



Briselē, 2025. gada 26. novembrī
(OR. en)

15611/25

**Starpiestāžu lieta:
2023/0265 (COD)**

**TRANS 556
CLIMA 543
ENV 1239
COMPET 1183
CODEC 1850**

PIEZĪME

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsēkretariāts
Saņēmējs:	Padome
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 – vispārēja pieeja

I. IEVADS

1. Komisija 2023. gada 11. jūlijā Eiropas Parlamentam un Padomei iesniedza minēto priekšlikumu kā daļu no ekoloģiski tīrāka transporta dokumentu kopuma.
2. Priekšlikumam, 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 (turpmāk Direktīva par noteiktu transportlīdzekļu svaru un gabarītiem), ir trīs mērķi: a) labāk nodrošināt brīvu un efektīvu preču apriti un godīgu konkurenci, b) nozarei nodrošināt pietiekamus stimulus mudināt investēt bezemisiju tehnoloģijās un c) nodrošināt efektīvāku un saskaņotāku jauno un pastāvošo noteikumu īstenošanu.

II. DARBS CITĀS IESTĀDĒS

3. Eiropas Parlaments par atbildīgo komiteju iecēla Transporta un tūrisma komiteju (TRAN) un par referenti – *Rosa Maria SERRANO SIERRA* kundzi (*S&D*, ES). Eiropas Parlaments 2024. gada 12. marta plenārsēdē pieņēma nostāju pirmajā lasījumā.
4. Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja savu atzinumu par priekšlikumu pieņēma 578. plenārsēdē 2023. gada 27. aprīlī. Reģionu komiteja atzinumu pieņēma 159. plenārsēdē 2024. gada 31. janvārī.

III. DARBS PADOMĒ UN TĀS DARBA SAGATAVOŠANAS STRUKTŪRĀS

5. Sauszemes transporta jautājumu darba grupa sāka darbu 2023. gada 24. jūlijā Spānijas prezidentūras laikā, vispārīgi iepazīstinot ar priekšlikumu un izskatot ietekmes novērtējumu. Kopš priekšlikuma iesniegšanas Padome ir apspriedusi trīs progresu ziņojumus. Pirmais tika iesniegts Spānijas prezidentūras laikā 2023. gada 4. decembrī (ST 15663/23), otrais – Beļģijas prezidentūras laikā 2024. gada 18. jūnijā (ST 10214/24) un trešais – Polijas prezidentūras laikā 2025. gada 5. jūnijā (ST 9156/25).
6. Dānijas prezidentūras laikā darbs Sauszemes transporta jautājumu darba grupā turpinājās 2025. gada 4. jūlijā, 18. septembrī, 15. un 31. oktobrī un 13. novembrī.

IV. DARBS PIE KOMPROMISA

7. Prezidentvalsts, ņemot vērā iepriekšējo prezidentvalstu darbu, atgriezās pie šā jautājuma un strādāja, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu. Darbs bija vērsts uz to, lai saglabātu galvenos mērķus un sasniegtu vispārēju mērķi vienkāršot direktīvu, vienlaikus atbalstot bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanu. Prezidentvalsts nāk klajā ar risinājumiem atlikušajiem neatrisinātajiem jautājumiem.
8. Turpmāk tekstā ir sniegts visaptverošs pārskats un izskaidrotas izmaiņas Komisijas priekšlikumā, lai pieņemtu vispārēju pieeju.

9. Direktīvas 1. panta 3. punkts, kas attiecas uz posmaino autobusu un konkrētu transportlīdzekļu sastāvu izmantošanu pasažieru pārvadājumos, ir grozīts, lai ļautu dalībvalstīm turpināt izmantot konkrētus sastāvus.
10. Iespēja atkāpties no pielikumā noteiktā svara un gabarītiem ir nodrošināta transportlīdzekļiem, uz kuriem attiecas īpašas atļaujas nedalāmu kravu pārvadāšanai [4. panta 3. punkts], transportlīdzekļiem, kas veic darbības, kuras būtiski neietekmē starptautisko konkurenci transporta nozarē [4. panta 4. punkts], un Eiropas modulārajām sistēmām (EMS) [4. panta 4.a punkts]. Direktīvas 4.b pantā un saskaņā ar ierosinātā grozījuma mērķiem nodrošināt stimulus bezemisiju transportlīdzekļiem un intermodālo pārvadājumu darbībām prezidentvalsts ierosina, ka bezemisiju mehāniskajiem transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kas iesaistīti intermodālo pārvadājumu darbībās, arī ir atļauts šķērsot robežas, pat ja tie pārsniedz pielikumā noteikto maksimālo svaru, ja vien svars nepārsniedz to, kas ir atļauts abās robežas pusēs.
11. Attiecībā uz nedalāmu kravu pārvadāšanu un valodas prasībām transportlīdzekļa vadītājam [4. panta 3. punkts] dalībvalstis var prasīt konkrētus pasākumus, lai nodrošinātu efektīvu saziņu ar transportlīdzekļa vadītāju.
12. Ir ieviesta iespēja dalībvalstīm pagarināt piekabi par līdz pat 1,380 metriem, veicot specializētus turp un atpakaļ pārvadājumu pakalpojumus [4. panta 4.aa punkts], kā arī jauns apsvērums [11.c apsvērums], kurā izskaidrots papildu garuma pamatojums.
13. Maksimālais laikposms izmēģinājumiem ar EMS, kas noteikts 4. panta 5. punktā, ir pagarināts līdz septiņiem gadiem.
14. Dalībvalstīm ir dots pietiekami daudz laika, lai izveidotu “vienas pieturas aģentūras” funkciju saskaņā ar 4.a pantu.
15. Ar 7. pantu tiek ieviesta iespēja dalībvalstīm ierobežot konkrētu ceļu vai inženiertehnisku būvju izmantošanu, pamatojoties uz ceļu satiksmes drošības apsvērumiem vai infrastruktūras parametriem.

16. Ņemot vērā bažas par papildu svaru ietekmi uz infrastruktūru, 10.d pantā ir ieviestas izmaiņas attiecībā uz izpildes panākšanu. Pirmajā daļā ir precizēts, ka dalībvalstis var izmantot vai nu automātiskas sistēmas, kas uzstādītas *TEN-T* tīkla ceļu infrastruktūrā, vai svēršanas ierīces, kas uzstādītas transportlīdzekļos. Bezemisiju transportlīdzekļiem no 2029. gada 1. decembra vajadzētu būt iespējai attālināti paziņot ticamus svara datus, izmantojot iebūvētas mērījumu iekārtas, ar iespēju izmantot viedo tahogrāfu. Sīkāka informācija tiks izklāstīta īstenošanas aktā.
17. Ja krīzes skar vairākas dalībvalstis, 10.k pantā ir precizēts, ka Komisija var pieņemt īstenošanas aktus tikai pēc attiecīgo dalībvalstu lūguma.
18. Prezidentvalsts arī ierosina administratīvus vienkāršojumus, vairs neuzspiežot EMS izmēģinājumu uzraudzības sistēmu [4. panta 5. un 5.a punkts] un svītrojot *EFTI* izmantošanu, lai pierādītu, ka pārvadājumu darbība ir kvalificējama kā intermodālo pārvadājumu darbība [6. panta 7. punkts]. Ņemot vērā viedās piekļuves politikas shēmu ierobežoto pievienoto vērtību, ierosinātais 10.da pants tika svītrots.
19. Pielikumā ir veiktas izmaiņas, lai atspoguļotu atbalstu bezemisiju transportlīdzekļu ieviešanai, vienlaikus ņemot vērā dalībvalstu bažas par infrastruktūras nolietojumu.
 - a. Ir pievienoti papildu 0,90 metri garuma posmainiem transportlīdzekļiem ar bezemisiju mehānisko transportlīdzekli, lai nodrošinātu vairāk vietas bezemisiju tehnoloģijas uzstādīšanai (1.1. apakšsadaļa);
 - b. Svītrota rindiņa, kas attiecas uz lielāku augstumu, pārvadājot paaugstinātus konteinerus, jo lielākajai daļai dalībvalstu ir problēmas ar to caurbrauktuvēm zem tiltiem (1.3. apakšsadaļa);
 - c. Nošķirums starp 5 vai 6 asu mehāniskajiem transportlīdzekļiem attiecībā uz bezemisiju piemaksu attiecīgi 2 un 4 tonnu apmērā (2.2. apakšsadaļa);

- d. Šā īpašā tipa īsajiem un smagajiem transportlīdzekļiem 2.3.6. punktā noteiktais maksimālā svara samazinājums līdz 34 tonnām, vienlaikus saglabājot papildu 2 tonnas bezemisiju transportlīdzekļiem. Ir papildu rindiņa, kas ļauj bezemisiju divasu autobusu svaru palielināt par 0,50 tonnām (2.3. apakšiedaļa);
- e. Ir svītrots bezemisiju transportlīdzekļu dzenošās ass papildu svars, jo lielākā daļa dalībvalstu uzskata, ka īpaši smaga dzenošā ass pārāk kaitē infrastruktūrai (3.4. apakšiedaļa);
- f. Ir iekļauta 3.6. apakšiedaļa par mehānisko transportlīdzekļu trīsasīm, jo šā tipa transportlīdzekļiem ir specifiski parametri;
- g. Tā kā ir īpaši gadījumi, tika pievienota jauna rindiņa ar 5 asu mehāniskajiem transportlīdzekļiem un vēl viena rindiņa tika pievienota ar tilta formulu, kas nosaka attālumu starp asīm transportlīdzekļu sastāviem, kuri pārsniedz 42 tonnas (4.3. apakšiedaļa).

V. SECINĀJUMI

- 20. Ņemot vērā minēto, Padome (Transports, telekomunikācijas un enerģētika) tiek aicināta 2025. gada 4. decembra sanāksmē vienoties par vispārēju pieeju attiecībā uz šajā piezīmē pievienoto kompromisa tekstu.
-

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 ¹,

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu ²,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

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

² OV C, C/2024/1982, 18.3.2024., ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

- (1) Lai nodrošinātu ceļu satiksmes drošību un netraucētu iekšējā tirgus darbību, kā arī lai veicinātu enerģijas izmantošanas un darbības efektivitāti autopārvadājumu darbībā un mazinātu siltumnīcefekta gāzu emisijas minētajos pārvadājumos, Padomes Direktīvā 96/53/EK ³ 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 *“Ilgspējīgas un viedas mobilitātes stratēģija – Eiropas transporta virzība uz nākotni”* ⁴ skaidri formulēts, ka, lai veicinātu Eiropas zaļā kursa ⁵ mērķa sasniegšanu, proti, līdz 2050. gadam panākt siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanu par 90 % transporta nozarē, ir jāpadara ilgtspējīgāki visi 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.

³ OV L 235, 17.9.1996., 59. lpp.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

- (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 ⁶ un (ES) 2019/2144 ⁷. 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 ⁸ 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 jāmodina autopārvadātājus iesaistīties arī nekonteinerizētos intermodālos pārvadājumos.

⁶ 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.).

⁷ 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.).

⁸ 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 autovadītājam kā attiecīgās dalībvalsts valsts valodas pārvaldīšana. Dalībvalstīm būtu jāapsver iespēja pieprasīt autopārvadātājiem izmantot citus saziņas rīkus, galvenokārt digitālus, lai nodrošinātu efektīvu saziņu starp autovadītāju un kontroles iestādēm. Piemēram, autopārvadātājiem varētu pieprasīt organizēt dienesta numuru, pa kuru autovadītājam var palīdzēt kontroles iestāžu veiktas apturēšanas gadījumā, un nodrošināt, ka šis dienesta numurs ir pieejams laikā, kad autovadītājs vada transportlīdzekli, arī nakts laikā un nedēļas nogalēs. 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, ja to pielieto adekvātā fiziskajā un darbības telpā. 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 veicinātu plašāku 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 ievēroti dalībvalstu noteiktie nosacījumi attiecībā uz EMS to attiecīgajās teritorijās. Tas nodrošinātu, ka pārrobežu pārvadājumos izmantotās EMS atbilst kopīgajai lielākajai masas un gabarītu robežai, kādu minētajās dalībvalstīs piemēro EMS.
- (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.

- (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.
- (11.a) Pārrobežu satiksme starp dalībvalstīm, kas pieļauj lielāku svaru nekā I pielikumā noteikto, var uzlabot efektivitāti un samazināt CO2 emisijas, samazinot kopējo nobraukto kilometru skaitu. Šādi pārvadājumi joprojām būtu jāatļauj, ja vien attiecībā uz minētajām augstākajām robežvērtībām tiek ievēroti dalībvalstu apstākļi un ja tās veic bezemisiju mehāniskie transportlīdzekļi vai transportlīdzekļi, kas iesaistīti intermodālos pārvadājumos. Tam nebūtu jāskar dalībvalstu tiesības saskaņā ar 4. pantu attiecībā uz I pielikumā noteiktajiem svara un gabarītu ierobežojumiem.
- (11.b) Būtu jāļauj dalībvalstīm atļaut specializētus pārvadājumus, ko veic apstākļos, kad tos parasti neveic transportlīdzekļi no citām dalībvalstīm, ļaujot šādos pārvadājumos novirzīties no standarta transportlīdzekļu svara un gabarītiem, jo šādi specializēti pārvadājumi būtiski neietekmē starptautisko konkurenci pārvadājumu nozarē. Ir jānodrošina skaidrība attiecībā uz specializēto transportlīdzekļu jēdzienu un izmantošanu, jo īpaši saistībā ar šādu pārvadājumu paplašināšanu, ietverot starptautisko satiksmi, lai nodrošinātu netraucētu sadarbību starp dalībvalstīm, kas devušas piekrišanu. Acīmredzami piemēri ir pārvadājumi, kas saistīti ar mežizstrādi un mežsaimniecības nozari, pārvadājumi, ko veic ar transportlīdzekļu sastāviem, kuriem ir vairāk nekā sešas asis, un vietējie pārvadājumi ar autobusiem.

- (11.c) Lai atbalstītu darbības efektivitāti un veicinātu risinājumus, kas palīdz ierobežot autotransporta ietekmi uz vidi, būtu jāļauj dalībvalstīm piešķirt papildu garumu posmainajiem transportlīdzekļiem, ko izmanto turp un atpakaļ pārvadājumiem, ar nosacījumu, ka ir izpildīti pārējie 1. pielikuma un jo īpaši tā 1.5. apakšsadaļas parametri. Garāki posmainie transportlīdzekļi, kas veic regulārus turp un atpakaļ pārvadājumus noteiktā loģistikas maršrutā, var ievērojami palielināt kravnesību, jo īpaši uz paletēm novietotām precēm, tādējādi samazinot nepieciešamo braucienu skaitu.
- (11.d) Autopārvadājumu nozares zaļās pārkārtošanās nolūkā ir vitāli svarīgi, lai pastāvētu stimuli attiecībā uz bezemisiju transportlīdzekļiem. Dalībvalstis tiek mudinātas saskaņot savus valstī noteiktos svara ierobežojumus tā, lai bezemisiju transportlīdzekļi tiktu stimulēti, nekavējot pārrobežu satiksmi.
- (11.e) Tā kā šajā direktīvā tiek pieļautas atkāpes no transportlīdzekļu maksimālā svara un gabarītiem, dalībvalstis ar ceļu satiksmes drošību vai infrastruktūras īpatnībām saistītu iemeslu dēļ var turpināt spēt ierobežot konkrētu transportlīdzekļu pārvietošanos konkrētās sava ceļu tīkla daļās.

(12) *svītrots*

(13) *svītrots*

- (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 noteikumu, 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. Viegļāki 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 proporcionāli to transportlīdzekļu satiksmes līmenim to teritorijās, uz kuriem attiecas šī direktīva.

- (17.a) Lai nodrošinātu iedarbīgu, efektīvu un konsekventu izpildi un uzlabotu atbilstību transportlīdzekļiem ar lielāku svaru nolūkā aptvert bezemisiju tehnoloģijas, transportlīdzekļiem būtu jāpārraida informācija par transportlīdzekļu sastāva attiecīgā brīža kopējo masu ar iebūvētas tehnoloģijas palīdzību, piemēram, iebūvētas masas pārraudzības (*OBMM*) sistēmas, izmantojot specializētus maza darbības attāluma sakarus (*DSRC*). Dalībvalstis šo informāciju var izmantot, lai identificētu transportlīdzekļus, kas, iespējams, pārsniedz svara ierobežojumus, tomēr šī direktīva neuzliek dalībvalstīm pienākumu izpildes panākšanā izmantot *DSRC*. Šis rīks papildina citus izpildes instrumentus. Lai nodrošinātu šādu prasību izpildi, būtu jāpiešķir īstenošanas pilnvaras Komisijai nolūkā ļaut nosūtīt datus izpildiestādēm.
- (17.b) Tā kā jebkādu izmaiņu ieviešana tahogrāfā var būt sarežģīta un pārvadātājiem var būt dārgi pārprīkot transportlīdzekļus ar *OBMM*, šī prasība transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar *OBMM*, būtu jāpiemēro tikai no 2029. gada 1. decembra. Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu 595/2009 vai dalībvalstu prerogatīvu reglamentēt svara prasības iekšzemes pārvadājumiem, šī direktīva neparedz pārprīkošanu ar *OBMM*. Turklāt Komisijai vajadzētu būt iespējai 2029. gada 1. decembra termiņu atlikt uz laiku, kas nepārsniedz 18 mēnešus, ja tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu spēju nosūtīt svara datus.
- (18) *svītrots*
- (19) *svītrots*
- (20) Eiropas Parlaments un Padome būtu regulāri jāinformē par dalībvalstu kompetento iestāžu veikto atbilstības pārbaūžu rezultātiem. 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 vienvērtīgumu 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 noteikumu, ka tādējādi netiek apdraudēta ceļu satiksmes drošība, un neskarot konkrētus tiesību aktus, kas piemērojami saistībā ar militāro transportu un pastiprinātu atturēšanu un reaģēšanu.

(22) *svītrots*

- (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 robežu piemērošanas, ko izmanto starptautiskā satiksmē starp krīzes skartām dalībvalstīm. Minētās pilnvaras būtu jāizmanto saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011⁹.
- (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) *svītrots*
- (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.

⁹ 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.).

(27) Saskaņā ar Dalībvalstu un Komisijas 2011. gada 28. septembra kopīgo politisko deklarāciju par skaidrojošiem dokumentiem ¹⁰ 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,

IR PIENĒMUŠI 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) M₂ un M₃ kategorijas mehānisko transportlīdzekļu un to O kategorijas piekabju, kā arī N₂ un N₃ kategorijas mehānisko transportlīdzekļu un to O₃ un O₄ kategorijas piekabju gabarītiem, kas klasificēti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/858 * 4. pantā;”;

¹⁰ OV C 369, 17.12.2011., 14. lpp.

b) panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“2. Visas svāra 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.).”;

c) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. Šo direktīvu nepiemēro posmainajiem autobusiem, kam ir vairāk nekā viena pievienota sekcija, transportlīdzekļu sastāviem, kas sastāv no mehāniskā transportlīdzekļa ar pievienotu piekabi un kas paredzēti pasažieru pārvadāšanai, vai transportlīdzekļu sastāviem, kas sastāv no mehāniskā transportlīdzekļa ar pievienotu puspiekabi un kas paredzēti pasažieru pārvadāšanai.”;

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 darbības” 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 vienotu noteikumu ieviešanu attiecībā uz dažu veidu kombinētajiem kravu pārvadājumiem starp dalībvalstīm (OV L 368, 17.12.1992., 38. lpp.).”;

h) panta 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 neuzliek autovadītājam pienākumu mācēt tās dalībvalsts oficiālo(-ās) valodu(-as), kurā notiek pārvadājums. Tomēr dalībvalstis var pieprasīt citus pasākumus, lai nodrošinātu efektīvu saziņu starp autovadītāju un kontroles iestādēm, tostarp digitālās saziņas rīkus.

4. Dalībvalstis drīkst atļaut pārvietoties savā teritorijā transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, ko izmanto pārvadājumu darbībās un kas veic dažas iekšzemes vai starptautiskas pārvadājumu darbības, kuras būtiski neietekmē starptautisko konkurenci pārvadājumu nozarē, ar gabarītiem, kas atšķiras no I pielikuma 1., 2. un 4. iedaļā 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;

b) dalībvalsts, kas atļauj veikt pārvadājumu darbības savā teritorijā ar transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, kuru svars un/vai 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.aa un 4.a punktu:

“4.aa Dalībvalstis var atļaut savā teritorijā pārvietoties posmainiem transportlīdzekļiem, kurus iekšzemes vai starptautiskās pārvadājumu darbībās izmanto turp un atpakaļ pārvadājumiem un kuru gabarīti atšķiras no I pielikuma 1.1. apakšiedaļā noteiktajiem, ja papildu garums nepārsniedz 1,380 metrus.

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

dalībvalstis pieklūstamā un pārskatāmā veidā dara publiski pieejamu informāciju par maksimālajiem svariem un gabarītiem, kādus to teritorijās piemēro Eiropas modulāro sistēmu ekspluatācijai;

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

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.

Ja dalībvalsts, ievērojot šo punktu, atļauj Eiropas modulāro sistēmu ekspluatāciju vietējā satiksmē, tā nedrīkst atteikt vai aizliegt tās teritorijā Eiropas modulāro sistēmu ekspluatāciju starptautiskā satiksmē ar noteikumu, ka šādas sistēmas atbilst valsts nosacījumiem, tostarp maksimālajam svaram un gabarītiem, 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 septiņu gadu maksimālo laikposmu. Izmēģinājumu skaitu ierobežot nedrīkst. Dalībvalstis par to informē Komisiju.”;

f) panta 7. punktu svītrot;

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;

ba) attiecīgā gadījumā viens valsts piekļuves punkts informācijai par maksimālo svaru un gabarītiem, kas dalībvalstī atļauti, ievērojot 4. panta 2. punkta

a) apakšpunktu, 4. panta 4. punktu un 4.b pantu;

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

“Vienas pieturas aģentūras” valstu ieejas punktus un valstu piekļuves punktus var apvienot vienā publiski pieejamā tīmekļa vietnē, kas nodrošina vienotu ieejas punktu un ļauj lietotājiem mijiedarboties ar attiecīgo valsts vai reģionālo lēmumu pieņemšanas struktūru, neprasot iesniegt vairākus pieteikumus.

2. Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, ar ko nosaka pieteikuma veidlapas minimālos elementus un harmonizē 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, ievērojot 4. panta 2. punkta a) apakšpunktu, atļauj savā teritorijā pārvietoties transportlīdzekļu sastāviem, kuru maksimālais svars pārsniedz I pielikuma 2. un 3. iedaļā vai 4.3. apakšiedaļā noteiktās robežas, tā nedrīkst atteikt vai aizliegt tās teritorijā tādu minēto transportlīdzekļu sastāvu starptautisku satiksmi, kuri atbilst svara vērtībām, kuras noteiktas vietējiem kravu pārvadājumiem, ja šādu transportlīdzekļu sastāvā ietilpst bezemisiju mehāniskie transportlīdzekļi vai ja minētie transportlīdzekļu sastāvi ir iesaistīti intermodālos pārvadājumos.”;

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 sāka 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 svāra standartus, kurus piemēro konkrētajam transportlīdzeklim.”;

5.a) direktīvas 7. pantu aizstāj ar šādu:

“Šī direktīva neliedz piemērot ceļu satiksmes noteikumus, kas ir spēkā katrā dalībvalstī un ļauj, pamatojoties uz ceļu satiksmes drošības apsvērumiem un infrastruktūras parametriem, uz dažiem ceļiem vai inženiertehniskām būvēm ierobežot transportlīdzekļu masu un/vai gabarītus, neatkarīgi no tā, kurā valstī transportlīdzekļi reģistrēti vai nodoti ekspluatācijā.

Tas attiecas arī uz iespēju ieviest vietējus atļauto maksimālo gabarītu un/vai svara ierobežojumus transportlīdzekļiem, kurus var ekspluatēt noteiktos apgabalos vai uz noteiktiem ceļiem, kur infrastruktūra nav piemērota gariem un smagiem transportlīdzekļiem, piemēram, pilsētu centros, mazos ciematos vai īpašas nozīmes dabas objektos.”;

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. apakšsiedaļā, 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. apakšsiedaļai, 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 svīturo;

7) direktīvā iekļauj šādu 8.c pantu:

“8.c pants

Transportlīdzekļu vedēji ar vaļējām virsbūvēm drīkst ar kravu pārsniegt I pielikuma 1.1. apakšsadaļā 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 0,50 metriem ar noteikumu, ka pārvadājamā transportlīdzekļa pirmā ass balstās uz piekabes struktūras. Krava drīkst izvirzīties aizmugurē par ne vairāk kā 1,50 metriem ar noteikumu, ka pārvadājamā transportlīdzekļa pēdējā ass balstās uz piekabes struktūras un pārvadājamā transportlīdzekļa aizmugurējā ass neizvirzās ārpus kravas balsta.”;

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. apakšsadaļā noteiktos maksimālos garumus ar noteikumu, 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. apakšsadaļai, 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 svītros;

9) direktīvas 10.b pantu aizstāj ar šādu:

“10.b pants

1. Ar alternatīvu degvielu darbināmu vai bezemisiju transportlīdzekļu maksimālais atļautais svars ir tāds, kā noteikts I pielikuma 2.2., 2.3. un 2.4. apakšsadaļā.

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. Maksimālo garumu, kas I pielikuma 1.1. apakšsadaļā noteikts posmainiem transportlīdzekļiem, kuros ietilpst bezemisiju mehāniskie transportlīdzekļi, var pārsniegt par papildu garuma tiesu, kas nepieciešams bezemisiju tehnoloģiskā risinājuma iekļaušanai un nav lielāks kā 0,90 metri, lai varētu pievienot šādas ierīces. Šādi bezemisiju transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi atbilst šīs direktīvas I pielikuma 1.5. un 1.6. apakšsadaļai, un jebkāda maksimālā garuma pārsniegšana nerada minēto transportlīdzekļu sastāvu kravas telpas garuma palielinājumu, lai nodrošinātu 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:

“10.c pants

Maksimālos garumus, kas noteikti I pielikuma 1.1. apakšiedaļā, attiecīgā gadījumā ievērojot 9.a panta 1. punktu un 10.b panta 2. punktu, un maksimālo attālumu, kas noteikts I pielikuma 1.6. apakšiedaļā, drīkst par 0,150 metriem pārsniegt transportlīdzekļi vai transportlīdzekļu sastāvi, kas pārvadā tukšus vai piekrautus 45 pēdu konteinerus vai 45 pēdu noņemamas virsbūves, ar noteikumu, ka attiecīgā konteīnera vai noņemamās virsbūves pārvadājums pa autoceļiem ir intermodālo pārvadājumu darbības daļa.”;

- 11) 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 automatiskās sistēmas, kas uzstādītas Eiropas autotransporta tīkla ceļu infrastruktūrā saskaņā ar Regulu (ES) 2024/1679 *.

Papildus ceļu infrastruktūrā uzstādītu automatisku sistēmu izmantošanai dalībvalstis var noteikt ekspluatācijā esošus transportlīdzekļus vai transportlīdzekļu sastāvus, kas varētu būt pārsnieguši maksimālo atļauto svaru, izmantojot svēršanas ierīces, kas uzstādītas transportlīdzekļos saskaņā ar 4. punktu.

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.

1.a Lai varētu pretendēt uz papildu svaru, kas bezemisiju transportlīdzekļiem piešķirts saskaņā ar I pielikuma 2.2.1. un 2.2.2. punktu, transportlīdzekļiem, kas aprīkoti ar *OBMM* iekārtām, kuras atbilst Komisijas Īstenošanas regulai (ES) 2025/2161 un pirmo reizi reģistrētas no 2029. gada 1. decembra, jāspēj attālināti paziņot izpildiestādēm uz ceļa uzticamus datus par aprītē esošo transportlīdzekļu sastāvu svaru. Nosūtīto informāciju dalībvalstis var izmantot tikai, lai identificētu transportlīdzekļus, kas var pārsniegt maksimālo atļauto svaru.

1.b Viedo tahogrāfu, kā definēts Regulā (ES) Nr. 165/2014, var izmantot, lai nosūtītu datus, kas minēti 1.a punktā.

1.c Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, ja tas ir nepieciešams, lai 1.a punktā minētos datus varētu nosūtīt izpildiestādēm. Šos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar pārbaudes procedūru, kas minēta 10.i panta 2. punktā.

1.d Komisija var pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 10.h pantu, atliekot 1.a punktā minēto datumu par 18 mēnešiem, ja tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu, ka jaunreģistrēti transportlīdzekļi spēj pārraidīt svara datus, izmantojot attālinātu saziņu.

2. Katra dalībvalsts katrā kalendārajā gadā veic pienācīgu skaitu pārbaūžu transportlīdzekļiem vai transportlīdzekļu sastāviem, 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.

* Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2024/1679 (2024. gada 13. jūnijs) par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai un ar ko groza Regulas (ES) 2021/1153 un (ES) Nr. 913/2010 un atceļ Regulu (ES) Nr. 1315/2013 (OV L, 2024/1679, 28.6.2024.).”;

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

“5. Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, nosakot detalizētus noteikumus, ar ko nodrošina vienotus nosacījumus 4. punkta noteikumu par sadarbību un savietojamību īstenošanai.”;

12) *svītrots*

13) *svītrots*

14) 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 pārbaūžu skaitu;
- b) konstatēto pārslogotu transportlīdzekļu vai transportlīdzekļu sastāvu skaitu;
- c) ceļu infrastruktūrā atbilstīgi 10.d panta 1. punktam uzstādīto automātisko sistēmu skaitu un vai to nolūks ir tikai identificēšana, vai tās ir sertificētas tiešai izpildes panākšanai;

d) *svītrots*;

e) atbilstīgi 4. panta 3. punktam valsts izdoto nestandarta kravu pārvadājumu atļauju skaitu un derīguma ilgumu (vienreizējas atļaujas vai ilgtermiņa atļaujas).

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 .”;

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

“2. Pilnvaras pieņemt 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.”;

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

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

17) direktīvas 10.j pantu svītrot;

18) direktīvā iekļauj šādu 10.k pantu:

“10.k pants

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

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 pēc attiecīgo dalībvalstu lūguma var pieņemt īstenošanas aktus, lai transportlīdzekļiem, kurus izmanto starptautiskā satiksmē starp skartajām dalībvalstīm, noteiktu pagaidu atkāpes no I pielikumā noteiktā svara 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.

Šo pantu piemēro, neskarot konkrētus tiesību aktus, kas piemērojami militārajam transportam pastiprinātas atturēšanas un sagatavotības gadījumā.”;

- 19) I pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas pielikumu;
- 20) III pielikumā vārdus “direktīvā 76/114/EEK” aizstāj ar vārdiem “Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2021/535 II pielikumā”.

[...]

[...]

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 un piemērošana

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

Direktīvas 4.a panta 1. punktu piemēro no [ievietot datumu: četri gadi pēc transponēšanas perioda beigām].

5. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā,

Eiropas Parlamenta vārdā

priekšsēdētājs/priekšsēdētāja

Padomes vārdā

priekšsēdētājs/priekšsēdētāja

PIELIKUMS

MAKSIMĀLIE SVARI UN GABARĪTI UN AR TIEM SAISTĪTIE TRANSPORTLĪDZEKĻU RAKSTURLIELUMI

1. Maksimālie atļautie gabarīti 1. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētiem transportlīdzekļiem		
1.1. Maksimālais garums:		
	– mehāniskais transportlīdzeklis, kas nav autobuss	12,00 m
	– piekabe	12,00 m
	– posmainais transportlīdzeklis	16,50 m
	– autovilciens	18,75 m
	– posmainais autobuss	18,75 m
	– autobuss ar divām asīm	13,50 m
	– autobuss ar vairāk nekā divām asīm	15,00 m
	– autobuss ar piekabi	18,75 m
	Posmaino transportlīdzekļu gadījumā, ja tie ietver bezemisiju mehāniskos transportlīdzekļus, 1.1. apakšsadaļā noteikto maksimālo atļauto garumu drīkst pārsniegt par 0,90 m.	
1.2. Maksimālais platums		
	a) visi transportlīdzekļi, izņemot b) apakšpunktā minētos	2,55 m
	b) kondicionēto transportlīdzekļu virsbūves vai kondicionēti konteineri vai maināmi kravas nodalījumi, ko pārvadā ar transportlīdzekļiem	2,60 m

1.3. Maksimālais augstums		
	– jebkurš transportlīdzeklis	4,00 m
1.4. Noņemamas virsbūves un standartizētas kravas vienības, tādas kā konteineri, ir ietvertas 1.1., 1.2., 1.3., 1.6., 1.7., 1.8. un 4.4. apakšiedaļā noteiktajos gabarītos.		
1.4.a Ja autobuss ir aprīkots ar noņemamām palīgierīcēm, tādām kā slēpju kastes, tā garums kopā ar palīgierīcēm nedrīkst pārsniegt 1.1. apakšiedaļā noteikto maksimālo garumu.		
1.5. Jebkādam kustībā esošam mehāniskajam transportlīdzeklī vai transportlīdzekļu sastāvam ir jāspēj pagriezties apļveida joslā ar 12,50 m ārējo rādiusu un 5,30 m iekšējo rādiusu.		
1.5.a Papildu prasības autobusiem		
	Transportlīdzeklī esot nekustīgam, ar līniju uz zemes atzīmē vertikālu plakni, kas pieskaras transportlīdzekļa sānam un vērsta uz āru no apļa. Posmaina transportlīdzekļa gadījumā abas stingrās daļas līdzina attiecībā pret šo plakni.	
	Kad transportlīdzeklis, tuvojoties taisni, iebrauc 1.5. apakšiedaļā aprakstītajā apļveida joslā, tad neviena tā daļa nedrīkst izvirzīties ārpus minētās vertikālās plaknes par vairāk kā 0,60 m.	
1.6. Maksimālais attālums starp sakabes tapu un puspiekabes aizmuguri		12,00 m
1.7. Maksimālais attālums, mērīts paralēli autovilciena garenasij, no kravas laukuma vistālākā ārējā punkta aiz kabīnes līdz sastāva piekabes vistālākajam aizmugurējam ārējam punktam mīnus attālums starp velkošā transportlīdzekļa aizmuguri un piekabes priekšu		15,65 m
1.8. Maksimālais attālums, mērīts paralēli autovilciena garenasij, no kravas laukuma vistālākā ārējā punkta aiz kabīnes līdz sastāva piekabes vistālākajam aizmugurējam ārējam punktam		16,40 m

2. Maksimālais atļautais transportlīdzekļa svars				
2.1. Transportlīdzekļi, kas ir transportlīdzekļu sastāva daļa				
	2.1.1.	Divasus piekabe	18 tonnas	
	2.1.2.	Trīsasu piekabe	24 tonnas	
2.2. Transportlīdzekļu sastāvi				
	2.2.1.	Autovilcieni ar piecām vai sešām asīm		
		a)	divasus mehāniskais transportlīdzeklis ar trīsasu piekabi vai trīsasu mehāniskie transportlīdzekļi ar divasus piekabēm	40 tonnas
		b)	trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar trīsasu piekabi	40 tonnas
	2.2.2.	a)	divasus mehāniskais transportlīdzeklis ar trīsasu puspiekabi vai trīsasu mehāniskie transportlīdzekļi ar divasus puspiekabēm	40 tonnas
		b)	trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar trīsasu puspiekabi	40 tonnas
		c)	divasus mehāniskais transportlīdzeklis ar trīsasu puspiekabi vai trīsasu mehāniskie transportlīdzekļi ar divasus puspiekabēm intermodālos pārvadājumos	42 tonnas
		d)	trīsasu mehāniskais transportlīdzeklis ar trīsasu puspiekabi intermodālos pārvadājumos	44 tonnas
	2.2.3.	Autovilcieni ar četrām asīm, kas sastāv no divasus mehāniskā transportlīdzekļa un divasus piekaves		36 tonnas
	2.2.4.	Posmainie transportlīdzekļi ar četrām asīm, kas sastāv no divasus mehāniskā transportlīdzekļa un divasus puspiekaves, ja attālums starp puspiekaves asīm ir:		
		2.2.4.1.	vienāds ar vai lielāks par 1,3 m un mazāks par vai vienāds ar 1,80 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	36 tonnas
		2.2.4.2.	lielāks par 1,80 m ($1,80 \leq d$)	36 tonnas

		Ja mehāniskā transportlīdzekļa maksimālais atļautais svars (<i>MAW</i>) (18 tonnas) un puspiekabes tandēmss <i>MAW</i> (20 tonnas) ir ievērots un dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, maksimālo atļauto svaru, kāds norādīts 2.2.4.2. punktā, palielina par 2 tonnām.
		Ja transportlīdzekļu sastāvos ir ar alternatīvu degvielu darbināmi transportlīdzekļi, kas nav bezemisiju transportlīdzekļi, atļauto maksimālo svaru, kāds norādīts 2.2. apakšiedaļā, palielina par alternatīvās degvielas tehnoloģiskā risinājuma papildu svaru, kas nav lielāks kā 1 tonna.
		Ja transportlīdzekļu sastāvos ir bezemisiju mehāniskie transportlīdzekļi, maksimālo atļauto svaru, kāds norādīts 2.2. apakšiedaļas 2.2.1. punkta b) apakšpunktā un 2.2.2. punkta b) apakšpunktā, palielina par 4 tonnām.
		Ja transportlīdzekļu sastāvos ir bezemisiju mehāniskie transportlīdzekļi, maksimālo atļauto svaru, kāds norādīts 2.2. apakšiedaļas 2.2.1. punkta a) apakšpunktā un 2.2.2. punkta a), c) un d) apakšpunktā, 2.2.3. un 2.2.4. punktā, palielina par 2 tonnām.
2.3. Mehāniskie transportlīdzekļi		
2.3.1.	Divas mehāniskie transportlīdzekļi, kas nav autobusi	18 tonnas
2.3.2.	Divas autobusi	19,50 tonnas
2.3.3.	Trīs mehāniskie transportlīdzekļi	25 tonnas
2.3.4.	Trīs mehāniskie transportlīdzekļi, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,50 tonnas.	26 tonnas
2.3.5.	Četras mehāniskie transportlīdzekļi ar divām vadāmām asīm, kam dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,50 tonnas	32 tonnas
2.3.6.	Piecas mehāniskie transportlīdzekļi ar vismaz divām vadāmām asīm un vismaz vienu dzenošo asi, kas ir aprīkota ar dubultriepām	34 tonnas

	un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass maksimālais svars nepārsniedz 9,50 tonnas.	
	Ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu, kas nav bezemisiju transportlīdzekļi, maksimālo atļauto svaru, kāds norādīts 2.3. apakšiedaļas 2.3.1., 2.3.3. un 2.3.4. punktā, palielina par alternatīvās degvielas tehnoloģiskā risinājuma papildu svaru, kas nav lielāks kā 1 tonna.	
	Bezemisiju transportlīdzekļu maksimālo atļauto svaru, kāds norādīti 2.3. apakšiedaļas 2.3.1., 2.3.3., 2.3.4., 2.3.5. un 2.3.6. punktā, palielina par 2 tonnām.	
	Bezemisiju divasu autobusu maksimālo atļauto svaru, kāds norādīts 2.3. apakšiedaļas 2.3.2. punktā, palielina par 0,50 tonnām.	
2.4. Trīsasu posmainie autobusi		28 tonnas
	Ar alternatīvu degvielu darbināmu transportlīdzekļu, kas nav bezemisiju transportlīdzekļi, maksimālo atļauto 28 tonnu svaru, kāds norādīts 2.4. apakšiedaļā, palielina par alternatīvās degvielas tehnoloģiskajam risinājumam vajadzīgo papildu svaru, kas nav lielāks kā 1 tonna	
	Bezemisiju transportlīdzekļu maksimālo atļauto 28 tonnu svaru, kāds norādīts 2.4. apakšiedaļā, palielina par 2 tonnām.	
3. Transportlīdzekļu, kas minēti 1. panta 1. punkta b) apakšpunktā, maksimālais atļautais ass svars		
3.1. Atsevišķas assis		
	Atsevišķa brīvass	10 tonnas
3.2. Piekabju un puspiekabju tandēmasis		
	Tandēmss asu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:	
3.2.1.	mazāks par 1 m ($d < 1$)	11 tonnas
3.2.2.	vienāds ar vai lielāks par 1 m un mazāks par 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 tonnas
3.2.3.	vienāds ar vai lielāks par 1,30 m un mazāks par 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 tonnas

	3.2.4.	vienāds ar vai lielāks par 1,80 m ($1,80 \leq d$)	20 tonnas
3.3. Piekabju un puspiekabju trīsasis			
Trīsass asu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:			
	3.3.1.	mazāks par 1,30 m ($d < 1,30$)	21 tonna
	3.3.2.	vienāds ar vai lielāks par 1,30 m un mazāks par 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 tonnas
3.4. Dzenošā ass			
	3.4.1.	Dzenošā ass transportlīdzekļiem, kas minēti 2.2., 2.3. un 2.4. apakšsadaļā	11,5 tonnas
3.5. Mehānisko transportlīdzekļu tandēmasis			
Tandēmass asu svaru summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:			
	3.5.1.	mazāks par 1 m ($d < 1$)	11,5 tonnas
	3.5.2.	vienāds ar vai lielāks par 1 m un mazāks par 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 tonnas
	3.5.3.	vienāds ar vai lielāks par 1,30 m un mazāks par 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 tonnas
		Ja dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un pneimatisko balstiekārtu vai balstiekārtu, ko Savienībā atzīst par tai līdzvērtīgu, kā noteikts II pielikumā, vai ja katra dzenošā ass ir aprīkota ar dubultriepām un katras ass svars nepārsniedz 9,50 tonnas.	19 tonnas
3.6. Mehānisko transportlīdzekļu trīsasis			
Trīsass asu svāra summa nedrīkst pārsniegt, ja attālums starp asīm (d) ir:			
	3.6.1.	mazāks par 1,30 m ($d < 1,30$)	21 tonna
	3.6.2.	vienāds ar vai lielāks par 1,30 m un mazāks par 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 tonnas

4. Transportlīdzekļu, kas minēti 1. panta 1. punkta b) apakšpunktā, saistītie raksturlielumi	
4.1. Visi transportlīdzekļi	
	Svars uz transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāva dzenošo asi vai dzenošajām asīm nedrīkst būt mazāks kā 25 % no transportlīdzekļa vai transportlīdzekļu sastāvā kopējās masas slogotā stāvoklī, tos izmantojot starptautiskā satiksmē.
4.2. Autovilcieni	
	Attālums starp mehāniskā transportlīdzekļa aizmugurējo asi un piekabes priekšējo asi nedrīkst būt mazāks kā 3,00 m.
4.3. Maksimālais atļautais svars atkarībā no garenbāzes	
	Maksimālais pieļaujamais četru asu mehāniskā transportlīdzekļa svars tonnās nevar pārsniegt metros izteiktu attālumu starp transportlīdzekļa vistālāk priekšā un vistālāk aizmugurē esošo asi, reizinātu ar pieci.
	Maksimālais atļautais piecu asu mehāniskā transportlīdzekļa svars tonnās nevar pārsniegt metros izteiktu attālumu starp transportlīdzekļa vistālāk priekšā un vistālāk aizmugurē esošo asi, reizinātu ar četri, ja svars pārsniedz 32 tonnas.
	Ja transportlīdzekļa sastāva maksimālais atļautais svars, kā norādīts 2.2. apakšsadaļā, pārsniedz 42 tonnas, tas nedrīkst pārsniegt svaru, kas aprēķināts, izmantojot šādu formulu: $\text{Svars tonnās} \leq 2,7 \times A + 13,5$ kur A ir attālums metros starp transportlīdzekļu sastāva priekšējo un aizmugurējo asi.

4.4. Puspiekabes

Attālums, mērīts horizontāli starp sakabes tapas asi un jebkuru punktu puspiekabes priekšā, nedrīkst pārsniegt 2,04 m.
