžeta nomenklatūru.

[53] Tehniskā un/vai administratīvā palīdzība un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās "BA" pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

		+3				

• KOPĀ darbības apropriācijas	Saistības	(4)	0,400	0,400		**0,800**
	Maksājumi	(5)	0,200	0,400	0,200	**0,800**
• KOPĀ administratīvās apropriācijas, ko finansē no konkrētu programmu piešķīrumiem		(6)				
KOPĀ daudzgadu finanšu shēmas **1. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas**	Saistības	= 4 + 6	0,400	0,400		**0,800**
	Maksājumi	= 5 + 6	0,200	0,400	0,200	**0,800**

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	**7**	"Administratīvie izdevumi"

Šī iedaļa būtu jāaizpilda, izmantojot administratīva rakstura budžeta datus, kas vispirms jāievieš tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskata pielikumā (Komisijas Lēmuma par iekšējiem noteikumiem attiecībā uz Eiropas Savienības vispārējā budžeta Komisijas iedaļas izpildi 5. pielikums), kurš starpdienestu konsultāciju vajadzībām ir augšupielādēts *DECIDE*.

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		2025	2026	2027		Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			**KOPĀ**
ĢD: *MOVE*									
• Cilvēkresursi									
• Citi administratīvie izdevumi			0,060	0,070					**0,130**
KOPĀ: *MOVE* ĢD	Apropriācijas		0,060	0,070					**0,130**

KOPĀ daudzgadu finanšu shēmas **7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas**	(Saistību summa = maksājumu summa)		0,060	0,070					**0,130**

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

		2025	**2026**	**2027**	**KOPĀ**
KOPĀ daudzgadu finanšu shēmas **1.–7. IZDEVUMU KATEGORIJAS apropriācijas**	Saistības	0,400	0,460	0,070	**0,930**
	Maksājumi	0,200	0,460	0,270	**0,930**

3.2.2. Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām

Saistību apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus ⇩			**2025**		**2026**		**2027**		**KOPĀ**	
	Veids[54]	Vidējās izmaksas	Skaits	Izmaksas	Skaits	Izmaksas	Skaits	Izmaksas	Kopējais skaits	Kopējās izmaksas
KONKRĒTAIS MĒRĶIS[55] — saskaņot noteikumus par *HDV* maksimālo masu un gabarītiem pārrobežu pārvadājumos										
— Iznākums	Pētījuma galīgais ziņojums	0,400	1	0,400	1	0,400			2	0,800
— Iznākums	Semināru un ekspertu sanāksmju skaits	0,0325			2	0,060	2	0,070	4	0,130

54 Iznākumi ir attiecīgie produkti vai pakalpojumi (piem., finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros).

55 Kā aprakstīts 1.4.2. punktā "Konkrētie mērķi…"

Starpsumma: konkrētais mērķis Nr. 1	0,4325			3	0,460	3	0,470	6	0,930
KOPSUMMAS				3	0,460	3	0,470	6	0,930

3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

☐ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas administratīvās apropriācijas

☑ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas administratīvās apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	2025	2026	2027		Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			**KOPĀ**
Daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA								
Cilvēkresursi								
Citi administratīvie izdevumi		0,060	0,070					**0,130**
Starpsumma: daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJA		0,060	0,070					**0,130**
Ārpus daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS[56] **.**								
Cilvēkresursi								
Citi administratīvie izdevumi								
Starpsumma: ārpus daudzgadu finanšu shēmas 7. IZDEVUMU KATEGORIJAS								
KOPĀ		0,060	0,070					**0,130**

Vajadzīgās cilvēkresursu un citu administratīvo izdevumu apropriācijas tiks nodrošinātas no ĢD apropriācijām, kas jau ir piešķirtas darbības pārvaldībai un/vai ir pārdalītas attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtus papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

[56] Tehniskā un/vai administratīvā palīdzība un ES programmu un/vai darbību īstenošanas atbalsta izdevumi (kādreizējās "BA" pozīcijas), netiešā pētniecība, tiešā pētniecība.

3.2.3.1. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības

☑ Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi

☐ Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

Aplēses izteiktas ar pilnslodzes ekvivalentu

		Gads **N**	Gads **N+1**	Gads **N+2**	Gads **N+3**	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		
• Štatu sarakstā ietvertās amata vietas (ierēdņi un pagaidu darbinieki)								
20 01 02 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības)								
20 01 02 03 (Delegācijas)								
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)								
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)								
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)								
• Ārštata darbinieki (izsakot ar pilnslodzes ekvivalentu *FTE*)[57]								
20 02 01 (*AC*, *END*, *INT*, ko finansē no vispārīgajām apropriācijām)								
20 02 03 (*AC*, *AL*, *END*, *INT* un JED delegācijās)								
XX 01 xx **yy zz** [58]	— galvenajā mītnē							
	— delegācijās							
01 01 01 02 (*AC*, *END*, *INT* — netiešā pētniecība)								
01 01 01 12 (*AC*, *END*, *INT* — tiešā pētniecība)								
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)								
KOPĀ								

XX ir attiecīgā politikas joma vai budžeta sadaļa.

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	
Ārštata darbinieki	

[57] *AC* — līgumdarbinieki, *AL* – vietējie darbinieki, *END* – valstu norīkotie eksperti, *INT* – aģentūru darbinieki, JED — jaunākie eksperti delegācijās.

[58] Ārštata darbiniekiem paredzēto maksimālo summu finansē no darbības apropriācijām (kādreizējām "BA" pozīcijām).

3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

Priekšlikums/iniciatīva:

☑ pilnībā pietiek ar līdzekļu pārvietošanu daudzgadu finanšu shēmas (DFS) attiecīgajā izdevumu kategorijā

Šī iniciatīva neprasa būtisku pārplānošanu. Iniciatīvu finansē no transporta politikas atbalsta budžeta pozīcijas (02 20 04 01) un administratīvo izdevumu budžeta pozīcijas (20 02 06 02).

☐ jāizmanto no DFS attiecīgās izdevumu kategorijas nepiešķirtās rezerves un/vai īpašie instrumenti, kas noteikti DFS regulā

Paskaidrot, kas jādara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas un budžeta pozīcijas, atbilstošās summas un instrumentus, kurus ierosināts izmantot.

☐ jāpārskata DFS

Paskaidrot, kas jādara, norādot attiecīgās izdevumu kategorijas, budžeta pozīcijas un atbilstošās summas.

3.2.5. Trešo personu iemaksas

Priekšlikums/iniciatīva:

☑ neparedz trešo personu līdzfinansējumu

☐ paredz šādu trešo personu sniegtu līdzfinansējumu atbilstoši šādai aplēsei:

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads **N**[59]	Gads **N+1**	Gads **N+2**	Gads **N+3**	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			Kopā
Norādīt līdzfinansētāju struktūru								
KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas								

[59] "N" ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot. Aizstāt "N" ar paredzēto pirmo īstenošanas gadu (piem., 2021). Tas pats attiecas uz nākamajiem gadiem.

3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

☑ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.

☐ Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:

☐ pašu resursus

☐ citus ieņēmumus

Atzīmēt, ja ieņēmumi ir piešķirti izdevumu pozīcijām ☐

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta ieņēmumu pozīcija:	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme[60]						
		Gads **N**	Gads **N+1**	Gads **N+2**	Gads **N+3**	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)		
……. pants								

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

Citas piezīmes (piem., metode/formula, ko izmanto, lai aprēķinātu ietekmi uz ieņēmumiem, vai jebkura cita informācija).

[60] Norādītajām tradicionālo pašu resursu (muitas nodokļi, cukura nodevas) summām ir jābūt neto summām, t. i., bruto summām, no kurām atskaitītas iekasēšanas izmaksas 20 % apmērā.