C/2025/1019

2025 2 27

P9_TA(2024)0126

Tam tikrų kelių transporto priemonių masė ir matmenys

2024 m. kovo 12 d. Europos Parlamento teisėkūros rezoliucija dėl pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos, kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Įprasta teisėkūros procedūra: pirmasis svarstymas)

(C/2025/1019)

Europos Parlamentas,

— atsižvelgdamas į Komisijos pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai (COM(2023)0445),

— atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 2 dalį ir 91 straipsnį, pagal kuriuos Komisija pateikė pasiūlymą Parlamentui (C9-0306/2023),

— atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 294 straipsnio 3 dalį,

— atsižvelgdamas į 2023 m. spalio 26 d. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ([1]),

— pasikonsultavęs su Regionų komitetu,

— atsižvelgdamas į Darbo tvarkos taisyklių 59 straipsnį,

— atsižvelgdamas į Transporto ir turizmo komiteto pranešimą (A9-0047/2024),

1. priima per pirmąjį svarstymą toliau pateiktą poziciją.

2. ragina Komisiją dar kartą perduoti klausimą svarstyti Parlamentui, jei ji savo pasiūlymą pakeičia nauju tekstu, jį keičia iš esmės arba ketina jį keisti iš esmės;

3. paveda Pirmininkei perduoti poziciją Tarybai, Komisijai ir nacionaliniams parlamentams.

([1]) OL C, C/2024/895, 2024 02 06, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Europos Parlamento pozicija, priimta 2024 m. kovo 12 d. per pirmąjį svarstymą, siekiant priimti Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą (ES) 2024/..., kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį,

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę ([1]),

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę ([2]),

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

(1) Tarybos direktyvoje 96/53/EB ([3]) nustatyta didžiausia leistina sunkiųjų transporto priemonių, kurios gali važiuoti Sąjungos keliais, masė ir matmenys, siekiant užtikrinti kelių eismo saugą ir sklandų vidaus rinkos veikimą, taip pat skatinti transporto operacijų energijos vartojimo ir veiklos efektyvumą ir mažinti vykdant tas operacijas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Atlikus Direktyvos 96/53/EB vertinimą paaiškėjo, kad jos veiksmingumas siekiant kelių eismo saugos, vidaus rinkos ir aplinkos tikslų yra ribotas, todėl jos nuostatas reikia pritaikyti taip, kad jos atitiktų technologinę plėtrą ir skatintų inovacijas, kad jomis būtų sprendžiami besikeičiančios transporto rinkos uždaviniai ir būtų prisidedama prie Sąjungos politikos prioritetų mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro įgyvendinimo;

(2) Komisijos komunikate „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“ ([4]) aiškiai nurodyta, kad, siekiant prisidėti prie Europos žaliojo kurso ([5]) tikslo iki 2050 m. transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 90 proc., reikia užtikrinti, kad visų rūšių transportas būtų darnesnis, kad tvarias alternatyvas būtų galima plačiai naudoti daugiarūšio transporto sistemoje ir kad būtų įgyvendintos tinkamos skatinamosios priemonės perėjimui prie netaršios transporto sistemos Sąjungoje spartinti;

(3) racionalizuojant ir patikslinant taisykles dėl kelių transporto sunkiųjų transporto priemonių masės ir matmenų, būtina šalinti tarpvalstybinio transporto operacijų energijos vartojimo veiklos efektyvumo trūkumus, suteikti tvirtas paskatas vežėjams diegti netaršias technologijas, kartu sukuriant geresnes sąlygas naudoti esamus energijos taupymo sprendimus, ir toliau remti įvairiarūšio krovinių vežimo operacijas. Siekiant kuo labiau sumažinti administracinę naštą, užkirsti kelią konkurencijos iškraipymams ir sumažinti pavojų kelių eismo saugai ir žalą kelių infrastruktūrai, reikėtų suderinti tam tikrus sunkesnių ir ilgesnių transporto priemonių naudojimo reikalavimus ir sustiprinti galiojančių taisyklių laikymosi užtikrinimą;

(4) kad šie tikslai būtų pasiekti, reikėtų tinkamai subalansuoti ekonominio naudingumo, aplinkosauginio tvarumo, kelių infrastruktūros apsaugos ir kelių eismo saugos aspektus***. Be to, siekiant užtikrinti teisės aktų nuoseklumą ir teisinį tikrumą, ši direktyva turėtų būti kaip įmanoma labiau suderinta su Sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO_2 standartų reglamentu ir Kombinuoto krovinių vežimo direktyva*; [1 pakeit.]**

([1]) OL C,, p..
([2]) OL C,, p..
([3]) OL L 235, 1996 9 17, p. 59.
([4]) COM(2020)0789 galutinis.
([5]) COM(2019)0640 galutinis.

(5) sunkiųjų transporto priemonių tipai, taip pat tų transporto priemonių masės vertės buvo nustatyti remiantis Sąjungos teisės aktais dėl transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamentais (ES) 2018/858 ([6]) ir (ES) 2019/2144 ([7]). Todėl pageidautina atnaujinti nuorodas į tuos atitinkamus teisės aktus, kad būtų užtikrintas taikytinų teisės aktų sistemos aiškumas;

(6) Direktyvos 96/53/ES nuostatomis papildomos Tarybos direktyvos 92/106/EEB ([8]) nuostatos dėl įvairiarūšio vežimo plėtros skatinimo ir rėmimo. Todėl įvairiarūšio vežimo apibrėžtis turėtų būti suderinta su Direktyvos 92/106/EEB terminija, kad vykdant įvairiarūšio vežimo operacijas naudojamiems sunkvežimiams, priekaboms ir puspriekabėms būtų galima taikyti tas pačias papildomos leistinos masės normas, kurios taikomos kelių transporto priemonėms, vežančioms konteinerius arba nuimamuosius kėbulus ir naudojamoms įvairiarūšiam vežimui konteineriais. Tokia su papildoma mase susijusi paskata turėtų padėti kelių transporto vežėjams taip pat vykdyti įvairiarūšį vežimą ne konteineriais;

(6a) šia direktyva siekiama didinti kelių transporto sektoriaus konkurencingumą skatinant ekonomiškesnes ir tvaresnes vežimo operacijas, taip pat įvairiarūšį vežimą. Nors dėl naujųjų nuostatų sumažės transporto priemonės nuvažiuotų kilometrų skaičius, Sąjungoje ir toliau kaip manoma išliks didelis vairuotojų trūkumas. Siekiant pašalinti šį trūkumą, labai svarbu skubiai pagerinti sunkiųjų transporto priemonių vairuotojų darbo sąlygas. Kokybiškų sunkvežimių stovėjimo aikštelių trūkumas Sąjungoje prisideda prie sunkvežimių vairuotojų darbo sąlygų blogėjimo, o tai ypač tampa problema tolimųjų kelionių metu. Siekiant reaguoti į šią padėtį ir padidinti sektoriaus patrauklumą, didesni matmenys, reikalingi netaršioms technologijoms transporto priemonėse įrengti, neturėtų būti vykdomi pakankamos keleivių salono erdvės sąskaita ir turėtų pagerinti vairuotojų patogumą. Kai įmanoma, reikėtų išnagrinėti ir skatinti koncepcijas, pagal kurias kabinose būtų galima įrengti sanitarines patalpas; **[2 pakeit.]**

(7) siekiant užtikrinti~~, kad~~ ***bendrą*** šios direktyvos ~~nuostatos būtų vienodai suprantamos ir įgyvendinamos vykdant nacionalinio ir tarptautinio vežimo operacijas~~ ***nuostatų supratimą ir vienodą įgyvendinimą nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui***, būtina paaiškinti, kad ***šiuo metu yra konkrečių leidžiančių nukrypti nuostatų, dažnai remiantis kaimyninių valstybių narių dvišaliais susitarimais,*** nuo ~~atitinkamų~~ tam tikrų ~~tipų nacionaliniam vežimui naudojamų transporto priemonių didžiausios leistinos masės~~ ***didžiausių leistinų svorio*** ir matmenų ribų ~~leidžiančios nukrypti nacionalinės nuostatos automatiškai netaikomos tarpvalstybinio vežimo operacijoms naudojamoms~~ ***tam tikrų tipų specializuotoms*** transporto priemonėms***, atliekančioms vežimo operacijas, kurios turėtų būti išsaugotos tol, kol jos nedaro poveikio tarptautinei konkurencijai***; **[3 pakeit.]**

(8) nedalomų krovinių vežimas yra svarbus rinkos segmentas, susijęs su strateginėmis atsinaujinančiųjų išteklių energijos, civilinės inžinerijos ir infrastruktūros, naftos ir dujų, sunkiosios pramonės ir elektros energijos gamybos sritimis. Nors valstybių narių paskirtų ekspertų priimtos galiojančios Europos geriausios patirties gairės dėl neįprasto transporto yra pripažintos vertingomis, padaryta labai nedidelė pažanga supaprastinant ir suderinant taisykles ir procedūras, taikomas nedalomų krovinių vežimo leidimams gauti. Nedarant poveikio valstybių narių teisei nustatyti būtinas sąlygas, kad būtų užtikrintas saugus nedalomų krovinių vežimas jų teritorijose, valstybės

([6]) 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1), ir 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) 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 ir (ES) 2015/166 (OL L 325, 2019 12 16, p. 1).

([7]) 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) 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 ir (ES) 2015/166 (OL L 325, 2019 12 16, p. 1).

([8]) 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38).

narės turėtų bendradarbiauti, kad kuo labiau suderintų tuos reikalavimus ir kad būtų išvengta dar daugiau skirtingų sąlygų, kuriomis siekiama to paties tikslo. Valstybės narės taip pat turėtų užtikrinti, kad nacionaliniai reikalavimai būtų proporcingi ir nediskriminaciniai, ir netaikyti nepagrįstų reikalavimų, pvz., mokėti atitinkamos valstybės narės nacionalinę kalbą. Siekiant sumažinti vežėjams tenkančią administracinę naštą ir užtikrinti veiksmingas, sąžiningas ir saugias operacijas, labai svarbu įdiegti skaidrią, suderintą ir patogią naudoti sistemą leidimams gauti***, kuri būtų prieinama visomis ES kalbomis ir lengvai prieinama elektroninėmis ryšių priemonėmis. Šie leidimai turėtų būti išduodami elektroniniu formatu ir grindžiami specialiu Europos sunkvežimių ir vilkikų registracijos dokumentu (SERT), kuriuo siekiama suderinti techninę transporto priemonių informaciją, pvz., priekabų arba modulinių priekabų registraciją. Vežėjams turėtų būti leidžiama vykdyti nedalomų krovinių vežimo operacijas naudojant šį elektroninį dokumentą;*** **[4 pakeit.]**

(9) Europos modulinio vežimo sistemos buvo plačiai naudojamos ir išbandytos ir pasirodė esančios įdomus sprendimas siekiant pagerinti transporto operacijų ekonominį naudingumą ir energijos vartojimo efektyvumą, kartu užtikrinant kelių eismo saugą ir infrastruktūros apsaugą, nes tokios sistemos judėti gali tik atitinkamose kelių tinklų dalyse. Atsižvelgiant į nacionalinius ypatumus, skirtingus ekonominius interesus, vežimo poreikius ir įvairius transporto infrastruktūros pajėgumus valstybėse narėse, jos gali geriausiai įvertinti Europos modulinio vežimo sistemų judėjimo galimybes savo teritorijose ir išduoti atitinkamą leidimą***. Prieš išduodamos MVS leidimą, valstybės narės turėtų iš anksto įvertinti naujų maršrutų galimą poveikį kelių eismo saugumui, infrastruktūrai, bendradarbiavimui su kitomis transporto rūšimis, perėjimui prie kitų transporto rūšių ir aplinkai***. Be to, siekiant padidinti teigiamą Europos modulinio vežimo sistemų naudojimo socialinį bei ekonominį poveikį ir poveikį aplinkai, labai svarbu pašalinti nereikalingus suvaržymus jas naudoti vykdant tarpvalstybines operacijas tarp kaimyninių valstybių narių, kurios leidžia naudoti tokius transporto priemonių junginius savo teritorijose, neribojant kertamų sienų skaičiaus, jei tokie junginiai atitinka valstybių narių atitinkamose teritorijose nustatytą maksimalią leistiną Europos modulinio vežimo sistemų masę ir matmenis. Taip siekiama užtikrinti, kad vykdant tarpvalstybines operacijas naudojamos Europos modulinio vežimo sistemos atitiktų tose valstybėse narėse taikomą bendrą mažiausios Europos modulinio vežimo sistemų masės ir matmenų ribą. Siekiant užtikrinti skaidrumą, teisinį aiškumą ir operacijų saugą, reikėtų nustatyti bendras nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų Europos modulinio vežimo sistemų judėjimo sąlygas***. Tomis sąlygomis, inter alia, turėtų būti užtikrinta, kad Europos modulinio vežimo sistemos galėtų judėti keliuose, kuriuose užtikrinamas pažeidžiamų eismo dalyvių saugumas. Valstybės narės turėtų pateikti aiškią informaciją,*** ~~įskaitant aiškios informacijos~~ apie Europos modulinio vežimo sistemų masės ir matmenų ribas ~~ir apie~~ kelių tinklo ~~dalis, suderinamas su~~ ***dalyse, atitinkančiose*** tokių transporto priemonių ~~specifikacijomis, teikimą ir~~ ***specifikacijas. Valstybės narės turėtų nustatyti stebėjimo sistemas, kurias naudojant būtų įvertintas*** Europos modulinio vežimo sistemų ~~naudojimo poveikio~~ ***poveikis*** kelių eismo saugai, kelių infrastruktūrai, bendradarbiavimui ~~įvairių~~ ***įvairiarūšio*** transporto ~~rūšių~~ srityje, taip pat Europos modulinio vežimo sistemų ~~poveikio~~ ***poveikis*** transporto ~~sistemos aplinkai~~ ***sistemai aplinkosaugos atžvilgiu***, įskaitant ***jų*** poveikį ***krovinių paskirstymui įvairioms*** transporto ~~daliai, stebėjimą~~ ***rūšims. Aiški Europos modulinio vežimo sistemos apibrėžtis šioje direktyvoje užtikrina, kad Europos modulinio vežimo sistema būtų sudaryta iš standartinių transporto priemonių vienetų, siekiant užtikrinti suderinamumą su kitomis transporto rūšimis, visų pirma geležinkeliais. Siekiant veiksmingai skatinti perėjimą prie netaršaus judumo, tarptautiniame eisme dalyvaujančią Europos modulinę sistemą, kai tik tai techniškai ir praktiškai įmanoma, turėtų sudaryti visai netaršios transporto priemonės arba transporto priemonių junginiai***; **[5 pakeit.]**

(9a) siekiant kuo labiau padidinti kelių eismo saugumą ir tinkamas darbo sąlygas, svarbu užtikrinti, kad Europos modulinio vežimo sistemų vairuotojai turėtų būti tinkamai apmokyti ir turėti tinkamą kvalifikaciją, reikalingą sunkesnėms ir ilgesnėms transporto priemonėms ir transporto priemonių junginiams vairuoti. Valstybės narės turėtų turėti galimybę nustatyti minimalius reikalavimus arba sertifikavimo sistemą Europos modulinio vežimo sistemos vairuotojams. Siekiant užtikrinti vienodas sąlygas, pagal kurias būtų užtikrintos vienodos sąlygos ir vienodas požiūris į vairuotojus ir modulinio vežimo sistemos operatorius, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad šie sertifikatai būtų abipusiai pripažįstami atitinkamose valstybėse narėse; **[6 pakeit.]**

(10) valstybėms narėms ir toliau turėtų būti leidžiama atlikti laikinus bandymus. Iš tiesų, siekiant įdiegti naujas technologijas, kuriomis sukuriamos sąlygos įkrauti važiuojančias transporto priemones, pvz., saulės baterijų plokštes, pantografus ir elektrifikuotus kelius, arba siekiant laipsniškai įdiegti Europos modulinio vežimo sistemas valstybėse narėse, bandymo aplinkoje, įskaitant tarpvalstybines kelių tinklo atkarpas, gali prireikti viršyti maksimalią masę ir matmenis. Todėl valstybėms narėms ir toliau turėtų būti leidžiama atlikti tokius bandymus ir turėti galimybę išbandyti naujų technologijų ir koncepcijų suderinamumą tarpvalstybiniu mastu. Bandymų laikinumą ir novatoriškumą reikia patikslinti nustačius ilgiausią galimą jų vykdymo laikotarpį. Kartu, siekiant išvengti kliūčių inovacijoms, neturėtų būti ribojamas naujų technologijų ir novatoriškų sistemų bandymų skaičius. Valstybės narės turėtų reguliariai stebėti ir vertinti naujų technologijų ir naujų koncepcijų bandymų veiksmingumą ir poveikį kelių eismo saugai, kelių infrastruktūrai, bendradarbiavimui įvairių transporto rūšių srityje, taip pat poveikį transporto sistemos aplinkai, pavyzdžiui, poveikį transporto daliai;

(10a) naujos suderintos taisyklės dėl nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų Europos modulinio vežimo sistemų, kuriomis sudaromos sąlygos tų sistemų judėjimui, turėtų apimti duomenų apie kelių eismo saugumą tose valstybėse narėse rinkimą, įskaitant toms sistemoms tenkančią mirčių ir sužalojimų dėl susidūrimų dalį. Atsižvelgiant į tai, kad dėl susidūrimų, kuriuose naudojamos sunkiosios transporto priemonės, žuvo beveik trečdalis pažeidžiamų kelių eismo dalyvių, valstybės narės turėtų užtikrinti, kad modulinio vežimo sistemos nedarytų neigiamo poveikio kelių eismo saugumui, visų pirma pažeidžiamų eismo dalyvių, pvz., pėsčiųjų ir dviratininkų, taip pat motociklininkų ir neįgaliųjų ar riboto judumo asmenų saugai; **[7 pakeit.]**

(11) kai nedalomi kroviniai vežami transporto priemonėmis ar jų junginiais, viršijančiais maksimalią masę ar matmenis, ir naudojant Europos modulinio vežimo sistemoms, atsižvelgiant į papildomų apsaugos priemonių ir tinkamos infrastruktūros poreikį tokiais atvejais, ypatingą dėmesį reikia skirti tokiems elementams kaip atitinkamos informacijos skaidrumas, teisinis tikrumas ir leidimų išdavimo procesų suderinimas. Todėl valstybės narės turėtų sukurti bendrą elektroninę informacijos ir ryšių sistemą, kurioje aiškiai ir prieinamai būtų pateikta visa svarbi informacija apie veiklos ir administracines sąlygas, aktualias vežant nedalomus krovinius ir naudojant Europos modulinio vežimo sistemas. Ši nacionalinė sistema taip pat turėtų sudaryti sąlygas vežėjams gauti informaciją ir elektroniniu būdu pateikti ***ES*** standartinės formos prašymus gauti specialius leidimus nedalomiems kroviniams vežti atitinkamoje valstybėje narėje***. Be to, ta nacionalinė sistema turėtų teikti informaciją apie nacionalinę didžiausią leistiną transporto priemonių ir transporto priemonių junginių masę ir matmenis, informaciją apie galimus apribojimus, visų pirma apie aukštį. Siekiant užtikrinti, kad veiklos vykdytojai ir piliečiai galėtų susipažinti su visa svarbia informacija vienoje vietoje, ne vėliau kaip iki … [6 mėnesiai nuo šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę dienos] Komisija turėtų sukurti specialų Europos interneto portalą, sujungiantį nacionalines elektronines ir ryšių sistemas ir kuriame, be kita ko, būtų pateikta aiški grafinė kelių, kuriuose Europos modulinio vežimo sistemoms ir, jei įmanoma, nedalomus krovinius vežančioms transporto priemonėms leidžiama judėti atitinkamose valstybėse narėse, apžvalga***; **[8 pakeit.]**

(12) dirbtinės kliūtys sunkesnių sunkvežimių, visų pirma naudojamų tolimojo susisiekimo transportui (pvz., 5 ir 6 ašių transporto priemonių junginių), tarpvalstybinio vežimo operacijoms turėtų būti šalinamos suderintai, kad trumpuoju laikotarpiu būtų išnaudotas veiklos ir energijos vartojimo efektyvumas, taip pat aplinkosauginis veiksmingumas, susiję su didesniu valstybių narių leidžiamu krovumu, įskaitant įvairiarūšio vežimo operacijas. Siekiant veiksmingai skatinti perėjimą prie netaršaus judumo ***ir kuo labiau padidinti atitinkamų galiojančių aplinkos teisės aktų poveikį***, būtina laipsniškai atsisakyti iškastinių angliavandenilių degalus vartojančių sunkesnių sunkvežimių naudojimo nuo 2035 m.~~, kai prognozuojamas~~ ***kad būtų padidintas teisinis tikrumas investicijoms ir toliau stiprinamas efektyvesnių*** netaršių sunkiųjų transporto priemonių skverbimasis į rinką ~~gerokai išaugs ir pasieks maždaug 50 proc. naujai įregistruotų sunkiųjų transporto priemonių~~. Po laipsniško sunkesnių sunkvežimių naudojimo nutraukimo juos ir toliau turėtų būti leidžiama naudoti vykdant nacionalinį vežimą, o tarptautinio vežimo atveju jie turėtų atitikti maksimalią leistiną masę, nustatytą Direktyvos 96/53/EB I priede, pagal kurį papildoma leistina masė leidžiama tik netaršioms transporto priemonėms ir įvairiarūšio vežimo operacijoms naudojamoms transporto priemonėms; **[9 pakeit.]**

(13) transporto priemonių atitikties Direktyvoje 96/53/EB nustatytoms vertėms įrodymas turėtų apimti išsamią informaciją pagal atnaujintas Sąjungos taisykles dėl vienodų transporto priemonių tipo patvirtinimo procedūrų ir techninių specifikacijų. Todėl reikėtų atnaujinti nuorodas į taikytinas Sąjungos taisykles, kad konkreti nuoroda būtų įtraukta į Komisijos įgyvendinimo reglamentą (ES) 2021/535 ([9]). Į atitikties įrodymą įtrauktina informacija taip pat turėtų būti suderinta su maksimalia mase pagal Direktyvą 96/53/EB. Kontroliuoti vežimo operacijos įvairiarūšiškumą, apibrėžtą 2 straipsnyje, gali būti ypač sudėtinga vykdant vežimo ne konteineriais operacijas. Siekiant užtikrinti tinkamą papildomos leistinos masės taikymą įvairiarūšio vežimo operacijoms naudojamoms sunkiosioms transporto priemonėms, vežėjai turi įrodyti, kad tokios vežimo operacijos yra įvairiarūšės. Skaitmeninių transporto duomenų platformos, įsteigtos pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2020/1056/ ([10]) (toliau – eFTI platformos), yra tinkama priemonė, nes jos skurtos taip, kad apimtų Direktyvos 92/106/EEB 3 ir 7 straipsniuose nustatytus reglamentavimo informacijos reikalavimus. Todėl eFTI platformos naudojimas turėtų būti privalomas, kad būtų galima registruoti ir pateikti atitinkamą transporto informaciją, susijusią su kroviniams vežti naudojamų transporto priemonių rūšimis;

([9]) 2021 m. kovo 31 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/535, kuriuo nustatomos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/2144 taikymo, kiek tai susiję su transporto priemonių ir joms skirtų sistemų, sudedamųjų dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąsias konstrukcijos charakteristikas ir saugą, vienodomis procedūromis ir techninėmis specifikacijomis, taisyklės (OL L 117, 2021 4 6, p. 1).

([10]) 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 1056/2020 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (OL L 249, 2020 7 31, p. 33).

(14) ***pakrautų*** autovežių ~~su atvirais kėbulais~~***, kurių dauguma turi atvirus kėbulus,*** galimybės sumažinti energijos suvartojimą pagerinus aerodinamines savybes yra labai ribotos. Dėl skirtingų nacionalinių taisyklių, taikomų autovežiais vežamų krovinių iškyšai, iškraipoma konkurencija ir labai apribojamos jų galimybės pagerinti veiklos ir energijos vartojimo efektyvumą, kai jie naudojami tarptautiniam ~~vežimui~~ ***transportui***. Todėl, siekiant užtikrinti tinkamą šių tikslų įgyvendinimą, būtina suderinti taisykles dėl autovežiais ~~su atvirais kėbulais~~ vežamų krovinių iškyšos; **[10 pakeit.]**

(15) į rinką skverbiasi sunkiosios transporto priemonės su pailgintomis kabinomis, naudojamos kartu su netaršiomis varymo sistemomis. Priklausomai nuo technologijos, netaršioms varymo sistemoms įrengti reikia papildomos erdvės, kuri turėtų būti skaičiuojama atskirai nuo transporto priemonės faktinės apkrovos, kad ekonomiškai nenukentėtų netaršus kelių transporto sektorius. Todėl reikėtų išaiškinti, kad pailgintų kabinų maksimalų ilgį leidžiama viršyti tiek, kad būtų suteikta erdvės netaršiai technologijai, pvz., baterijoms ir vandenilio talpykloms, montuoti, jei nebus pakenkta aerodinaminių kabinų saugos, naudingumo ir patogumo savybėms ***ir jei atitinkama transporto priemonė atitiks posūkio apskritimo taisyklę***; **[11 pakeit.]**

(16) kaip ir papildomos erdvės poreikio atveju, esami standartai taip pat nėra tinkami siekiant kompensuoti papildomą netaršių sunkiųjų transporto priemonių, ypač naudojamų tolimojo susisiekimo operacijoms, masę. Netaršių transporto priemonių junginiams, taip pat dažniausiai Sąjungoje naudojamoms keleivinėms transporto priemonėms būtina papildoma leistina masė ir ašies apkrova. Lengvesnės technologijos ir geresnė aerodinamika padidins naudojamų netaršių varymo sistemų naudingumą (pvz., kad būtų galima nuvažiuoti ilgesnį atstumą ir baterijos veiktų ilgiau), nes sumažės jų energijos suvartojimas. Siekiant suteikti papildomų paskatų naudoti netaršias sunkiąsias transporto priemones, skatinti technologinę plėtrą, taip pat transporto priemonėse įrengti įrangą, pasižyminčią geresnėmis aerodinaminėmis savybėmis, papildomos leistinos masės normos turėtų būti atskirtos nuo netaršios technologijos masės;

(16a) skirtingo transporto priemonių ženklinimo ir signalizavimo įvairovė valstybėse narėse gali klaidinti kelių eismo dalyvius ir pakenkti kelių eismo saugumui Sąjungoje. Siekiant padidinti kelių eismo saugumą, Sąjungos lygmeniu turėtų būti nustatytas standartinis ES ženklas, nurodantis transporto priemonių ar transporto priemonių junginių, naudojamų Europos modulinio vežimo sistemų arba nukrypstančių nuo standartinių matmenų, ilgį. Šis ES ženklas padėtų kelių eismo dalyviams atpažinti tokias transporto priemones ir su jomis susipažinti, taip pat sumažinti bet kokią riziką, kylančią dėl matomumo apribojimų ar aklųjų zonų, pavyzdžiui, lenkiant tokias ilgas transporto priemones ar transporto priemonių junginius; **[12 pakeit.]**

(16b) elektrinės transporto priemonės su baterijomis, kuro elementais ir kitos vandenilinės variklinės transporto priemonės turi didelį potencialą mažinant tam tikrų sunkiųjų transporto priemonių sektoriaus segmentų priklausomybę nuo iškastinio kuro ir reikėtų skatinti jų plėtrą, kartu atsižvelgiant į tai, kad nė viena technologija neapsieina be poveikio aplinkai. Jeigu elektrifikacija neįmanoma arba mažiau veiksminga, o vandenilinės variklinės transporto priemonės netinkamos arba sąnaudų požiūriu nekonkurencingos, technologinio neutralumo principas sudaro sąlygas užtikrinti vienodas sąlygas, palyginti su kitomis brandesnėmis technologijomis; **[13 pakeit.]**

(17) veiksmingas, naudingas ir nuoseklus taisyklių laikymosi užtikrinimas yra itin svarbus, kad nebūtų iškreipta vežėjų konkurencija ir būtų pašalinta rizika kelių eismo saugai ir kelių infrastruktūrai, kurią kelia transporto priemonės, neteisėtai viršijančios leistiną masę ar matmenis. Kad perkrautų transporto priemonių patikros kelyje būtų tikslingesnės, ~~kai~~ valstybės narės ~~nusprendžia kelių infrastruktūroje naudoti automatines sistemas, jos~~ turėtų užtikrinti, kad ~~tokios~~ ***automatinės*** sistemos būtų įdiegtos bent jau transeuropiniame kelių transporto tinkle***, įskaitant sertifikuotas TEN-T pagrindiniame tinkle. Be to, taip pat turėtų būti įmanoma naudoti tikslią ir visiškai sąveikią transporto priemonėje sumontuotą svėrimo įrangą. Tokios sertifikuotos automatinės sistemos turėtų galėti atpažinti transporto priemones arba jų junginius, kurie viršija didžiausią leistiną masę, tačiau joms turėtų būti taikoma nukrypti leidžianti nuostata, pagrįsta galiojančiu specialiu leidimu ar panašia tvarka. Sistemos taip pat turėtų galėti nustatyti, ar laikomasi specialių leidimų reikalavimų. Tikimasi, kad taip bus išvengta nepagrįstų nuobaudų ir bus sutaupoma administracinių išlaidų tiek veiklos vykdytojams, tiek valstybėms narėms***. Be to, siekiant, kad vykdymo užtikrinimas visoje Sąjungoje būtų patikimas ir nuoseklus, privalomas minimalus valstybių narių atliekamos kontrolės lygis turėtų būti nustatytas proporcingai transporto priemonių, kurioms taikoma ši direktyva, eismo jų teritorijose lygiui, įskaitant tinkamą naktimis vykdomų patikrų skaičių; **[14 pakeit.]**

(18) siekiant toliau stiprinti sunkiųjų transporto priemonių judėjimo Sąjungos keliuose taisyklių vykdymą ir stebėjimą, mažinti eismo spūstis, didinti kelių eismo saugą, mažinti žalos infrastruktūrai riziką ir skatinti tvarias transporto operacijas, valstybės narės turėtų būti skatinamos nustatyti pažangiosios prieigos taisyklių sistemas, kuriomis būtų užtikrintas maksimalios leistinos masės ir matmenų taisyklių laikymasis. ~~Nustatydamos tokias sistemas,~~ Valstybės narės ***tokioms sistemoms*** turėtų taikyti būtiniausius bendrus reikalavimus, kad būtų garantuojamas suderinimas ir sąveikumas visoje ~~ES~~ ***Sąjungoje***, visų pirma dėl atitinkamų duomenų, kuriais turi būti keičiamasi, prieinamumo ir formato***. Atitinkami duomenys turėtų būti prieinami tikruoju laiku ir oficialiosiomis Sąjungos kalbomis***. Šios sistemos turėtų padėti užtikrinti, kad tinkama transporto priemonė, vežanti tinkamą krovinį, važiuotų tinkamu keliu ir tinkamu laiku, kad poveikis aplinkai, infrastruktūrai, žmonių sveikatai bei saugai ir visuomenei būtų kuo mažesnis. Tokioms sistemoms sukurti taip, kad dėl jų neatsirastų neproporcingų ar diskriminacinių eismo apribojimų ir kad būtų užtikrintas saugus ir sklandus sunkiųjų transporto priemonių eismas, turėtų būti naudojamasi pažangiomis intelektinėmis transporto sistemomis, pavyzdžiui, transporto priemonės ir infrastruktūros ryšio, transporto priemonių tarpusavio ryšio, keitimosi duomenimis tikruoju laiku ir nuotolinio stebėjimo sistemomis; **[15 pakeit.]**

(18a) Direktyvos 96/53/EB vykdymo užtikrinimas yra esminė gerai veikiančių Sąjungos ir nacionalinio lygmens stebėsenos ir vykdymo užtikrinimo sistemų, kuriomis prisidedama prie kelių transportui taikomų Sąjungos socialinių, rinkos ir techninių taisyklių įgyvendinimo, dalis. Kai nustatoma, kad nesilaikoma nustatytų masės ir matmenų reikalavimų, kompetentingos nacionalinės institucijos turi imtis vykdymo užtikrinimo veiksmų. Valstybės narės turėtų užtikrinti, kad nuobaudos būtų nediskriminacinės tiek pasirinktų nuobaudų rūšių, tiek jų dydžio atžvilgiu ir kad jos būtų veiksmingos, atgrasančios ir proporcingos padaryto pažeidimo sunkumui. Tie pažeidimai turėtų būti registruojami nacionaliniame kelių transporto įmonių registre, kuriuo keičiamasi per Europos kelių transporto įmonių registrą (ERRU) ir atspindėti įmonių rizikos vertinimo bale pagal Reglamentą (EB) Nr. 1071/2009. Tikimasi, kad tarpvalstybinį nuobaudų pagal Direktyvą 96/53/EB įgyvendinimas bus palengvintas iš dalies pakeitus Direktyvą (ES) 2015/413 dėl tarpvalstybinio vykdymo užtikrinimo; **[16 pakeit.]**

(18b) siekiant daryti pažangą žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos srityje ir laikytis Europos žaliajame kurse ir Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje nustatytų tikslų, visų pirma susijusių su išmetamo ŠESD kiekio mažinimu transporto sektoriuje, valstybės narės turėtų būti skatinamos naudoti pajamas, gautas iš sankcijų, taikomų už šios direktyvos pažeidimus, arba tų pajamų finansinės vertės ekvivalentą, kad būtų remiamas tvarių transporto priemonių naudojimas ir taip mažinamos transporto operacijų išorės sąnaudos, skatinamas intermodalumas ir didinamas tarpvalstybinių transporto operacijų tvarumas; **[17 pakeit.]**

(19) siekiant skatinti daugiarūšio vežimo sistemos plėtrą, ~~reikėtų sukurti geresnes sąlygas vežimui~~ ***turėtų būti dar labiau palengvintas vežimas*** konteineriais, ~~leidžiant~~ ***įskaitant vežimą naudojant 45 pėdų arba 48 pėdų konteinerius, 45 pėdų nuimamuosius kėbulus arba didelių kubinių konteinerių konteinerius, padidinat*** kelių transporto ~~priemonėms~~ ***priemonių aukštį ir ilgį, kad jos vežtų*** ~~vežti aukštuosius~~ ***šiuos*** konteinerius***;*** **[18 pakeit.]**

(19a) Komisija turėtų peržiūrėti dabartinius tipo patvirtinimo teisės aktus, kad būtų sustiprintas naujų sunkiųjų transporto priemonių ir transporto priemonių junginių techninis ir eksploatacinis suderinamumas, inter alia, kiek tai susiję su jų svoriu, forma, dydžiu, krano galimybe ir išsikišimo įtaisų įtraukimu ir sulankstomu gebėjimu, su mišriojo vežimo operacijų reikalavimais, taip pat sudaryti palankesnes sąlygas naudoti ir naudoti visai netaršias priekabas ir puspriekabes; **[19 pakeit.]**

(20) Europos Parlamentas ir Taryba turėtų būti reguliariai informuojami apie valstybių narių kompetentingų institucijų atliktų patikrų rezultatus, apie vykdymo užtikrinimo priemonių ir stebėjimo sistemų diegimą ir naudojimą, visų pirma vertinant sunkesnių ir (arba) ilgesnių transporto priemonių, įskaitant kelių rūšių transporto priemonių junginius, naudojimo poveikį veiklai, saugai ir aplinkai. Ši valstybių narių pateikta informacija turėtų padėti Komisijai stebėti rinkos pokyčius ir atitiktį Direktyvai 96/53/EB. Siekiant sukurti geresnes sąlygas valstybėms narėms teikti būtiną informaciją Komisijai ir užtikrinti duomenų vienodumą ir palyginamumą, kad būtų galima tikrinti atitiktį ir vertinti bendrą Direktyvos 96/53/EB veiksmingumą, pageidautina, kad Komisija nustatytų vienodą ir patogią naudoti ataskaitų teikimo formą;

(21) kad kelių transporto sektorius galėtų sparčiai reaguoti į visas krizes, pavyzdžiui, gaivalines nelaimes, pandemijas, karinius konfliktus ar infrastruktūros gedimus, į Direktyvą 96/53/EB reikia įtraukti nepaprastosios padėties sąlygą, pagal kurią būtų leidžiamas laikinas sunkiųjų transporto priemonių, viršijančių leistiną maksimalią masę ir (arba) matmenis, judėjimas, siekiant užtikrinti nuolatinį būtinų prekių tiekimą ir paslaugų teikimą. Tokia sąlyga turėtų būti taikoma tik~~, jei~~ ***kai*** tai būtina viešajam interesui užtikrinti ~~ir~~***,*** jei tai nekelia pavojaus kelių eismo saugai***, ir jos galimas atnaujinimas turi priklausyti nuo to, ar krizė tęsiasi***; **[20 pakeit.]**

(22) siekiant užtikrinti, kad Europos modulinio vežimo sistemų bandymams vykdyti ir poveikiui vertinti skirtos stebėjimo sistemos, kurias turi sukurti valstybės narės, atitiktų būtiniausius suderintus reikalavimus, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus, kuriais Direktyva 96/53/EB būtų papildoma nuostatomis dėl būtiniausių duomenų ir (arba) veiklos rodiklių rinkinių, gautinų iš tų stebėjimo sistemų, nustatymo. Ypač svarbu, kad Komisija parengiamąjį darbą atliktų tinkamai konsultuodamasi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros ([11]) nustatytais principais. Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(23) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti bendrą ***ES*** standartinę prašymo formą ir suderinti taisykles ir procedūras, taikomas išduodant nacionalinius leidimus arba panašius dokumentus transporto priemonėms arba jų junginiams, kurie viršija maksimalią masę ir (arba) matmenis ir kuriais vežami nedalomi kroviniai, nustatyti standartinę ataskaitų teikimo formą, kurią turėdamos valstybės narės galėtų vykdyti savo pareigas teikti ataskaitas, ir nustatyti laikinas masės ir matmenų ribų, taikomų tarptautiniam vežimui tarp krizės paveiktų valstybių narių, taikymo išimtis. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011 ([12]); **[21 pakeit.]**

***(23a) siekiant įvertinti šios direktyvos veiksmingumą ir efektyvumą ir įvertinti pažangą, padarytą siekiant jos konkrečių tikslų, svarbu reguliariai vertinti jos įgyvendinimą ir poveikį. Todėl Komisija turėtų reguliariai teikti šios direktyvos taikymo vertinimo ataskaitas, grindžiamas palankiomis visai netaršių sunkiųjų transporto priemonių patekimo į rinką sąlygomis, pavyzdžiui, tinkamos alternatyviųjų degalų infrastruktūros prieinamumu ir pajėgumu, Europos sistemos poveikiu kelių transportui ir kelių naudotojų mokesčiais, diferencijuotais pagal išmetamą CO2 kiekį valstybėse narėse. Šiose ataskaitose turėtų būti pateikta išsami informacija apie šias reikiamas sąlygas ir apie nacionalinio bei tarptautinio kelių transporto raidą, poveikį kelių eismo saugumui ir kelių infrastruktūrai, perėjimą prie kitų transporto rūšių, pažangiųjų vykdymo užtikrinimo sistemų naudojimą ir technologinę pažangą kelių transporto srityje. Be to, ataskaitose turėtų būti apsvarstytas priemonių, suderintų su ilgalaikiais direktyvos tikslais, išplečiamumas. Remiantis šių vertinimų išvadomis, prireikus prie ataskaitos turėtų būti pridedamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo iš dalies keičiama ši direktyva ir joje nustatytos pareigos;* **[22 pakeit.]**

(24) Direktyvos 96/53/EB I priedas buvo daug kartų iš dalies keičiamas, todėl atsižvelgus į poreikį suteikti papildomų paskatų naudoti netaršias sunkiąsias transporto priemones, poreikį suderinti penkiaašių motorinių transporto priemonių maksimalią masę ir poreikį skatinti įvairiarūšį vežimą, siekiant aiškumo tikslinga jį pakeisti;

(25) siekiant į Reglamento (ES) 2020/1056 taikymo sritį įtraukti informaciją, kurios prašoma pagal Direktyvą 96/53/EB, tas reglamentas turi būti iš dalies pakeistas;

([11]) OL L 123, 2016 5 12, p. 1.

([12]) 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).

(26) šios direktyvos tikslų, t. y. užtikrinti kelių eismo saugą, skatinti tvarias ir veiksmingas transporto operacijas ir skatinti vidaus rinkos veikimą, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl tarpvalstybinio kelių transporto pobūdžio ir problemų, kurias šia direktyva siekiama spręsti, tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, todėl laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(27) pagal 2011 m. rugsėjo 28 d. bendrą valstybių narių ir Komisijos politinį pareiškimą dėl aiškinamųjų dokumentų ([13]) valstybės narės įsipareigojo pagrįstais atvejais prie pranešimų apie perkėlimo priemones pridėti vieną ar daugiau dokumentų, kuriuose paaiškinamos direktyvos sudėtinių dalių ir nacionalinių perkėlimo priemonių atitinkamų dalių sąsajos. Šios direktyvos atveju teisės aktų leidėjas laikosi nuomonės, kad tokių dokumentų perdavimas yra pagrįstas;

(28) todėl Direktyva 96/53/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 96/53/EB pakeitimai

Direktyva 96/53/EB iš dalies keičiama taip:

1) 1 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/858* 4 straipsnyje nustatytos klasifikacijos prie M_2 ir M_3 kategorijų priskirtų motorinių transporto priemonių ir jų prie O kategorijos priskirtų priekabų bei prie N_2 ir N_3 kategorijų priskirtų motorinių transporto priemonių ir jų prie O_3 ir O_4 kategorijų priskirtų priekabų matmenų atžvilgiu;“; (*)

b) 2 dalis pakeičiama taip:

„2. Visos I priede nurodytos masės vertės laikomos transporto priemonės eksploatacijos standartais ir yra susijusios su pakrovimo sąlygomis, o ne su gamybos standartais, nustatytais Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2019/2144 (**).

_____

(*) 2018 m. gegužės 30 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (EB) Nr. 715/2007 ir (EB) Nr. 595/2009 bei panaikinama Direktyva 2007/46/EB (OL L 151, 2018 6 14, p. 1).

(**) 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) 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 ir (ES) 2015/166 (OL L 325, 2019 12 16, p. 1).“;

2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) antroje įtraukoje priekabos apibrėžtis pakeičiama taip:

„— priekaba – Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 17 punkte apibrėžta transporto priemonė,“;

([13]) OL C 369, 2011 12 17, p. 14.

b) trečioje įtraukoje puspriekabės apibrėžtis pakeičiama taip:

„— puspriekabė – Reglamento (ES) 2018/858 3 straipsnio 33 punkte apibrėžta transporto priemonė,“;

c) po transporto priemonių junginio apibrėžties įrašoma ši apibrėžtis:

„— Europos modulinio vežimo sistema – transporto priemonė arba transporto priemonių junginys, sukabinti su viena arba daugiau priekabų arba puspriekabių, kai viso junginio ilgis yra didesnis už I priede nustatytą maksimalų leistiną ilgį, o masė gali būti didesnė už tame priede nustatytą maksimalią leistiną masę, tačiau pavienės motorinės transporto priemonės, priekabos (-ų) ir pusbriekabės (-ių) masė ir matmenys ne didesni už nustatytuosius I priede,“;

d) po izoliuotos transporto priemonės apibrėžties įrašoma ši apibrėžtis:

„— autovežis – transporto priemonių junginys, pagal savo konstrukciją galintis vežti kitą transporto priemonę (-es) arba pritaikytas tai nuolatos daryti,“;

e) keturioliktoje įtraukoje alternatyviaisiais degalais varomos transporto priemonės apibrėžtis pakeičiama taip:

„— alternatyviaisiais degalais varoma transporto priemonė – vien tik ***arba iš dalies*** alternatyviaisiais degalais varoma motorinė transporto priemonė, patvirtinta pagal Reglamente (ES) 2018/858 nustatytą sistemą,“; **[23 pakeit.]**

f) penkioliktoje įtraukoje įvairiarūšio vežimo operacijos apibrėžties a punktas pakeičiamas taip:

„a) Tarybos direktyvos 92/106/EEB (*) 1 straipsnyje apibrėžto mišriojo vežimo operacijos; arba

_____

(*) 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų mišriojo krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38).“;

g) po ekspeditoriaus apibrėžties įrašoma ši apibrėžtis:

„— eFTI platforma – pagal Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2020/1056 (*) sukurta krovinių vežimo informacijos platforma.

_____

(*) 2020 m. liepos 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1056 dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos (OL L 249, 2020 7 31, p. 33).“;

h) antra pastraipa pakeičiama taip:

„Visi I priede nurodyti maksimalūs leistini matmenys ir konkrečios transporto priemonės atitinkamos deklaruotosios vertės, pateiktos pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2020/683 (*) I priedą parengtame informaciniame dokumente, pridedamame prie ES visos transporto priemonės tipo patvirtinimo, lyginami netaikant teigiamos leidžiamosios nuokrypos.

_____

(*) 2020 m. balandžio 15 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/683, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros administracinių reikalavimų (OL L 163, 2020 5 26, p. 1).“;

3) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis papildoma c punktu:

„c) tarptautiniam prekių arba keleivių vežimui skirtas transporto priemones arba transporto priemonių junginius, neatitinkančius I priede nustatytų charakteristikų.“;

b) 3 ir 4 dalys pakeičiamos taip:

„3. Maksimalią masę ir (arba) matmenis viršijančioms transporto priemonėms arba transporto priemonių junginiams gali būti leista judėti tik pagal kompetentingų institucijų išduotus specialius leidimus arba panašius dokumentus, dėl kurių kiekvienu konkrečiu atveju susitariama su institucijomis, jei tomis transporto priemonėmis arba transporto priemonių junginiais vežami nedalomi kroviniai arba jie yra skirti tokiems kroviniams vežti.

Valstybės narės, ***pateikdamos ES bendrą standartinę paraiškos formą ir*** mažindamos administracinę naštą ir vengdamos vilkinimo, užtikrina, kad nedalomų krovinių vežimo leidimų arba panašių dokumentų gavimo procedūra būtų sklandi, naši ir be diskriminacinių sąlygų.

Valstybės narės garantuoja, kad nedalomų krovinių vežimo leidimų arba panašių dokumentų išdavimo sąlygos būtų proporcingos ir nediskriminacinės. ***Visų pirma*** valstybės narės ~~visų pirma~~ ***išduoda leidimus ar panašias priemones elektronine forma ir bendradarbiauja siekdamos dar labiau suderinti leidimų išdavimo terminus. Valstybės narės taip pat*** bendradarbiauja tam, kad būtų vengiama transporto priemonės ženklų ir signalų įvairovės, ir pirmenybę teikia piktogramų, o ne teksto, naudojimui. ***Be to, valstybės narės bendradarbiauja siekdamos suderinti atitinkamas nedalomų krovinių vežimo lydėjimo taisykles, pavyzdžiui, dėl palydos transporto priemonių nustatyto naudojimo, ženklinimo ir ženklų.*** Valstybės narės nenustato kalbos reikalavimų, susijusių su nedalomų krovinių vežimu ***užsiimančiais vairuotojais***.

Valstybės narės užtikrina, kad transporto priemonės, kuriose vežami nedalomi kroviniai, būtų paženklintos 10ca straipsnyje nustatytu ES ženklu. **[24 pakeit.]**

4. Valstybės narės gali leisti transporto priemonėms arba transporto priemonių junginiams, naudojamiems vykdant tam tikrą didelio poveikio tarptautinei konkurencijai transporto sektoriuje neturinčias vidaus ***ar tarptautines*** transporto operacijas, judėti valstybių narių teritorijoje, jeigu jų ***masė ir*** matmenys skiriasi nuo I priede 1.1, 1.2, ***1.3,*** 1.4–1.8***, 2, 4.1***, 4.2 ir 4.4 punktuose nustatytų matmenų.

Laikoma, kad transporto operacijos didelio poveikio tarptautinei konkurencijai transporto sektoriuje neturi, jei tenkinama viena iš šių sąlygų:

a) transporto operacijos valstybės narės teritorijoje vykdomos specializuotomis transporto priemonėmis arba transporto priemonių junginiais tokiomis aplinkybėmis, kokiomis tos operacijos paprastai nevykdomos naudojant transporto priemones iš kitų valstybių narių, pvz., su medienos ruoša ir miškininkyste susijusi veikla;

b) valstybė narė, leidžianti savo teritorijoje transporto operacijas vykdyti transporto priemonėmis arba transporto priemonių junginiais, kurių matmenys skiriasi nuo I priede nustatytų matmenų, taip pat 4a dalies sąlygomis leidžia naudoti Europos modulinio vežimo sistemas, kad būtų pasiektas bent toje valstybėje narėje leistinas pakrovimo ilgis, ir kad kiekvienas operatorius galėtų turėti naudos iš vienodų konkurencijos sąlygų.“; **[25 pakeit.]**

c) įrašoma 4a dalis:

„4a. Valstybės narės gali leisti savo teritorijose naudoti Europos modulinio vežimo sistemas nacionaliniame ir tarptautiniame eisme, jei laikomasi visų šių sąlygų:

-a) naujų Europos modulinės vežimo sistemos maršrutų atveju valstybės narės iš anksto įvertina galimą Europos modulinių sistemų (EMS) poveikį kelių eismo saugumui, kelių infrastruktūrai, transporto rūšių bendradarbiavimui, taip pat Europos modulinių sistemų poveikį transporto sistemai, įskaitant poveikį transporto rūšių atskyrimui. Vertinimo rezultatai paskelbiami viešai. Valstybės narės, kurios šios direktyvos įsigaliojimo dieną savo teritorijoje jau yra nustačiusios EMS maršrutus, neprivalo iš anksto įvertinti šių jau nustatytų maršrutų;

a) valstybės narės prieinamai ir skaidriai skelbia informaciją, susijusią su jų teritorijose naudojamų Europos modulinio vežimo sistemų maksimalia mase ir matmenimis;

b) valstybės narės prieinamai ir skaidriai skelbia informaciją, susijusią su kelių tinklo dalimi, kurioje galima naudoti Europos modulinio vežimo sistemas;

c) valstybės narės užtikrinta, kad kelių tinklo dalis, kurioje jų teritorijoje galima naudoti Europos modulinio vežimo sistemas, būtų sujungta su kaimyninių valstybių narių, taip pat leidžiančių naudoti Europos modulinio vežimo sistemas, kelių tinklais, kad būtų sukurtos sąlygos tarpvalstybiniam eismui;

d) valstybės narės įdiegia ~~stebėjimo sistemas ir vertina, koks~~ Europos modulinio vežimo sistemų ~~poveikis~~ ***poveikio*** kelių eismo saugai, kelių infrastruktūrai, bendradarbiavimui įvairiarūšio transporto srityje, ~~taip pat koks~~ ***eismo apimtims ir*** Europos modulinio vežimo sistemų ~~poveikis~~ ***poveikio*** transporto sistemai aplinkosaugos atžvilgiu, įskaitant jų poveikį krovinių paskirstymui transporto rūšims***, stebėjimo sistemas, atsižvelgdamos į pagal a punktą atliktą išankstinį vertinimą***;

da) valstybės narės užtikrina, kad būtų imtasi tinkamų priemonių, kad būtų išvengta bet kokio galimo neigiamo poveikio kelių eismo saugumui, įskaitant pažeidžiamų eismo dalyvių saugumą, dėl Europos modulinių sistemų naudojimo.

Valstybės narės gali nustatyti minimalius reikalavimus arba sertifikavimo sistemą Europos modulinių sistemų vairuotojams, jei jos užtikrina proporcingumą ir nediskriminavimą. Valstybės narės bendradarbiauja tarpusavyje pripažindamos viena kitos sertifikatus.

Valstybė narė, pagal šią dalį leidusi nacionaliniame eisme naudoti Europos modulinio vežimo sistemas, negali prieštarauti tarptautinio eismo Europos modulinio vežimo sistemų naudojimui savo teritorijoje arba jį uždrausti, jei tokios sistemos neviršija nacionaliniame eisme naudojamų Europos modulinių sistemų maksimalios masės ir matmenų.

Valstybės narės ~~Komisiją informuoja~~ ***praneša Komisijai***, jeigu jos Europos modulinio vežimo sistemas leidžia naudoti savo teritorijoje***, ir ją informuoja, kaip jos įvykdo šios dalies -a-da punktuose nustatytas sąlygas***.; ***Gavusi tokius pranešimus, Komisija prireikus toms valstybėms narėms pateikia rekomendacijas, siekdama užtikrinti, kad būtų laikomasi šių sąlygų. Jei Komisija pateikia rekomendacijas, atitinkama valstybė narė per 6 mėnesius informuoja Komisiją apie tai, kaip ji ketina tas rekomendacijas įgyvendinti. Komisijos rekomendacijos ir valstybių narių atsakymai skelbiami viešai.***“; **[26 pakeit.]**

d) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Valstybės narės gali leisti ribotą laikotarpį bandyti transporto priemones arba transporto priemonių junginius, kuriuose pritaikytos naujos technologijos arba naujos koncepcijos ir kurie negali atitikti šios direktyvos reikalavimų. Bandymo laikotarpiu tokiomis transporto priemonėmis arba transporto priemonių junginiais leidžiama vykdyti tam tikras nacionalinio arba tarptautinio transporto operacijas ***tik įrodžius, kad tikslinė transporto veikla negali būti vykdoma bet kokia kita transporto priemone, kuri teikia panašią ar didesnę naudą saugai ir aplinkai. Turi būti įrodyta, kad tai nedaro didelio poveikio įvairiarūšio transporto konkurencijai visoje transporto pramonėje***. Europos modulinio vežimo sistemas leidžiama bandyti ne ilgiau kaip penkerius metus ***ir galima pratęsti daugiausiai vieną kartą dar trejiems metams. Jei valstybė narė nusprendžia pratęsti bandomąjį tyrimą, ji pateikia Komisijai pakankamą pagrindimą***. Bandymų skaičius neribojamas. Apie juos valstybės narės praneša Komisijai. **[27 pakeit.]**

Valstybės narės įdiegia stebėjimo sistemas ir vertina, koks pirmoje pastraipoje nurodytų bandymų poveikis kelių eismo saugai, kelių infrastruktūrai, bendradarbiavimui įvairiarūšio transporto srityje, taip pat transporto sistemai aplinkosaugos atžvilgiu, įskaitant jų poveikį krovinių paskirstymui transporto rūšims.“;

e) įrašoma 5a dalis:

„5a. Komisijai pagal 10h straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais ši direktyva būtų papildyta nustačius būtiniausių duomenų ir (arba) veiklos rodiklių rinkinius, gautinus iš valstybių narių įdiegtų ***išankstinių vertinimų ir*** stebėjimo sistemų, nurodytų šio straipsnio 4a dalies ***-a ir d punktuose*** ~~d punkte~~ ir 5 dalyje.“; **[28 pakeit.]**

f) 7 dalis išbraukiama;

4) įrašomi 4a ir 4b straipsniai:

„*4a straipsnis*

1. Valstybės narės sukuria ir valdo elektroninę informacijos ir ryšių sistemą, turinčią bent šias vieno langelio funkcijas:

a) bendrą nacionalinį prieigos punktą, per kurį pareiškėjas teikia standartinės formos prašymą išduoti 4 straipsnio 3 dalyje numatytą specialųjį leidimą arba panašų dokumentą;

b) bendrą nacionalinį prieigos punktą, per kurį pareiškėjai aiškiai, prieinamai ir skaidriai gauna informaciją apie 4 straipsnio 3 dalyje numatytų specialiųjų leidimų arba panašių dokumentų išdavimo reikalavimus ir informaciją, būtiną jų maršrutams planuoti;

c) jei reikia, Europos modulinio vežimo sistemų operatoriams skirtą bendrą nacionalinį prieigos punktą, per kurį teikiama 4 straipsnio 4a dalies a ir b punktuose nurodyta informacija.

ca) vienas nacionalinis prieigos punktas, skirtas aiškiai, prieinamai ir skaidriai gauti informaciją apie nacionalinę didžiausią leistiną transporto priemonių masę ir matmenis, taip pat apie bet kokius apribojimus, įskaitant dėl aukščio, konkrečiose zonose ar konkrečiuose keliuose. **[29 pakeit.]**

1a. Ne vėliau kaip … [6 mėnesiai po šios direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę dienos] Komisija sukuria ir vėliau tvarko specialų ir nuolat atnaujinamą Europos interneto portalą, prieinamą visomis oficialiosiomis Sąjungos kalbomis, kuriame aiškiai, prieinamai ir skaidriai sujungiamos 1 dalyje nurodytos nacionalinės elektroninių ir ryšių sistemos. Šiame Europos portale taip pat viešai, prieinamu ir skaidriu būdu paskelbiamos kelių tinklo dalys, kuriose gali judėti Europos modulinės sistemos ir, jei įmanoma, nedalomus krovinius vežančios transporto priemonės. **[30 pakeit.]**

2. Komisija ~~gali priimti~~ ***priima*** įgyvendinimo aktus, kuriais ~~nustatytų standartinę~~ ***nustatoma ES bendra standartinė*** prašymo ~~formą ir suderintų~~ ***išduoti leidimą forma ir suderinamos taisyklės ir procedūros, be kita ko, susijusios su būtina transporto priemonių registracijos informacija, siekiant išduoti, be kita ko, skaitmeniniu formatu, nacionalinius leidimus ar panašias priemones, nurodytas*** šio straipsnio 1 dalyje ir 4 straipsnio 3 dalyje ~~nurodytų nacionalinių leidimų arba panašių dokumentų išdavimo~~***, taip pat suderinti atitinkamas nedalomų krovinių vežimo lydėjimo*** taisykles ~~ir procedūras~~. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 10i straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros. **[31 pakeit.]**

4b straipsnis

1. Valstybė narė, pagal 4 straipsnio 2 dalies a punktą leidusi savo teritorijoje naudoti transporto priemonių junginius, kurių maksimali masė viršija I priedo 2.2.1 ir 2.2.2 punktuose nustatytas ribas, negali prieštarauti tokių tarptautinio eismo transporto priemonių junginių, atitinkančių nacionaliniam krovinių vežimui nustatytas masės vertes, naudojimui savo teritorijoje arba jį uždrausti, jei tokių transporto priemonių junginių maksimali masė neviršija 44 tonų.

2. Nukrypstant nuo 1 dalies reikalavimų, 1 dalyje nustatytą 44 tonų masės ribą galima viršyti, jei įvairiarūšio vežimo operacijose naudojamiems transporto priemonių junginiams valstybė narė leidžia didesnes masės vertes.

3. Atsižvelgiant į būsimą, tikėtina, platesnį netaršių transporto priemonių naudojimą, šis straipsnis taikomas iki 2034 m. gruodžio 31 d.“;

5) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

„1. Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad 1 straipsnyje nurodytos transporto priemonės, atitinkančios šią direktyvą, turėtų vieną iš šių įrodymų:

a) šių dviejų lentelių derinį:

i) gamintojo identifikavimo lentelę, sukurtą ir pritvirtintą pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2021/535 (*) II priedą,

ii) pagal šios direktyvos III priedą matmenų nurodymo lentelę, sukurtą ir pritvirtintą pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2021/535 II priedą;

b) pagal Įgyvendinimo reglamento (ES) 2021/535 II priedą sukurtą ir pritvirtintą vieną lentelę, kurioje pateikta abiejų šios dalies a punkte nurodytų dviejų lentelių informacija;

c) bendrąjį dokumentą, išduotą valstybės narės, kurioje transporto priemonė registruota arba pradėta eksploatuoti, kompetentingos institucijos. Toks dokumentas turi turėti tokias pat antraštes ir informaciją, kaip ir a punkte nurodytos lentelės. Jis laikomas lengvai patikrinamoje vietoje ir turi būti atitinkamai apsaugotas.

_____

(*) 2021 m. kovo 31 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/535, kuriuo nustatomos Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2019/2144 taikymo, kiek tai susiję su transporto priemonių ir joms skirtų sistemų, sudedamųjų dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo, atsižvelgiant į jų bendrąsias konstrukcijos charakteristikas ir saugą, vienodomis procedūromis ir techninėmis specifikacijomis, taisyklės (OL L 117, 2021 4 6, p. 1).“;

aa) 4 dalis pakeičiama taip:

„***4. Atitiktį įrodančius dokumentus turinčios transporto priemonės:***

— ***atsitiktinai tikrinamos dėl bendrų masės standartų atitikimo,***

— ***įtariant, kad nesilaikoma šios direktyvos reikalavimų, tikrinamos dėl bendrų matmenų standartų atitikimo.“;*** **[32 pakeit.]**

b) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Vidurinėje su mase susijusioje atitikties dokumento skiltyje tam tikrais atvejais nurodomi atitinkamai transporto priemonei taikomi Sąjungos masės standartai.“;

c) įrašoma 7 dalis:

„7. Kad šios direktyvos taikymo tikslais vežimo operaciją būtų galima laikyti įvairiarūšio vežimo operacija, ekspeditorius arba įvairiarūšio vežimo operaciją organizuojanti įmonė, jeigu ji nėra ekspeditorius, užtikrina, kad Direktyvos 92/106/EEB 3 ir 7 straipsniuose nurodyti dokumentai pagal Reglamento (ES) 2020/1056 reikalavimus būtų tinkamai užregistruoti ir pateikti eFTI platformoje. Šie duomenys turi būti prieinami kompetentingoms institucijoms toje pačioje eFTI platformoje, kurioje vežimo informacija užregistruota pagal Reglamentą (ES) 2020/1056.“;

6) 8b straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

„1. Siekiant padidinti jų energijos vartojimo efektyvumą, transporto priemonės arba transporto priemonių junginiai, kuriuose įrengti aerodinaminiai įrenginiai, atitinkantys 2 ir 3 dalyse išdėstytus reikalavimus ir Reglamentą (ES) 2018/858, gali viršyti šios direktyvos I priedo 1.1 punkte nurodytą maksimalų ilgį, kad būtų galima tokius įrenginius tvirtinti transporto priemonių arba transporto priemonių junginių gale. Transporto priemonės arba transporto priemonių junginiai, kuriuose įrengti tokie įrenginiai, turi atitikti šios direktyvos I priedo 1.5 punktą, o jei viršijamas maksimalus ilgis, dėl to neturi padidėti tų transporto priemonių arba transporto priemonių junginių pakrovimo ilgis.

2. Prieš pateikiant 1 dalyje nurodytus aerodinaminius įrenginius rinkai, jų tipai patvirtinami laikantis tipo patvirtinimo taisyklių pagal Reglamente (ES) 2018/858 ir Įgyvendinimo reglamente (ES) 2021/535 nustatytą sistemą.“;

b) 5 dalis išbraukiama;

7) įrašomas 8c straipsnis:

„*8c straipsnis*

Pakrauti ~~atviricji~~ autovežiai, jei krovinys pritvirtintas ~~leidžiamais~~ ***laikikliais, pvz., ilginamaisiais galinio krovinio*** laikikliais, gali būti iki 20,75 metro ilgio ir viršyti I priedo 1.1 punkte nustatytą maksimalų ilgį.

Autovežių ~~išklyša arba~~ krovinio laikikliai negali kyšoti už ***išsikišusio*** krovinio ribų. ~~Velkančiosios~~ ***Apkrova gali išsikišti prieš velkančiąją*** transporto ~~priemonės priekyje krovinys gali kyšoti~~ ***priemonę*** ne daugiau kaip 0,5 metro, jei ~~pirma~~ ***visos*** vežamos transporto priemonės ašis ~~atremta į priekabos konstrukciją. Velkančiosios~~ ***ašys stovi ant*** transporto priemonės ~~gale~~ ***konstrukcijos.*** Krovinys gali ~~kyšoti~~ ***išsikišti iš užpakalinės dalies*** ne daugiau kaip 1,5 metro, jei ~~paskutinė~~ ***ne daugiau kaip viena*** vežamos transporto priemonės ašis ~~atremta į priekabos konstrukciją.~~ ***stovi ant galinės apkrovos atramos***;“; **[33 pakeit.]**

8) 9a straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

„1. Reglamentą (ES) 2018/858 atitinkančios transporto priemonės arba transporto priemonių junginiai gali viršyti šios direktyvos I priedo 1.1 punkte nustatytus maksimalius ilgius, jeigu jų kabinos turi geresnes aerodinamines savybes, energijos vartojimo efektyvumo ~~ir,~~ saugos rodiklius ***ir komfortą vairuotojui***. Pagal šį straipsnį leidžiamas visas maksimalaus ilgio perviršis gali būti taip pat panaudotas netaršioms technologijoms įdiegti. Transporto priemonės arba transporto priemonių junginiai, kuriuose įrengtos tokios kabinos, turi atitikti šios direktyvos I priedo 1.5 punktą, o jei viršijamas maksimalus ilgis, dėl to neturi padidėti tų transporto priemonių apkrovos geba. **[34 pakeit.]**

2. Prieš pateikiant 1 dalyje nurodytas transporto priemones rinkai, jos patvirtinamos laikantis tipo patvirtinimo taisyklių pagal Reglamente (ES) 2018/858 ir Įgyvendinimo reglamente (ES) 2021/535 nustatytą sistemą.;“

b) 3 dalis išbraukiama;

9) 10b straipsnis pakeičiamas taip:

„*10b straipsnis*

1. Alternatyviaisiais degalais varomų arba netaršių transporto priemonių maksimali leistina masė ir ašies apkrovos nustatytos I priedo 2.2., 2.3, 2.4, 3.4.2 ir 3.4.3 punktuose.

Alternatyviaisiais degalais varomoms transporto priemonėms, išskyrus netaršias transporto priemones, reikalinga papildoma masė nustatoma remiantis atitinkamo gamintojo pateiktais dokumentais atitinkamos transporto priemonės patvirtinimo metu. Ta papildoma masė nurodoma oficialiame įrodymo dokumente, reikalaujamame pagal 6 straipsnį.

Komisijai pagal 10h straipsnį suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais ši direktyva būtų papildoma atnaujinus 2 straipsnyje nurodytų alternatyviųjų degalų, dėl kurių reikalinga papildoma masė, sąrašą. Ypač svarbu, kad Komisija vadovautųsi savo įprasta praktika ir prieš priimdama tuos deleguotuosius aktus konsultuotųsi su ekspertais, įskaitant valstybių narių ekspertus.

2. I priedo 1.1 punkte nustatytas netaršių transporto priemonių arba transporto priemonių junginių, kuriuose yra netaršių transporto priemonių, maksimalus ilgis gali būti viršytas jį padidinant ~~ne daugiau kaip 90 cm~~ tam, kad pridėjus papildomą įrangą būtų įdiegta netarši technologija. Tokios netaršios transporto priemonės arba transporto priemonių junginiai turi atitikti šios direktyvos I priedo 1.5 ir 1.5a punktų reikalavimus, o dėl maksimalaus ilgio perviršio neturi padidėti tų transporto priemonių arba transporto priemonių junginių pakrovimo ilgis, kad būtų užtikrintas priekabų ir puspriekabių suderinamumas su įvairiarūšio vežimo operacijų reikalavimais. **[35 pakeit.]**

Netaršioms transporto priemonėms reikalingas papildomas ilgis nustatomas remiantis gamintojo pateiktais dokumentais atitinkamos transporto priemonės patvirtinimo metu. Tas papildomas ilgis nurodomas oficialiame įrodymo dokumente, reikalaujamame pagal 6 straipsnį.“;

10) 10c straipsnis pakeičiamas taip:

„*10c straipsnis*

Transporto priemonių arba jų junginių, naudojamų įvairiarūšio vežimo operacijai, I priedo 1.1 punkte~~, atitinkamais atvejais~~ ***nustatytas sujungtosios transporto priemonės didžiausias ilgis,*** atsižvelgiant***, kai taikoma,*** į 9a straipsnio 1 dalį ir ~~į~~ 10b straipsnio 2 dalį, ~~nustatytas maksimalus ilgis ir~~ ***yra 18,00 m, o*** I priedo 1.6 punkte nustatytas ~~tuščių arba pakrautų transporto priemonių arba transporto priemonių junginių, vežančių 45 pėdų ilgio konteinerius arba 45 pėdų ilgio nuimamuosius kėbulus, maksimalus~~ ***didžiausias*** atstumas ~~gali būti viršijami 15 cm, jei atitinkamų konteinerių arba nuimamųjų kėbulų vežimas keliais~~ yra ~~įvairiarūšio vežimo operacijos dalis.“~~ ***13,5 m***;“; **[36 pakeit.]**

10a) įrašomas 10ca straipsnis:

„***10ca straipsnis***

1. Siekiant padidinti kelių eismo saugumą ir išvengti daugybės transporto priemonių ženklinimo ir signalizavimo, nustatoma bendra ES etiketė, nurodanti eksploatuojamų motorinių transporto priemonių arba transporto priemonių junginių, naudojamų atliekant EMS operacijas, ilgį arba matmenis, nukrypstančius nuo I priedo 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 ir 4.4 punktuose nustatytų matmenų.

2. Valstybės narės imasi būtinų priemonių užtikrinti, kad visų 1 dalyje nurodytų motorinių transporto priemonių ar transporto priemonių junginių ES etiketė būtų aiškiai matoma jų motorinės transporto priemonės arba transporto priemonių junginio gale.

3. Ne vėliau kaip [1 metai nuo įsigaliojimo dienos] Komisija pagal 10h straipsnį priima deleguotąjį aktą, kuriuo papildoma ši direktyva nustatant išsamius standartus, reikalavimus ir kitas nuostatas dėl etikečių, jų išdavimo ir rodymo, pirmenybę teikiant piktogramų naudojimui, o ne tekstui.“; **[37 pakeit.]**

11) 10d straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

„1. Valstybės narės imasi konkrečių priemonių, kad ~~aptiktų naudojamas~~ ***nustatytų eksploatuojamas*** transporto priemones arba ~~transporto priemonių~~ ***jų*** junginius, ~~kurie galimai viršija maksimalią leistiną masę ir kuriuos dėl to turėtų patikrinti jų kompetentingos institucijos, kad užtikrintų~~ ***viršijančius didžiausią leidžiamąją masę, siekdamos užtikrinti atitiktį*** šios direktyvos ~~reikalavimų laikymąsi~~ ***reikalavimams, įskaitant specialių leidimų reikalavimus***. Tos priemonės ~~gali būti pritaikytos naudojant~~ ***apima*** kelių infrastruktūroje ~~įrengtas~~ ***įdiegtų automatinių sistemų, kuriomis užtikrinamas bent jau diegimas pagal Reglamentą (ES) Nr. 1315/2013*** (*) ***sukūrimą. Valstybės narės sukuria sertifikuotas*** automatines sistemas ~~arba naudojant svėrimo įrangą, sumontuotą~~ ***pagrindiniame tinkle transeuropiniame kelių*** transporto ~~priemonių viduje laikantis 4 dalies~~ ***tinkle, apibrėžtame Reglamente (ES) Nr. 1315/2013.***

Valstybės narės gali ne tik naudoti kelių infrastruktūroje įdiegtas automatines ~~kelių infrastruktūros~~ sistemas ~~nusprendusi įdiegti valstybė narė užtikrina, kad tokios sistemos būtų įdiegtos bent transeuropiniame kelių~~***, bet ir nustatyti eksploatuojamas*** transporto ~~tinkle, nustatytame Reglamentu (ES) 1315/2013~~ (*)***priemones arba jų junginius, kurie, tikėtina, viršijo didžiausią leistiną masę, naudodamos transporto priemonėse įrengtą svėrimo įrangą pagal 4 dalį arba atlikdama patikrinimus kelyje***.

Valstybė narė nereikalauja, kad kitoje valstybėje narėje registruotų transporto priemonių arba transporto priemonių junginių viduje būtų įrengta svėrimo įranga.

Nedarant poveikio Sąjungos ir nacionalinei teisei, ~~kai~~ ***valstybės narės gali naudoti sertifikuotas automatines sistemas sankcijoms už*** šios direktyvos ~~pažeidimams nustatyti ir sankcijoms~~ ***pažeidimus*** taikyti ~~naudojamos automatinės sistemos, tokios~~***. Sertifikuotos*** automatinės sistemos ~~sertifikuojamos. Kai automatinės sistemos naudojamos tik identifikavimo tikslais, jų sertifikuoti nereikia~~ ***sujungiamos su vienu nacionaliniu 4a straipsnyje nustatytų specialių leidimų ar panašių priemonių įvežimo punktu, kad būtų galima atpažinti transporto priemones arba transporto priemonių junginius, kurių didžiausia leistina masė viršija didžiausią leistiną masę ir kurios turi specialų leidimą, taip pat tas, kurios viršija pagal specialų leidimą leidžiamą leistiną masę***. **[38 pakeit.]**

2. Kiekviena valstybė narė savo teritorijoje kiekvienais kalendoriniais metais atlieka ne mažiau kaip šešias transporto priemonių arba transporto priemonių junginių masės patikras milijonui transporto priemonės kilometrų, kuriuos nuvažiuoja kroviniams vežti naudojamos ir į šios direktyvos taikymo sritį patenkančios transporto priemonės arba transporto priemonių junginiai, neatsižvelgiant į tai, kurioje šalyje tokios transporto priemonės užregistruotos arba pradėtos eksploatuoti. Pakankamai atitikties patikrų turi būti atliekama naktį.

(*) 2013 m. gruodžio 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių, kuriuo panaikinamas Sprendimas Nr. 661/2010/ES (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).“;

b) 5 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

„5. Komisija priima įgyvendinimo aktus, kuriais nustato išsamias nuostatas, kuriomis užtikrinamos vienodos 4 dalyje nustatytų sąveikumo ir suderinamumo taisyklių įgyvendinimo sąlygos.“;

12) įrašomas 10da straipsnis:

„*10da straipsnis*

1. Valstybės narės savo teritorijose gali įdiegti pažangiosios prieigos taisyklių (angl. Intelligent Access Policy) sistemas, kad reguliuotų, stebėtų ir lengvintų prieigą sunkiosioms transporto priemonėms prie konkrečių kelių arba rajonų.

Šiame straipsnyje pažangiosios prieigos taisyklės reiškia technines ir funkcines sąlygas, kuriomis taikant telematikos priemones valdoma sunkiųjų transporto priemonių prieiga prie kelių tinklo, kad būtų užtikrinta atitiktis taikomoms ilgio ir matmenų taisyklėms.

2. ~~Pagal 1 dalį pažangiosios prieigos taisykles įdiegusi valstybė narė~~ ***Valstybės narės*** užtikrina, kad ~~jos~~ ***jų*** pažangiosios prieigos taisyklių sistemos atitiktų Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2010/40/ES (*). Valstybės narės visų pirma užtikrina, kad su pažangiosios prieigos taisyklių sistema susiję ir į Direktyvos 2010/40/ES taikymo sritį patenkantys duomenys, įskaitant masės, ilgio, pločio ir aukščio apribojimus, būtų pateikiami skaitmenine kompiuterio skaitoma forma ir būtų prieinami per nacionalinius prieigos punktus, sukurtus pagal Deleguotąjį reglamentą (ES) 2022/670 (**). ***Valstybės narės taip pat užtikrina, kad pažangiosios prieigos taisyklių sistema būtų susieta su 4a straipsnyje nustatytu vienu nacionaliniu specialiųjų leidimų ar panašios tvarkos įvežimo punktu, kad būtų galima atpažinti transporto priemones arba jų junginius, kurie viršija didžiausią leistiną masę ir (arba) matmenis, ir turi specialų leidimą.***

3. ***Valstybės narės,*** pagal 1 dalį ~~pažangiosios~~ ***diegdamos pažangiąsias*** prieigos taisykles ~~įdiegusi valstybė narė~~:

a) nustato prieigos sunkiosioms transporto priemonėms suteikimo kriterijus, susijusius su, be kita ko, transporto priemonės mase, ilgiu, ***aukščiu,*** techninėmis specifikacijomis ir atitiktimi konkretiems saugos standartams;

b) skatina naudoti pažangias intelektines transporto sistemas, kad būtų užtikrinama didesnė sauga ir naudingumas, taip pat mažinamos spūstys, atsirandančios dėl kelių transporto operacijų, kurioms taikomos pažangiosios prieigos taisyklių sistemos;

c) sukuria visapusę informacijos ir ryšių sistemą sunkiųjų transporto priemonių naudotojams informuoti apie pažangiosios prieigos taisyklių sistemos reikalavimus, prašymų teikimo procedūras ir visus sistemos atnaujinimus ir pakeitimus.

ca) susilaiko nuo diskriminacinių arba neproporcingų apribojimų prekėms gabenti ir paslaugoms laisvai judėti ir nuo trukdymo tinkamai veikti vidaus rinkai.

~~4. Valstybių narių įdiegtos pažangiosios prieigos taisyklių sistemos turi nesukurti diskriminacinių arba neproporcingų apribojimų prekėms gabenti ir paslaugoms laisvai judėti ir turi netrukdyti vidaus rinkai veikti sklandžiai.~~ **[39 pakeit.]**

(*) 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos (OL L 207, 2010 8 6, p. 1).

(**) 2022 m. vasario 2 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2022/670, kuriuo papildomos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2010/40/ES nuostatos dėl visoje Europos Sąjungoje teikiamų tikralaikės eismo informacijos paslaugų (OL L 122, 2022 4 25, p. 1).“;

12a) 10e straipsnis papildomas šia nauja dalimi:

„Valstybės narės skatinamos naudoti pajamas, gautas iš šių nuobaudų, arba tų pajamų finansinės vertės atitikmenį, plėtoti ir remti tvarių transporto priemonių įsisavinimą rinkoje, finansuoti savo infrastruktūrą ir pažangias vykdymo užtikrinimo sistemas, skatinti įvairiarūšio transporto operacijas ir didinti tarpvalstybinių transporto operacijų tvarumą.“; **[40 pakeit.]**

13) 10f straipsnio 1 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) ekspeditorius vežėjui, kuriam paveda konteinerio arba nuimamojo kėbulo vežimą, įteiktų deklaraciją, kurioje nurodoma vežamo konteinerio arba nuimamojo kėbulo masė ir aukštis, ir;“;

14) 10g straipsnis pakeičiamas taip:

„*10g straipsnis*

1. Kas dvejus metus ir ne vėliau kaip iki metų, einančių po atitinkamo dvejų metų laikotarpio pabaigos, rugsėjo 30 d. valstybės narės pateikia Komisijai reikalingą informaciją apie:

a) per praėjusius dvejus kalendorinius metus atliktų patikrinimų skaičių;

b) aptiktų perkrautų transporto priemonių arba transporto priemonių junginių skaičių;

c) pagal 10d straipsnio 1 dalį įdiegtų automatinių sistemų ~~skaičių bei jų įrengimo vietas ir apie tai, ar jos naudojamas tik identifikavimo tikslais, ar yra sertifikuotos~~***, sertifikuotų*** reikalavimų vykdymui tiesiogiai užtikrinti***, skaičių bei jų įrengimo vietas***; **[41 pakeit.]**

d) pagal 10da straipsnį įdiegtų pažangiosios prieigos taisyklių sistemų įgyvendinimą ir veiksmingumą;

e) pagal 4 straipsnio 3 dalį išduotų nacionalinių neįprasto transporto leidimų skaičių ir jų galiojimo trukmę (leidimai vienkartiniai ar nuolatiniai);

f) pagal 4 straipsnio 4a dalies d punktą ir 4 straipsnio 5 dalį atliktų vertinimų rezultatus.

Ši informacija detalizuojama pagal metus.

2. Komisija ~~išnagrinėja~~ ***išanalizuoja*** pagal 1 dalį gautą informaciją ir ~~ja grindžiamą šios direktyvos įgyvendinimo ataskaitą~~***, remdamasi ta informacija, prireikus pateikia rekomendacijas valstybėms narėms. Jei Komisija pateikia tokias rekomendacijas, atitinkama valstybė narė per 6 mėnesius nuo jų pateikimo informuoja Komisiją apie tai, kaip ji ketina tas rekomendacijas įgyvendinti. Komisija ne vėliau kaip per 12 mėnesių po to, kai gauna informaciją iš visų valstybių narių,*** Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ~~ne vėliau kaip per trylika mėnesių po informacijos gavimo iš visų valstybių narių~~ ***ataskaitą dėl reikalavimų laikymosi***. Ataskaitoje pateikiama informacija apie aktualius nagrinėjamų sričių pokyčius. **[42 pakeit.]**

3. Komisija įgyvendinimo aktais nustato standartinę elektroninę pranešimo formą, kuria naudodamosi valstybės narės Komisijai teiktų 1 dalyje nurodytą informaciją. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 10i straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.“;

15) 10h straipsnio 2 ~~dalis pakeičiama~~***, 3 ir 5 dalys pakeičiamos*** taip:

„2. 4 straipsnio 5a dalyje ~~ir~~**,** 10b straipsnio 1 dalyje ***ir 10ca straipsnyje*** nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkeriems metams nuo [LB: prašome įrašyti šios direktyvos įsigaliojimo datą]. Likus ne mažiau kaip devyniems mėnesiams iki penkerių metų laikotarpio pabaigos Komisija parengia naudojimosi deleguotaisiais įgaliojimais ataskaitą. Įgaliojimai savaime pratęsiami tokiems patiems laikotarpiams, išskyrus atvejį, kai likus ne mažiau kaip trims mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pabaigos Europos Parlamentas arba Taryba pareiškia prieštaravimą dėl tokio pratęsimo.; **[43 pakeit.]**

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 4 straipsnio 5a dalyje, 10b straipsnio 1 dalyje ir 10ca straipsnyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui. **[44 pakeit.]**

5. Pagal 4 straipsnio 5a dalį, 10b straipsnio 1 dalį ir 10ca straipsnį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.“; **[45 pakeit.]**

16) 10i straipsnyje įrašoma 4 dalis:

„4. Kai daroma nuoroda į šią dalį, taikomas Reglamento (ES) Nr. 182/2011 8 straipsnis.;“

17) 10j straipsnis ~~išbraukiamas;~~ ***pakeičiamas taip:***

„***10j straipsnis***

Ne vėliau kaip 2027 m., o vėliau kas ketverius metus Komisija pateikia Europos Parlamentui ir Tarybai šios direktyvos taikymo ataskaitą. Ataskaitoje pateikiamas išsamus nacionalinio ir tarptautinio kelių transporto raidos vertinimas, įskaitant konkrečias tam tikrų rinkos segmentų ypatybes ir tos raidos poveikį kelių eismo saugumui ir kelių infrastruktūrai, taip pat kelių transporto vidaus rinkos veikimui, sektoriaus konkurencingumui, susisiekimui ir perėjimui prie kitų transporto rūšių. Į ataskaitą gali būti įtraukti 10 g straipsnio 2 dalyje nurodytos ataskaitos elementai. Visų pirma šioje ataskaitoje Komisija išanalizuoja, ar iki 4b straipsnio 3 dalyje nurodytos datos tinkamai tenkinamos būtinos netaršių sunkiųjų transporto priemonių patekimo į rinką Sąjungoje sąlygos. Šioje ataskaitoje, be kita ko, įvertinamos šios reikiamos sąlygos: valstybėse narėse užregistruotų netaršių sunkiųjų transporto priemonių skaičius, tinkamos alternatyviųjų degalų infrastruktūros prieinamumas ir pajėgumas ir Europos apyvartinių taršos leidimų prekybos sistemos poveikis kelių transportui, taip pat kelių naudotojų mokesčiai, diferencijuoti pagal išmetamą CO2 kiekį valstybėse narėse. Be to, šioje analizėje įvertinamos palankios sąlygos, kad į rinką patektų netaršios transporto priemonės arba Europos modulinių vežimo sistemų transporto priemonių junginiai, naudojami tarptautiniame eisme tose valstybėse narėse, leidžiantys jais judėti jų teritorijose.

Be to, ataskaitoje analizuojamas Pažangiosios prieigos politikos (IAP) sistemų naudojimas vykdymo užtikrinimo srityje, atsižvelgiant į jų prieinamumą ir ekonominį efektyvumą. Be to, ataskaitoje pateikiama informacija apie aktualią technologinę pažangą kelių transporto srityje, be kita ko, susijusią su naujomis technologijomis ar naujomis koncepcijomis ir aerodinaminiais įtaisais, taip pat priekabomis ar puspriekabėmis su netaršia technologija.

Šioje ataskaitoje Komisija taip pat įvertina šios direktyvos veiksmingumą ir poveikį, kokiu mastu įgyvendinant šią direktyvą buvo pasiekti jos tikslai, taip pat jos sąveiką ir suderinamumą su kitais atitinkamais Sąjungos teisės aktais.

***Remiantis pirmiau minėtų vertinimų išvadomis, prie ataskaitos prireikus pridedamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo iš dalies keičiama ši direktyva.“*; [46 pakeit.]**

18) įrašomas 10k straipsnis:

„*10k straipsnis*

Jei kilus krizei taip reikėtų dėl viešojo intereso ir jei tai nekeltų pavojaus kelių eismo saugai, valstybės narės gali vidaus vežimui naudojamoms transporto priemonėms daryti laikinas, ne daugiau kaip dviejų mėnesių, I priede nustatytų masės ir matmenų ribų taikymo išimtis. ***Šis laikotarpis gali būti pratęstas, tik jei krizė tęsiasi toliau.*** **[47 pakeit.]**

Visos tokios išimtys turi būti tinkamai pagrįstos ir apie jas nedelsiant pranešama Komisijai. Komisija informaciją apie padarytą išimtį nedelsdama paskelbia savo oficialioje interneto svetainėje ***ir 4a straipsnio 1a dalyje nurodytame specialiame Europos interneto portale***. **[48 pakeit.]**

Jei krizė paveikia kelias valstybes nares, Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kad paveiktose valstybėse narėse tarptautiniam vežimui naudojamoms transporto priemonėms padarytų laikinas I priede nustatytų masės ir matmenų ribų taikymo išimtis. Tokia išimtis gali būti daroma ne daugiau kaip šešis mėnesius ir gali būti atnaujinta tik jei krizė tęsiasi. Tokie įgyvendinimo aktai priimami pagal 10i straipsnio 4 dalyje nurodytą procedūrą.

Šiame straipsnyje krizė reiškia išskirtinį, netikėtą ir staigų gamtinį arba dirbtinai sukeltą ypatingo pobūdžio ir masto įvykį Sąjungoje arba už jos ribų, tiesiogiai arba netiesiogiai turintį didelės įtakos kelių transporto sektoriui arba ekonomikai arba Sąjungos piliečių gerovei, ***bei saugumui,*** kai reikšmingai sutrikdytas įprastas visuomenės veikimas ir kai dėl viešojo intereso būtina skubiai imtis priemonių.;“; **[49 pakeit.]**

19) I priedas pakeičiamas šios direktyvos priedu;

20) III priede frazė „Direktyvoje 76/114/EEB“ keičiama fraze „Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2021/535 II priede“.

2 straipsnis

Reglamento (ES) 2020/1056 pakeitimai

Reglamento (ES) 2020/1056 2 straipsnio 1 dalies a punkte įrašomas vi papunktis:

„vi) Tarybos direktyvos 96/53/EB (*) 6 straipsnio 7 dalyje;

(*) 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę (OL L 235, 1996 9 17, p. 59).“

3 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

1. Valstybės narės ne vėliau kaip … [priėmimo data + ~~2~~***1*** metai] priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad būtų laikomasi šios direktyvos. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą. Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės. **[50 pakeit.]**

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

4 straipsnis

Įsigaliojimas

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

5 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta …

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkė	*Pirmininkas / Pirmininkė*

Priedas

TRANSPORTO PRIEMONIŲ MAKSIMALI MASĖ, MATMENYS IR SU JAIS SUSIJUSIOS CHARAKTERISTIKOS

1.	1 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytų transporto priemonių maksimalūs leistini matmenys	
1.1.	Maksimalus ilgis	
	— Motorinė transporto priemonė, išskyrus autobusą	12,00 m
	— Priekaba	12,00 m
	— Sujungtoji transporto priemonė	16,50 m
	— Autotraukinys	18,75 m
	— Sujungtasis autobusas ***su trejomis ašimis***	18,75 m
	— ***Sujungtasis autobusas su keturiomis ašimis***	***21,00 m***
	— Dviejų tiltų autobusas	13,50 m
	— Autobusas su daugiau nei dviem tiltais	15,00 m
	— Autobusas su priekaba	18,75 m
1.2.	Maksimalus plotis	
	a) Visos transporto priemonės, išskyrus b papunktyje nurodytas transporto priemones	2,55 m
	b) Izoliuotų transporto priemonių arba transporto priemonių vežamų izoliuotų konteinerių ar nuimamųjų kėbulų antstatai	2,60 m
1.3.	Maksimalus aukštis	
	— Bet kuri transporto priemonė	4,00 m
	— Transporto priemonės arba transporto priemonių junginiai, naudojami įvairiarūšiam vieno arba daugiau standartinių 9 pėdų 6 colių išorinio aukščio konteinerių (aukštųjų konteinerių) vežimui	4,30 m
1.4.	Nuimamieji antstatai ir tokios standartinės krovinių vežimo priemonės, kaip konteineriai, kuriems taikomi 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 ir 4.4 punktuose nurodyti matmenys	
1.4a.	Jeigu ant autobuso pritvirtinami nuimamieji įtaisai, pvz., slidžių dėžės, jų ilgis, įskaitant įtaisus, neturi viršyti 1.1 punkte nustatyto maksimalaus ilgio	
1.5.	Bet kuri judanti motorinė transporto priemonė arba transporto priemonių junginys turi būti pritaikyti apsisukti nubrėžtame apskritime, kurio išorinis spindulys yra 12,50 m, o vidinis spindulys – 5,30 m	
1.5a.	Autobusams taikomi papildomi reikalavimai	
	Stacionarių transporto priemonių apskritimo išorėje esanti transporto priemonės vertikali liečiamoji plokštuma nustatoma ant žemės brėžiant liniją Jeigu tai sujungtasis autobusas, dvi jo nejudančios dalys turi būti išdėstytos išilgai tai plokštumai	
	Jeigu transporto priemonė iš tiesiosios linijos juda į 1.5 punkte apibūdintą apskritimo zoną, ji iš šios vertikalios plokštumos ribų negali išsikišti daugiau nei 0,60 m	
1.6	Maksimalus nuotolis nuo balninio sukabintuvo kaiščio geometrinės ašies iki puspriekabės galo	12,00 m
1.7.	Maksimalus nuotolis, išmatuotas lygiagrečiai išilginei autotraukinio ašiai nuo krovimo ploto pirmo išorinio taško už kabinos iki junginio priekabos galinio išorinio taško, be atstumo tarp vilkiko galinės dalies ir priekabos priekio	15,65 m
1.8.	Maksimalus atstumas, išmatuotas lygiagrečiai išilginei autotraukinio ašiai nuo krovimo ploto pirmo išorinio taško už kabinos iki junginio priekabos galinio išorinio taško	16,40 m

2.	Maksimali leistina transporto priemonės masė			
2.1.	Transporto priemonių junginio dalį sudarančios transporto priemonės			
	2.1.1.	Dviašė priekaba		18 t
	2.1.2.	Triašė priekaba		24 t
2.2.	Transporto priemonių junginiai			
	2.2.1.	Penkiaašiai arba šešiaašiai autotraukiniai:		
		a) dviašė motorinė transporto priemonė su triaše priekaba		40 t
		b) triašė motorinė transporto priemonė su dviaše arba triaše priekaba		40 t
	2.2.2.	Sujungtosios penkiaašės arba šešiaašės transporto priemonės:		
		a)	dviašė motorinė transporto priemonė su triaše puspriekabe	40 t
		b)	triašė motorinė transporto priemonė su dviaše arba triaše puspriekabe	40 t
		c)	dviašė motorinė transporto priemonė su triaše puspriekabe, naudojama įvairiarūšio vežimo operacijose	~~42~~ **44** t
		d)	triašė motorinė transporto priemonė su dviaše arba triaše puspriekabe, naudojama įvairiarūšio vežimo operacijose	44 t
	2.2.3.	Iš dviašės motorinės transporto priemonės ir dviašės priekabos sudaryti keturašiai autotraukiniai		36 t
	2.2.4.	Iš dviašės motorinės transporto priemonės ir dviašės puspriekabės sudarytos sujungtosios keturašės transporto priemonės, jei atstumas tarp puspriekabės ašių:		
		2.2.4.1.	yra ne mažesnis nei 1,3 m, bet ne didesnis nei 1,8 m	36 t
		2.2.4.2.	yra didesnis nei 1,8 m	36 t
			Jei laikomasi motorinės transporto priemonės maksimalios leistinos masės (18 t) ir maksimalios leistinos puspriekabės sudvejintos ašies apkrovos (20 t), o varomosios ašies ratlankiai sudvejinti ir pneumatinė pakaba arba pakaba Sąjungoje pripažįstama lygiaverte, kaip apibrėžta II priede, 2.2.4.2 punkte nurodyta maksimali leistina masė padidinama 2 tonomis	
	Jei transporto priemonių junginyje yra alternatyviaisiais degalais varomų ***motorinių*** transporto priemonių, išskyrus netaršias ***motorines*** transporto priemones, tai 2.2 poskirsnyje nurodyta maksimali leistina masė padidinama alternatyviųjų degalų technologijos papildoma mase ne daugiau 1 tonos			
	Jei transporto priemonių junginyje yra netaršių ***motorinių*** transporto priemonių, 2.2.1 ir 2.2.2 punktuose nurodyta maksimali leistina masė padidinama 4 tonomis			
	Jei transporto priemonių junginyje yra netaršių ***motorinių*** transporto priemonių, 2.2.3 ir 2.2.4 punktuose nurodyta maksimali leistina masė padidinama 2 tonomis			
	Transporto priemonių junginių, įskaitant priekabas arba puspriekabes su netaršia technologija, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 ir 2.2.4 poskirsniuose nustatyta didžiausia leistina masė padidinama 2 tonomis.			
	Kai vienam transporto priemonių junginiui taikomas daugiau nei vienas iš pirmiau nurodytų padidinimų, tie padidinimai taikomi bendrai.			

2.3	Motorinės transporto priemonės		
	2.3.1	Dviašės motorinės transporto priemonės, išskyrus autobusus	18 t
	2.3.2.	Dviašiai autobusai	19,5 t
	2.3.3.	Triašės motorinės transporto priemonės	25 t
	2.3.4	Triašės motorinės transporto priemonės, jei varomojoje ašyje įtaisyti sudvejinti ratlankiai ir pneumatinė pakaba arba pakaba, kuri Sąjungoje pripažįstama lygiaverte, kaip apibrėžta II priede, arba jei kiekvienoje varomojoje ašyje įtaisyti sudvejinti ratlankiai, o maksimali kiekvienos ašies apkrova neviršija 9,5 t	26 t
	2.3.5.	Keturašės motorinės transporto priemonės su dviem vairuojamosiomis ašimis, jei varomojoje ašyje įtaisyti sudvejinti ratlankiai ir pneumatinė pakaba arba pakaba, kuri Sąjungoje pripažįstama lygiaverte, kaip apibrėžta II priede, arba jei kiekvienoje varomojoje ašyje įtaisyti sudvejinti ratlankiai, o maksimali kiekvienos ašies apkrova neviršija 9,5 t	32 t
	2.3.6.	Penkiaašės motorinės transporto priemonės su dviem vairuojamosiomis ašimis, jei varomojoje ašyje įtaisyti sudvejinti ratlankiai ir pneumatinė pakaba arba pakaba, kuri Sąjungoje pripažįstama lygiaverte, kaip apibrėžta II priede, arba jei kiekvienoje varomojoje ašyje įtaisyti sudvejinti ratlankiai, o maksimali kiekvienos ašies apkrova neviršija 9,5 t	40 t
	2.3 poskirsnio 2.3.1, 2.3.3 ir 2.3.4 punktuose nurodyta alternatyviaisiais degalais varomų ***motorinių*** transporto priemonių, išskyrus netaršias ***motorines*** transporto priemones, maksimali leistina masė didinama alternatyviųjų degalų technologijos papildoma mase ne daugiau 1 tonos		
	2.3 poskirsnyje nurodyta netaršių ***motorinių*** transporto priemonių maksimali leistina masė didinama 2 tonomis		
2.4.	Triašiai sujungtieji autobusai		28 t
2.5	***Keturašiai sujungtieji autobusai***		***32 t***
	Alternatyviaisiais degalais varomų variklinių transporto priemonių, išskyrus netaršias motorines transporto priemones, atveju 2.4 ~~poskirsnyje nurodyta alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių, išskyrus netaršias transporto priemones, maksimali~~ ***ir 2.5 poskirsniuose nustatyta didžiausia*** leistina masė ~~(28 t) didinama~~ ***padidinama papildoma mase, kurios reikia*** alternatyviųjų degalų technologijai ~~reikalinga papildoma mase~~**,** ne daugiau ***kaip*** 1 ~~tonos~~ ***tona***		
	Netaršių motorinių transporto priemonių atveju 2.4 ~~poskirsnyje nurodyta netaršių transporto priemonių maksimali~~ ***ir 2.5 poskirsniuose numatyta didžiausia*** leistina masė ~~(28 t) didinama~~ ***padidinama*** 2 tonomis		
3.	Maksimali leistina 1 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytų transporto priemonių ašies apkrova		
3.1.	Pavienės ašys		
	Pavienės nevaromosios ašys		10 t
3.2.	Priekabų ir puspriekabių sudvejintos ašys		
	Sudvejintajai ašiai tenkanti suminė ašių apkrova turi neviršyti toliau nurodytų dydžių, jei atstumas d tarp ašių:		
	3.2.1.	mažiau 1 m (d < 1,0)	11 t
	3.2.2	nuo 1,0 m, bet mažiau 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 t
	3.2.3.	nuo 1,3 m, bet mažiau1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 t
	3.2.4.	ne mažiau 1,8 m (1,8 ≤ d)	20 t

3.3.	Priekabos ir puspriekabės sutrejintos ašys		
	Sutrejintajai ašiai tenkanti suminė ašių apkrova turi neviršyti toliau nurodytų dydžių, jei atstumas d tarp ašių:		
	3.3.1.	ne daugiau 1,3 m (d ≤ 1,3)	21 t
	3.3.2.	daugiau 1,3 m ir ne daugiau 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4)	24 t
3.4.	Varomoji ašis		
	3.4.1.	2.2, 2.3 ir 2.4 punktuose nurodytų transporto priemonių, išskyrus netaršias transporto priemones, varomoji ašis	11,5 t
	3.4.2.	2.2.1 ir 2.2.2 punktuose nurodytų netaršių transporto priemonių varomoji ašis	12,5 t
	3.4.3.	Netaršūs dviašiai autobusai	12,5 t
	3.4.4	***Netaršūs triašiai autobusai***	***12,5 t***
3.5.	Motorinių transporto priemonių sudvejintos ašys		
	Sudvejintajai ašiai tenkanti suminė ašių apkrova turi neviršyti toliau nurodytų dydžių, jei atstumas d tarp ašių:		
	3.5.1	mažiau 1 m (d < 1,0)	11,5 t
	3.5.2	ne mažiau 1,0 m, bet mažiau 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 t
	3.5.3.	ne mažiau 1,3 m, bet mažiau 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 t
		Jei varomojoje ašyje yra įtaisyti sudvejinti ratlankiai ir pneumatinė pakaba arba pakaba, kuri Sąjungoje pripažįstama lygiaverte, kaip apibrėžta II priede, arba kai kiekvienoje varomojoje ašyje įtaisyti sudvejinti ratlankiai, o maksimali kiekvienos ašies apkrova neviršija 9,5 t. ***Jei tai netaršios motorinės transporto priemonės, didžiausia sudvejintos ašies masės suma padidinama 1 tona.***	19 t
3.6	***Motorinių transporto priemonių triašiai***		
	Sutrejintajai ašiai tenkanti suminė ašių apkrova turi neviršyti toliau nurodytų dydžių, jei atstumas d tarp ašių:		
	3.6.1	***mažiau 1,3 m (d < 1,3)***	***21 t***
	3.6.2	***ne mažiau 1,3 m, bet mažiau 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 t***
4.	1 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytų transporto priemonių atitinkamos charakteristikos		
4.1.	Visos transporto priemonės		
	Transporto priemonės arba transporto priemonių junginio varomosios ašies arba varomųjų ašių apkrova turi būti ne mažesnė kaip 25 % visos pakrautos transporto priemonės arba transporto priemonių junginio masės tarptautinio vežimo sąlygomis		
4.2.	Autotraukiniai		
	Atstumas tarp motorinės transporto priemonės galinės ašies ir priekabos priekinės ašies turi būti ne mažesnis kaip 3,00 m		
4.3.	Maksimali leistina masė pagal važiuoklės bazę		
	Maksimali leistina keturašės ***arba penkiaašės*** motorinės transporto priemonės masė, išreikšta tonomis, negali penkis kartus viršyti metrais išreikšto atstumo tarp transporto priemonės pirmos ir paskutinės ašių		
4.4.	Puspriekabės		
	Horizontaliai išmatuotas atstumas nuo balninio sukabintuvo kaiščio geometrinės ašies iki bet kurio puspriekabės priekyje esančio taško turi neviršyti 2,04 m. **[51 pakeit.]**		