



Briuselis, 2025 m. lapkričio 26 d.
(OR. en)

15611/25

Tarpinstitucinė byla:
2023/0265 (COD)

TRANS 556
CLIMA 543
ENV 1239
COMPET 1183
CODEC 1850

PRANEŠIMAS

nuo: Tarybos generalinio sekretoriato

kam: Tarybai

Dalykas: Pasiūlymas 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
– Bendras požiūris

I. IVADAS

1. 2023 m. liepos 11 d. Komisija pateikė pirmiau nurodytą pasiūlymą Europos Parlamentui ir Tarybai kaip ekologiško transporto dokumentų rinkinio dalį.
2. Pasiūlymas iš dalies pakeisti Tarybos direktyvą 96/53/EB, nustatančią tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę, (Tam tikrų kelių transporto priemonių masės ir matmenų direktyvą) turi tris tikslus: a) geriau užtikrinti laisvą ir veiksmingą prekių judėjimą ir sąžiningą konkurenciją; b) numatyti pakankamai paskatų sektoriui, kad būtų skatinamos investicijos į visai netaršias technologijas ir c) užtikrinti veiksmingesnę ir nuoseklesnę naujų ir jau esamų taisyklių vykdymo užtikrinimą.

II. DARBAS KITOSE INSTITUCIJOSE

3. Europos Parlamentas už šį pasiūlymą atsakingu komitetu paskyrė Transporto ir turizmo komitetą (TRAN), o pranešėja – Rosa Maria SERRANO SIERRA (S&D, ES). Europos Parlamentas poziciją per pirmąjį svarstymą priėmė 2024 m. kovo 12 d. plenariniame posėdyje.
4. Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas nuomonę dėl pasiūlymo priėmė 2023 m. balandžio 27 d. 578-ajame plenariniame posėdyje. Regionų komitetas nuomonę dėl pasiūlymo priėmė 2024 m. sausio 31 d. 159-ajame plenariniame posėdyje.

III. DARBAS TARYBOS PARNGIAMUOSIUOSE ORGANUOSE

5. Sausumos transporto darbo grupė darbą pradėjo 2023 m. liepos 24 d., Ispanijos pirmininkavimo laikotarpiu: pasiūlymas buvo bendrai pristatytas ir buvo išnagrinėtas poveikio vertinimas. Nuo pasiūlymo pateikimo Taryba svarstė tris pažangos ataskaitas. Pirmąją – Ispanijos pirmininkavimo laikotarpiu, 2023 m. gruodžio 4 d. (dok. ST 15663/23), antrąją – Belgijos pirmininkavimo laikotarpiu, 2024 m. birželio 18 d. (dok. ST 10214/24) ir trečiąją – Lenkijos pirmininkavimo laikotarpiu 2025 m. birželio 5 d. (dok. ST 9156/25).
6. Danijos pirmininkavimo laikotarpiu darbas Sausumos darbo grupėje buvo tęsiamas 2025 m. liepos 4 d., rugsėjo 18 d., spalio 15 d. bei 31 d. ir lapkričio 13 d. posėdžiuose.

IV. DARBAS SIEKIANT KOMPROMISO

7. Pirmininkaujanti valstybė narė, atsižvelgdama į anksčiau pirmininkavusių valstybių narių atliktą darbą, grįžo prie Komisijos pasiūlymo ir dirbo remdamasi juo. Daugiausia dėmesio buvo skiriama tam, kad būtų išlaikyti pagrindiniai tikslai, kuriais siekiama bendro tikslo – supaprastinti direktyvą, kartu remiant didesnę visai netaršių transporto priemonių naudojimą. Pirmininkaujanti valstybė narė pateikia likusių neišspręstų klausimų sprendimus.
8. Siekiant priimti bendrą požiūrį, toliau pateikiama išsami apžvalga ir paaiškinami Komisijos pasiūlymo pakeitimai.

9. 1 straipsnio 3 dalis dėl sujungtų autobusų ir specialių keleiviniam transportui skirtų transporto priemonių junginių naudojimo iš dalies pakeista, kad valstybės narės galėtų toliau naudoti specialius junginius.
10. Transporto priemonėms, kurioms taikomi specialūs nedalomų krovinių vežimo leidimai [4 straipsnio 3 dalis], transporto priemonėms, vykdančioms didelio poveikio tarptautinei konkurencijai transporto sektoriuje neturintį vežimą [4 straipsnio 4 dalis] ir Europos modulinio vežimo sistemoms [4 straipsnio 4a dalis] užtikrinama galimybė nukrypti nuo priede nustatytos masės ir matmenų. 4b straipsnyje, atsižvelgdama į siūlomo pakeitimo tikslus užtikrinti paskatas naudoti visai netaršias transporto priemones ir vykdyti įvairiarūšio vežimo operacijas, pirmininkaujanti valstybė narė siūlo, kad visai netaršioms motorinėms transporto priemonėms arba transporto priemonių junginiams, naudojamiems vykdančioms įvairiarūšio vežimo operacijas, taip pat būtų leidžiama kirsti sienas, net jei jos viršija priede nustatytą didžiausią masę, jei jų masė neviršija tos, kuri leidžiama abiejose sienos pusėse.
11. Kalbant apie nedalomų krovinių vežimą ir vairuotojui taikomą kalbos žinių reikalavimą [4 straipsnio 3 dalis], valstybės narės gali reikalauti konkrečių priemonių veiksmingam bendravimui su vairuotoju užtikrinti.
12. Įtraukta valstybėms narėms skirta galimybė vykdančioms specialias švytuoklinio maršruto transporto paslaugas prailginti priekabą pridedant iki 1,380 metro [4 straipsnio 4aa dalis], taip pat nauja [11c] konstatuojamoji dalis, kurioje paaiškinami šio papildomo ilgio nustatymo motyvai.
13. 4 straipsnio 5 dalyje nustatytas ilgiausias bandymams su Europos modulinio vežimo sistemomis skirtas laikotarpis pratęstas iki septynerių metų.
14. Valstybėms narėms suteikta pakankamai laiko 4a straipsnyje numatytai vieno langelio funkcijai įdiegti.
15. 7 straipsnyje valstybėms narėms suteikiama galimybė apriboti tam tikrų kelių ar inžinerinių statinių naudojimą remiantis kelių eismo saugumo aspektais ar infrastruktūros charakteristikomis.

16. Atsižvelgiant į susirūpinimą dėl papildomos masės poveikio infrastruktūrai, 10d straipsnyje padaryta su vykdymo užtikrinimu susijusių pakeitimų. Pirmoje pastraipoje paaiškinta, kad valstybės narės gali naudoti TEN-T tinklo kelių infrastruktūroje įrengtas automatines sistemas arba transporto priemonėse įrengtą svėrimo įrangą. Nuo 2029 m. gruodžio 1 d. visai netaršios transporto priemonės turėtų galėti nuotoliniu būdu perduoti patikimus masės duomenis naudojantis transporto priemonėse sumontuota svėrimo įranga, numatant galimybę naudoti išmaniuosius tachografus. Išsamios nuostatos bus nustatytos įgyvendinimo aktu.
17. 10k straipsnyje paaiškinta, kad krizių, darančių poveikį kelioms valstybėms narėms, atveju Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus tik atitinkamų valstybių narių prašymu.
18. Pirmininkaujanti valstybė narė taip pat siūlo supaprastinti administracines procedūras, t. y. nebereikalauti, kad būtų stebimi Europos modulinio vežimo sistemų bandymai, [4 straipsnio 5 ir 5a dalys], ir išbraukti reikalavimą naudoti eFTI siekiant įrodyti, kad transporto operacija atitinka įvairiarūšio vežimo operacijai taikomus reikalavimus [6 straipsnio 7 dalis]. Atsižvelgiant į ribotą pažangiosios prieigos taisyklių sistemų pridėtinę vertę, siūlomas 10da straipsnis buvo išbrauktas.
19. Priede padaryta pakeitimų, kuriais atsižvelgta į paramą didesniam visai netaršių transporto priemonių naudojimui, kartu atsižvelgiant į valstybių narių susirūpinimą dėl infrastruktūros nusidėvėjimo.
 - a. Sujungtoms transporto priemonėms, kuriose yra visai netarši motorinė transporto priemonė, numatytas 0,90 metro ilgio paviršius, kad būtų daugiau vietos įdiegti visai netaršias technologijas (1.1 poskirsnis).
 - b. Išbraukta eilutė, susijusi su aukščio paviršiu, kai vežami dideli kubiniai konteineriai, nes daugumoje valstybių narių esama su tiltų aukščiu susijusios problemos (1.3 poskirsnis).
 - c. Visai netaršioms transporto priemonėms taikomos didžiausios leistinos masės atžvilgiu diferencijuojamos penkiaašės ir šešiaašės motorinės transporto priemonės, numatant, kad ji padidinama atitinkamai 2 ir 4 tonomis (2.2 poskirsnis).

- d. Šios konkrečios rūšies trumpų ir sunkių transporto priemonių didžiausia masė 2.3.6 punkte sumažinta iki 34 tonų, tačiau visai netaršioms transporto priemonėms išlaikomas padidinimas 2 tonomis. Įtraukta papildoma eilutė, kuria visai netaršių dviašių autobusų masę leidžiama padidinti 0,50 tonos (2.3 poskirsnis).
- e. Buvo išbraukta visai netaršių transporto priemonių vairuojamosios ašies papildoma masė, nes dauguma valstybių narių mano, kad itin sunki vairuojamoji ašis pernelyg kenkia infrastruktūrai (3.4 poskirsnis).
- f. Įtrauktas 3.6 poskirsnis dėl motorinių transporto priemonių sutrejtųjų ašių, nes šios rūšies transporto priemonėms būdingos specifinės charakteristikos.
- g. Kadangi esama konkrečių atvejų, įtraukta viena eilutė dėl penkiaašių motorinių transporto priemonių ir dar viena eilutė dėl formulės, pagal kurią nustatomas atstumas tarp transporto priemonių junginių, kurių masė viršija 42 tonas, ašių (4.3 poskirsnis).

V. IŠVADOS

- 20. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, Tarybos (transportas, telekomunikacijos ir energetika) prašoma 2025 m. gruodžio 4 d. posėdyje susitarti dėl bendro požiūrio dėl šio pranešimo priede išdėstyto kompromisinio teksto.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

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

atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,

teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę²,

laikydami įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

¹ OL C, C/2024/895, 2024 3 5, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

² OL C, C/2024/1982, 2024 3 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>

- (1) Tarybos direktyvoje 96/53/EB³ nustatyta didžiausia leistina sunkiujų transporto priemonių, kurios gali važiuoti Sąjungos keliais, masė ir matmenys, siekiant užtikrinti kelių eismo saugą ir sklandų vidaus rinkos veikimą, taip pat skatinti transporto operacijų energijos vartojimo ir veiklos efektyvumą ir mažinti vykdančias operacijas išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį. Atlikus Direktyvos 96/53/EB vertinimą paaiškėjo, kad jos veiksmingumas siekiant kelių eismo saugos, vidaus rinkos ir aplinkos tikslų yra ribotas, todėl jos nuostatas reikia pritaikyti taip, kad jos atitiktų technologinę plėtrą ir skatintų inovacijas, kad jomis būtų sprendžiami besikeičiančios transporto rinkos uždaviniai ir būtų prisidedama prie Sąjungos politikos prioritetų mažinti transporto sektoriaus priklausomybę nuo iškastinio kuro įgyvendinimo;
- (2) Komisijos komunikate „Darnaus ir išmanaus judumo strategija. Europos transporto kelias į ateitį“⁴ aiškiai nurodyta, kad, siekiant prisidėti prie Europos žaliojo kurso⁵ tikslo iki 2050 m. transporto išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį sumažinti 90 proc., reikia užtikrinti, kad visų rūšių transportas būtų darnesnis, kad tvarias alternatyvas būtų galima plačiai naudoti daugiarūšio transporto sistemoje ir kad būtų įgyvendintos tinkamos skatinamosios priemonės perėjimui prie visai netaršios transporto sistemos Sąjungoje spartinti;
- (3) racionalizuojant ir patikslinant taisykles dėl kelių transporto sunkiujų transporto priemonių masės ir matmenų, būtina šalinti tarpvalstybinio transporto operacijų energijos vartojimo veiklos efektyvumo trūkumus, suteikti tvirtas paskatas vežėjams diegti visai netaršias technologijas, kartu sukuriant geresnes sąlygas naudoti esamus energijos taupymo sprendimus, ir toliau remti įvairiarūšio krovinių vežimo operacijas. Siekiant kuo labiau sumažinti administracinę naštą, užkirsti kelią konkurencijos iškreipymams ir sumažinti pavojų kelių eismo saugai ir žalą kelių infrastruktūrai, reikėtų suderinti tam tikrus sunkesnių ir ilgesnių transporto priemonių naudojimo reikalavimus ir sustiprinti galiojančių taisyklių laikymosi užtikrinimą;

³ OL L 235, 1996 9 17, p. 59.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

- (4) kad šie tikslai būtų pasiekti, reikėtų tinkamai subalansuoti ekonominio naudingumo, aplinkosauginio tvarumo, kelių infrastruktūros apsaugos ir kelių eismo saugos aspektus;
- (5) sunkiųjų transporto priemonių tipai, taip pat tų transporto priemonių masės vertės buvo nustatyti remiantis Sąjungos teisės aktais dėl transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo ir rinkos priežiūros, visų pirma Europos Parlamento ir Tarybos reglamentais (ES) 2018/858⁶ ir (ES) 2019/2144⁷. Todėl pageidautina atnaujinti nuorodas į tuos atitinkamus teisės aktus, kad būtų užtikrintas taikytinų teisės aktų sistemos aiškumas;
- (6) Direktyvos 96/53/ES nuostatomis papildomos Tarybos direktyvos 92/106/EEB⁸ nuostatos dėl įvairiarūšio vežimo plėtros skatinimo ir rėmimo. Todėl įvairiarūšio vežimo apibrėžtis turėtų būti suderinta su Direktyvos 92/106/EEB terminija, kad vykdant įvairiarūšio vežimo operacijas naudojamiems sunkvežimiams, priekaboms ir puspriekabėms būtų galima taikyti tas pačias papildomas leistinos masės normas, kurios taikomos kelių transporto priemonėms, vežančioms konteinerius arba nuimamuosius kėbulus ir naudojamoms įvairiarūšiam vežimui konteineriais. Tokia su papildoma mase susijusi paskata turėtų padėti kelių transporto vežėjams taip pat vykdyti įvairiarūšį vežimą ne konteineriais;

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

⁷ 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 ir (ES) 2015/166 (OL L 325, 2019 12 16, p. 1).

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

- (7) siekiant užtikrinti, kad šios direktyvos nuostatos būtų vienodai suprantamos ir įgyvendinamos vykdant 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;
- (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 vairuotojui, pvz., mokėti atitinkamos valstybės narės nacionalinę kalbą. Valstybės narės turėtų apsvarstyti galimybę prašyti vežėjų veiksmingam vairuotojo ir kontrolės institucijų bendravimui užtikrinti naudotis kitomis ryšių priemonėmis, daugiausia skaitmeninėmis. Pavyzdžiui, vežėjų galėtų būti prašoma nustatyti paslaugos numerį, kuriuo vairuotojas galėtų kreiptis pagalbos, jei jį sustabdytų kontrolės institucijos, ir užtikrinti, kad šiuo paslaugos numeriu būtų galima kreiptis tuo metu, kai vairuotojas vairuoja, taip pat nakties metu ir savaitgaliais. Siekiant sumažinti vežėjams tenkančią administracinę našą ir užtikrinti veiksmingas, sąžiningas ir saugias operacijas, labai svarbu įdiegti skaidrią, suderintą ir patogią naudoti sistemą leidimams gauti;

- (9) Europos modulinio vežimo sistemos buvo plačiai naudojamos ir išbandytos ir, kai jos naudojamos tinkamose fizinėse ir veiklos srityse, pasirodė esančios naudingas sprendimas siekiant pagerinti transporto operacijų ekonominį naudingumą ir energijos vartojimo efektyvumą, kartu užtikrinant kelių eismo saugą ir infrastruktūros apsaugą. 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 sudaryti sąlygas platesniam teigiamam Europos modulinio vežimo sistemų naudojimo socialiniam bei ekonominiam poveikiui ir poveikiui 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 Europos modulinio vežimo sistemoms nustatytas nacionalines sąlygas. Taip siekiama užtikrinti, kad vykdant tarpvalstybines operacijas naudojamos Europos modulinio vežimo sistemos atitiktų tose valstybėse narėse taikomą bendrą didžiausios Europos modulinio vežimo sistemų masės ir matmenų ribą;
- (10) valstybėms narėms ir toliau turėtų būti leidžiama atlikti laikinus bandymus. Iš tiesų, siekiant įdiegti naujas technologijas, kuriomis sukuriama sąlygos įkrauti važiuojančias transporto priemonės, pvz., saulės baterijų plokštes, pantografus ir elektrifikuotus kelius, arba siekiant laipsniškai įdiegti Europos modulinio vežimo sistemas valstybėse narėse, bandymo aplinkoje, įskaitant tarpvalstybines kelių tinklo atkarpas, gali prireikti viršyti maksimalią masę ir matmenis. Todėl valstybėms narėms ir toliau turėtų būti leidžiama atlikti tokius bandymus ir turėti galimybę išbandyti naujų technologijų ir koncepcijų suderinamumą tarpvalstybiniu mastu. Bandymų laikinumą ir novatoriškumą reikia patikslinti nustačius ilgiausią galimą jų vykdymo laikotarpį. Kartu, siekiant išvengti kliūčių inovacijoms, neturėtų būti ribojamas naujų technologijų ir novatoriškų sistemų bandymų skaičius.

- (11) kai nedalomi kroviniai vežami transporto priemonėmis ar jų junginiais, viršijančiais maksimalią masę ar matmenis, ir naudojant Europos modulinio vežimo sistemoms, atsižvelgiant į papildomų apsaugos priemonių ir tinkamos infrastruktūros poreikį tokiais atvejais, ypatingą dėmesį reikia skirti tokiems elementams kaip atitinkamos informacijos skaidrumas, teisinis tikrumas ir leidimų išdavimo procesų suderinimas. Todėl valstybės narės turėtų sukurti bendrą elektroninę informacijos ir ryšių sistemą, kurioje aiškiai ir prieinamai būtų pateikta visa svarbi informacija apie veiklos ir administracines sąlygas, aktualias vežant nedalomus krovinius ir naudojant Europos modulinio vežimo sistemas. Ši nacionalinė sistema taip pat turėtų sudaryti sąlygas vežėjams gauti informaciją ir elektroniniu būdu pateikti standartinės formos prašymus gauti specialius leidimus nedalomiems kroviniams vežti atitinkamoje valstybėje narėje;
- (11a) tarpvalstybinis eismas tarp valstybių narių, kai leidžiama didesnė masė nei nurodyta I priede, gali padidinti efektyvumą ir sumažinti išmetamą CO₂ kiekį, nes sumažėtų bendras nuvažiuotų kilometrų skaičius. Tokios operacijos ir toliau turėtų būti leidžiamos, jei laikomasi valstybėse narėse nustatytų tų didesnių ribų taikymo nacionalinių sąlygų ir jas vykdo visai netaršios motorinės transporto priemonės arba įvairiarūšio vežimo operacijoms naudojamos transporto priemonės. Tai neturėtų daryti poveikio valstybių narių teisei pagal 4 straipsnį nukrypti nuo I priede išdėstytų masės ir matmenų ribų;
- (11b) valstybėms narėms turėtų būti leidžiama leisti vykdyti specializuotas vežimo operacijas, kurios vykdomos tokiomis aplinkybėmis, kai jos paprastai nėra vykdomos transporto priemonėmis iš kitų valstybių narių, leidžiant tokių operacijų metu nukrypti nuo standartinės transporto priemonių masės ir matmenų, nes toks specializuotas vežimas nedaro reikšmingo poveikio tarptautinei konkurencijai transporto sektoriuje. Būtina paaiškinti specializuotų transporto priemonių sąvoką ir naudojimą, visų pirma tokių operacijų išplėtimo įtraukiant tarptautinį eismą kontekste, kad būtų sudarytos sąlygos sklandžiam su tuo sutinkančių valstybių narių bendradarbiavimui. Aiškūs pavyzdžiai yra vežimo operacijos, susijusios su medienos ruoša ir miškininkystės pramone, vežimas transporto priemonių junginiais, turinčiais daugiau kaip šešias ašis, ir vietos transportas autobusais;

- (11c) siekiant remti veiklos efektyvumą ir skatinti sprendimus, kuriais padedama mažinti kelių transporto poveikį aplinkai, valstybėms narėms turėtų būti leidžiama nustatyti sujungtosioms transporto priemonėms, naudojamoms švytuoklinio maršruto transporto tikslu, papildomą ilgio perviršį su sąlyga, kad laikomasi likusių 1 priede, ypač jo 1.5 poskirsnyje, nustatytų parametrų. Padidinus sujungtųjų transporto priemonių, naudojamų reguliarioms švytuoklinio maršruto transporto paslaugoms teikti nustatytu logistiniu maršrutu, ilgį gali gerokai padidėti krovumas, ypač ant padėklų gabenamų krovinių atveju, ir taip sumažėti būtinų reisų skaičius;
- (11d) kelių transporto sektoriaus žaliajai pertvarkai itin svarbu, kad būtų paskatų naudoti visai netaršias transporto priemones. Valstybės narės raginamos suderinti savo nacionalines masės ribas tokiu būdu, kad paskatos naudoti visai netaršias transporto priemones nekliudytų tarpvalstybiniam eismui;
- (11e) kadangi pagal direktyvą leidžiama taikyti nuo maksimalios masės ir matmenų reikalavimų nukrypti leidžiančias nuostatas, dėl priežasčių, susijusių su kelių eismo sauga arba infrastruktūros savybėmis, valstybės narės gali ir toliau riboti tam tikrų transporto priemonių naudojimą atskirose jų kelių tinklo dalyse;
- (12) *išbraukta*
- (13) *išbraukta*
- (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;

- (15) į rinką skverbiasi sunkiosios transporto priemonės su pailgintomis kabinomis, naudojamos kartu su visai netaršiomis varymo sistemomis. Priklausomai nuo technologijos, visai 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 visai netaršiai technologijai, pvz., baterijoms ir vandenilio talpykloms, montuoti, jei nebus pakenkta aerodinaminių kabinų saugos, naudingumo ir patogumo savybėms;
- (16) kaip ir papildomos erdvės poreikio atveju, esami standartai taip pat nėra tinkami siekiant kompensuoti papildomą visai netaršių sunkiųjų transporto priemonių, ypač naudojamų tolimojo susisiekimo operacijoms, masę. Visai netaršių transporto priemonių junginiams, taip pat dažniausiai Sąjungoje naudojamoms keleivinėms transporto priemonėms būtina papildoma leistina masė ir ašies apkrova. Lengvesnės technologijos ir geresnė aerodinamika padidins naudojamų visai netaršių varymo sistemų naudingumą (pvz., kad būtų galima nuvažiuoti ilgesnį atstumą ir baterijos veiktų ilgiau), nes sumažės jų energijos suvartojimas. Siekiant suteikti papildomų paskatų naudoti visai netaršias sunkiąsias transporto priemones, skatinti technologinę plėtrą, taip pat transporto priemonėse įrengti įrangą, pasižyminčią geresnėmis aerodinaminėmis savybėmis, papildomos leistinos masės normos turėtų būti atskirtos nuo visai netaršios technologijos masės;
- (17) veiksmingas, naudingas ir nuoseklus taisyklių laikymosi užtikrinimas yra itin svarbus, kad nebūtų iškreipta vežėjų konkurencija ir būtų pašalinta rizika kelių eismo saugai ir kelių infrastruktūrai, kurią kelia transporto priemonės, neteisėtai viršijančios leistiną masę ar matmenis. Kad perkrautų transporto priemonių patikros kelyje būtų tikslingesnės, kai valstybės narės nusprendžia kelių infrastruktūroje naudoti automatines sistemas, jos turėtų užtikrinti, kad tokios 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;

- (17a) siekiant užtikrinti veiksmingą, efektyvą ir nuoseklų vykdymo užtikrinimą ir gerinti didesnės masės transporto priemonėms taikomų reikalavimų laikymąsi, kad būtų diegiamos visai netaršios technologijos, informacija apie esamą bendrą transporto priemonių junginio masę iš transporto priemonės turėtų būti perduodama joje esančiomis technologijomis, pavyzdžiui, vidinio masės stebėjimo (OBMM) sistema naudojantis skirtuoju mažojo nuotolio ryšiu (DSRC). Šia informacija valstybės narės gali naudotis transporto priemonėms, kurios gali viršyti masės ribas, identifikuoti, tačiau šia direktyva valstybėms narėms nenustatoma pareiga naudotis DSRC užtikrinant vykdymą. Ši priemonė papildo kitas vykdymo užtikrinimo priemones. Siekiant užtikrinti, kad tokius reikalavimus būtų galima įvykdyti, Komisijai turėtų būti suteikti įgyvendinimo įgaliojimai, kad būtų sudarytos sąlygos perduoti duomenis vykdymo užtikrinimo institucijomis;
- (17b) keisti tachografą gali būti sudėtinga, o veiklos vykdytojams gali būti brangu modifikuoti transporto priemonės įrengiant OBMM, todėl šis reikalavimas turėtų būti taikomas nuo 2029 m. gruodžio 1 d. tik transporto priemonėms, kuriose įrengtas OBMM. Nedarant poveikio Europos Parlamento ir Tarybos reglamentui 595/2009 arba valstybių narių prerogatyvai reguliuoti nacionaliniam vežimui taikomus masės reikalavimus, šia direktyva nenumatomas modifikavimas įrengiant OBMM. Be to, Komisija turėtų turėti galimybę atidėti 2029 m. gruodžio 1 d. terminą ne daugiau kaip 18 mėnesių, jei tai būtina norint užtikrinti galimybę perduoti masės duomenis;
- (18) *išbraukta*
- (18) *išbraukta*
- (20) Europos Parlamentas ir Taryba turėtų būti reguliariai informuojami apie valstybių narių kompetentingų institucijų atliekamų reikalavimų laikymosi patikrinimų rezultatus. Ši valstybių narių pateikta informacija turėtų padėti Komisijai stebėti rinkos pokyčius ir atitiktį Direktyvai 96/53/EB. Siekiant sukurti geresnes sąlygas valstybėms narėms teikti būtiną informaciją Komisijai ir užtikrinti duomenų vienodumą ir palyginamumą, kad būtų galima tikrinti atitiktį ir vertinti bendrą Direktyvos 96/53/EB veiksmingumą, pageidautina, kad Komisija nustatytų vienodą ir patogią naudoti ataskaitų teikimo formą;

(21) kad kelių transporto sektorius galėtų sparčiai reaguoti į visas krizes, pavyzdžiui, gaivalines nelaimes, pandemijas, karinius konfliktus ar infrastruktūros gedimus, į Direktyvą 96/53/EB reikia įtraukti nepaprastosios padėties sąlygą, pagal kurią būtų leidžiamas laikinas sunkiųjų transporto priemonių, viršijančių leistiną maksimalią masę ir (arba) matmenis, judėjimas, siekiant užtikrinti nuolatinį būtinų prekių tiekimą ir paslaugų teikimą. Tokia išimtinė sąlyga turėtų būti taikoma tik tais atvejais, kai tai būtina dėl viešojo intereso, jei tai nekelia pavojaus kelių eismo saugai ir nedarant poveikio konkrečioms teisės aktams, taikytiniems karinio transporto ir sustiprinto atgrasymo bei reagavimo kontekste;

(22) *išbraukta*

- (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 ir (arba) matmenis ir kuriais vežami nedalomi kroviniai, nustatyti standartinę ataskaitų teikimo formą, kurią turėdamos valstybės narės galėtų vykdyti savo pareigas teikti ataskaitas, ir nustatyti laikinas masės ir matmenų ribų, taikomų tarptautiniam vežimui tarp krizės paveiktų valstybių narių, taikymo išimtis. Tais įgaliojimais turėtų būti naudojamasi laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011⁹;
- (24) Direktyvos 96/53/EB I priedas buvo daug kartų iš dalies keičiamas, todėl atsižvelgus į poreikį suteikti papildomų paskatų naudoti visai netaršias sunkiąsias transporto priemones, poreikį suderinti penkiaašių motorinių transporto priemonių maksimalią masę ir poreikį skatinti įvairiarūšį vežimą, siekiant aiškumo tikslinga jį pakeisti;
- (25) *išbraukta*
- (26) šios direktyvos tikslų, t. y. užtikrinti kelių eismo saugą, skatinti tvarias ir veiksmingas transporto operacijas ir skatinti vidaus rinkos veikimą, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl tarpvalstybinio kelių transporto pobūdžio ir problemų, kurias šia direktyva siekiama spręsti, tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, todėl laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

⁹ 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).

- (27) pagal 2011 m. rugsėjo 28 d. bendrą valstybių narių ir Komisijos politinį pareiškimą dėl aiškinamųjų dokumentų¹⁰ valstybės narės įsipareigojo pagrįstais atvejais prie pranešimų apie perkėlimo priemones pridėti vieną ar daugiau dokumentų, kuriuose paaiškinamos direktyvos sudedamųjų dalių ir nacionalinių perkėlimo priemonių atitinkamų dalių sąsajos. Šios direktyvos atveju teisės aktų leidėjas laikosi nuomonės, kad tokių dokumentų perdavimas yra pagrįstas;
- (28) todėl Direktyva 96/53/EB turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeista,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis
Direktyvos 96/53/EB pakeitimai

Direktyva 96/53/EB iš dalies keičiama taip:

- 1) 1 straipsnis iš dalies keičiamas taip:
- a) 1 dalies a punktas pakeičiamas taip:

„a) laikantis Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) 2018/858* 4 straipsnyje nustatytos klasifikacijos prie M₂ ir M₃ kategorijų priskirtų motorinių transporto priemonių ir jų prie O kategorijos priskirtų priekabų bei prie N₂ ir N₃ kategorijų priskirtų motorinių transporto priemonių ir jų prie O₃ ir O₄ kategorijų priskirtų priekabų matmenų atžvilgiu;“;

¹⁰ OL C 369, 2011 12 17, p. 14.

b) 2 dalis pakeičiama taip:

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

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

** 2019 m. lapkričio 27 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/2144 dėl variklinių transporto priemonių, jų priekabų ir joms skirtų sistemų, sudėtinių dalių bei atskirų techninių mazgų tipo patvirtinimo reikalavimų, susijusių su jų bendrąja sauga ir transporto priemonėse esančių asmenų bei pažeidžiamų eismo dalyvių apsauga, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 ir panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 78/2009, (EB) Nr. 79/2009 ir (EB) Nr. 661/2009 ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 631/2009, (ES) Nr. 406/2010, (ES) Nr. 672/2010, (ES) Nr. 1003/2010, (ES) Nr. 1005/2010, (ES) Nr. 1008/2010, (ES) Nr. 1009/2010, (ES) Nr. 19/2011, (ES) Nr. 109/2011, (ES) Nr. 458/2011, (ES) Nr. 65/2012, (ES) Nr. 130/2012, (ES) Nr. 347/2012, (ES) Nr. 351/2012, (ES) Nr. 1230/2012 ir (ES) 2015/166 (OL L 325, 2019 12 16, p. 1).

c) 3 dalis pakeičiama taip:

„3. Ši direktyva netaikoma sujungtiems autobusams, kuriuos sudaro daugiau nei viena jungiama dalis, transporto priemonių junginiams, kuriuos sudaro motorinė transporto priemonė su prikabinta priekaba, skirta keleivių vežimui, arba transporto priemonių junginiams, kuriuos sudaro motorinė transporto priemonė su prikabinta puspriekabe, skirta keleivių vežimui.“;

2) 2 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) antroje įtraukoje priekabos apibrėžtis pakeičiama taip:

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

b) trečioje įtraukoje puspriekabės apibrėžtis pakeičiama taip:

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

c) po transporto priemonių junginio apibrėžties įrašoma ši apibrėžtis:

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

- d) po izoliuotos transporto priemonės apibrėžties įrašoma ši apibrėžtis:
- „—autovežis – transporto priemonių junginys, pagal savo konstrukciją galintis vežti kitą transporto priemonę (-es) arba pritaikytas tai nuolatos daryti,“;
- e) keturioliktoje įtraukoje alternatyviaisiais degalais varomos transporto priemonės apibrėžtis pakeičiama taip:
- „—alternatyviaisiais degalais varoma transporto priemonė – vien tik alternatyviaisiais degalais varoma motorinė transporto priemonė, patvirtinta pagal Reglamente (ES) 2018/858 nustatytą sistemą,“;
- f) penkioliktoje įtraukoje įvairiarūšio vežimo operacijos apibrėžties a punktas pakeičiamas taip:
- „a) Tarybos direktyvos 92/106/EEB* 1 straipsnyje apibrėžto mišriojo vežimo operacijos, arba“;
- _____
- * 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyva 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38)“;
- h) antra pastraipa pakeičiama taip:
- „Visi I priede nurodyti maksimalūs leistini matmenys ir konkrečios transporto priemonės atitinkamos deklaruotosios vertės, pateiktos pagal Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2020/683* I priedą parengtame informaciniame dokumente, pridedamame prie ES visos transporto priemonės tipo patvirtinimo, lyginami netaikant teigiamos leidžiamosios nuokrypos.“;
- _____
- * 2020 m. balandžio 15 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2020/683, kuriuo įgyvendinamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2018/858 dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, komponentų ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo ir rinkos priežiūros administracinių reikalavimų (OL L 163, 2020 5 26, p. 1).“;

3) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis papildoma c punktu:

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

b) 3 ir 4 dalys pakeičiamos taip:

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

Valstybės narės, 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 vairuotojui pareigos turėti valstybių narių, kuriose vykdoma operacija, oficialiosios (-ųjų) kalbos (-ų) žinių. Tačiau valstybės narės gali reikalauti kitų priemonių, įskaitant skaitmenines ryšio priemones, kad būtų užtikrintas veiksmingas vairuotojo ir kontrolės institucijų bendravimas.

4. Valstybės narės gali leisti transporto priemonėms arba transporto priemonių junginiams, naudojamiems vykdam tam tikras didelio poveikio tarptautinei konkurencijai transporto sektoriuje neturinčias vidaus ar tarptautines transporto operacijas, judėti valstybių narių teritorijoje, jeigu jų masė ar matmenys skiriasi nuo I priedo 1, 2 ir 4 skirsniuose nustatytų masės ir 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;

b) valstybė narė, leidžianti savo teritorijoje transporto operacijas vykdyti transporto priemonėmis arba transporto priemonių junginiais, kurių masė ir (arba) 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.“;

c) įterpiamos šios 4aa ir 4a dalys:

„4aa. Valstybės narės gali leisti savo teritorijoje naudoti sujungtąsias transporto priemones, kurios naudojamos vykdant nacionalines ar tarptautines švytuoklinio maršruto transporto operacijas ir kurių matmenys skiriasi nuo I priedo 1.1 poskirsnyje nustatytų matmenų, jei papildomas ilgis neviršija 1,380 metro.

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

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

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

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

Valstybė narė, pagal šią dalį leidusi nacionaliniam vežimui naudoti Europos modulinio vežimo sistemas, negali prieštarauti tarptautiniam vežimui naudojamų Europos modulinio vežimo sistemų judėjimui savo teritorijoje arba jį uždrausti, jei tokios sistemos atitinka nacionalines sąlygas, įskaitant nacionaliniam vežimui naudojamose Europos modulinėse sistemose nustatytą maksimalią masę ir matmenis.

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

d) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Valstybės narės gali leisti ribotą laikotarpį bandyti transporto priemonės 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 septynerius metus. Bandymų skaičius neribojamas. Apie juos valstybės narės praneša Komisijai.“;

f) 7 dalis išbraukiama;

4) įrašomi 4a ir 4b straipsniai:

„4a straipsnis

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

- a) bendrą nacionalinį įvedimo punktą, per kurį pareiškėjas teikia standartinės formos prašymą išduoti 4 straipsnio 3 dalyje numatytą specialųjį leidimą arba panašų dokumentą;
- b) bendrą nacionalinį prieigos punktą, per kurį pareiškėjai aiškiai, prieinamai ir skaidriai gauna informaciją apie 4 straipsnio 3 dalyje numatytų specialiųjų leidimų arba panašių dokumentų išdavimo reikalavimus ir informaciją, būtiną jų maršrutams planuoti;
- ba) bendrą nacionalinį prieigos punktą, per kurį, kai aktualu, teikiama informacija apie valstybėje narėje pagal 4 straipsnio 2 dalies a punktą, 4 straipsnio 4 dalį ir 4b straipsnį leidžiamą didžiausią masę ir matmenis;
- c) Europos modulinio vežimo sistemų operatoriams skirtą bendrą nacionalinį prieigos punktą, per kurį, kai aktualu, teikiama 4 straipsnio 4a dalies a ir b punktuose nurodyta informacija.

Vieno langelio principu veikiantys nacionaliniai įvedimo punktai ir nacionaliniai prieigos punktai gali būti sujungti į vieną viešai prieinamą interneto svetainę, kuri atliktų bendro įvedimo punkto funkciją ir kurioje naudotojai galėtų sąveikauti su atitinkamu nacionaliniu ar regioniniu sprendimus priimančiu organu ir tam nereikėtų pateikti kelių prašymų.

2. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, kuriais nustatytų būtiniausius prašymo formos elementus ir suderintų šio straipsnio 1 dalyje ir 4 straipsnio 3 dalyje nurodytų nacionalinių leidimų išdavimo arba panašios tvarkos taisykles ir procedūras. Tie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 10i straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

4b straipsnis

1. Valstybė narė, pagal 4 straipsnio 2 dalies a punktą leidusi savo teritorijoje naudoti transporto priemonių junginius, kurių maksimali masė viršija I priedo 2, 3 skirsniuose arba 4.3 poskirsnysje nustatytas ribas, negali prieštarauti tokių tarptautinio eismo transporto priemonių junginių, atitinkančių nacionaliniam krovinių vežimui nustatytas masės vertes, naudojimui savo teritorijoje arba jį uždrausti, jei tokių transporto priemonių junginiuose yra visai netaršių motorinių transporto priemonių arba jei tie transporto priemonių junginiai naudojami įvairiarūšio vežimo operacijose.“;

5) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalis pakeičiama taip:

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

a) šių dviejų lentelių derinį:

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

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

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

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

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

b) 5 dalis pakeičiama taip:

„5. Vidurinėje su mase susijusioje atitikties dokumento skiltyje, kai tikslinga, nurodomi atitinkamai transporto priemonei taikomi Sąjungos masės standartai.“;

5a) 7 straipsnis pakeičiamas taip:

„Ši direktyva neturi trukdyti kelių eismo nuostatų taikymui kiekvienoje valstybėje narėje, leidžiančioje tam tikruose keliuose ar tam tikruose inžineriniuose statiniuose apriboti transporto priemonių masę ir (arba) matmenis, remiantis kelių eismo saugumo aspektais ir infrastruktūros charakteristikomis, neatsižvelgiant į tai, kurioje valstybėje narėje šios transporto priemonės registruotos ar kurioje valstybėje narėje jos yra naudojamos.

Tai apima galimybę taikyti vietinius apribojimus dėl transporto priemonėms taikomų maksimalių leidžiamų matmenų ir (arba) masės, kurie gali būti taikomi tiksliai apibrėžtose srityse arba tiksliai apibrėžtuose keliuose, kurių infrastruktūra nepritaikyta ilgoms ir sunkioms transporto priemonėms, t. y. miestų centrai, maži kaimeliai arba gamtiniu požiūriu ypatingos vietos.“;

6) 8b straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

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

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

b) 5 dalis išbraukiama;

7) įrašomas 8c straipsnis:

„8c straipsnis

Pakrauti atvirieji autovežiai, jei kroviny s prtvirtintas leidžiamais laikikliais, gali būti iki 20,75 metro ilgio ir viršyti I priedo 1.1 poskirsnyje nustatytą maksimalų ilgį.

Autovežių iškyša arba krovinio laikikliai negali kyšoti už krovinio ribų. Velkančiosios transporto priemonės priekyje kroviny s gali kyšoti ne daugiau kaip 0,50 metro, jei pirma vežamos transporto priemonės ašis atremta į priekabos konstrukciją. Velkančiosios transporto priemonės gale kroviny s gali kyšoti ne daugiau kaip 1,50 metro, jei paskutinė vežamos transporto priemonės ašis atremta į priekabos konstrukciją, o galinė vežamos transporto priemonės ašis nekyšo už krovinio laikiklių.“;

8) 9a straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

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

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

b) 3 dalis išbraukiama;

(9) 10b straipsnis pakeičiamas taip:

„10b straipsnis

1. Alternatyviaisiais degalais varomų arba visai netaršių transporto priemonių didžiausia leistina masė nustatyta I priedo 2.2., 2.3 ir 2.4 poskirsiuose.

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

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

2. I priedo 1.1 poskirsnyje nustatytas sujungtų transporto priemonių, kai jos apima visai netaršias motorines transporto priemones, maksimalus ilgis gali būti viršytas jį padidinant ne daugiau kaip 0,90 metro tam, kad pridėjus papildomą įrangą būtų įdiegta visai netarši technologija. Tokios visai netaršios transporto priemonės arba transporto priemonių junginiai turi atitikti šios direktyvos I priedo 1.5 ir 1.6 poskirsių reikalavimus, o dėl maksimalaus ilgio paviršio neturi padidėti tų transporto priemonių junginių pakrovimo ilgis, kad būtų užtikrintas puspriekabių suderinamumas su įvairiarūšio vežimo operacijų reikalavimais.

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

10) 10c straipsnis pakeičiamas taip:

„10c straipsnis

I priedo 1.1 poskirsnyje, kai taikytina atsižvelgiant į 9a straipsnio 1 dalį ir į 10b straipsnio 2 dalį, nustatytas maksimalus ilgis ir I priedo 1.6 poskirsnyje nustatytas tuščių arba pakrautų transporto priemonių arba transporto priemonių junginių, vežančių 45 pėdų ilgio konteinerius arba 45 pėdų ilgio nuimamuosius kėbulus, maksimalus atstumas gali būti viršijami 0,150 metro, jei atitinkamų konteinerių arba nuimamųjų kėbulų vežimas keliais yra įvairiarūšio vežimo operacijos dalis.“;

11) 10d straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 ir 2 dalys pakeičiamos taip:

„1. Valstybės narės imasi konkrečių priemonių, kad nustatytų naudojamas 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. Tų priemonių gali būti imamas naudojant pagal Reglamentą (ES) 2024/1679* transeuropinio kelių transporto tinklo kelių infrastruktūroje įrengtas automatines sistemas.

Valstybės narės gali ne tik naudoti kelių infrastruktūroje įdiegtas automatines sistemas, bet ir nustatyti, kurios naudojamos transporto priemonės arba jų junginiai, tikėtina, viršijo didžiausią leistiną masę, tam naudodamos pagal 4 dalį transporto priemonėse įrengtą svėrimo įrangą.

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 turi būti sertifikuotos. Kai automatinės sistemos naudojamos tik identifikavimo tikslais, jų sertifikuoti nereikia.

1a. Kad transporto priemonės, kuriose įrengta Komisijos įgyvendinimo reglamentą 2025/2161 atitinkanti OBMM įranga ir kurios pirmą kartą užregistruotos nuo 2029 m. gruodžio 1 d., atitiktų I priedo 2.2.1 ir 2.2.2 punktuose visai netaršioms transporto priemonėms taikomus leistinos papildomos masės reikalavimus, jos turi turėti galimybę vykdymo užtikrinimo institucijoms keliuose nuotoliniu būdu perduoti patikimus naudojamų transporto priemonių junginių masės duomenis. Perduotą informaciją valstybės narės gali naudoti tik transporto priemonėms, kurios gali viršyti didžiausią leistiną masę, nustatyti.

1b. 1a dalyje nurodytiems duomenims perduoti gali būti naudojamas išmanusis tachografas, kaip apibrėžta Reglamente (ES) Nr. 165/2014.

1c. Komisija gali priimti įgyvendinimo aktus, jei tai būtina, kad 1a dalyje nurodytus duomenis būtų galima perduoti vykdymo užtikrinimo institucijoms. Šie įgyvendinimo aktai priimami laikantis 10i straipsnio 2 dalyje nurodytos nagrinėjimo procedūros.

1d. Komisija pagal 10h straipsnį gali priimti deleguotuosius aktus, kuriais 1a dalyje nurodyta data atidedama 18 mėnesių, jei tai būtina siekiant užtikrinti, kad naujai įregistruotos transporto priemonės galėtų perduoti masės duomenis nuotolinio ryšio priemonėmis.

2. Kiekviena valstybė narė kiekvienais kalendoriniais metais savo teritorijoje atlieka tinkamą kroviniams vežti naudojamų ir į šios direktyvos taikymo sritį patenkančių transporto priemonių arba transporto priemonių junginių masės patikrų skaičių, neatsižvelgiant į tai, kurioje šalyje tokios transporto priemonės užregistruotos arba pradėtos eksploatuoti.“;

* 2024 m. birželio 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2024/1679 dėl transeuropinio transporto tinklo plėtros Sąjungos gairių, kuriuo iš dalies keičiami reglamentai (ES) 2021/1153 ir (ES) Nr. 913/2010 ir panaikinamas Reglamentas (ES) Nr. 1315/2013, (OL L, 2024/1679, 2024 6 28).

b) 5 dalies pirma pastraipa pakeičiama taip:

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

12) *išbraukta*

13) *išbraukta*

14) 10g straipsnis pakeičiamas taip:

„10g straipsnis

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

- a) per praėjusius dvejus kalendorinius metus atliktų patikrinimų skaičių;
- b) aptiktų perkrautų transporto priemonių arba transporto priemonių junginių skaičių;
- c) pagal 10d straipsnio 1 dalį įdiegtų automatinių sistemų skaičių ir apie tai, ar jos naudojamas tik identifikavimo tikslais, ar yra sertifikuotos reikalavimų vykdymui tiesiogiai užtikrinti;

d) išbraukta;

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

Ši informacija detalizuojama pagal metus.

2. Komisija išnagrinėja pagal 1 dalį gautą informaciją ir ją 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.

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

15) 10h straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 10b straipsnio 1 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami penkerių metų laikotarpiui 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.“;

16) 10i straipsnyje įrašoma 4 dalis:

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

17) 10j straipsnis išbraukiamas;

18) įrašomas 10k straipsnis:

„10k straipsnis

Jei kilus krizei būtų reikalinga 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 ir pratęsti jų taikymą tik jei krizė tęsiasi.

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

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

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

Šis straipsnis taikomas nedarant poveikio konkreitiems teisės aktams, taikytiniems kariniam transportui sustiprinto atgrasymo ir parengties atveju.“;

- 19) I priedas pakeičiamas šios direktyvos priedu;
- 20) III priede frazė „Direktyvoje 76/114/EEB“ keičiama fraze „Komisijos įgyvendinimo reglamento (ES) 2021/535 II priede“.

[...]

[...]

3 straipsnis

Perkėlimas į nacionalinę teisę

„1. Valstybės narės ne vėliau kaip [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.

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

4 straipsnis

Įsigaliojimas ir taikymas

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

4a straipsnio 1 dalis taikoma nuo [*įrašyti datą*: 4 metai nuo perkėlimo į nacionalinę teisę laikotarpio pabaigos].

5 straipsnis

Adresatai

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Strasbūre

Europos Parlamento vardu

Pirmininkas / Pirmininkė

Tarybos vardu

Pirmininkas / Pirmininkė

PRIEDAS

TRANSPORTO PRIEMONIŲ MAKSIMALI MASĖ, MATMENYS IR SU JAIS SUSIJUSIOS CHARAKTERISTIKOS

„1. 1 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytų transporto priemonių maksimalūs leistini matmenys		
1.1. Maksimalus ilgis		
	— Motorinė transporto priemonė, išskyrus autobusą	12,00 m
	— Priekaba	12,00 m
	— Sujungtoji transporto priemonė	16,50 m
	— Autotraukinys	18,75 m
	— Sujungtasis autobusas	18,75 m
	— Dviejų tiltų autobusas	13,50 m
	— Autobusas su daugiau nei dviem tiltais	15,00 m
	— Autobusas su priekaba	18,75 m
	Jei sujungtosiose transporto priemonėse yra visai netaršių motorinių transporto priemonių, 1.1 poskirsnyje nurodytas maksimalus leistinas ilgis gali būti viršytas 0,90 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
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 poskirsnuose nurodyti matmenys	
1.4a. Jeigu ant autobuso pritvirtinami nuimamieji įtaisai, pvz., slidžių dėžės, jų ilgis, įskaitant įtaisus, neturi viršyti 1.1 poskirsnyje 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. Jei tai sujungtasis autobusas, dvi jo nejudančios dalys turi būti išdėstytos išilgai tai plokštumai	
Jeigu transporto priemonė iš tiesiosios linijos juda į 1.5 poskirsnyje apibūdintą apskritimo zoną, ji iš šios vertikalios plokštumos ribų negali išsikišti daugiau nei 0,60 m	
1.6. Maksimalus nuotolis nuo balninio sukabintuvo kaiščio geometrinės ašies iki puspriekabės galo	12,00 m
1.7. Maksimalus nuotolis, išmatuotas lygiagrečiai išilginei autotraukinio ašiai nuo krovimo ploto pirmo išorinio taško už kabinos iki junginio priekabos galinio išorinio taško, be atstumo tarp vilkiko galinės dalies ir priekabos priekio	15,65 m
1.8. Maksimalus atstumas, išmatuotas lygiagrečiai išilginei autotraukinio ašiai nuo krovimo ploto pirmo išorinio taško už kabinos iki junginio priekabos galinio išorinio taško	16,40 m

„2. Maksimali leistina transporto priemonės masė				
2.1. Transporto priemonių junginio dalį sudarančios transporto priemonės				
	2.1.1.	Dviašė priekaba	18 t	
	2.1.2.	Triašė priekaba	24 t	
2.2. Transporto priemonių junginiai				
	2.2.1.	Penkiaašiai arba šešiaašiai autotraukiniai:		
		a)	dviašė motorinė transporto priemonė su triaše priekaba arba triašės motorinės transporto priemonės su dviašėmis priekabomis	40 t
		b)	triašė motorinė transporto priemonė su triaše priekaba	40 t
	2.2.2.	a)	dviašė motorinė transporto priemonė su triaše puspriekabe arba triašės motorinės transporto priemonės su dviašėmis puspriekabėmis	40 t
		b)	triašė motorinė transporto priemonė su triaše puspriekabe	40 t
		a)	dviašė motorinė transporto priemonė su triaše priekaba arba triašės motorinės transporto priemonės su dviašėmis puspriekabėmis, naudojamomis įvairiarūšio vežimo operacijose	42 t
		d)	triašė motorinė transporto priemonė su 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 yra:		
		2.2.4.1.	lygus arba didesnis nei 1,3 m, bet mažesnis nei arba lygus 1,80 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	36 t
		2.2.4.2.	didesnis nei 1,80 m ($1,80 \text{ m} < d$)	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 visai netaršias transporto priemones, 2.2 poskirsnyje nurodyta maksimali leistina masė padidinama alternatyviųjų degalų technologijos papildoma mase ne daugiau 1 tonos
		Jei transporto priemonių junginyje yra visai netaršių motorinių transporto priemonių, 2.2 poskirsnio 2.2.1 punkto b papunktyje ir 2.2.2 punkto b papunktyje nurodyta maksimali leistina masė padidinama 4 tonomis
		Jei transporto priemonių junginyje yra visai netaršių motorinių transporto priemonių, 2.2 poskirsnio 2.2.1 punkto a papunktyje, 2.2.2 punkto a, c ir d papunkčiuose ir 2.2.3 bei 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	19,50 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 9,50 t	26 t
2.3.5.	Keturašės motorinės transporto priemonės su dviem varuojamosiomis 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 9,50 t	32 t
2.3.6.	Penkiaašės motorinės transporto priemonės su bent dviem varuojamosiomis ašimis ir bent viena varomąja ašimi, kurioje įtaisyti sudvejinti ratlankiai ir pneumatinė pakaba arba pakaba, kuri	34 t

	Sajungoje pripažįstama lygiaverte, kaip apibrėžta II priede, arba jei kiekvienoje varomojoje ašyje įtaisyti sudvejinti ratlankiai, o maksimali kiekvienos ašies apkrova neviršija 9,50 t	
	2.3 poskirsnio 2.3.1, 2.3.3 ir 2.3.4 punktuose nurodyta alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių, išskyrus visai netaršias transporto priemones, maksimali leistina masė padidinama alternatyviųjų degalų technologijos papildoma mase ne daugiau 1 tonos	
	2.3 poskirsnio 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 ir 2.3.6 punktuose nurodyta visai netaršių transporto priemonių maksimali leistina masė padidinama 2 tonomis	
	2.3 poskirsnio 2.3.2 punkte nurodyta visai netaršių dviašių autobusų maksimali leistina masė padidinama 0,50 tonos	
2.4. Triašiai sujungtieji autobusai		28 t
	2.4 poskirsnyje nurodyta alternatyviaisiais degalais varomų transporto priemonių, išskyrus visai netaršias transporto priemones, maksimali leistina masė (28 t) padidinama alternatyviųjų degalų technologijai reikalinga papildoma mase ne daugiau 1 tonos	
	2.4 poskirsnyje nurodyta visai netaršių transporto priemonių maksimali leistina masė (28 t) padidinama 2 tonomis	
3. Maksimali leistina 1 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytų transporto priemonių ašies apkrova		
3.1. Pavienės ašys		
	Pavienės nevaromosios ašys	10 t
3.2. Priekabų ir puspriekabių sudvejintos ašys		
	Sudvejintajai ašiai tenkanti suminė ašių apkrova turi neviršyti toliau nurodytų dydžių, jei atstumas d tarp ašių yra:	
3.2.1.	mažesnis nei 1 m ($d < 1$)	11 t
3.2.2.	lygus arba didesnis nei 1 m, bet mažesnis nei 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 t
3.2.3.	lygus arba didesnis nei 1,30 m, bet mažesnis nei 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 t

	3.2.4.	lygus arba didesnis nei 1,80 m ($1,80 \leq d$)	20 t
3.3. Priekabų ir puspriekabių sutrejtintos ašys			
Sutrejtintajai ašiai tenkanti suminė ašių apkrova turi neviršyti toliau nurodytų dydžių, jei atstumas d tarp ašių yra:			
	3.3.1.	mažesnis nei 1,30 m ($d < 1,30$)	21 t
	3.3.2.	lygus arba didesnis nei 1,30 m, bet mažesnis nei 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 t
3.4. Varomoji ašis			
	3.4.1.	2.2, 2.3 ir 2.4 poskirniuose nurodytų transporto priemonių varomoji ašis	11,5 t
3.5. Motorinių transporto priemonių sudvejintos ašys			
Sudvejintajai ašiai tenkanti suminė ašių apkrova turi neviršyti toliau nurodytų dydžių, jei atstumas d tarp ašių yra:			
	3.5.1.	mažesnis nei 1 m ($d < 1$)	11,5 t
	3.5.2.	lygus arba didesnis nei 1 m, bet mažesnis nei 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 t
	3.5.3.	lygus arba didesnis nei 1,30 m, bet mažesnis nei 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 t
		Jei varomojoje ašyje yra 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 9,50 t	19 t
3.6. Motorinių transporto priemonių sutrejtintos ašys			
Sutrejtintajai ašiai tenkanti suminė ašių apkrova turi neviršyti toliau nurodytų dydžių, jei atstumas d tarp ašių yra:			

3.6.1.	mažesnis nei 1,30 m ($d < 1,30$)	21 t
3.6.2.	lygus arba didesnis nei 1,30 m, bet mažesnis nei 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 t
4. 1 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytų transporto priemonių atitinkamos charakteristikos		
4.1. Visos transporto priemonės		
	Transporto priemonės arba jų junginio varomosios ašies arba varomųjų ašių apkrova turi būti ne mažesnė kaip 25 % visos pakrautos transporto priemonės arba jų junginio masės tarptautinio vežimo sąlygomis	
4.2. Autotraukiniai		
	Atstumas tarp motorinės transporto priemonės užpakalinės 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	
	Maksimali leistina penkiaašės motorinės transporto priemonės masė, išreikšta tonomis, negali keturis kartus viršyti metrais išreikšto atstumo tarp transporto priemonės pirmos ir paskutinės ašių, kai masė viršija 32 t	
	<p>Jei transporto priemonių junginio maksimali leistina masė, nurodyta 2.2 poskirsnėje, viršija 42 t, ji neturi viršyti masės, apskaičiuotos pagal šią formulę:</p> $\text{masė tonomis} \leq 2,7 \times A + 13,5$ <p>čia A – metrais išreikštas atstumas tarp transporto priemonių junginio pirmos ir paskutinės ašių</p>	

4.4. Puspriekabės

Horizontaliai išmatuotas atstumas nuo balninio sukabintuvo kaiščio geometrinės ašies iki bet kurio puspriekabės priekyje esančio taško turi neviršyti 2,04 m.
