



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2013 04 15
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

**kuria iš dalies keičiama 1996 m. liepos 25 d. 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**

(Tekstas svarbus EEE)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

Daugelį metų 1996 m. liepos 25 d. Tarybos direktyva 96/53/EB, nustatanti tam tikrų Bendrijoje nacionaliniam ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausius leistinus matmenis ir tarptautiniam vežimui naudojamų kelių transporto priemonių didžiausią leistiną masę¹, prisidėjo prie tinkamo kelių transporto vidaus rinkos veikimo, nes buvo nustatyti nacionalinių ir tarptautinių prekių bei keleivių vežimą užtikrinančių transporto priemonių didžiausi leistini matmenys ir masė. Direktyvoje taip pat nurodyta, kokiomis sąlygomis gali būti suteiktos šias matmenų ribas viršijančių transporto priemonių naudojimo vežimui išimtytys.

Kadangi rinka ir technologijos pakito, šiandien kyla klausimas, ar 1996 m. priimant direktyvą padaryti sprendimai vis dar tinka. Transporto srityje nepaprastai svarbu tapo mažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį ir naftos produktų vartojimą, ypač kelių transporto srityje, kurioje suvartojama 82 proc. viso transporto sektoriaus energijos. Dėl nuolatinio degalų kainų augimo be paliovos didėja Europos energijos išlaidos, todėl būtina ieškoti sprendimų, kad transporto priemonės mažiau jų suvartotų. 2011 m. paskelbtoje Baltojoje knygoje apie transporto politiką² nustatytas tikslas iki 2050 m. 60 proc. sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, palyginti su 1990 m. lygiais.

Atsižvelgiant į tai, baltojoje knygoje numatyta peržiūrėti Direktyvą dėl kelių transporto priemonių didžiausios leistinos masės ir matmenų, kad į rinką galėtų patekti aerodinamiškesnės ir efektyviau energiją vartojančios transporto priemonės. Remiantis dabartine direktyva, kad nebūtų viršyti didžiausi leistini matmenys ir masė, aerodinaminės transporto priemonių savybės gali būti gerinamos ir alternatyvios – hibridinės ar elektrinės – sistemos gali būti diegiamos tik mažinant transporto priemonių apkrovos gebą. Dėl hibridinio variklio arba baterijų susidaro didelis masės perteklius. Kad būtų aerodinamiškesnės, priekyje vilkikų kabinos suapvalinamos, todėl tampa ilgesnės. Transporto priemonę ilgina ir jos gale tvirtinami profiliuoti aptakai. Toks apkrovos gebos mažinimas atgraso vežėjus, ekspeditorius ir gamintojus nuo efektyviau energiją vartojančių transporto priemonių naudojimo ir gaminimo.

Direktyvos peržiūra – tai taip pat proga padidinti kelių eismo saugą, pagerinant kabinos profiliavimą taip, kad sumažėtų vairuotojo nematoma akloji zona, prijungiant energijos absorbcijos susidūrus su kliūtimi sistemą ir padidinant vairuotojo saugumą bei komfortą. Tai visų pirma padės išsaugoti gyvybę daugybei pažeidžiamų eismo dalyvių, kaip antai pėstiesiems ar dviratininkams, kuriuos vairuotojas ne visada mato manevruodamas.

Taigi, būtina Direktyvą 96/53/EB iš dalies keisti, siekiant pagerinti transporto priemonių aerodinamiškumą ir energijos vartojimo efektyvumą, kartu didinant kelių eismo saugą, tačiau neviršijant kelių infrastruktūrų konfigūracijos nulemtų ribų.

Antai, tam tikrų tyrimų duomenimis³, transporto priemonės gale pritvirtinus 1–2 m ilgio aptaką, greittkelyje važiuodama vidutinišku 80–90 km/h greičiu ji gali sutaupyti nuo 5 iki 10 proc. suvartojamų degalų.

¹ OL L 235, 1996 9 17, p. 59.

² Baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“, COM(2011) 144.

³ 2011 m. Delfto technologijos universiteto atliktas sunkiasvorių krovinių transporto priemonių aerodinamiškumo tyrimas.

Be to, nuo Direktyvos 96/53/EB priėmimo padidėjo vidutinis autobuso keleivio svoris. Europos Sąjungos teisės aktais taip pat nustatyta, kad transporto priemonėje turi būti įrengiami saugumo įrenginiai – dėl jų masės atitinkamai sumažėjo transporto priemonės naudingoji apkrova, taigi, ir vežamų keleivių skaičius. Tai prieštarauja tikslui sumažinti degalų vienam vežamam asmeniui vartojimą ir tikslui pereiti nuo privačiojo prie viešojo transporto, kuris yra akivaizdžiai ekologiškesnis.

Direktyvos 96/53/EB peržiūros pasiūlymas teikiamas ne tik todėl, kad reikia taupyti degalus ir mažinti teršalus.

Direktyvoje 96/53/EB neatsižvelgiama į pastarojo meto konteinerių vežimo ir įvairiarūšio vežimo raidą. Antai šiuo metu tam tikri geležinkeliais, vandens keliais, tarpžemyniniu jūrų transportu ir pakrančių laivais gabenami konteineriai maršrutą baigti automobilių keliais gali tik tuomet, jei tam suteikti specialūs leidimai, dėl kurių didėja administracinės vežėjų ir įstaigų išlaidos. Tačiau įprastiausio konteinerio, kurio ilgis yra 45 pėdos, arba 13,72 m, atveju pailginti sunkvežimį ir taip išvengti specialaus leidimo įsigijimo tereikėtų tik 15 cm – tai nekelia jokių problemų nei kelių eismo saugos, nei infrastruktūrų konfigūracijos atžvilgiu.

Pagaliau, kadangi dabartinėje direktyvoje nėra nuostatų dėl transporto priemonių patikrų ir taikytinų sankcijų, daugybė pažeidėjų lieka nenubausti, todėl direktyvos reikalavimai netenka prasmės. Dažniausiai padaromas pažeidimas – transporto priemonės perkrova. Vidutiniškai viena iš trijų tikrinamų transporto priemonių yra perkrauta. Neretai didžiausia leistina masė viršijama 10 ar net 20 proc. Dėl to per anksti nusidėvi kelio danga ir padidėja eismo įvykių rizika. Be to, gali būti iškraipyta transporto įmonių konkurencija, nes sukčiautojai gali neteisėtai įgyti nepelnytą konkurencinį pranašumą. Tačiau šiandien yra techninių filtravimo priemonių, kuriomis galima atlikti dažnesnes, greitesnes ir veiksmingesnes patikras, nestabdant visų transporto priemonių, kurias norima patikrinti. Taip pat yra transporto priemonės viduje montuojamų svėrimo sistemų, pagal kurias vairuotojas gali pats prižiūrėti, ar laikosi nustatytų reikalavimų. Taigi, būtina Direktyvą 96/53/EB papildyti nuostatomis dėl patikrų ir sankcijų, siekiant priversti vežėjus vėl laikytis konkurencijos taisyklių ir užtikrinti tinkamą kelių eismo saugos lygį bei infrastruktūros ilgalaikiškumą.

Kai kuriems suinteresuotiesiems subjektams iškilo klausimų dėl Direktyvos 96/53/EB 4 straipsnio aiškinimo. Atsižvelgdamas į tai, 2012 m. birželio 13 d. Komisijos pirmininko pavaduotojas S. Kallasas išsiuntė raštą Europos Parlamento Transporto komiteto pirmininkui. Rašte pateikta rekomendacijų šiuo klausimu ir išdėstyta nuomonė, kad tarpvalstybinis ilgesnių transporto priemonių naudojimas vežimui kertant tik vieną sieną nedraudžiamas, jei abi susijusios valstybės narės tai jau leidžia ir jei tenkinamos išimčių suteikimo pagal Direktyvos 96/53/EB 4 straipsnio 3, 4 arba 5 dalis sąlygos. Toks naudojimas neturi daryti didelio poveikio tarptautinei konkurencijai. Siekiant atsižvelgti į rašte pateiktas rekomendacijas, į direktyvos peržiūros pasiūlymą įtraukiamos nuostatos dėl 4 straipsnio 4 dalies.

2. KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI

2011 ir 2012 m. vyko Komisijos vadovaujamos viešos ir sektorinės konsultacijos.

Per 2011 m. gruodžio mėn. – 2012 m. vasario mėn. surengtas viešas konsultacijas gauta daugiau kaip tūkstantis piliečių, valstybių narių ir įvairių profesinių bei nevyriausybinų organizacijų pastabų. Per konsultacijas išreikštos tokios nuomonės:

i) sunkiasvorių krovinių transporto priemonių aerodinaminių savybių gerinimas visuotinai vertinamas kaip pažanga, be to, daugumos nuomone, būtina Direktyvą 96/53/EB iš dalies keisti siekiant sudaryti tokio pagerinimo sąlygas;

ii) dauguma pritaria, kad reikia palengvinti hibridinių arba elektrinių variklių įvedimą ir plėtoti konteinerių bei įvairiarūšių vežimą, iš dalies keičiant Direktyvą 96/53/EB;

iii) sektoriaus atstovai palankiai vertina perkrovos tikrinimo priemonių įvedimą, nes taip atkuriamą sąžiningą vežėjų konkurenciją, be to, būtina suteikti valstybėms narėms išteklių atlikti patikras, nedidinant jų finansinių išlaidų ir netrikdant ar negaišinant eismo.

Remdamasi viešos konsultacijos rezultatais, Komisija surengė darbo seminarus su transporto priemonių gamintojais, vežėjais, ekspeditoriais, mišriojo vežimo sektoriaus atstovais, kelių transporto kontrolės ir kelių eismo saugos įstaigomis. Per konsultacijas susitarta dėl taršos bei degalų vartojimo mažinimo tikslų ir dėl įvairiarūšio vežimo rinkos atvėrimo naujoms galimybėms. Taip pat susitarta dėl būtinybės griežtinti patikras, visų pirma galimos transporto priemonių perkrovos tikrinimą. Aerodinaminių savybių srityje išreikštas pageidavimas labiau profiliuoti kabinas ir transporto priemonių gale montuoti pasipriešinimą mažinančią įrangą. Panašu, kad ribotas didžiausios leistinos masės ir matmenų pakeitimas naudojant reikiamus matmenų ženklus nekelia pavojaus kelių eismo saugai.

Šiame peržiūros pasiūlyme teikiamos priemonės grindžiamos minėtais susitarimais.

Priemonės išnagrinėtos poveikio vertinime, kuriame išdėstytos geriausios galimybės tiek ekonominio, tiek ekologinio veiksmingumo požiūriu. Pagal pasirinktą scenarijų, išsamiau apibūdintą 4 dalyje, techniniai derinimo darbai, vykdomi su ekspertų grupe siekiant priimti deleguotuosius aktus, derinami su nuosaikais reglamentavimo metodu, kuriuo siekiama nenustatyti pernelyg didelių ar neįvykdomų įpareigojimų, kurie ypač pakenktų mažosioms ir vidutinėms įmonėms.

Konsultuotasi ir dėl Direktyvos 96/53/EB 4 straipsnio, kuriame nustatytos sąlygos, kurių reikia laikytis, kad būtų suteiktos išimties dėl direktyvoje nustatytų ribų, kurias nustatyti tam tikrais apibrėžtais atvejais priklauso valstybėms narėms. Nuomonės išsiskyrė dėl direktyvoje nustatytus matmenis viršijančių transporto priemonių naudojimo tarptautiniam vežimui. Todėl Komisija nusprendė paskelbti savo gaires dėl dabartinės direktyvos (2012 m. birželio 13 d. raštas Europos Parlamento Transporto komiteto pirmininkui). Į rekomendacijas dėl 4 straipsnio 4 dalies atsižvelgta šio pasiūlymo 1 straipsnio 2 dalyje.

3. TEISINIAI PASIŪLYMO ASPEKTAI

Direktyvos 96/53/EB dalinio keitimo pasiūlymas grindžiamas Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (SESV) 91 straipsniu. Pagrindinis bendros transporto politikos tikslas – gerinti kelių transporto ekologinį veiksmingumą ir savybes. Be to, derinti taisykles Europos mastu nuolat prašo sektoriaus atstovai.

Šis pasiūlymas nepažeidžia subsidarumo ir proporcingumo principų. Atsižvelgiant į vežimo svarbą vidaus rinkos veikimui, jo didėjančią tarpvalstybiškumą ir degalų kainų bei išmetamo šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekio padidėjimą, būtina priimti nuostatas siekiant padidinti kelių transporto energijos vartojimo efektyvumą, sumažinti jo poveikį aplinkai ir užtikrinti, kad būtų laikomasi taisyklių.

Pasiūlymu valstybėms narėms paliekama savo nuožiūra spręsti dėl jame pateiktų taisyklių taikymo nacionaliniam transportui išimčių. Įsteigiamas komitetas, atsakingas už pagalbą Komisijai rengiant reikalavimus dėl aerodinamiškumo, rekomendacijas dėl tikrinimo politikos procedūrų ir padarytiems pažeidimams proporcingas sankcijas. Taigi, pasiūlymu neviršijama to, kas būtina jo tikslams pasiekti.

Siūloma priemonė – direktyva, nes reikia iš dalies keisti galiojančią direktyvą. Pasiūlymas susijęs su Europos ekonominei erdvei svarbiu klausimu, todėl turėtų būti taikomas ir jai.

Be to, šis pasiūlymas nedaro poveikio Sąjungos biudžetui.

4. IŠSAMUS PASIŪLYMO AIŠKINIMAS

Komisijos pasiūlyme visų pirma numatoma suteikti išimtis dėl transporto priemonių didžiausių leistinų matmenų, kad jų gale būtų galima tvirtinti aerodinaminius įrenginius arba keisti vilkikų kabinų konfigūraciją. Šios išimtys vilkikų, sunkvežimių ir priekabų gamintojams atveria naujų perspektyvų, tačiau jos suteikiamos tik tuomet, jei vykdomi tam tikri reikalavimai, iš kurių vienas – nedidinti transporto priemonių apkrovos gebos. Šiuos reikalavimus, padedama komiteto, Komisija patikslins vėliau. Reikalavimais užtikrinama, kad būtų laikomasi kelių eismo saugos taisyklių, atsižvelgiama į infrastruktūrų nulemtus apribojimus ir netrukdoma laisvam eismui. Kabinų profiliavimas turi ne tik sumažinti degalų vartojimą ir išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, bet ir pagerinti vairuotojų matymo lauką ir tokiu būdu kiekvienais metais Europoje išsaugoti gyvybę apie 400 žmonių. Taip pat padidės vairuotojų komfortas ir saugumas.

Komisija iš dalies pakeis 2012 m. gruodžio 12 d. Reglamentą (ES) Nr. 1230/2012, kuriuo įgyvendinamas Reglamentas (EB) Nr. 661/2009 dėl variklinių transporto priemonių patvirtinimo reikalavimų, kad abu reglamentai atitiktų šį direktyvos pasiūlymą.

Direktyvos pasiūlyme numatoma leisti viena tona padidinti elektrinių arba hibridinių transporto priemonių masę nekeičiant jų apkrovos gebos, siekiant atsižvelgti į elektrinių baterijų arba dviejų variklių masę. Viena tona padidinama ir didžiausia leistina autobusų masė, siekiant atsižvelgti į įvairius pokyčius, kaip antai į vidutinio keleivių svorio ir jų bagažo padidėjimą, saugumo taisyklėmis nustatytą naują įrangą arba į naują Euro VI klasę.

Direktyvą 96/53/EB iš dalies pakeitus, bus lengviau plėtoti įvairiarūšių vežimą: bus leista 15 cm pailginti 45 pėdų konteinerius vežančius sunkvežimius, kurie vis dažniau naudojami tarpžemyniniam ir europiniam vežimui.

Pasiūlymu taip pat patvirtinama, kad tarpvalstybinis ilgesnių transporto priemonių naudojimas vežimui kertant tik vieną sieną nedraudžiamas, jei abi susijusios valstybės narės tai jau leidžia ir jei tenkinamos išimčių suteikimo pagal direktyvos 4 straipsnio 3, 4 arba 5 dalis sąlygos. Dėl 4 straipsnio 4 dalies – tokios vežimo operacijos nedaro didelio poveikio tarptautiniam vežimui, jei tarpvalstybinis naudojimas apsiriboja dviem valstybėmis narėmis ir jei tai leidžia esama infrastruktūra bei kelių eismo saugos sąlygos. 4 straipsnio 4 dalis atitinkamai iš dalies keičiama.

Direktyva 96/53/EB papildoma naujomis nuostatomis, kad kontrolės institucijos galėtų geriau nustatyti pažeidimus ir pažeidėjams taikyti vienodas administracines sankcijas. Komisija paskelbs rekomendacijas dėl tikrinimo procedūrų, kad valstybės narės taikytų vienodus tikrinimo metodus. Valstybės narės turės atlikti bent jau minimalų transporto priemonių masės matavimų skaičių. Matavimai turės būti atliekami naudojant į kelio dangą integruotas judančių transporto priemonių svėrimo sistemas arba transporto priemonių viduje montuojamus jutiklius, nuotoliniu būdu perduodančius duomenis keliuose esantiems tikrintojams. Atlikdamos matavimus, kontrolės institucijos galės transporto priemones filtruoti taip, kad fizinei patikrai būtų stabdomos tik tos transporto priemonės, dėl kurių kyla rimtų įtarimų dėl pažeidimų. Komisija nustatys integruotų svėrimo įrenginių, galinčių perduoti duomenis kontrolės institucijoms, visų pirma elektromagnetinio ryšių sietuvo, techninius standartus. Tai paskatins visuotinį tokių įrenginių naudojimą. Jų papildomas privalumas yra tas, kad vairuotojai gali geriau kontroliuoti savo transporto priemonių masę.

Be to, Direktyvos 96/53/EB pažeidimai suskirstomi pagal sunkumo laipsnį, kad Sąjungos mastu būtų taikomos vienodos administracinės sankcijos.

Siekdama paspartinti aerodinamiškesnių transporto priemonių ir hibridinių variklių gamybą, Komisija naudos turimus biudžeto išteklius, visų pirma transeuropiniams tinklams ir Europos mokslinių tyrimų, taikomosios plėtros bei inovacijų programoms numatytus išteklius, kad padėtų atlikti pramoninius tyrimus ir aprūpinti įranga transporto priemonių parką.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

kuria iš dalies keičiama 1996 m. liepos 25 d. 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

(Tekstas svarbus EEE)

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 nuomonę⁴,
atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę⁵,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros,
kadangi:

- (1) 2011 m. paskelbta baltoji knyga „Bendros Europos transporto erdvės kūrimo planas. Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos transporto sistemos kūrimas“⁶, kurioje pabrėžta, kad būtina iki 2050 m. 60 proc. sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų, ypač anglies dioksido (CO₂), kiekį, palyginti su 1990 m. lygiu;
- (2) atsižvelgiant į tai, baltojoje knygoje numatyta adaptuoti 1996 m. liepos 25 d. 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, siekiant sumažinti energijos vartojimą bei išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, pritaikyti teisės aktus prie technologijų raidos bei naujų rinkos poreikių ir sudaryti palankesnes sąlygas įvairiarūšiam vežimui;
- (3) tarp technologinių naujovių – galimybė transporto priemonių, daugiausia priekabų arba puspriekabių, gale tvirtinti įtraukiamuosius arba sulankstomuosius aerodinaminius įrenginius, tačiau tokiu atveju jų ilgis viršija Direktyvoje 96/53/EB nustatytą didžiausią leistiną ilgį. Tokie įrenginiai gali būti montuojami iškart po šios direktyvos įsigaliojimo, nes jie jau parduodami rinkoje ir naudojami kituose žemynuose;

⁴ OL C, , p. .

⁵ OL C, , p. .

⁶ COM(2011) 144.

- (4) pagerinus motorinių transporto priemonių kabinos aerodinamiškumą ir įmontavus 3 konstatuojamojoje dalyje minėtus įrenginius, taip pat gerokai padidėtų transporto priemonių energinis efektyvumas. Tačiau pagerinti aerodinamiškumą atsižvelgiant į dabartinės Direktyvoje 96/53/EB nustatytas ribas neįmanoma nesumažinus transporto priemonių apkrovos gebos – tai keltų pavojų ekonominei sektoriaus pusiausvyrai. Todėl reikia numatyti nuostatos dėl didžiausio leistino ilgio išimtį;
- (5) komunikate „2011–2020 m. kelių eismo saugos politikos kryptys“⁷ Komisija numatė, kokių veiksmų reikia imtis siekiant padidinti transporto priemonių saugumą ir pagerinti pažeidžiamų eismo dalyvių apsaugą. Transporto priemonių vairuotojų matymo lauko svarba pabrėžta ir Komisijos ataskaitoje Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Direktyvos 2007/38/EB dėl Bendrijoje įregistruotose sunkiasvorėse krovininėse transporto priemonėse įrengtų veidrodėlių modifikavimo įgyvendinimo⁸. Padidinti kelių eismo saugą padės ir naujo tipo kabinų profiliai, nes tai sumažins vairuotojų nematomą akląją zoną, ypač po priekiniu stiklu, ir padės išgelbėti gyvybę daugybei pažeidžiamų eismo dalyvių, kaip antai pėstiesiems ar dviratininkams. Tokiose naujo tipo profilių kabinose taip pat bus galima įrengti energijos absorbcijos susidūrus su kliūtimi sistemas. Galimai padidėjus kabinos tūriui, padidės ir vairuotojų komfortas bei saugumas;
- (6) prieš transporto priemonėse montuojant aerodinaminius įrenginius ir juos pateikiant rinkai turi būti atlikti bandymai. Šiuo tikslu valstybės narės išduos sertifikatus, kuriuos pripažins kitos valstybės narės;
- (7) ilgesnės transporto priemonės gali būti naudojamos tarpvalstybiniam vežimui, jei abi susijusios valstybės narės tai jau leidžia ir jei tenkinamos išimčių suteikimo pagal direktyvos 4 straipsnio 3, 4 arba 5 dalis sąlygos. Europos Komisija jau anksčiau pateikė rekomendacijų dėl direktyvos 4 straipsnio taikymo. 4 straipsnio 4 dalyje minėtos vežimo operacijos nedaro didelio poveikio tarptautiniam vežimui, jei tarpvalstybinis naudojimas apsiriboja dviem valstybėmis narėmis ir jei tai leidžia esama infrastruktūra bei kelių eismo saugos sąlygos. Tokiu būdu užtikrinama pusiausvyra tarp valstybių narių teisės, vadovaujantis proporcingumo principu, nuspręsti dėl konkrečiomis aplinkybėmis tinkamų transporto politikos priemonių ir poreikio užtikrinti, kad tokia politika neiškraipytų vidaus rinkos. 4 straipsnio 4 dalies nuostatos aiškinamos atsižvelgiant į tai;
- (8) sunkiasvorėse krovininėse transporto priemonėse arba autobusuose (daugiausia kursuojančiuose miestuose arba jų periferijoje) įrengiant alternatyvius – elektrinius arba hibridinius – variklius, kurie jau naudoja ne tik iškastinę energiją ir todėl yra netaršūs arba ne tokie taršūs, susidaro masės perteklius, kuris neturi būti priskaičiuojamas prie transporto priemonės krovinio svorio, kad ekonomiškai nenukentėtų kelių transporto sektorius;
- (9) Baltojoje knygoje apie transportą taip pat pabrėžta, kad būtina stebėti įvairiarūšio vežimo sektoriaus raidą, ypač vis dažnesnio 45 pėdų konteinerių vežimo srityje. Konteineriai gabenami geležinkeliais arba laivybai tinkamais vandens keliais. Tačiau šiandien įvairiarūšio vežimo etapai, vykdomi automobilių keliais, įmanomi tik tuomet, jei laikomasi administracinių procedūrų, kurios tiek valstybėms narėms, tiek vežėjams kelia nepatogumų, arba jei konteineriai yra patentuotais nusklembtais kampais, kurių kaina pernelyg didelė. Konteinerius vežančias transporto priemones pailginus 15 cm,

⁷ COM(2010) 389.

⁸ COM(2012) 258.

vežėjams nebereikėtų laikytis administracinių procedūrų, o įvairiarūšiam vežimui būtų sudarytos palankesnės sąlygos, nekeliant nei pavojaus, nei žalos kitiems eismo dalyviams ar infrastruktūrai. 15 cm pailginimas yra nedidelis, palyginti su sujungtąja sunkiasvore krovinine transporto priemone, kurios ilgis – 16,50 m, todėl nekelia papildomo pavojaus kelių eismo saugai. Vis dėlto, atsižvelgiant į politinę Baltosios knygos apie transportą orientaciją, toks pailginimas leidžiamas tik įvairiarūšio vežimo atveju, kai vežimo operacijų, kurias sudaro vežimo geležinkeliais, upių ar jūrų keliais etapai, dalis, vykdoma automobilių keliais, neviršija 300 km. Panašu, kad tokio nuotolio pakanka, kad iš pramonės ar prekybos objekto būtų galima pasiekti geležinkelio krovinių stotį arba upių uostą. Norint pasiekti jūrų uostą ir remti jūrų greitkelių tiesimą, Europos vidaus trumpųjų nuotolių jūrų transporto operacijai vykdyti gali būti naudojamas ilgesnis nuotolis;

- (10) siekiant toliau remti įvairiarūšį vežimą ir atsižvelgti į nepakrautų 45 pėdų konteinerių masę, būtina nuostata, kuria leidžiama įvairiarūšiam vežimui naudoti 44 tonas sveriančius transporto priemonių su penkiomis arba šešiomis ašimis junginius, vežančius 40 pėdų konteinerius, taikyti ir junginiams, vežantiems 45 pėdų konteinerius;
- (11) nuo Direktyvos 96/53/EB priėmimo vidutinis autobusų keleivių ir jų bagažo svoris gerokai padidėjo, todėl, siekiant neviršyti direktyvoje nustatytų masės ribų, palaipsniui sumažintas vežamų keleivių skaičius. Kadangi, siekiant efektyvesnio energijos vartojimo, būtina pirmenybę teikti ne privačiajam, o viešajam transportui, reikia atstatyti ankstesnį autobuso keleivių skaičių, nes padidėjo jų ir bagažo svoris. Tai galima padaryti, leistiną dviašių autobusų masę padidinant tiek, kad infrastruktūros nenukentėtų nuo greitesnio nusidėvėjimo;
- (12) už vežimo keliais reikalavimų vykdymo užtikrinimą atsakingos institucijos nustato daug tokių reikalavimų, ypač dėl transporto priemonių masės, pažeidimų (kartais sunkių). Tai lemia nepakankamas patikrų pagal Direktyvą 96/53/EB skaičius arba menkas jų veiksmingumas. Be to, valstybės narės taiko skirtingas tikrinimo procedūras ir taisykles, dėl to atsiranda teisinis per kelias Sąjungos valstybes nares judančių transporto priemonių vairuotojų netikrumas. Be to, vežėjai, kurie nesilaiko šios srities taisyklių, įgyja didelį konkurencinį pranašumą konkurentų, kurie taisyklių laikosi, ir kitų transporto rūšių atžvilgiu. Tai trukdo vidaus rinkai tinkamai veikti. Todėl reikia, kad valstybės narės dažniau atliktų patikras – tiek fizinės patikras, tiek pirminę atranką, atliekamą rengiant tokias patikras;
- (13) jau dabar pirminę transporto priemonių, kurios gali būti pažeidusios taisykles, atranką galima atlikti paprastomis, fiksuotomis arba mobiliomis, technologinėmis priemonėmis – tai mažiau trukdo laisvam eismui, mažiau kainuoja ir sudaro optimalias saugumo sąlygas. Sunkiasvorių krovinių transporto priemonių viduje gali būti montuojami tam tikri įrenginiai, kuriais vairuotojas gali pats kontroliuoti, ar laikosi teisės aktų. Be to, tokiais integruotais įrenginiais duomenys keliuose esantiems tikrintojams arba automatinėms tikrinimo sistemoms gali būti perduodami naudojant mikrobangų ryšių tietuvą. Panašu, kad, atliekant pirminę atranką, transporto priemonę dera sverti bent vieną kartą kas 2 000 nuvažiuotų kilometrų, kad Sąjungos teritorijoje būtų užtikrintas kelių transporto kontrolės veiksmingumas, nes statistiškai taip kiekvieną transporto priemonę galima vidutiniškai patikrinti kas tris dienas;
- (14) didelį Direktyvos 96/53/EB nuostatų pažeidimų skaičių iš esmės lemia neatgrasomas valstybių narių teisės aktuose numatytų sankcijų už šių taisyklių pažeidimus pobūdis ar net tokių sankcijų nebuvimas. Šią spragą dar labiau gilina nemaža skirtingose

valstybėse narėse taikomų administracinių sankcijų dydžių įvairovė. Kad spragos būtų užpildytos, reikia imtis administracinių sankcijų už Direktyvos 96/53/EB nuostatų pažeidimus dydžių ir kategorijų derinimo visoje Sąjungoje. Tokios administracinės sankcijos turėtų būti veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos;

- (15) kad tarptautinės transporto priemonių arba jų junginių masės patikros būtų veiksmingesnės ir vyktų sklandžiau, valstybių narių kontrolės institucijoms turi būti sudarytos sąlygos keistis informacija, visų pirma apie pažeidėjų tapatybę, pažeidimų bei taikytų sankcijų pobūdį ir įmonės nepriekaištingą reputaciją. Padėti keistis informacija galėtų pagal 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1071/2009, nustatančio bendrąsias profesinės vežimo kelių transportu veiklos sąlygų taisykles ir panaikinančio Tarybos direktyvą 96/26/EB⁹, 18 straipsnio 1 dalį paskirtas nacionalinis ryšių palaikymo punktas;
- (16) svarbu, kad Europos Parlamentas ir Taryba būtų reguliariai informuojami apie valstybių narių atliekamas kelių eismo patikras. Gavusi iš valstybių narių tokią informaciją, Komisija galės užtikrinti, kad vežėjai šios direktyvos laikytųsi, ir nustatyti, ar reikia parengti papildomų priverstinių priemonių;
- (17) pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti suteikti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kad nustatytų reikalavimus, taikomus transporto priemonių gale montuojamiems aerodinaminiams įrenginiams arba naujų motorinių transporto priemonių konstravimui, technines specifikacijas, galinčias užtikrinti visišką integruotų svėrimo įrenginių sąveiką, ir rekomendacijas dėl judančių transporto priemonių masės tikrinimo procedūrų. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais. Atlikdama su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą ir rengdama jų tekstus Komisija turėtų užtikrinti, kad atitinkami dokumentai būtų vienu metu, laiku ir tinkamai perduodami Europos Parlamentui ir Tarybai;
- (18) kadangi šios direktyvos tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti ir kadangi dėl siūlomo veiksmo masto ir poveikio tų tikslų būtų geriau siekti Sąjungos lygiu, laikydamosi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidarumo principo Sąjunga gali imtis reikiamų priemonių. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą šia direktyva neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslam pasiekti;
- (19) todėl Direktyvą 96/53/EB reikėtų atitinkamai iš dalies keisti,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyva 96/53/EB iš dalies keičiama taip:

- 1) 2 straipsnio pirma pastraipa papildoma šių terminų apibrėžtimis:
 - „hibridinė transporto priemonė“ – tai 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB, nustatančioje motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus¹⁰, apibrėžta transporto priemonė, kurioje

⁹ OL L 300, 2009 11 14, p. 51.

¹⁰ OL L 263, 2007 10 9, p. 1.

įtaisytas vienas arba keli elektros varikliai, neprijungti prie nuolatinio tinklo, ir vienas arba keli vidaus degimo varikliai;

– „elektrinė transporto priemonė“ – tai 2007 m. rugsėjo 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2007/46/EB, nustatančioje motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus¹¹, apibrėžta transporto priemonė, kurioje įtaisytas vienas arba keli elektros varikliai, neprijungti prie nuolatinio tinklo;

– „įvairiarūšio transporto vienetas“ – tai vienetas, kurį galima priskirti vienai iš šių kategorijų: konteineriai, nuimamieji kėbulai, puspriekabės;

2) 4 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) Iš 1 dalies a ir b punktų išbraukiamas žodis „nacionaliniam“.

(b) 4 straipsnio 4 dalies antros pastraipos pirmas sakinyss pakeičiamas tokiu sakiniu:

„Laikoma, kad transporto veikla neturi didelio poveikio tarptautinei konkurencijai transporto sektoriuje, jeigu ji vykdoma valstybės narės teritorijoje arba – tarpvalstybinės veiklos atveju – tik tarp dviejų besiribojančių valstybių narių, kurių kiekviena ėmėsi priemonių šiai daliai taikyti ir jeigu tenkinama bet kuri iš a ir b punktuose numatytų sąlygų.“

3) 4 straipsnio 6 dalis, 5 straipsnio b punktas ir 8a straipsniai panaikinami.

4) 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip: žodžiai „Nepažeidžiant 4 straipsnio 6 dalies: a)“ išbraukiami.

5) Nuorodos į Tarybos direktyvą 70/156/EEB pakeičiamos nuoroda į Direktyvą 2007/46/EB¹².

6) 8 straipsnis pakeičiamas tokiu tekstu:

8 straipsnis

1. Siekiant pagerinti transporto priemonių arba jų junginių aerodinamines savybes, gali būti viršijamas I priedo 1.1 punkte nustatytas didžiausias leistinas transporto priemonių arba jų junginių, kuriuose įtaisyti toliau nurodytus reikalavimus atitinkantys įrenginiai, ilgis. Ilgis gali būti viršijamas tik siekiant transporto priemonių arba jų junginių gale tvirtinti jų aerodinamines savybes gerinančius įrenginius.

2. 1 dalyje minėti įrenginiai turi atitikti tokius eksploatacijos ir saugumo reikalavimus:

- esminis transporto priemonių aerodinaminių savybių pagerinimas;
- kelių eismo saugos ir įvairiarūšio vežimo saugumo reikalavimai, pavyzdžiui:
 - i) tvirtas ir patvarus įrenginių pritvirtinimas siekiant sumažinti atsikabinimo riziką;

¹¹ OL L 263, 2007 10 9, p. 1.

¹² Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2007/46/EB, nustatanti motorinių transporto priemonių ir jų priekabų bei tokioms transporto priemonėms skirtų sistemų, sudėtinių dalių ir atskirų techninių mazgų patvirtinimo pagrindus.

- ii) blogomis oro sąlygomis tinkamai veikianti dieninė ir naktinė signalizacija, kuri kitiems eismo dalyviams leidžia įžiūrėti išorinį transporto priemonės kontūrą;
- iii) konstrukcija, mažinanti riziką kitoms transporto priemonėms ir jų keleiviams susidūrus su kliūtimi;
- iv) įrenginys smarkiai nepadidina apvirtimo dėl šoninio vėjo rizikos;
- integravimas į esamus tinklus, pavyzdžiui,
 - i) transporto priemonių arba jų junginių manevringumo kelių, miestų ir tarpmiestinėje infrastruktūroje užtikrinimas;
 - ii) priekabų ir puspriekabių atveju – įrengimas geležinkelių, jūrų ir upių transporto vienetuose per įvairiarūšio vežimo operacijas;
 - iii) vairuotojui nesunku įrenginius sulankstyti, įtraukti arba nuimti.

Viršijus didžiausią leistiną ilgį, nepadidėja transporto priemonių arba jų junginių apkrovos geba.

3. Prieš pritvirtinamą aerodinaminį įrenginį pateikiant rinkai, valstybės narės išduoda sertifikatą, kuriuo leidžia jį naudoti ir įrengti transporto priemonėje. Sertifikatu patvirtinama, kad laikomasi 2 dalyje minėtų reikalavimų, ir nurodoma, kad įrenginys iš esmės padeda pagerinti aerodinamines savybes. Vienoje valstybėje narėje išduoti sertifikatai pripažįstami kitų valstybių narių.
4. Siekiant papildyti 2 dalyje minėtus reikalavimus, pagal 16 straipsnį Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Reikalavimų forma – techninės savybės, minimalūs eksploatacinių savybių lygiai, konstrukcijos apribojimai ir 3 dalyje minėto bandymo sertifikato išdavimo procedūros.
5. Kol deleguotieji aktai nepriimti, transporto priemonėms arba jų junginiams, kuriuose įtaisyti 2 dalyje minėti reikalavimus atitinkantys ir pagal 3 dalį išbandyti aerodinaminiai įrenginiai, leidžiama judėti, jei jų ilgis I priedo 1.1 punkte nustatytą ilgį viršija ne daugiau kaip dviem metrais. Ši laikinoji priemonė taikoma nuo šios direktyvos įsigaliojimo datos.
- 7) 9 straipsnis pakeičiamas tokiu tekstu:

9 straipsnis

1. Siekiant pagerinti transporto priemonių arba jų junginių aerodinamines ir kelių eismo saugos savybes, gali būti viršijamas I priedo 1.1 punkte nustatytas didžiausias leistinas transporto priemonių arba jų junginių, atitinkančių 2 dalyje nurodytus reikalavimus, ilgis. Iš esmės ilgis viršijamas siekiant sudaryti sąlygas gaminti aerodinamines transporto priemonių arba jų junginių savybes gerinančias ir kelių eismo saugą didinančias vilkikų kabinas.
2. 1 dalyje minėtos kabinos turi atitikti tokius eksploatacijos ir saugumo reikalavimus:
 - aerodinaminių transporto priemonių savybių pagerinimas;
 - kelių eismo saugos ir įvairiarūšio vežimo saugumo padidinimas, visų pirma siekiant užtikrinti, kad kabinos priekis būtų tokios formos, kad
 - i) vairuotojo nematoma akloji zona po priekiniu stiklu būtų mažesnė, todėl būtų geriau matyti pažeidžiami eismo dalyviai;

ii) sumažėtų nuostolių susidūrimo su kliūtimi atveju;

– transporto priemonių arba jų junginių manevringumo infrastruktūrose užtikrinimas, nenustatant transporto priemonių naudojimo įvairiarūšio vežimo terminaluose apribojimų;

– vairuotojų komfortas ir saugumas.

Viršijus didžiausią leistiną ilgį, nepadidėja transporto priemonių arba jų junginių apkrovos geba.

3. Prieš naujos konstrukcijos motorines transporto priemones pateikiant rinkai, valstybės narės atlieka jų aerodinaminių savybių bandymus ir šiuo tikslu išduoda sertifikatą. Sertifikatu patvirtinama, kad laikomasi 2 dalyje minėtų reikalavimų. Vienoje valstybėje narėje išduoti bandymų sertifikatai pripažįstami kitų valstybių narių.
4. Siekiant papildyti 2 dalyje minėtus reikalavimus, kuriuos turi atitikti naujosios vilkikų kabinos, pagal 16 straipsnį Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Reikalavimų forma – techninės savybės, minimalūs eksploatacinių savybių lygiai, konstrukcijos apribojimai ir 3 dalyje minėto bandymo sertifikato išdavimo procedūros.
- 8) 10 straipsnyje žodžiai „nuo 11 straipsnyje nurodytos dienos“ pakeičiami žodžiais „nuo 1997 m. rugsėjo 17 d.“.
- 9) 10a straipsnis pakeičiamas tokiu tekstu:

10a straipsnis

Hibridinių arba tik elektra varomų transporto priemonių didžiausia leistina masė yra I priedo 2.3.1 punkte nurodyta masė.

Tačiau hibridinės arba elektrinės transporto priemonės turi atitikti I priedo 3 punkte nurodytas kiekvienos ašies didžiausios leistinos masės ribas.

- 10) 11 straipsnis pakeičiamas tokiu tekstu:

11 straipsnis

Didžiausi leistini transporto priemonių arba jų junginių, vežančių 45 pėdų kontenerius arba nuimamuosius kėbulus, matmenys gali būti viršyti 15 cm tuo atveju, kai kontenerių arba nuimamųjų kėbulų vežimas automobilių keliais yra įvairiarūšio vežimo operacijos dalis.

Taikant šį straipsnį ir I priedo 2.2.2 punkto c papunktį, įvairiarūšio vežimo operacijos metu naudojami bent geležinkeliai, upių arba jūrų transportas. Dalis pradinio ir (arba) galutinio vežimo operacijos maršruto taip pat vykdoma automobilių keliais. Kiekviena vežimo automobilių keliais dalis užima mažiau kaip 300 km Europos Sąjungos teritorijos arba siekia artimiausius terminalus, tarp kurių yra reguliarius susisiektis. Vežimo operacija taip pat laikoma įvairiarūšė, jei naudojamas Europos vidaus trumpųjų nuotolių jūrų transportas, neatsižvelgiant į pradinio ir galutinio vežimo automobilių keliais maršrutų ilgį. Vežimo operacijos, kurios metu naudojamas Europos vidaus trumpųjų nuotolių jūrų transportas, pradinis maršrutas automobilių keliais prasideda prekių pakrovimo vietoje ir baigiasi artimiausiame tinkamame jūrų uoste ir (arba), kai tinka, galutinis maršrutas prasideda artimiausiame tinkamame jūrų uoste ir baigiasi prekių iškrovimo vietoje.

- 11) 12 straipsnis pakeičiamas tokiu tekstu:

12 straipsnis

1. Siekdamas užtikrinti šios direktyvos įpareigojimų vykdymą, valstybės narės sukuria tikslinę judančių transporto priemonių arba jų junginių pirminės atrankos ir tikrinimo sistemą.
2. Praėjus dvejiems metams nuo šios direktyvos įsigaliojimo, valstybės narės atlieka judančių transporto priemonių arba jų junginių masės matavimus. Pirminės atrankos matavimų tikslas – nustatyti transporto priemonės, kurios galėjo pažeisti taisykles ir turi būti tikrinamos fiziškai. Matavimai gali būti atliekami taikant infrastruktūrose įrengtas automatinės sistemas arba transporto priemonių viduje montuojamas sistemas, apibūdintas 6 dalyje. Automatinės sistemos turės padėti nustatyti transporto priemonės, kurios įtariamos didžiausios leistinos masės viršijimu. Kadangi tokios automatinės sistemos naudojamos tik pirminei atrankai, o ne pažeidimui konstatuoti, valstybės narės neprivalo jų sertifikuoti.
3. Valstybės narės vidutiniškai atlieka bent vieną transporto priemonės masės pirminės atrankos matavimą kas 2 000 nuvažiuotų kilometrų per metus.
4. Valstybės narės užtikrina, kad kompetentingos institucijos keistųsi informacija, reikalinga, kad patikros Sąjungoje būtų veiksmingesnės ir vyktų sklandžiau, paskirdamos nacionalinį ryšių palaikymo punktą, atsakingą už keitimąsi informacija su kitomis valstybėmis narėmis. Visų pirma informacijos reikia apie pažeidėjų tapatybę, pažeidimų bei taikytų sankcijų pobūdį ir atitinkamos įmonės nepriekaištingą reputaciją. Ryšių palaikymo punktas paskiriamas pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 18 straipsnio 1 dalį.
5. Transporto priemonėms, kurios po pirminės atrankos, atliktos pagal 2 dalį, įtariamos didžiausios leistinos masės viršijimu, taikoma bent viena iš tokių priemonių:
 - i) sustabdytos transporto priemonės tikrinimas kelyje, naudojant patvirtintą matavimo įrangą;
 - ii) informacijos apie įtarimus dėl transporto priemonės perkrovos siuntimas transporto įmonei;
 - iii) transporto įmonės patalpų tikrinimas, visų pirma kai masė pakartotinai viršijama po ii punkte minėtos informacijos išsiuntimo.
6. Pagal 1 dalį valstybės narės skatina transporto priemonėse ir jų junginiuose įrengti integruotus (bendros masės ir kiekvienos ašies masės) svėrimo įrenginius, kuriais bet kuriuo metu svėrimo duomenis iš judančios transporto priemonės galima perduoti institucijai, atliekančiai patikras kelyje arba atsakingai už prekių vežimo reglamentavimą. Duomenys perduodami Europos standartizacijos komiteto (CEN) nustatytus DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ir ISO 14906 standartus atitinkančiu sietuvu.
7. Pagal 16 straipsnį Komisijai suteikiami įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus dėl
 - papildomų techninių specifikacijų, galinčių užtikrinti visišką 6 dalyje minėtų integruotų svėrimo įrenginių sąveiką Sąjungoje, kad bet kurios valstybės narės institucijos galėtų vienodomis sąlygomis gauti duomenis iš bet kurioje

¹³

DSRC – specialusis trumpojo nuotolio ryšys (*Dedicated short Range Communications*).

- valstybėje narėje registruotų transporto priemonių bei jų junginių ir prireikus keistis gauta informacija su kitų valstybių narių institucijomis;
- šio straipsnio 2 dalyje minėtų pirminės atrankos patikrų procedūrų, tokioms pirminės atrankos patikroms naudojamų materialinių priemonių techninių specifikacijų ir tokių materialinių priemonių tikslumo reikalavimų bei naudojimo taisyklių. Tokių procedūrų, specifikacijų ir naudojimo taisyklių tikslas – užtikrinti, kad visose valstybėse narėse patikros būtų atliekamos vienodai, taip garantuojant vienodas sąlygas visiems vežėjams visoje Sąjungos teritorijoje.

12) 13 straipsnis pakeičiamas tokiu tekstu:

13 straipsnis

1. Šios direktyvos pažeidimai skirstomi į kategorijas pagal sunkumą.
2. Už 1 priedo 2, 3, 4.1 ir 4.3 punktuose nustatytos didžiausios leistinos masės viršijimą mažiau nei 5 proc. transporto įmonei pareiškiamas raštiškas įspėjimas ir gali būti taikoma sankcija, jei ji numatyta nacionalinės teisės aktuose.
3. 1 priedo 2, 3, 4.1 ir 4.3 punktuose nustatytos didžiausios leistinos masės viršijimas 5–10 proc. šioje direktyvoje laikomas smulkiu pažeidimu, už kurį taikoma finansinė sankcija. Kontrolės institucijos taip pat gali sustabdyti transporto priemonę ir neleisti jai judėti tol, kol iškraunamos prekės ir pasiekama didžiausia leistina masė.
4. 1 priedo 2, 3, 4.1 ir 4.3 punktuose nustatytos didžiausios leistinos masės viršijimas 10–20 proc. šioje direktyvoje laikomas sunkiu pažeidimu. Už tokį pažeidimą taikoma finansinė sankcija, o transporto priemonė nedelsiant sustabdoma ir jai neleidžiama judėti tol, kol iškraunamos prekės ir pasiekama didžiausia leistina masė.
5. 1 priedo 2, 3, 4.1 ir 4.3 punktuose nustatytos didžiausios leistinos masės viršijimas daugiau kaip 20 proc. šioje direktyvoje laikomas itin sunkiu pažeidimu dėl kitiems eismo dalyviams keliamos didesnės rizikos. Transporto priemonė nedelsiant sustabdoma ir jai neleidžiama judėti tol, kol iškraunamos prekės ir pasiekama didžiausia leistina masė. Įmonės nepriekaištingos reputacijos praradimo procedūra taikoma pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009¹⁴ 6 straipsnį.
6. Už 1 priedo 1 punkte nustatyto didžiausio leistino ilgio arba didžiausio leistino pločio viršijimą mažiau nei 2 proc. transporto įmonei pareiškiamas raštiškas įspėjimas ir gali būti taikoma sankcija, jei ji numatyta nacionalinės teisės aktuose.
7. Už 1 priedo 1 punkte vežamam kroviniui arba pačiai transporto priemonei nustatyto didžiausio leistino ilgio arba didžiausio leistino pločio viršijimą 2–20 proc. taikoma finansinė sankcija. Kontrolės institucijos nedelsdamos sustabdo transporto priemonę ir neleidžia jai judėti, jei ilgis arba plotis viršijami dėl krovinio, arba tol, kol transporto įmonė gauna 4 straipsnio 3 dalyje minėtą specialų leidimą.
8. 1 priedo 1 punkte kroviniui arba transporto priemonei nustatyto didžiausio leistino ilgio arba didžiausio leistino pločio viršijimas daugiau kaip 20 proc. šioje direktyvoje laikomas itin sunkiu pažeidimu dėl kitiems eismo dalyviams keliamos didesnės rizikos. Už tokį pažeidimą taikoma finansinė sankcija, o kontrolės institucijos nedelsdamos sustabdo transporto priemonę ir neleidžia jai judėti tol, kol transporto

¹⁴ OL L 300, 2009 11 14, p. 51.

įmonė gauna 4 straipsnio 3 dalyje minėtą specialų leidimą, jei ilgis arba plotis viršijami dėl krovinių. Įmonės nepriekaištingos reputacijos praradimo procedūra taikoma pagal Reglamento (EB) Nr. 1071/2009 6 straipsnį.

9. 3, 4, 5, 7 ir 8 dalyse minėtos finansinės sankcijos yra veiksmingos, proporcingos ir atgrasomos.

- 13) Pridedamas 14 straipsnis:

14 straipsnis

Vežėjui, kuriam paveda konteinerio vežimą keliais, ekspeditorius įteikia deklaraciją, kurioje nurodo vežamo konteinerio masę. Kai tokios informacijos nėra arba ji neteisinga, atsakomybė už transporto priemonės perkrovą tenka tiek ekspeditoriui, tiek vežėjui.

- 14) Pridedamas 15 straipsnis:

15 straipsnis

Kas dveji metai, pirmąjį kalendorinių metų ketvirtį, valstybės narės pateikia Komisijai per praėjusius dvejus kalendorinius metus atliktų patikrų, tokių patikrų rezultatų ir pažeidėjams taikytų sankcijų ataskaitą. Komisija parengia tokių ataskaitų analizę ir antrąjį kalendorinių metų ketvirtį ją perduoda Europos Parlamentui bei Tarybai.

- 15) Pridedamas 16 straipsnis:

16 straipsnis

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytais sąlygomis.
 2. 8 straipsnio 4 dalyje, 9 straipsnio 5 dalyje ir 12 straipsnio 7 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami neribotam laikotarpiui nuo [šios direktyvos įsigaliojimo datos].
 3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 8 straipsnio 4 dalyje, 9 straipsnio 5 dalyje ir 12 straipsnio 7 dalyje 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.
 4. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.
 5. Pagal 8 straipsnio 4 dalį, 9 straipsnio 5 dalį ir 12 straipsnio 7 dalį 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 gali būti pratęsiamas dviem mėnesiais.
- 16) I priedas iš dalies keičiamas taip:

- a) 1.2 punkto b papunktis pakeičiamas tokiomis nuostatomis:
- „Izoliuotų transporto priemonių arba izoliuotus įvairiarūšio transporto vienetus vežančių transporto priemonių kėbulo rėmai: 2,60 m“
- b) 2.2.2 punkto c papunktis pakeičiamas tokiu tekstu:
 „Triašė motorinė transporto priemonė su dviaše arba triaše puspriekebe, kuria, vykdant įvairiarūšio transporto veiklą, vežamas vienas arba keli įvairiarūšio transporto vienetai, kurių bendras ilgis ne didesnis kaip 40 pėdų arba 45 pėdos: 44 tonos.“
- c) 2.3.1 punktas pakeičiamas tokiu tekstu:
 „Dviašės motorinės transporto priemonės, išskyrus autobusus: 18 tonų.“
 „Dviašės motorinės hibridinės arba elektrinės transporto priemonės, išskyrus autobusus: 19 tonų.“
 „Dviašiai autobusai: 19 tonų.“

2 straipsnis

1. Valstybės narės ne vėliau kaip per 18 mėnesių nuo šios direktyvos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* priima ir paskelbia įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus, kad jos būtų laikomasi. 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.

3 straipsnis

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

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas