



A9-0047/2024

21.2.2024

*****I**

PRANEŠIMAS

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))

Transporto ir turizmo komitetas

Pranešėja: Isabel García Muñoz

Procedūrų sutartiniai ženklai

- * Konsultavimosi procedūra
- *** Pritarimo procedūra
- ***I Įprasta teisėkūros procedūra (pirmasis svarstymas)
- ***II Įprasta teisėkūros procedūra (antrasis svarstymas)
- ***III Įprasta teisėkūros procedūra (trečiasis svarstymas)

(Procedūra pasirenkama atsižvelgiant į teisės akto projekte pasiūlytą teisinį pagrindą.)

Teisės akto projekto pakeitimai

Parlamento pakeitimai, išdėstomi dviejuose stulpeliuose

Išbrauktos teksto dalys žymimos *pusjuodžiu kursyvu* kairiajame stulpelyje. Pakeitimai žymimi *pusjuodžiu kursyvu* abiejuose stulpeliuose. Naujas tekstas žymimas *pusjuodžiu kursyvu* dešiniajame stulpelyje.

Kiekvieno pakeitimo antraštės pirmoje ir antroje eilutėse nurodoma atitinkama svarstomo teisės akto projekto dalis. Jei pakeitimas susijęs su esamu teisės aktu, kurį siekiama pakeisti teisės akto projektu, antraštėje pridedamos trečia ir ketvirta eilutės, kuriose atitinkamai nurodomas esamas teisės aktas ir keičiama šio teisės akto dalis.

Parlamento pakeitimai, pateikiami konsoliduoto teksto forma

Naujos teksto dalys žymimos *pusjuodžiu kursyvu*. Išbrauktos teksto dalys nurodomos simboliu „■“ arba perbraukiamos. Pakeistos teksto dalys nurodomos naują tekstą pažymint *pusjuodžiu kursyvu*, o ankstesnį nereikalingą tekstą išbraukiant arba perbraukiant. Nežymimi tik grynai techninio pobūdžio pakeitimai, kuriuos daro tarnybos, siekdamos parengti galutinį tekstą.

TURINYS

	Psl.
EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS	5
AIŠKINAMOJI DALIS	53
PRIEDAS. SUBJEKTAI AR ASMENYS, IŠ KURIŲ PRANEŠĖJA GAVO INFORMACIJOS	57
ATSAKINGO KOMITETO PROCEDŪRA	58
GALUTINIS VARDINIS BALSAVIMAS ATSAKINGAME KOMITETE	59

EUROPOS PARLAMENTO TEISĖKŪROS REZOLIUCIJOS PROJEKTAS

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)

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 [...] Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,
 - 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>.

Pakeitimas 1

Pasiūlymas dėl direktyvos 4 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(4) kad šie tikslai būtų pasiekti, reikėtų tinkamai subalansuoti ekonominio naudingumo, aplinkosauginio tvarumo, kelių infrastruktūros apsaugos ir kelių eismo saugos aspektus;

Pakeitimas

(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 CO₂ standartų reglamentu ir Kombinuoto krovinių vežimo direktyva;***

Pakeitimas 2

Pasiūlymas dėl direktyvos 6 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(6a) Šia direktyva siekiama didinti kelių transporto sektoriaus konkurencingumą skatinant ekonomiškesnes ir tvaresnes vežimo operacijas, taip pat įvairiarūšį vežimą. Nors dėl naujų 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.

Pakeitimas 3

Pasiūlymas dėl direktyvos 7 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(7) siekiant užtikrinti, *kad* šios direktyvos *nuostatos būtų vienodai suprantamos ir įgyvendinamos vykdamant nacionalinio ir tarptautinio vežimo operacijas*, būtina paaiškinti, kad *nuo atitinkamų tam tikrų tipų nacionaliniam vežimui naudojamų transporto priemonių didžiausios leistinos masės ir matmenų ribų leidžiančios nukrypti nacionalinės nuostatos automatiškai netaikomos tarpvalstybinio vežimo operacijoms naudojamoms transporto priemonėms;*

Pakeitimas

(7) siekiant užtikrinti *bendrą* šios direktyvos *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 tam tikrų didžiausių leistinų svorio ir matmenų ribų tam tikrų tipų specializuotoms transporto priemonėms, atliekančioms vežimo operacijas, kurios turėtų būti išsaugotos tol, kol jos nedaro poveikio tarptautinei konkurencijai.*

Pakeitimas 4

Pasiūlymas dėl direktyvos 8 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(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

Pakeitimas

(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 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;

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 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 modulinį priekabų registraciją. Vežėjams turėtų būti leidžiama vykdyti nedalomų krovinių vežimo operacijas naudojant šį elektroninį dokumentą.***

Pakeitimas 5

Pasiūlymas dėl direktyvos 9 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(9) Europos modulinio vežimo

PE754.850v02-00

Pakeitimas

(9) Europos modulinio vežimo

8/59

RR\1297467LT.docx

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. 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, **įskaitant aiškios informacijos** apie Europos modulinio vežimo sistemų masės ir matmenų ribas **ir apie kelių tinklo dalis, suderinamas su tokių transporto priemonių specifikacijomis, teikimą ir Europos modulinio vežimo sistemų naudojimo poveikio** kelių eismo saugai, kelių infrastruktūrai, bendradarbiavimui **įvairių**

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 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**

transporto *rūšių* srityje, taip pat Europos modulinio vežimo sistemų *poveikio* transporto *sistemos aplinkai*, įskaitant poveikį transporto *daliai, stebėjimą*;

sistemos galėtų judėti keliuose, kuriuose užtikrinamas pažeidžiamų eismo dalyvių saugumas. Valstybės narės turėtų pateikti aiškią informaciją apie Europos modulinio vežimo sistemų masės ir matmenų ribas kelių tinklo *dalyse, atitinkančiose* tokių transporto priemonių *specifikacijas. Valstybės narės turėtų nustatyti stebėjimo sistemas, kurias naudojant būtų įvertintas* Europos modulinio vežimo sistemų *poveikis* kelių eismo saugai, kelių infrastruktūrai, bendradarbiavimui *įvairiarūšio* transporto srityje, taip pat Europos modulinio vežimo sistemų *poveikis* transporto *sistemai aplinkosaugos atžvilgiu*, įskaitant *jų* poveikį *krovinių paskirstymui įvairioms* transporto *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.*

Pakeitimas 6

Pasiūlymas dėl direktyvos 9 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(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.

Pakeitimas 7

Pasiūlymas dėl direktyvos 10 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(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 tenkančių 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 dviratinių, taip pat motociklininkų ir neigaliųjų ar riboto judumo asmenų saugai.

Pakeitimas 8

Pasiūlymas dėl direktyvos 11 konstatuojamoji dalis

(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 nedalonus krovinius ir naudojant Europos modulinio vežimo sistemas. Ši nacionalinė sistema taip pat turėtų sudaryti sąlygas vežėjams gauti informaciją ir elektroniniu būdu pateikti standartinės formos prašymus gauti specialius leidimus nedalomiems kroviniams vežti atitinkamoje valstybėje narėje;

(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 nedalonus 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, nedalonus krovinius vežančioms transporto priemonėms leidžiama judėti atitinkamose valstybėse narėse, apžvalga;***

Pakeitimas 9

Pasiūlymas dėl direktyvos 12 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(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, būtina laipsniškai atsisakyti iškastinių angliavandenilių degalus vartojančių sunkesnių sunkvežimių naudojimo nuo 2035 m., **kai prognozuojamas 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;

Pakeitimas 10

Pasiūlymas dėl direktyvos 14 konstatuojamoji dalis

RR\1297467LT.docx

13/59

PE754.850v02-00

Pakeitimas

(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. **kad būtų padidintas teisinis tikrumas investicijoms ir toliau stiprinamas efektyvesnių netaršių sunkiųjų transporto priemonių skverbimasis į rinką**. 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;

Komisijos siūlomas tekstas

(14) autovežių *su atvirais kėbulais* 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*. Todėl, siekiant užtikrinti tinkamą šių tikslų įgyvendinimą, būtina suderinti taisykles dėl autovežiais *su atvirais kėbulais* vežamų krovinių iškyšos;

Pakeitimas 11

**Pasiūlymas dėl direktyvos
15 konstatuojamoji dalis**

Komisijos siūlomas tekstas

(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;

Pakeitimas 12

Pakeitimas

(14) *pakrautų* autovežių, *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 *transportui*. Todėl, siekiant užtikrinti tinkamą šių tikslų įgyvendinimą, būtina suderinti taisykles dėl autovežiais vežamų krovinių iškyšos;

Pakeitimas

(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*;

**Pasiūlymas dėl direktyvos
16 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(16a) skirtingo transporto priemonių ženklavimo 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 aklujų zonų, pavyzdžiui, lenkiant tokias ilgas transporto priemones ar transporto priemonių junginius;

Pakeitimas 13

**Pasiūlymas dėl direktyvos
16 b konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(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

Pakeitimas 14

Pasiūlymas dėl direktyvos 17 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(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 automatinės sistemos, jos turėtų užtikrinti, kad tokios sistemos būtų įdiegtos bent jau transeuropiniame kelių transporto tinkle.*** 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;

Pakeitimas

(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, ***valstybės turėtų įdiegtos bent jau transeuropiniame kelių transporto tinkle, įskaitant sertifikuotas TEN-T pagrindiniame tinkle. Be to, taip pat turėtų būti įmanoma naudoti tiksliai 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;

Pakeitimas 15

Pasiūlymas dėl direktyvos 18 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(18) siekiant toliau stiprinti sunkių 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 turėtų taikyti būtiniausius bendrus reikalavimus, kad būtų garantuojamas suderinimas ir sąveikumas visoje **ES**, visų pirma dėl atitinkamų duomenų, kuriais turi būti keičiamasi, prieinamumo ir formato. 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 sunkių transporto priemonių eismas, turėtų būti naudojamos pažangiomis intelektinėmis transporto sistemomis, pavyzdžiui, transporto priemonės ir infrastruktūros ryšio, transporto priemonių tarpusavio ryšio, keitimosi duomenimis tikroju laiku ir nuotolinio stebėjimo sistemomis;

Pakeitimas 16

Pakeitimas

(18) siekiant toliau stiprinti sunkių 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. Valstybės narės **tokioms sistemoms** turėtų taikyti būtiniausius bendrus reikalavimus, kad būtų garantuojamas suderinimas ir sąveikumas visoje **Sąjungoje**, visų pirma dėl atitinkamų duomenų, kuriais turi būti keičiamasi, prieinamumo ir formato. **Atitinkami duomenys turėtų būti prieinami tikroju 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 sunkių transporto priemonių eismas, turėtų būti naudojamos pažangiomis intelektinėmis transporto sistemomis, pavyzdžiui, transporto priemonės ir infrastruktūros ryšio, transporto priemonių tarpusavio ryšio, keitimosi duomenimis tikroju laiku ir nuotolinio stebėjimo sistemomis;

**Pasiūlymas dėl direktyvos
18 a konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(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;

Pakeitimas 17

**Pasiūlymas dėl direktyvos
18 b konstatuojamoji dalis (nauja)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(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;

Pakeitimas 18

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(19) siekiant skatinti daugiarūšio vežimo sistemos plėtrą, **reikėtų sukurti geresnes sąlygas vežimui** konteneriais, **leidžiant** kelių transporto priemonėms vežti **aukštesnius** kontenerius;

Pakeitimas

(19) siekiant skatinti daugiarūšio vežimo sistemos plėtrą, **turėtų būti dar labiau palengvintas vežimas** konteneriais, **įskaitant transporto priemones, kuriose naudojami 45 pėdų arba 48 pėdų konteneriai, 45 pėdų nuimamieji kėbulai arba didelių kubinių kontenerių konteneriai, suteikiant galimybę** kelių transporto priemonėms vežti **šiuos** kontenerius **didesnį aukštį ir ilgį.**

Pakeitimas 19

Pasiūlymas dėl direktyvos 19 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

(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 puspriekabas;

Pakeitimas 20

Pasiūlymas dėl direktyvos 21 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(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 sunkiujų 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 tai būtina viešajam interesui užtikrinti ir jei tai nekelia pavojaus kelių eismo saugai;

Pakeitimas

(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 sunkiujų 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 *kai* tai būtina viešajam interesui užtikrinti, jei tai nekelia pavojaus kelių eismo saugai, *ir jos galimas atnaujinimas turi priklausyti nuo to, ar krizė tęsiasi;*

Pakeitimas 21

Pasiūlymas dėl direktyvos 23 konstatuojamoji dalis

Komisijos siūlomas tekstas

(23) siekiant užtikrinti vienodas šios direktyvos įgyvendinimo sąlygas, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai nustatyti bendrą standartinę prašymo formą ir suderinti taisykles ir procedūras, taikomas išduodant nacionalinius leidimus arba panašius dokumentus transporto priemonėms arba jų junginiams, kurie viršija maksimalią masę

Pakeitimas

(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 naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011⁴⁵;

⁴⁵ 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).

Pakeitimas 22

Pasiūlymas dėl direktyvos 23 a konstatuojamoji dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

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 naudojamosi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011⁴⁵;

⁴⁵ 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).

Pakeitimas

(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 apsvarstyti priemonių, suderintų su ilgalaikiais direktyvos tikslais, išplečiamumas. Remiantis šių vertinimų išvadomis, prireikus prie ataskaitos turėtų būti pridodamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo iš dalies keičiama ši direktyva ir joje nustatytos pareigos;

Pakeitimas 23

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 1 pastraipos 2 punkto e papunktis

Direktyva 96/53/EB

2 straipsnio 1 pastraipos 14 įtrauka

Komisijos siūlomas tekstas

– alternatyviaisiais degalais varoma transporto priemonė – vien tik alternatyviaisiais degalais varoma motorinė transporto priemonė, patvirtinta pagal Reglamente (ES) 2018/858 nustatytą sistemą,“;

Pakeitimas

– alternatyviaisiais degalais varoma transporto priemonė – vien tik **arba iš dalies** alternatyviaisiais degalais varoma motorinė transporto priemonė, patvirtinta pagal Reglamente (ES) 2018/858 nustatytą sistemą,“;

Pakeitimas 24

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 1 pastraipos 3 punkto b papunktis

Direktyva 96/53/EB

4 straipsnio 3 dalies 2 pastraipos 3 a įtrauka (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Valstybės narės, mažindamos administracinę naštą ir vengdamos vilkinimo, užtikrina, kad nedalomų krovinių vežimo leidimų arba panašių dokumentų gavimo procedūra būtų sklandi, naši ir be diskriminacinių sąlygų.

Pakeitimas

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. Valstybės narės **visų pirma** bendradarbiauja tam, kad būtų vengiama transporto priemonės ženklų ir signalų įvairovės, ir pirmenybę teikia piktogramų, o ne teksto, naudojimui. Valstybės narės nenustato kalbos reikalavimų, susijusių su nedalomų krovinių vežimu.

Valstybės narės garantuoja, kad nedalomų krovinių vežimo leidimų arba panašių dokumentų išdavimo sąlygos būtų proporcingos ir nediskriminacinės. **Visų pirma** valstybės narės **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.

Pakeitimas 25

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 1 pastraipos 3 punkto b papunktis**
Direktyva 96/53/EB
4 straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

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

Pakeitimas

4. Valstybės narės gali leisti transporto priemonėms arba transporto priemonių junginiams, naudojamiems vykdam 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 ruošą 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.“;

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 ruošą 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.“;

Pakeitimas 26

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 1 pastraipos 3 punkto c papunktis

Direktyva 96/53/EB

4 straipsnio 4a dalis

Komisijos siūlomas tekstas

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

Pakeitimas

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 modulinio vežimo sistemos (EMS) poveikį kelių eismo saugumui, kelių infrastruktūrai, transporto rūšių bendradarbiavimui, taip pat Europos modulinio vežimo sistemos poveikį

- a) valstybės narės prienamai ir skaidriai skelbia informaciją, susijusią su jų teritorijose naudojamų Europos modulinio vežimo sistemų maksimalia mase ir matmenimis;
- b) valstybės narės prienamai 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** kelių eismo saugai, kelių infrastruktūrai, bendradarbiavimui įvairiarūšio transporto srityje, **taip pat koks** Europos modulinio vežimo sistemų **poveikis** transporto sistemai aplinkosaugos atžvilgiu, įskaitant jų poveikį krovinių paskirstymui transporto rūšims.

transporto sistemai, įskaitant poveikį transporto rūšių atskirumui. Vertinimo rezultatai paskelbiami viešai. Valstybės narės, kurios šios direktyvos įsigaliojimo dieną savo teritorijoje jau yra nustatčiusios EMS maršrutus, neprivalo iš anksto įvertinti šių jau nustatytų maršrutų;

- a) valstybės narės prienamai ir skaidriai skelbia informaciją, susijusią su jų teritorijose naudojamų Europos modulinio vežimo sistemų maksimalia mase ir matmenimis;
- b) valstybės narės prienamai 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 Europos modulinio vežimo sistemų **poveikio** kelių eismo saugai, kelių infrastruktūrai, bendradarbiavimui įvairiarūšio transporto srityje, **eismo apimtims ir** Europos modulinio vežimo sistemų **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 modulinio vežimo sistemų naudojimo.

Valstybės narės gali nustatyti minimalius reikalavimus arba sertifikavimo sistemą Europos modulinio vežimo 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 modulinio vežimo sistemų maksimalios masės ir matmenų.

Valstybės narės ***Komisiją informuoja***, jeigu jos Europos modulinio vežimo sistemas leidžia naudoti savo teritorijoje.“;

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 modulinio vežimo sistemų maksimalios masės ir matmenų.

Valstybės narės ***praneša Komisijai***, jeigu jos Europos modulinio vežimo sistemas leidžia naudoti savo teritorijoje, ***ir ją informuoja, kaip jos įvykdo šios dalies -a-d 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.***

Pakeitimas 27

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 1 pastraipio 3 punkto d papunktis

Direktyva 96/53/EB

4 straipsnio 5 dalies 1 pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

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

Pakeitimas

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. Europos modulinio vežimo sistemas leidžiama bandyti ne ilgiau kaip penkerius metus. Bandymų skaičius neribojamas. Apie juos valstybės narės praneša Komisijai.

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.

Pakeitimas 28

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 1 dalies 3 punkto e papunktis

Direktyva 96/53/EB

4 straipsnio 5a dalis

Komisijos siūlomas tekstas

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 stebėjimo sistemų, nurodytų šio straipsnio 4a dalies d **punkte** ir 5 dalyje. “;

Pakeitimas

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*** ir 5 dalyje.;

Pakeitimas 29

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 1 pastraipio 4 punktas

Direktyva 96/53/EB

4a straipsnio 1 dalies c a punktas (naujas)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

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.

Pakeitimas 30

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 1 pastraipos 4 punktas**
Direktyva 96/53/EB
4a straipsnio 1 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

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.

Pakeitimas 31

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 1 pastraipos 4 punktas**
Direktyva 96/53/EB
4a straipsnio 2 pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

2. Komisija **gali priimti** įgyvendinimo aktus, kuriais **nustatytą standartinę** prašymo **formą** ir **suderintą** šio straipsnio 1 dalyje ir 4 straipsnio 3 dalyje **nurodytų nacionalinių leidimų arba panašių dokumentų išdavimo taisykles ir procedūras**. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 10i straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Pakeitimas

2. Komisija **priima** įgyvendinimo aktus, kuriais **nustatoma ES bendra standartinė** prašymo **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, **taip pat suderinti atitinkamas nedalomų krovinių vežimo lydėjimo taisykles**. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 10i straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

Pakeitimas 32

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 1 dalies 5 punkto a a papunktis (naujas)

Direktyva 96/53/EB

6 straipsnio 4 dalis

Dabartinis tekstas

4. Atitiktį įrodančius dokumentus turinčios transporto priemonės **gali būti**:

- atsitiktinai tikrinamos dėl bendrų masės standartų atitikimo,
- įtariant, kad nesilaikoma šios direktyvos reikalavimų, tikrinamos dėl bendrų matmenų standartų atitikimo.

Pakeitimas

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.

(Direktyva 96/53/EB)

Pakeitimas 33

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 1 pastraipio 7 punktą

Direktyva 96/53/EB

8c straipsnis

Komisijos siūlomas tekstas

8c straipsnis

Pakrauti **atvirieji** autovežiai, jei krovinys pritvirtintas **leidžiamais** laikikliais, gali būti iki 20,75 metro ilgio ir viršyti I priedo 1.1 punkte nustatytą maksimalų ilgį.

Autovežių iškyša arba krovinio laikikliai negali kyšoti už krovinio ribų.

Velkančiosios transporto priemonės priekyje krovinys gali kyšoti ne daugiau kaip 0,5 metro, jei **pirma** vežamos transporto priemonės **ašis atremta į priekabos konstrukciją. Velkančiosios transporto priemonės gale** krovinys gali **kyšoti** ne daugiau kaip 1,5 metro, jei **paskutinė** vežamos transporto priemonės ašis **atremta į priekabos konstrukciją.**“;

Pakeitimas 34

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 1 pastraipos 8 punkto a papunktis

Direktyva 96/53/EB

9a straipsnio 1 pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

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**. Pagal šį straipsnį leidžiamas visas maksimalaus ilgio paviršius 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

Pakeitimas

8c straipsnis

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

Autovežių iškyša arba krovinio laikikliai negali kyšoti už **išsikišusio** krovinio ribų.

Apkrova gali išsikišti prieš velkančiąją transporto priemonę ne daugiau kaip 0,5 metro, jei **visos** vežamos transporto priemonės **ašys stovi ant** transporto priemonės **konstrukcijos**.

Krovinys gali **išsikišti iš užpakalinės dalies** ne daugiau kaip 1,5 metro, jei **ne daugiau kaip viena** vežamos transporto priemonės ašis **stovi ant galinės apkrovos atramos**;

Pakeitimas

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, **saugos rodiklius ir komfortą vairuotojui**. Pagal šį straipsnį leidžiamas visas maksimalaus ilgio paviršius 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

maksimalus ilgis, dėl to neturi padidėti tų transporto priemonių apkrovos geba.

viršijamas maksimalus ilgis, dėl to neturi padidėti tų transporto priemonių apkrovos geba.

Pakeitimas 35

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 1 pastraipos 9 punktą**
Direktyva 96/53/EB
10b straipsnio 2 dalies 1 pastraipa

Komisijos siūlomas tekstas

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 paviršio neturi padidėti tų transporto priemonių arba transporto priemonių junginių pakrovimo ilgis, kad būtų užtikrintas priekabų ir puspriekabių suderinamumas su įvairiarūšio vežimo operacijų reikalavimais.

Pakeitimas

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 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 paviršio neturi padidėti tų transporto priemonių arba transporto priemonių junginių pakrovimo ilgis, kad būtų užtikrintas priekabų ir puspriekabių suderinamumas su įvairiarūšio vežimo operacijų reikalavimais.

Pakeitimas 36

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 1 pastraipos 10 punktą**
Direktyva 96/53/EB
10c straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

I priedo 1.1 punkte, **atitinkamai atvejais** atsižvelgiant į 9a straipsnio 1 dalį ir į 10b straipsnio 2 dalį, **nustatytas maksimalus ilgis ir** I priedo 1.6 punkte nustatytas **tuščių arba pakrautų transporto priemonių arba transporto priemonių**

Pakeitimas

Transporto priemonių arba jų junginių, naudojamų įvairiarūšio vežimo operacijai, I priedo 1.1 punkte **nustatytas sujungtosios transporto priemonės didžiausias ilgis,** atsižvelgiant, **kai taikoma,** į 9a straipsnio 1 dalį ir 10b straipsnio 2 dalį, **yra 18 m, o I**

junginių, vežančių 45 pėdų ilgio kontenerius arba 45 pėdų ilgio nuimamuosius kėbulus, maksimalus atstumas gali būti viršijami 15 cm, jei atitinkamų kontenerių arba nuimamųjų kėbulų vežimas keliais yra įvairiarūšio vežimo operacijos dalis.“;

priedo 1.6 punkte nustatytas *didžiausias* atstumas – 13,5 m;

Pakeitimas 37

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 1 pastraipos 12 a punktas (naujas)
Direktyva 96/53/EB
10 c a straipsnis (naujas)**

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

12a) 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.**

Pakeitimas 38

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 1 pastraipos 13 punkto a papunktis

Direktyva 96/53/EB

10d straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Valstybės narės imasi konkrečių priemonių, kad *aptiktų naudojamą* transporto priemones arba *transporto priemonių junginius, kurie galimai viršija maksimalią leistiną masę ir kuriuos dėl to turėtų patikrinti jų kompetentingos institucijos, kad užtikrintų šios direktyvos reikalavimų laikymąsi. Tos priemonės gali būti pritaikytos naudojant kelių infrastruktūroje įrengtas* automatines sistemas *arba naudojant svėrimo įrangą, sumontuotą transporto priemonių viduje laikantis 4 dalies.*

Automatinės kelių infrastruktūros sistemos nusprendusi įdiegti valstybė narė užtikrina, kad tokios sistemos būtų įdiegtos bent transeuropiniame kelių transporto tinkle, nustatytame Reglamentu (ES) 1315/2013.*

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 šios direktyvos pažeidimams nustatyti ir sankcijoms taikyti naudojamos automatinės sistemos, tokios automatinės sistemos sertifikuojamos. Kai automatinės sistemos naudojamos tik identifikavimo tikslais, jų sertifikuoti nereikia.*

Pakeitimas

1. Valstybės narės imasi konkrečių priemonių, kad *nustatytų eksploatuojamas* transporto priemones arba *jų junginius, viršijančius didžiausią leidžiamąją masę, siekdamos užtikrinti atitiktį šios direktyvos reikalavimams, įskaitant specialių leidimų reikalavimus. Tos priemonės apima kelių infrastruktūroje įdiegtų automatinų sistemų, kuriomis užtikrinamas bent jau diegimas pagal Reglamentą (ES) Nr. 1315/2013* sukūrimą. Valstybės narės sukuria sertifikuotas automatines sistemas pagrindiniame tinkle transeuropiniame kelių transporto tinkle, apibrėžtame Reglamente (ES) Nr. 1315/2013.*

Valstybės narės gali ne tik naudoti kelių infrastruktūroje įdiegtas automatines sistemos, bet ir nustatyti eksploatuojamas transporto 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, *valstybės narės gali naudoti sertifikuotas automatines sistemos sankcijoms už šios direktyvos pažeidimus taikyti.*

Sertifikuotos automatinės sistemos 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.

Pakeitimas 39

Pasiūlymas dėl direktyvos 1 straipsnio 1 pastraipos 14 punktą

Direktyva 96/53/EB

10 d straipsnis

Komisijos siūlomas tekstas

10da straipsnis

1. Valstybės narės savo teritorijose gali įdiegti pažangiosios prieigos taisyklių (angl. Intelligent Access Policy) sistemas, kad reguliuotų, stebėtų ir lengvintų priegą 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 taisyklės įdiegusi valstybė narė** užtikrina, kad **jos** 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

Pakeitimas

10da straipsnis

1. Valstybės narės savo teritorijose gali įdiegti pažangiosios prieigos taisyklių (angl. Intelligent Access Policy) sistemas, kad reguliuotų, stebėtų ir lengvintų priegą 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. **Valstybės narės** užtikrina, kad **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

skaitoma forma ir būtų prieinami per nacionalinius prieigos punktus, sukurtus pagal Deleguotąjį reglamentą (ES) 2022/670**.

3. Pagal 1 dalį *pažangiosios* prieigos taisyklės *įdiegusi valstybė narė*:

- a) nustato prieigos sunkiosioms transporto priemonėms suteikimo kriterijus, susijusius su, be kita ko, transporto priemonės mase, ilgiu, techninėmis specifikacijomis ir atitiktimi konkrečioms 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.

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.*

Pakeitimas 40

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 specialiujų 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 *diegdamos pažangiasias* prieigos taisyklės:

- a) nustato prieigos sunkiosioms transporto priemonėms suteikimo kriterijus, susijusius su, be kita ko, transporto priemonės mase, ilgiu, *aukščiau*, techninėmis specifikacijomis ir atitiktimi konkrečioms 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.

Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 1 pastraipos 14 a punktas (naujas)
Direktyva 96/53/EB
10e straipsnio 1 a dalis (nauja)

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

14a) 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.

Pakeitimas 41

Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 1 pastraipos 16 punktas
Direktyva 96/53/EB
10g straipsnio 1 dalies 1 pastraipos c punktas

Komisijos siūlomas tekstas

Pakeitimas

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 reikalavimų vykdymui tiesiogiai užtikrinti;*

c) pagal 10d straipsnio 1 dalį įdiegtų automatinių sistemų, *sertifikuotų reikalavimų vykdymui tiesiogiai užtikrinti, skaičių bei jų įrengimo vietas;*

Pakeitimas 42

Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 1 pastraipos 16 punktas
Direktyva 96/53/EB
10g straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

2. Komisija išnagrinėja pagal 1 dalį gautą informaciją ir ja grindžiamą šios direktyvos įgyvendinimo ataskaitą Europos Parlamentui ir Tarybai pateikia ne vėliau kaip per tryliką mėnesių po informacijos gavimo iš visų valstybių narių. Ataskaitoje pateikiama informacija apie aktualius nagrinėjamų sričių pokyčius.

Pakeitimas

2. Komisija ***išanalizuoja*** pagal 1 dalį gautą informaciją ir, ***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 ataskaitą dėl reikalavimų laikymosi.*** Ataskaitoje pateikiama informacija apie aktualius nagrinėjamų sričių pokyčius.

Pakeitimas 43

Pasiūlymas dėl direktyvos

1 straipsnio 1 pastraipos 17 punktą

Direktyva 96/53/EB

10h straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

17) 10h straipsnio 2 ***dalis pakeičiama*** taip:
2. 4 straipsnio 5a dalyje ***ir*** 10b straipsnio 1 dalyje 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 pratęsimi 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.“;

Pakeitimas

17) 10h straipsnio 2, ***3 ir 5 dalys pakeičiamos*** taip:
2. 4 straipsnio 5a dalyje, 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 pratęsimi 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.“;

Pakeitimas 44

Pasiūlymas dėl direktyvos 1 straipsnio 1 pastraipos 17 punktą

Direktyva 96/53/EB

10h straipsnio 3 dalis

Dabartinis tekstas

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 10b 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.

Pakeitimas

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.“

(Direktyva 96/53/EB)

Pakeitimas 45

Pasiūlymas dėl direktyvos 1 straipsnio 1 pastraipos 17 punktą

Direktyva 96/53/EB

10h straipsnio 5 dalis

Dabartinis tekstas

5. Pagal 10b 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.

Pakeitimas

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.“

Pakeitimas 46

Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 1 pastraipos 19 punktą
Direktyva 96/53/EB
10j straipsnis

Komisijos siūlomas tekstas

19) 10j straipsnis **išbraukiamas**;

Pakeitimas

19) 10j straipsnis **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 moduliniai

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, susijusių 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, koku 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 pridodamas pasiūlymas dėl teisėkūros procedūra priimamo akto, kuriuo iš dalies keičiama ši direktyva.

Pakeitimas 47

**Pasiūlymas dėl direktyvos
1 straipsnio 1 pastraipos 20 punktas**
Direktyva 96/53/EB
10k straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

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.

Pakeitimas

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.**

Pakeitimas 48

Pasiūlymas dėl direktyvos 1 straipsnio 1 pastraipos 20 punktas

Direktyva 96/53/EB

10k straipsnio 2 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

Visos tokios išimtys turi būti tinkamai pagrįstos ir apie jas nedelsiant pranešama Komisijai. Komisija informaciją apie padarytą išimtį nedelsdama paskelbia savo oficialioje interneto svetainėje.

Pakeitimas

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 specialiaame Europos interneto portale.*

Pakeitimas 49

Pasiūlymas dėl direktyvos 1 straipsnio 1 pastraipos 20 punktas

Direktyva 96/53/EB

10k straipsnio 4 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

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, kai reikšmingai sutrikdytas įprastas visuomenės veikimas ir kai dėl viešojo intereso būtina skubiai imtis priemonių.“;

Pakeitimas

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.“;

Pakeitimas 50

Pasiūlymas dėl direktyvos 3 straipsnio 1 dalis

Komisijos siūlomas tekstas

1. Valstybės narės ne vėliau kaip

RR\1297467LT.docx

Pakeitimas

1. Valstybės narės ne vėliau kaip

41/59

PE754.850v02-00

[priėmimo data + 2 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.

[priėmimo data + 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.

Pakeitimas 51

Pasiūlymas dėl direktyvos I priedo lentelė

Komisijos siūlomas tekstas

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	18,75 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 priemonės	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 įtaisy, 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 vertikalaus 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 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 transporto priemonių, išskyrus netaršias 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 transporto priemonių, 2.2.1 ir 2.2.2 punktuose nurodyta maksimali leistina masė padidinama 4 tonomis		
	Jei transporto priemonių junginyje yra netaršių transporto priemonių, 2.2.3 ir 2.2.4 punktuose nurodyta maksimali leistina masė padidinama 2 tonomis		

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
poskirsnio 2.3.1, 2.3.3 ir 2.3.4 punktuose nurodyta alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių, išskyrus netaršias transporto priemones, maksimali leistina masė didinama alternatyviųjų degalų technologijos papildoma mase ne daugiau 1 tonos		
poskirsnyje nurodyta netaršių transporto priemonių maksimali leistina masė didinama 2 tonomis		
2.4 Triašiai sujungtieji autobusai		28 t
poskirsnyje nurodyta alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių, išskyrus netaršias transporto priemones, maksimali leistina masė (28 t) didinama alternatyviųjų degalų technologijai reikalinga papildoma mase ne daugiau 1 tonos		
poskirsnyje nurodyta netaršių transporto priemonių maksimali leistina masė (28 t) didinama 2 tonomis		
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 ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.2.3	nuo 1,3 m, bet mažiau 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
3.2.4	ne mažiau 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 t
3.3 Priekabos ir puspriekabės sutrejtintos ašys		
Sutrejtintajai ašiai tenkanti suminė ašių apkrova turi neviršyti toliau nurodytų dydžių, jei atstumas d tarp ašių:		
3.3.1	ne daugiau 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 t
3.3.2	daugiau 1,3 m ir ne daugiau 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	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	ir 2.2.2 punktuose nurodytų netaršių transporto priemonių varomoji ašis	12,5 t
3.4.3	Netaršūs dviašiai autobusai	12,5 t
3.5 Motorinių transporto priemonių sudvejtintos 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 ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.5.3	ne mažiau 1,3 m, bet mažiau 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	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	19 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 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

Pakeitimas

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 <i>su trejomis ašimis</i>	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 įtaisy, 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 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	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 transporto priemonių, išskyrus netaršias 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 transporto priemonių, 2.2.1 ir 2.2.2 punktuose nurodyta maksimali leistina masė padidinama 4 tonomis		
	Jei transporto priemonių junginyje yra netaršių transporto priemonių, 2.2.3 ir 2.2.4 punktuose nurodyta maksimali leistina masė padidinama 2 tonomis		

<i>Transporto priemonių junginių, įskaitant priekabas arba puspriekabas su netaršia technologija, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 ir 2.2.4 poskirsnuose nustatyta didžiausia leistina masė padidinama 2 tonomis.</i>		
<i>Kai vienam transporto priemonių junginiui taikomas daugiau nei vienas iš pirmiau nurodytų padidinių, tie padidiniai taikomi bendrai.</i>		
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
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.		
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, 2.4 ir 2.5 poskirsnuose nustatyta didžiausia leistina masė padidinama papildoma mase, kurios reikia alternatyviųjų degalų technologijai, ne daugiau kaip 1 tona.		
Netaršių motorinių transporto priemonių atveju 2.4 ir 2.5 poskirsnuose numatyta didžiausia leistina masė padidinama 2 tonomis.		

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 sudvejetainos ašys		
	Sudvejetainajai 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 ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.2.3	nuo 1,3 m, bet mažiau 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
3.2.4	ne mažiau 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 t
3.3 Priekabos ir puspriekabės sutrejetainos ašys		
	Sutrejetainajai ašiai tenkanti suminė ašių apkrova turi neviršyti toliau nurodytų dydžių, jei atstumas d tarp ašių:	
3.3.1	ne daugiau 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 t
3.3.2	daugiau 1,3 m ir ne daugiau 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	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	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 sudvejetainos ašys		
	Sudvejetainajai 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 ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.5.3	ne mažiau 1,3 m, bet mažiau 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
	Jei varomojoje ašyje yra įtaisyti sudvejetaini ratlankiai ir pneumatinė pakaba arba pakaba, kuri Sąjungoje pripažįstama lygiaverte, kaip apibrėžta II priede, arba kai kiekvienoje varomojoje ašyje įtaisyti sudvejetaini ratlankiai, o maksimali kiekvienos ašies apkrova neviršija 9,5 t jei tai netaršios motorinės transporto priemonės, didžiausia sudvejetainos ašies masės suma padidinama 1 tona.	19 t

3.6 Motorinių transporto priemonių triašiai		
<i>Sutrijintajai ašiai tenkanti suminė ašių apkrova turi neviršyti toliau nurodytų dydžių, jei atstumas d tarp ašių:</i>		
3.6.1	<i>mažiau 1,3 m ($d < 1,3$)</i>	21 t
3.6.2	<i>ne mažiau 1,3 m, bet mažiau 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	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	

AIŠKINAMOJI DALIS

Ižanga

Masės ir matmenų direktyvoje, kuri iš pradžių buvo priimta 1996 m. ir vėliau iš dalies pakeista 2002 m., o paskutinį kartą – 2015 m., nustatyta komercinių sunkiųjų transporto priemonių (vežančių krovinius ar keleivius), galinčių judėti Sąjungoje, didžiausia leidžiama masė ir matmenys, kartu leidžiant taikyti nacionalines nukrypti leidžiančias nuostatas atsižvelgiant į konkrečias nacionalines aplinkybes. Šiais bendrais standartais siekiama užtikrinti, kad sunkiosios transporto priemonės neviršytų ribų, kurios gali kelti pavojų kelių eismo saugumui, infrastruktūrai ir aplinkai. Bendromis taisyklėmis taip pat siekiama palengvinti tarpvalstybinį vežimą ir užtikrinti, kad vežėjai kelių transportu galėtų vienodomis sąlygomis konkuruoti vidaus rinkoje savo transporto priemonių krovumo aspektu. Galiausiai direktyva siekiama skatinti vežimo operacijų efektyvumą ir taip sumažinti vykdant šias operacijas išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų (ŠESD) kiekį.

Tačiau neseniai atlikus direktyvos vertinimą nustatyta svarbių trūkumų. Pirma, dėl nacionalinių nukrypti leidžiančių nuostatų, kuriomis leista eisme dalyvauti kitų matmenų transporto priemonėms, atsirado nesuderintų taisyklių įvairovė, trukdanti sklandžiam tarpvalstybiniam vežimui Europos Sąjungoje, todėl prarandamas veiklos efektyvumas. Antra, šis ES ir nacionalinių reikalavimų derinys, dvišaliai susitarimai ir teisinis netikrumas taip pat lėmė neveiksmingą ir nenuoseklų taisyklių, visų pirma taisyklių dėl tarpvalstybinio vežimo, vykdymo užtikrinimą ir dėl to atsirado nevienodos sąlygos vežėjams. Be to, iki šiol direktyvos dekarbonizavimo aspektai buvo nepakankamai veiksmingi ir joje nebuvo pakankamai paskatų didinti kelių transporto operacijų energijos vartojimo efektyvumą ir mažinti išmetamą ŠESD kiekį. Tai, kad nebuvo nustatyti būtini reikalavimai, susiję su papildomu naujų netaršių technologijų svoriu ir tūriu, prisidėjo prie šiuo metu riboto netaršių transporto priemonių naudojimo ir trukdė prasmingai prisidėti prie Europos žaliojo kurso tikslo iki 2050 m. 90 proc. sumažinti transporto sektoriaus išmetamą ŠESD kiekį. Galiausiai direktyva nepakankamai remiamas įvairiarūšis transportas ir tinkamai neskatinamas bendradarbiavimas įvairiarūšio transporto srityje.

Komisijos pasiūlymas

Komisijos pasiūlymu siekiama pašalinti šiuos trūkumus sutelkiant dėmesį į tris pagrindinius ramsčius:

1) didinti krovinio transporto tvarumą pašalinant reguliavimo ir technines kliūtis ir suteikiant daugiau paskatų diegti netaršias technologijas ir energijos taupymo prietaisus sunkiųjų transporto priemonių sektoriuje, taip pat užtikrinant įvairiarūšio transporto suderinamumą ir taip palengvinant ir skatinant įvairiarūšio vežimo operacijas. Konkrečiau, pasiūlymu padidinama netaršių ir alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių didžiausia leidžiama masė (ašyje) ir didžiausias leidžiamas netaršių transporto priemonių ilgis. Be to, ja remiamas įvairiarūšis transportas, leidžiant įvairiarūšio vežimo operacijose padidinti didžiausią svorį ir aukštį ir reikalaujant, kad didelės talpos transporto priemonės naudotų standartinius vienetus, suderinamus su kitomis transporto rūšimis;

2) gerinti vidaus rinkos veikimą ir sukurti vienodas sąlygas paaiškinant ir, kai įmanoma,

suderinant ilgesnių ir (arba) sunkesnių sunkiųjų transporto priemonių naudojimo tarpvalstybinėms operacijoms taisykles, kartu užtikrinant būtiną lankstumą valstybėms narėms nustatyti nacionalines taisykles, kad būtų atsižvelgta, be kita ko, į geografijos, transporto tinklo tankio ir erdvinės ekonominės struktūros skirtumus. Konkrečiau, pasiūlymu valstybėms narėms suteikiama galimybė tam tikromis sąlygomis leisti naudoti Europos modulinio transporto sistemas, kurios yra didelės talpos transporto priemonės. Šiuo metu devynios valstybės narės leidžia savo teritorijoje naudoti Europos modulinio transporto sistemas, o tarpvalstybinės operacijos priklauso nuo dvišalių susitarimų, tačiau tai daroma fragmentiškai ir netaikant suderintų sąlygų. Pasiūlymu siekiama išaiškinti šių didelės talpos transporto priemonių naudojimo sąlygas, susijusias su kelių eismo saugumu, sąžininga konkurencija ir transporto priemonių suderinamumu, toms valstybėms narėms, kurios nori jomis naudotis;

3) užtikrinti veiksmingesnį ir efektyvesnį vykdymo užtikrinimą, kad būtų užtikrintos sąžiningos vienodos sąlygos ir padidintas kelių eismo saugumas. Konkrečiau, pasiūlymu nustatomas privalomas minimalus valstybių narių vykdomos kontrolės lygis ir siekiama įtraukti daugiau pažangaus vykdymo užtikrinimo elementų, skatinant valstybes nares naudoti daugiau svertinės ir pažangios prieigos politikos technologijų ir supaprastinant įvairiarūšio vežimo operacijų patikrinimus pasinaudojant esamu reglamentu dėl elektroninės krovinių vežimo informacijos.

Pranešėjos pozicija

Pranešėja pritaria Komisijos pasiūlymui. Jis yra dalis ekologiško krovinių vežimo dokumentų rinkinio, kuriuo siekiama, kad krovininis transportas taptų tvaresnis, gerinant transporto sektoriaus veikimą ir energijos vartojimo efektyvumą, skatinant naudoti netaršias transporto priemones ir skatinant įvairiarūšį transportą.

Kelių transporto sektorius akivaizdžiai duoda didelės ekonominės ir socialinės naudos ES. Tačiau taip pat turėtume pripažinti ir sumažinti neigiamą jos poveikį aplinkai, infrastruktūrai ir kelių eismo saugumui. Kelių transportas lemia oro taršą, šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimą ir triukšmą. Pernelyg didelis kelių eismas gali sukelti grūstis ir padidinti infrastruktūros dėvėjimąsi. Jis taip pat gali sukelti eismo įvykių ir sužalojimų. Pavyzdžiui, skaičiuojama, kad sunkiosios transporto priemonės buvo susijusios su eismo įvykiais, dėl kurių 2019 m. žuvo apie 3 000 iš 22 800 ES keliuose žuvusių asmenų (t. y. apie 13 proc. visų eismo įvykių).

Taip pat turėtume nepamiršti, kad kelių sektorių daugiausia sudaro MVĮ ir jam yra būdinga didelė konkurencija ir maža pelno marža. Be to, šiuo metu ES nuolat trūksta profesionalių vairuotojų. Todėl labai svarbu, kad ES užtikrintų sąžiningas vienodas sąlygas, aiškias, suderintas, suprantamas ir skaidrias taisykles, tikslines paskatas, kad transporto priemonių parkas taptų tvaresnis nemažinant krovumo, griežtai užtikrintų taisyklių laikymasis, pirmenybę teiktų kelių eismo saugumui ir, kai įmanoma ir pageidautina, leistų naudoti didelės talpos transporto priemones.

Atsižvelgdama į pirmiau nurodytus tikslus, pranešėja mano, kad Komisijos pasiūlymas yra žingsnis teisinga linkme, palyginti su dabartine padėtimi. Dabartinės direktyvos vertinimas aiškiai parodė, kad joje yra nuostatų, kurias galima aiškinti įvairiai arba kurios nėra pakankamai konkrečios tam tikrose srityse, ir kad joje numatyta labai daug galimybių taikyti nacionalines nukrypti leidžiančias nuostatas. Dėl to taikymas skirtingose valstybėse narėse buvo

nenuoseklus, o tai lėmė rinkos susiskaidymą, teisinį netikrumą, veiklos neefektyvumą ir nevienodas sąlygas. Be to, dėl nuostatų dviprasmiškumo vykdymo užtikrinimo institucijoms kilo sunkumų, o besiskiriantys vykdymo užtikrinimo lygiai dar labiau pablogino reikalavimų nesilaikymą ir trukdo siekti suderinimo tikslų.

Be to, dabartinė direktyva pasirodė neveiksminga skatinant alternatyviaisiais degalais varomų ir netaršių transporto priemonių naudojimą ir energijos taupymo technologijų bei aerodinaminių įtaisų naudojimą. Jis taip pat buvo tik iš dalies veiksminga skatinant įvairiarūšį transportą. Netaršių transporto priemonėms tenkanti sunkvežimių parko dalis šiuo metu yra labai maža. Norint nuvažiuoti tokį patį atstumą kaip dyzelinės transporto priemonės, netaršioms transporto priemonėms paprastai reikia didesnės masės (baterinių elektrinių sunkvežimių atveju) arba tūrio (kuro elementais varomų elektrinių sunkvežimių atveju). Labai svarbu, visų pirma MVI, kad perėjimas prie tvaresnių transporto priemonių nebūtų neigiamai paveiktas sumažėjusio krovumo. Kita vertus, šis papildomas svoris neturėtų kelti pavojaus maksimalioms posūkio apskritimo riboms ir neturėtų tapti kelių eismo saugumo rizika.

Pranešėjai yra aišku, kad jei Sąjunga rimtai siekia iki 2050 m. 90 proc. sumažinti transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, kelių transporto operacijos turės tapti veiksmingesnės ir gerokai mažiau taršios, todėl kartu būtina didinti tvaresnių transporto alternatyvų dalį. Tai reiškia, kad, norint pasiekti savo dekarbonizacijos tikslus, netaršios transporto priemonės turi tapti kelių transporto pagrindu. Įvairiarūšis arba mišrusis vežimas taip pat yra svarbi perėjimo prie tvaresnio sunkiojo kelių transporto sektoriaus ir visos transporto sistemos sudedamoji dalis. Šis pasiūlymas paspartins abi šias tendencijas, tačiau reikia daryti daugiau. Todėl pranešėja siūlo nustatyti, kad nuo 2032 m. tarpvalstybinės 44 tonų sunkiųjų transporto priemonių operacijos būtų leidžiamos tik netaršiomis transporto priemonėmis. Taip bus sukurta stipri paskata didinti šių transporto priemonių naudojimą rinkoje ir iki to laiko bus įdiegtas patikimas viešai prieinamas alternatyviųjų degalų infrastruktūros tinklas, kuris sudarys sąlygas netaršioms sunkiosioms transporto priemonėms sklandžiai judėti visoje Sąjungoje.

Pereinant prie netaršios transporto sistemos, tuo pat metu turime užtikrinti, kad tą patį krovinį būtų galima vežti mažiau transporto priemonių, vykdant mažiau kelionių ir išmetant mažiau teršalų. Tai taip pat galėtų padėti spręsti šiuo metu kylančią vairuotojų trūkumo problemą. Iš Komisijos atlikto poveikio vertinimo matyti, kad tos valstybės narės, kurios turi didelio pajėgumo transporto priemonių (Europos modulinio transporto sistemų) naudojimo patirties, pasiekė teigiamų rezultatų, susijusių su mažesniu eismo įvykių skaičiumi, o atvirkštinis perėjimas nuo geležinkelių ir (arba) vandens transporto prie kelių transporto neįvyko. Pranešėja siūlo stiprinti Europos modulinio transporto sistemoms taikomą valdymo sistemą, atliekant *ex ante* vertinimą, atsižvelgiant į poveikį kelių eismo saugumui, kelių infrastruktūrai, bendradarbiavimui įvairiarūšio transporto srityje ir aplinkai. Taip pat siūloma, kad valstybės narės nustatytų Europos modulinio transporto sistemų vairuotojų kvalifikacijos reikalavimus, kartu užtikrindamos proporcingumą, nediskriminavimą ir valstybių narių tarpusavio pripažinimą. Galiausiai, specialiaje ES interneto portale visuomenei bus pateikiama aiški ir prieinama informacija apie konkrečius kelius, kuriuose šioms transporto priemonėms leidžiama judėti, ir apie didžiausius leistinus nacionalinius transporto priemonių matmenis ir masę valstybėse narėse.

Pranešėja yra įsitikinusi, kad Sąjunga turi toliau mažinti su sunkiosiomis transporto priemonėmis susijusių žūčių keliuose skaičių, kad būtų galima išgelbėti daugiau žmonių gyvybių Europoje. Todėl bendrame ES ženkle turi būti aiškiai nurodytas visų šioje direktyvoje

nurodytų transporto priemonių arba transporto priemonių junginių ilgis, siekiant padėti kitiems kelių eismo dalyviams atpažinti ir susipažinti su šiomis transporto priemonėmis ir sumažinti bet kokią galimą riziką, kylančią dėl matomumo apribojimų ar aklujų zonų, pavyzdžiui, lenkiant.

Kalbant apie vykdymo užtikrinimą, pranešėja mano, kad pasiūlymą būtų galima patobulinti. Todėl siūloma įpareigoti valstybes nars įrengti važiuojančių transporto priemonių svėrimo sistemas ir įdiegti pažangiosios prieigos taškus. Pajamas, gautas iš nuobaudų, taikomų už šios direktyvos pažeidimus, valstybės narės turėtų naudoti siekdamas remti tvarių transporto priemonių naudojimą, skatinti naudoti įvairiarūšį transportą ir didinti tarpvalstybinių transporto operacijų tvarumą.

PRIEDAS. SUBJEKTAI AR ASMENYS, IŠ KURIŲ PRANEŠĖJA GAVO INFORMACIJOS

Pagal Darbo tvarkos taisyklių I priedo 8 straipsnį pranešėja pareiškia, kad, rengdama šį pranešimą, iki jo priėmimo komitete gavo informacijos iš šių subjektų ar asmenų:

Subjektas ir (arba) asmuo
Transport & Environment
IVECO
CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies
ECG - The Association of European Vehicle Logistics
AVERE - The Association for Electromobility
ASTIC - Asociación del Transporte Internacional por Carretera
UIRR - International Union for Road-Rail Combined Transport
ETSC - European Transport Safety Council
Sesé
Renfe
SNCF
Ferrovie Dello Stato Italiane
Iryo
UNIFE
Tesla
Nordic Logistic Association
Union for Road Rail Transport
FinMobility
FI Forest Industries
IRU - The International Road Transport Union
UETR - Union Européenne des Transporteurs Routier
Euroexpress
DHL
CLECAT
Hydrogen Europe
Volvo
ACEA - The European Automobile Manufacturers' Association
ANFAC - Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones
CLEPA - European Association of Automotive Suppliers
Glass for Europe
ESTA - EUROPEAN ASSOCIATION OF ABNORMAL TRANSPORT AND MOBILE CRANES
UIP - INTERNATIONAL UNION OF WAGON KEEPERS
European Clean Trucking Alliance
TRANE technologies
Ministry of Transport and Communications of Finland
Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda of Spain
DG MOVE

Šį sąrašą parengė ir visą atsakomybę už jį prisiima pranešėja.

ATSAKINGO KOMITETO PROCEDŪRA

Pavadinimas	Tarybos direktyvos 96/53/EB, nustatančios tam tikrų Bendrijoje nacionaliniams ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę, dalinis keitimas	
Nuorodos	COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD)	
Pateikimo EP data	12.7.2023	
Atsakingas komitetas Paskelbimo plenariniame posėdyje data	TRAN 14.9.2023	
Nuomonę teikiantys komitetai Paskelbimo plenariniame posėdyje data	ENVI 14.9.2023	IMCO 14.9.2023
Nuomonė nepareikšta Sprendimo data	ENVI 12.10.2023	IMCO 19.9.2023
Pranešėjai Paskyrimo data	Isabel García Muñoz 5.9.2023	
Svarstymas komitete	9.10.2023	16.11.2023
Priėmimo data	14.2.2024	
Galutinio balsavimo rezultatai	+: –: 0:	26 11 1
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę nariai	Magdalena Adamowicz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Achille Variati, Henna Virkkunen, Petar Vitanov	
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai	Pablo Arias Echeverría, Sara Cerdas, Markus Ferber, Roman Haider, Ondřej Kovařík, César Luena, Ljudmila Novak, Inma Rodríguez-Piñero	
Posėdyje per galutinį balsavimą dalyvavę pavaduojantys nariai (209 straipsnio 7 dalis)	Alicia Homs Ginel, Moritz Körner, Hannah Neumann, Francesca Peppucci	
Pateikimo data	21.2.2024	

GALUTINIS VARDINIS BALSAVIMAS ATSAKINGAME KOMITETE

26	+
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elzbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Moritz Körner, Ondřej Kovařík, Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Alicia Homs Ginel, Bogusław Liberadzki, César Luena, Rovana Plumb, Inma Rodríguez-Piñero, Achille Variati, Petar Vitanov

11	-
ID	Roman Haider, Philippe Olivier
PPE	Pablo Arias Echeverría, Barbara Thaler
Renew	Dominique Riquet
The Left	Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz, Hannah Neumann

1	0
ID	Marco Campomenosi

Sutartiniai ženklai:

+ : už

- : prieš

0 : susilaikė