



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 15.4.2013
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD) C7-0102/13

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

tietyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetun direktiivin 96/53/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetulla neuvoston direktiivillä 96/53/EY¹ on useiden vuosien ajan edistetty tyydyttävästi maantieliikenteen sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa vahvistamalla kansallista ja kansainvälistä tavara- ja matkustajaliikennettä harjoittavien ajoneuvojen suurimmat mitat ja painot. Direktiivissä ilmoitetaan myös, millä edellytyksin voidaan myöntää poikkeuksia sellaisten ajoneuvojen käytölle liikenteessä, jotka ylittävät nämä mittoja koskevat raja-arvot.

Markkinoiden ja käytävissä olevan tekniikan kehitys huomioon ottaen on nyt pohdittava, ovatko direktiiviä vuonna 1996 annettaessa tehdyt valinnat edelleen tarkoituksenmukaisia. Erityisesti kasvihuonekaasupäästöjä ja öljytuotteiden kulutusta on tarpeen vähentää liikenteen alalla ja varsinkin maantieliikenteessä, jonka osuus liikennealan energiankulutuksesta on 82 prosenttia. Polttoaineiden jatkuva hinnannousu kasvattaa koko ajan Euroopan energiakustannuksia ja vaatii etsimään ratkaisuja ajoneuvojen polttoainekulutuksen vähentämiseksi. Vuonna 2011 julkaistussa liikennepolitiikan valkoisessa kirjassa² asetettiin tavoitteeksi vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 60 prosenttia vuoden 1990 tasoista vuoteen 2050 mennessä.

Valkoisessa kirjassa ilmoitettiin tältä osin, että maantieajoneuvojen enimmäispainoja ja mittoja käsittelevää direktiiviä aiotaan tarkistaa, jotta markkinoille voitaisiin tuoda aiempaa aerodynaamisempia ja näin ollen energiatehokkaampia ajoneuvoja. Nykyisen direktiivin sallimien mittojen ja enimmäispainojen rajoissa ajoneuvojen aerodynamiikkaa voidaan parantaa ja vaihtoehtoisia voimanlähteitä (hybridi/sähkö) asentaa vain ajoneuvon hyötykuorman kantokyvyn kustannuksella. Hybridimoottori tai akut lisäävät painoa huomattavasti. Vetoautojen ohjaamot, joita on aerodynamiikan lisäämiseksi pyörästettävä etuosastaan, ovat aiempaa pidempiä. Myös ajoneuvon takaosaan asennettavat siivekkeet lisäävät sen pituutta. Tämä hyötykuorman kantokyvyn väheneminen ei kannusta liikenteenharjoittajia, rahdinantajia eikä rakentajia käyttämään tai kehittämään energiatehokkaampia ajoneuvoja.

Lisäksi direktiivin tarkistus tarjoaa tilaisuuden tieliikenteen turvallisuuden kehittämiseen parantamalla ohjaamon muotoilua, jolloin voidaan vähentää kuljettajan näkökentän kuolleita kulmia, ottamalla käyttöön energianvaimennusrakenteita törmäyksen varalta ja parantamalla kuljettajan turvallisuutta ja työskentelymukavuutta. Näiden toimien ansiosta voidaan erityisesti säästää monien suojattomimpien tielläliikkujien henki. Tällaisia ovat esimerkiksi jalankulkijat ja pyöräilijät, joita kuljettaja ei välttämättä havaitse ajoneuvoa kuljettaessaan.

Direktiiviä 96/53/EY on siis tarpeen muuttaa ajoneuvojen aerodynamiikan ja energiatehokkuuden parantamiseksi kehittäen edelleen tieliikenteen turvallisuutta tieverkon rakenteen asettamissa rajoissa.

¹ EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59.

² Valkoinen kirja: Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää, KOM(2011) 0144 lopullinen.

Esimerkiksi 1–2 metriä pitkien siivekkeiden asentaminen ajoneuvon takaosaan saa eräiden tutkimusten³ mukaisesti maantiellä aikaan 5–10 prosentin säästön polttoaineen kulutuksessa 80–90 kilometrin keskituntinopeudella.

Direktiivin 96/53/EY antamisen jälkeen myös linja-automatkustajien keskipaino on noussut. Lisäksi Euroopan unionin lainsäädännössä on velvoitettu asentamaan ajoneuvon turvalaitteita, joiden paino vähentää vastaavassa määrin ajoneuvon hyötykuormaa ja näin ollen kuljetettavien matkustajien lukumäärää. Tämä ei vastaa tavoitetta vähentää polttoaineen kulutusta kuljetettavaa henkilöä kohden eikä myöskään tavoitetta siirtyä yksityisautoilusta joukkoliikenteen käyttöön, joka on selkeästi ympäristöystävällisempi vaihtoehto.

Polttoainesäästöt ja epäpuhtauspäästöjen vähentäminen eivät ole ainoita perusteita direktiivin 96/53/EY tarkistusehdotukselle.

Direktiivissä 96/53/EY ei nimittäin oteta huomioon konttikuljetuksissa ja intermodaaliliikenteessä tapahtunutta viimeaikaista kehitystä. Näin ollen eräät raide- ja sisävesiliikenteessä, mannterien välisessä meriliikenteessä ja meriliikenteen kabotaasissa käytettävät kontit voidaan nykyisellään siirtää loppukuljetuksen ajaksi tieliikenteeseen ainoastaan erityisluvilla, jotka lisäävät liikenteenharjoittajien ja viranomaisten hallintokustannuksia. Koska tällaisten yleisimmin käytettyjen konttien pituus on 45 jalkaa eli 13,72 metriä, kuorma-autoa olisi kyseisiin erityislupiin turvautumisen välttämiseksi pidennettävä vain 15 cm, mikä ei tuota minkäänlaista ongelmaa tieliikenteen turvallisuuden eikä tieverkon rakenteen suhteen.

Koska nykyisessä direktiivissä ei myöskään ole säännöksiä ajoneuvojen tarkastuksista eikä sovellettavista seuraamuksista, useita rikkomuksia jätetään rankaisematta, mikä tekee direktiivin vaatimukset tyhjiksi. Rikkomus, johon syyllistytään yleisimmin, on ajoneuvon ylipaino. Keskimäärin yksi kolmesta tarkastetusta ajoneuvosta on ylipainoinen. Ylipaino on usein 10 tai jopa 20 prosenttia sallittua enimmäispainoa suurempi. Tämä tilanne johtaa tienpintojen nopeampaan kulumiseen ja lisää tieliikenneonnettomuuksien riskiä. Se aiheuttaa myös kuljetusyritysten välisen kilpailun vääristymistä, koska petosten tekijät voivat saada laittomasti aiheetonta kilpailuetua. Nykyisin on kuitenkin saatavilla teknisiä seulontaratkaisuja, joiden avulla voidaan varmistaa useammin toteutettavat, nopeammat ja tehokkaammat tarkastukset edellyttämättä kaikkien niiden ajoneuvojen pysäyttämistä, jotka halutaan tarkastaa. Lisäksi saatavilla on ajoneuvoihin asennettavia punnitusjärjestelmiä, joiden avulla kuljettaja voi itse valvoa asetettujen vaatimusten noudattamista. Direktiiviin 96/53/EY on näin ollen tarpeen lisätä tarkastuksia ja seuraamuksia koskevat säännöt, jotta liikenteenharjoittajien välisiä kilpailusääntöjä alettaisiin jälleen noudattaa ja jotta voitaisiin taata tieliikenteen turvallisuuden hyvä taso sekä infrastruktuurien kestävyys.

Eräät asiaan liittyvät toimijat ovat esittäneet kysymyksiä direktiivin 96/53/EY 4 artiklan tulkinnasta. Komission varapuheenjohtaja Siim Kallas lähetti näiden kysymysten johdosta 13. kesäkuuta 2012 kirjeen Euroopan parlamentin liikennevaliokunnan puheenjohtajalle. Kirjeessä annetaan ohjeita tästä asiasta ja katsotaan, että pidempien ajoneuvojen rajatylittävä käyttö on luvallista ainoastaan yhden valtionrajan ylittävillä matkoilla, jos se on jo valmiiksi sallittua molemmissa asianomaisissa jäsenvaltioissa ja jos direktiivin 96/53/EY 4 artiklan 3, 4 tai 5 kohdan mukaiset poikkeusedellytykset täyttyvät. Tällainen käyttö ei saa vaikuttaa merkittävästi kansainväliseen kilpailuun. Tämä direktiivin tarkistus sisältää kyseisessä kirjeessä annettujen ohjeiden mukaisesti 4 artiklan 4 kohtaan liittyvät säännökset.

³ TU DELFT: vuonna 2011 tehty tutkimus raskaiden ajoneuvojen aerodynamiikasta.

2. KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN TULOKSET

Julkisia ja alakohtaisia kuulemisia järjestettiin komission johdolla vuosina 2011 ja 2012.

Joulukuusta 2011 helmikuuhun 2012 kestäneessä julkisessa kuulemisessa saatiin yli tuhat kannanottoa kansalaisilta, jäsenvaltioilta ja eri ammatti- ja kansalaisjärjestöiltä. Kuulemisen perusteella voitiin vahvistaa seuraavat näkemykset:

i) ajoneuvojen aerodynamiikan parantamista pidetään yksimielisesti hyvänä kehityksenä, ja vastaajista suurin osa katsoo, että direktiiviä 96/53/EY on tarpeen muuttaa kyseisen parannuksen mahdollistamiseksi;

ii) suuri osa vastaajista hyväksyy ajatuksen hybridi- tai sähkömoottorien käyttöönoton helpottamisesta sekä konttiliikenteen ja intermodaalisuuden kehittämisestä direktiiviä 96/53/EY muuttamalla;

iii) alan ammattilaiset suhtautuvat myönteisesti ylipainon valvontatoimenpiteiden käyttöönottoon, sillä se palauttaa liikenteenharjoittajien välisen tasapuolisen kilpailun, ja vaikuttaa välttämättömältä antaa jäsenvaltioille keinot suorittaa tätä valvontaa lisäämättä niiden taloudellisia kuluja ja häiritsemättä tai viivästyttämättä liikennettä.

Komissio järjesti julkisen kuulemisen tulosten perusteella työseminaareja, joihin osallistui ajoneuvojen valmistajia, liikenteenharjoittajia ja rahdinantajia, yhdistettyjen kuljetusten toimijoita, tienvarsitarkastuselimiä ja tieliikenneturvallisuusalan toimijoita. Näissä neuvotteluissa päästiin yhteisymmärrykseen tavoitteista, jotka koskevat saastumisen ja polttoaineen kulutuksen vähentämistä ja tieliikenneturvallisuuden parantamista. Lisäksi saavutettiin yksimielisyys intermodaaliliikenteeseen liittyvien uusien mahdollisuuksien avaamisesta. Yhteisymmärrys saavutettiin myös tarpeesta lisätä tarkastuksia, erityisesti ajoneuvojen mahdollisen ylipainon havaitsemiseksi. Aerodynamiikan suhteen toivottiin virtaviivaisempia ohjaamoja ja ajoneuvojen takaosaan asennettavia ilmanvastusta vähentäviä laitteita. Enimmäispainojen ja -mittojen rajoitettu mukauttaminen, johon yhdistetään mittoja koskevat asianmukaiset merkinnät, ei näytä aiheuttavan riskiä tieliikenneturvallisuudelle.

Tässä tarkistuksessa esitetyt toimenpiteet perustuvat mainittuihin neuvotteluihin.

Niitä tarkasteltiin vaikutustenarvioinnissa, jonka avulla voitiin valita niin taloudellisen tehokkuuden kuin ympäristön kannalta parhaat vaihtoehdot. Valitussa skenaariossa, jota kuvaillaan yksityiskohtaisesti jäljempänä olevassa 4 kohdassa, yhdistyvät asiantuntijaryhmän kanssa delegoitujen säädösten antamista varten toteutetut tekniset yhdenmukaistamistoimet ja sääntelyä koskeva maltillinen lähestymistapa, jotta vältettäisiin asettamasta velvollisuuksia, jotka ovat suhteettomia tai mahdottomia soveltaa ja jotka rasittaisivat erityisesti pieniä ja keskisuuria yrityksiä.

Neuvotteluissa käsiteltiin myös direktiivin 96/53/EY 4 artiklaa, jossa määritellään ehdot, joiden on täyttyvä direktiivissä säädetyistä raja-arvoista poikkeamiseksi. Näiden poikkeusten myöntämisestä vastaavat jäsenvaltiot tietyissä tarkoin määritellyissä tapauksissa. Direktiivissä vahvistetut mitat ylittävien ajoneuvojen kansainvälisessä liikenteessä on ilmennyt eroavaisuuksia. Komissio päätti sen vuoksi julkaista nykyistä direktiiviä koskevat ohjeensa (Euroopan parlamentin liikennevaliokunnan puheenjohtajalle osoitettu 13. kesäkuuta 2012 päivätty kirje). Direktiivin 4 artiklan 4 kohtaa koskevat ohjeet esitetään tämän ehdotuksen 1 artiklan 2 kohdassa.

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLISET NÄKÖKOHDAT

Direktiivin 96/53/EY muutosehdotus perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 91 artiklaan. Maantieliikenteen ja sen ympäristösuojelun tason

tehostaminen onkin yksi yhteisen liikennepolitiikan keskeisistä tavoitteista. Alan toimijat ovat lisäksi toistuvasti vaatineet EU:n tasolla toteutettavaa sääntöjen yhdenmukaistamista.

Ehdotus on toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukainen. Koska liikenne on sisämarkkinoiden kannalta tärkeässä asemassa ja koska sen rajatylittävä ulottuvuus, polttoainekustannukset ja kasvihuonekaasupäästöt kasvavat jatkuvasti, on välttämätöntä antaa säännöksiä tieliikenteen energiatehokkuuden lisäämiseksi, sen ympäristövaikutusten vähentämiseksi ja sääntöjen noudattamisen varmistamiseksi.

Ehdotuksessa annetaan jäsenvaltioille vapaus päättää poikkeuksista ehdotuksen sisältämiin kansallista liikennettä koskeviin sääntöihin. Ehdotuksessa perustetaan komitea, jonka tehtävänä on avustaa komissiota laatimaan aerodynamiikkaan liittyviä vaatimuksia sekä ohjeita valvontapolitiikkaan liittyviksi menettelyiksi ja tehtyihin rikkomuksiin sovitettuja seuraamuksia. Näin ollen ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen sen tavoitteiden saavuttamiseksi.

Koska ehdotetulla säädöksellä muutetaan voimassa olevaa direktiiviä, säätelytapana on direktiivi. Ehdotus koskee Euroopan talousalueen kannalta merkityksellistä asiaa ja olisi sen vuoksi ulotettava koskemaan sitä.

Ehdotuksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon.

4. EHDOTUKSEN YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS

Ensimmäiseksi komission ehdotuksessa esitetään, että ajoneuvojen enimmäismittoihin myönnettäisiin poikkeuksia aerodynamiikkaa parantavien laitteiden asentamiseksi ajoneuvojen takaosaan tai vetoautojen ohjaamojen muotoilemiseksi uudelleen. Nämä poikkeukset avaavat uusia näkymiä vetoautojen, kuorma-autojen ja perävaunujen rakentajille, mutta niissä on noudatettava tiettyjä vaatimuksia, joista yksi on olla lisäämättä ajoneuvojen hyötykuorman kantokykyä. Komissio tarkentaa myöhemmin näitä vaatimuksia, ja tässä tehtävässä sitä avustaa komitea. Kyseisillä vaatimuksilla varmistetaan tieliikenneturvallisuutta, infrastruktuureihin liittyviä rajoitteita ja liikenteen sujuvuutta koskevien sääntöjen noudattaminen. Polttoaineen kulutuksen ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen ohella ohjaamojen muotoilun on mahdollistettava myös kuljettajien näkökentän paraneminen, minkä ansiosta Euroopassa voidaan vuosittain säästää noin 400 ihmisen henki. Myös kuljettajien työskentelymukavuus ja turvallisuus paranevat.

Komissio muuttaa 12. joulukuuta 2012 annettua asetusta (EU) N:o 1230/2012, joka koskee moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntävaatimuksista annetun asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanoa, niiden saattamiseksi yhdenmukaisiksi tämän direktiiviehdotuksen kanssa.

Direktiiviehdotuksen mukaan olisi sallittava sähkö- tai hybridikäyttöisten ajoneuvojen enimmäispainon lisääntyminen tonnilla, jotta voidaan ottaa huomioon sähköakkujen tai yhdistelmämoottorin paino ajoneuvojen hyötykuorman kantokykyä heikentämättä. Myös linja-autojen enimmäispainoa korotetaan tonnilla, jotta voidaan ottaa huomioon tällä alalla tapahtunut kehitys, kuten matkustajien ja heidän matkatavaroidensa keskipainon nousu, turvallisuutta koskevassa lainsäädännössä vaaditut uudet laitteet ja uusi Euro VI -luokka.

Direktiivin 96/53/EY muutos helpottaa intermodaaliliikenteen kehittämistä myöntämällä 15 cm:n poikkeuksen sellaisten kuorma-autojen enimmäispituuteen, jotka kuljettavat 45 jalan mittaisia kontteja, joita käytetään yhä useammin mannerten välisessä ja Euroopan sisäisessä liikenteessä.

Ehdotuksessa vahvistetaan myös, että pidempien ajoneuvojen rajatylittävä käyttö on luvallista ainoastaan yhden valtionrajan ylittävillä matkoilla, jos se on jo valmiiksi sallittua molemmissa

asianomaisissa jäsenvaltioissa ja jos direktiivin 4 artiklan 3, 4 tai 5 kohdan mukaiset poikkeusedellytykset täyttyvät. Direktiivin 4 artiklan 4 kohdan osalta todetaan, että kyseiset kuljetustoiminnot eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun, jos rajatylittävä käyttö pysyy kahden jäsenvaltion välisenä, mikäli olemassa oleva infrastruktuuri ja tieliikenneturvallisuuden edellytykset sen sallivat. Direktiivin 4 artiklan 4 kohtaa muutetaan vastaavasti.

Direktiiviin 96/53/EY lisätään uusia säännöksiä, joiden ansiosta tarkastusviranomaiset voivat havaita rikkomukset helpommin ja yhdenmukaistaa niihin sovellettavat hallinnolliset seuraamukset. Komissio julkaisee tarkastusmenettelyjä koskevia ohjeita varmistamaan kaikkien jäsenvaltioiden soveltamien tarkastusmenetelmien yhdenmukaisuuden. Jäsenvaltioiden on toteutettava vähimmäismäärä ajoneuvojen mittauksia. Nämä mittaukset on tehtävä joko ajorataan integroitujen punnitusjärjestelmien tai ajoneuvon sisäisten mittarien avulla, jotka mahdollistavat etäviestinnän tienvarsitarkastajien kanssa. Näiden mittausten ansiosta tarkastusviranomaiset voivat seuloa ajoneuvot siten, että ainoastaan ajoneuvot, joita epäillään vahvasti sääntöjen rikkomisesta, pysäytetään manuaalista tarkastusta varten. Komissio määrittelee ajoneuvojen sisäisten, tarkastusviranomaisen kanssa käytävään viestintään kykenevien punnituslaitteiden tekniset vaatimukset, erityisesti sähkömagneettisen viestinnän rajapintaa koskevat vaatimukset. Tämä edistää tällaisten laitteiden käytön laajenemista. Niistä saatavana lisäetuna on, että kuljettajat pystyvät paremmin valvomaan ajoneuvonsa painoa.

Tämän lisäksi direktiivin 96/53/EY rikkomukset luokitellaan vakavuustasonsa mukaan, jotta sovellettavat hallinnolliset seuraamukset voidaan yhdenmukaistaa unionin tasolla.

Aerodynaamisempien ajoneuvojen ja hybridimoottorien käyttöönottoa vauhdittaakseen komissio käyttää saatavillaan olevia, erityisesti Euroopan laajuisiin verkkoihin ja EU:n tutkimus-, kehittämis- ja innovointiohjelmiin myönnettyjä määrärahoja teollisen tutkimuksen ja ajoneuvokantojen varustamisen tukemiseen.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetun direktiivin 96/53/EY muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksikössä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁴,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁵,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksiköstä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Vuonna 2011 julkaistussa valkoisessa kirjassa ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”⁶ korostetaan tarvetta vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja erityisesti hiilidioksidipäästöjä (CO₂) 60 prosenttia vuoden 1990 tasoista vuoteen 2050 mennessä.
- (2) Tältä osin valkoisessa kirjassa esitetään, että tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä kesäkuuta 1996 annettua neuvoston direktiiviä 96/53/EY olisi mukautettava energiankulutuksen ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi, lainsäädännön sovittamiseksi tekniikan kehitykseen ja markkinoiden uusiin tarpeisiin sekä intermodaaliliikenteen helpottamiseksi.
- (3) Tekniikan kehitys pitää sisällään mahdollisuuden asentaa aerodynamiikkaa parantavia sisäänvedettäviä tai kokoontaitettavia laitteita ajoneuvojen, lähinnä perävaunujen ja puoliperävaunujen takaosaan, jolloin ajoneuvot ylittävät direktiivin 96/53/EY mukaisesti sallitut enimmäispituudet. Kyseisten laitteiden asentaminen voidaan

⁴ EUVL C , , s. .

⁵ EUVL C , , s. .

⁶ KOM (2011) 144

toteuttaa heti tämän direktiivin tultua voimaan, sillä tällaisia tuotteita on saatavilla markkinoilla, ja niitä on muissa maanosissa jo käytössä.

- (4) Myös ajoneuvojen ohjaamojen aerodynamiikan parantaminen toisi ajoneuvojen energiatehokkuuteen merkittäviä parannuksia yhdessä johdanto-osan 3 kappaleessa tarkoitettujen laitteiden kanssa. Tämä parantaminen ei kuitenkaan ole direktiivillä 96/53/EY vahvistettujen nykyisten pituusrajoitusten puitteissa mahdollista, ellei ajoneuvojen hyötykuorman kantokykyä alenneta, mikä vaarantaisi alan taloudellisen tasapainon. Sen vuoksi on syytä säätää tähän enimmäispituuteen myönnettävästä poikkeuksesta.
- (5) Komissio ehdotti kaudeksi 2011–2020 antamissaan tieliikenneturvallisuuden poliittisissa suuntaviivoissa⁷ toimia, joiden tavoitteena on parantaa ajoneuvojen turvallisuutta ja loukkaantumisille alttiiden tienkäyttäjien suojelua. Ajoneuvojen kuljettajien näkökentän merkitystä korostettiin myös Euroopan parlamentille ja neuvostolle osoitetussa komission kertomuksessa, joka koski peilien jälkiasentamisesta yhteisössä rekisteröityihin raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin annetun direktiivin 2007/38/EY täytäntöönpanoa⁸. Myös ohjaamojen uusi muotoilu parantaa tieliikenneturvallisuutta vähentämällä kuljettajien näkökentässä ja erityisesti tuulilasin alapuolella olevia kuolleita kulmia, minkä ansiosta voidaan säästää monien suojattomimpien tielläliikkujien, kuten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden, henki. Uuden muotoilun avulla voidaan myös luoda energianvaimennusrakenteita törmäyksen varalta. Ohjaamon tilavuuden mahdollisen lisääntymisen myötä voidaan myös parantaa kuljettajan työskentelymukavuutta ja turvallisuutta.
- (6) Aerodynamiikkaa parantavia laitteita ja niiden ajoneuvoihin asentamista on testattava ennen kuin ne saatetaan markkinoille. Jäsenvaltiot myöntävät tätä varten todistuksia, jotka toisten jäsenvaltioiden olisi hyväksyttävä.
- (7) Rajatylittävässä liikenteessä voidaan käyttää pidempiä ajoneuvoja, jos tämä on molemmissa asianomaisissa jäsenvaltioissa jo sallittua ja jos direktiivin 4 artiklan 3, 4 tai 5 kohdan mukaiset poikkeusedellytykset täyttyvät. Euroopan komissio on jo antanut ohjeita direktiivin 4 artiklan soveltamisesta. Direktiivin 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitettut kuljetustoiminnot eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun, jos rajatylittävä käyttö pysyy sellaisten kahden jäsenvaltion välisenä, joiden olemassa oleva infrastruktuuri ja tieliikenneturvallisuuden vaatimukset sen sallivat. Tällä tavoin saadaan tasapainotettua keskenään toisaalta toissijaisuusperiaatteeseen nojautuva jäsenvaltioiden oikeus päättää erityisolosuhteisiinsa soveltuvista kuljetusratkaisuista ja toisaalta tarve varmistaa, etteivät tällaiset politiikat vääristä sisämarkkinoita. Direktiivin 4 artiklan 4 kohdan säännöksiä selvennetään tähän suuntaan.
- (8) Sellaisten vaihtoehtoisten moottorien käyttö, joissa ei käytetä enää yksinomaan fossiilisia energialähteitä, minkä ansiosta ne ovat saastuttamattomia tai vähemmän saastuttavia, kuten raskaissa tavarankuljetusajoneuvoissa tai linja-autoissa (lähinnä kaupunki- tai esikaupunkiympäristössä) käytettävät sähkö- tai hybridimoottorit, johtaa ylipainoon, jota ei saa kirjata ajoneuvon hyötykuorman kantokyvyn tappioksi, jottei maantieliikenneala joutuisi kärsimään taloudellisesti.
- (9) Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan myös tarvetta seurata intermodaaliliikenteen kehitystä erityisesti konttikuljetuksissa, joissa käytetään yhä

⁷ KOM (2010) 389

⁸ KOM (2012) 258

useammin 45 jalan mittaisia kontteja. Niitä kuljetetaan rautateitse ja sisävesitse. Intermodaalikuljetusten maantiesuudet voidaan kuitenkin nykyisin suorittaa ainoastaan niin jäsenvaltioita kuin liikenteenharjoittajia rasittavin hallinnollisin menettelyin tai jos konteissa on patentoidut viistetyt kulmat, joiden kustannukset ovat kohtuuttomat. Tällaisia kontteja kuljettavien ajoneuvojen pidentäminen 15 cm:llä voi vapauttaa liikenteenharjoittajat noudattamasta hallinnollisia menettelyjä ja helpottaa intermodaaliliikennettä muita tienkäyttäjiä tai infrastruktuuria vaarantamatta tai haittaamatta. Tämä vähäinen 15 cm:n lisäys tavarankuljetukseen käytettävän raskaan ajoneuvoyhdistelmän pituuteen (16,50 m) ei lisää tieliikenneturvallisuuden riskiä. Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa määritellyn politiikan linjan mukaisesti tällainen lisäys on kuitenkin sallittu vain sellaisissa intermodaalikuljetuksissa, joiden tieliikenneosuus on enintään 300 km ja joihin liittyy rautatie-, sisävesi- tai meriliikenneosuus. Tämä etäisyys vaikuttaa riittävältä teollisuus- tai kauppapaikan ja rahtiaseman tai sisävesisataman välisen yhteyden mahdollistamiseksi. Pidempi etäisyys on mahdollinen EU:n sisäisen lyhyen matkan meriliikenteen yhteydessä, jotta voidaan mahdollistaa yhteys merisatamaan ja tukea merten moottoriteiden kehittämistä.

- (10) Intermodaaliliikenteen edistämisen jatkamiseksi ja 45 jalan mittaisten konttien tyhjäpainon huomioon ottamiseksi vaikuttaa tarpeelliselta ulottaa säännös, jolla sallitaan intermodaaliliikenteessä 40 jalan mittaisia kontteja kuljettavien enintään 44 tonnin painoisten viisi- tai kuusiakselisten ajoneuvoyhdistelmien liikennöinti, koskemaan myös 45 jalan mittaisia kontteja kuljettavia ajoneuvoyhdistelmiä.
- (11) Linja-auton matkustajien ja heidän matkatavaroidensa keskipaino on direktiivin 96/53/EY antamisen jälkeen noussut merkittävästi, mikä on johtanut kuljettavien matkustajien lukumäärän asteittaiseen alenemiseen ottaen huomioon direktiivissä säädetty painorajoitukset. Koska joukkoliikennettä on energiatehokkuuden parantamiseksi tarpeen suosia yksilöliikenteeseen verrattuna, linja-automatkustajien lukumäärä on nostettava takaisin aiemmalle tasolle ottaen huomioon matkustajien ja heidän matkatavaroidensa painon nousu. Tämä voidaan tehdä korottamalla kaksiakselisten linja-autojen sallittua enimmäispainoa sellaisissa rajoissa, joissa voidaan kuitenkin varmistaa, ettei infrastruktuuri vahingoitu nopeamman kulumisen vuoksi.
- (12) Tieliikennettä koskevien säännösten noudattamisen valvonnasta vastaavat viranomaiset ovat havainneet suuren määrän joskus vakaviakin rikkomuksia, jotka liittyvät erityisesti kuljetusajoneuvojen painoon. Tämä tilanne johtuu siitä, että direktiivin 96/53/EY mukaisia tarkastuksia on tehty liian vähän tai ne eivät ole olleet tehokkaita. Lisäksi jäsenvaltioissa sovelletaan erilaisia tarkastusmenettelyjä ja -sääntöjä, mikä luo oikeudellista epävarmuutta useammassa unionin jäsenvaltioissa liikennöivien ajoneuvojen kuljettajille. Kuljettajat, jotka eivät noudata asiaa koskevia sääntöjä, saavat myös merkittävän kilpailuedun sääntelyä noudattaviin kilpailijoihinsa ja muihin liikennemuotoihin nähden. Tämä tilanne vaikeuttaa sisämarkkinoiden toimintaa. Kaikkien jäsenvaltioiden on sen vuoksi lisättävä tekemiensä tarkastusten tiheyttä niin manuaalisten tarkastusten kuin niitä koskevien esivalintojen osalta.
- (13) Vastedes käytettävissä on yksinkertaisia teknisiä ratkaisuja, jotka ovat joko kiinteitä tai irrotettavia ja mahdollistavat rikkomuksista epäiltyjen ajoneuvojen esivalinnan niitä pysäyttämättä. Tämä toimintatapa häiritsee vähemmän liikenteen sujuvuutta, on edullisempi ja tarjoaa optimaaliset turvallisuusolosuhteet. Joitakin laitteita voidaan asentaa raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin, jolloin ne tarjoavat kuljettajalle itsevalvontakeinin, jonka avulla hän saa tiedon siitä, onko ajoneuvo säännösten

mukainen. Näiden ajoneuvoihin asennettujen laitteiden tiedot voidaan myös ajoneuvoa pysäyttämättä välittää viranomaisille tai tienvarteen sijoitettuihin automaattisiin valvontajärjestelmiin käyttämällä mikroaaltotekniikkaan perustuvaa viestintärajapintaa. Vähimmäismäärä, joksi vahvistetaan yksi punnitus 2 000 ajoneuvokilometriä kohden, vaikuttaa esivalinnassa asianmukaiselta tienvarsitarkastusten tehokkuuden varmistamiseksi unionin alueella, sillä se mahdollistaa jokaisen ajoneuvon tarkastamisen joka kolmas päivä tilastollisena keskiarvona ilmaistuna.

- (14) Direktiivin 96/53/EY säännösten rikkomisten suuri määrä johtuu suurelta osin siitä, että näiden sääntöjen rikkomisesta jäsenvaltioiden lainsäädännössä langetettavat seuraamukset eivät ole varoittavia tai siitä, ettei tällaisista seuraamuksista ole edes säädetty. Tätä epäkohtaa pahentaa vielä se, että hallinnollisten seuraamusten taso eri jäsenvaltioissa vaihtelee suuresti. Näiden epäkohtien korjaamiseksi on syytä lähentää direktiivin 96/53/EY rikkomisten johdosta unionin tasolla määrättävien hallinnollisten seuraamusten tasoja ja luokkia toisiinsa. Kyseisten hallinnollisten seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.
- (15) Jäsenvaltioiden tarkastusviranomaisten on voitava vaihtaa tietoja tehostaakseen ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien painon tarkastuksia kansainvälisellä tasolla ja helpottaakseen näiden tarkastusten sujuvuutta erityisesti rikkomuksiin syyllistyneiden tunnistamisen, rikkomusten kuvauksen ja sovellettujen seuraamusten sekä asianomaisen yrityksen hyvämaineisuuden osalta. Maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta 21 päivänä lokakuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009⁹ 18 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimetty yhteyspiste voisi toimia tässä tiedonvaihdossa välittäjänä.
- (16) On tärkeää, että Euroopan parlamentille ja neuvostolle tiedotetaan säännöllisesti jäsenvaltioiden tekemistä maantieliikennettä koskevista tarkastuksista. Kyseisten jäsenvaltioiden toimittamien tietojen avulla komissio voi varmistaa, että liikenteenharjoittajat noudattavat tätä direktiiviä, ja päättää, onko tarpeen vahvistaa lisää pakkotoimenpiteitä.
- (17) Komissiolle olisi siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä perussopimuksen 290 artiklan mukaisesti, jotta se voi määritellä ajoneuvojen takaosaan sijoitettaviin uusiin aerodynamiikkaa parantaviin laitteisiin tai uusien moottoriajoneuvojen muotoiluun sovellettavat vaatimukset, ajoneuvojen sisäisten punnituslaitteiden täyden yhteentoimivuuden mahdollistavat tekniset eritelmät sekä liikenteessä olevien ajoneuvojen painon tarkastusmenettelyjä koskevat ohjeet. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (18) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, vaan ne voidaan suunnitellun toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, joten unioni voi toteuttaa tarvittavat toimenpiteet Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.

⁹ EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51.

(19) Sen vuoksi direktiiviä 96/53/EY olisi muutettava,
OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 96/53/EY seuraavasti:

- 1) Täydennetään 2 artiklan ensimmäistä kohtaa seuraavilla määritelmillä:
 - ”hybridikäyttöisellä ajoneuvolla” puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY¹⁰ tarkoitettua ajoneuvoa, joka on varustettu yhdellä tai useammalla sähkökäyttöisellä ajomoottorilla, joka ei ole pysyvästi yhteydessä sähköverkkoon, ja yhdellä tai useammalla polttomoottorilla;
 - ”sähköajoneuvolla” puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY¹¹ tarkoitettua ajoneuvoa, joka on varustettu yhdellä tai useammalla sähkökäyttöisellä ajomoottorilla, joka ei ole pysyvästi yhteydessä sähköverkkoon;
 - ”intermodaalikuljetusyksiköllä” yksikköä, joka voi kuulua seuraaviin luokkiin: kontti, vaihtokori, puoliperävaunu;
- 2) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:
 - (a) Poistetaan 1 kohdan a ja b alakohdasta sana ”kansallisiin”.
 - (b) Korvataan 4 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

”Kuljetusten ei katsota vaikuttavan merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, jos ne suoritetaan jäsenvaltion alueella, tai jos kyseessä on rajatylittävä kuljetus, ainoastaan kahden vierekkäisen jäsenvaltion välillä, joista kumpikin on toteuttanut toimenpiteitä tämän kohdan noudattamiseksi, ja jos yksi a ja b alakohdassa olevista ehdoista täyttyy:”.
- 3) Poistetaan 4 artiklan 6 kohta, 5 artiklan b alakohta ja 8 a artikla.
- 4) Muutetaan 5 artikla seuraavasti: poistetaan ilmaisu ”rajoittamatta 4 artiklan 6 kohdan soveltamista”.
- 5) Korvataan viittaukset neuvoston direktiiviin 70/156/ETY viittauksella direktiiviin 2007/46/EY¹².
- 6) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

¹⁰ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

¹¹ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle.

”8 artikla

1. Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikan parantamiseksi liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa säädetyt enimmäispituudet voidaan ylittää jäljempänä täsmennettyjen vaatimusten mukaisilla laitteilla varustettujen ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta. Näiden ylitysten ainoana tavoitteena on mahdollistaa ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikkaa parantavien laitteiden asentaminen niiden takaosaan.
2. Suorituskyky- ja turvallisuusvaatimukset, jotka 1 kohdassa mainittujen laitteiden on täytettävä, ovat seuraavat:
 - ajoneuvojen aerodynamiikan merkittävä parantuminen,
 - tieliikenne- ja intermodaaliliikenneturvallisuuden kannalta erityisesti:
 - i) laitteiden kiinnitys ja pitkäaikainen pysyvyys irtoamisriskin rajoittamiseksi;
 - ii) päivällä ja yöllä käytettävät merkinnät, jotka toimivat tehokkaasti huonoissa sääolosuhteissa ja joiden ansiosta muut tienkäyttäjät havaitsevat ajoneuvon ulkomitat;
 - iii) muotoilu, jolla rajoitetaan muille ajoneuvoille ja niiden matkustajille törmäystilanteessa aiheutuvia riskejä;
 - iv) laite ei lisää merkittävästi sivutuulen aiheuttaman kaatumisen riskejä;
 - olemassa oleviin verkkoihin yhdistäminen, erityisesti
 - i) ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien ohjattavuuden ylläpitäminen kaupunki- ja kaukoliikenteen tieinfrastruktuureissa;
 - ii) asianomaisten perävaunujen ja puoliperävaunujen yhdistäminen rautatie-, meri- ja sisävesiliikenteen yksiköihin intermodaalikuljetuksissa;
 - iii) laitteet ovat helposti kuljettajan kokoontaitettavissa, sisäänvedettävissä tai irrotettavissa.

Enimmäispituuksien ylitykset eivät johda ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien hyötykuorman kantokyvyn lisääntymiseen.

3. Ennen kuin aerodynamiikkaa parantavat laitteet saatetaan markkinoille, jäsenvaltioiden on hyväksyttävä ne ja niiden asentaminen ajoneuvoihin ja myönnettävä sitä varten todistus. Todistus on osoitus edellä 2 kohdassa mainittujen vaatimusten noudattamisesta, ja sillä ilmaistaan, että laite edistää merkittäväällä tavalla aerodynamiikan parantamista. Yhdessä jäsenvaltiossa myönnetty hyväksyntätodistukset on hyväksyttävä muissa jäsenvaltioissa.
4. Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisia delegeoituja säädöksiä 2 kohdassa mainittujen vaatimusten täydentämiseksi. Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi.
5. Ennen delegeoitujen säädösten antamista ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka on varustettu ajoneuvojen takaosaan asennetuilla, 2 kohdassa mainitut vaatimukset täyttävillä ja 3 kohdan mukaisesti testatuilla aerodynamiikkaa parantavilla laitteilla, voivat liikennöidä, jos niiden pituus ylittää liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa vahvistetun pituuden enintään kahdella metrillä. Tätä siirtymätoimenpidettä sovelletaan tämän direktiivin voimaantulosta alkaen.”

7) Korvataan 9 artikla seuraavasti:

”9 artikla

1. Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikan ja tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa säädetyt enimmäispituudet voidaan ylittää jäljempänä 2 kohdassa täsmennetyt vaatimukset täyttävien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta. Näiden ylitysten pääasiallisena tavoitteena on mahdollistaa ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikkaa ja tieliikenneturvallisuutta parantavien vetoautojen ohjaamojen rakentaminen.
 2. Suorituskyky- ja turvallisuusvaatimukset, jotka 1 kohdassa mainittujen ohjaamojen on täytettävä, ovat seuraavat:
 - ajoneuvojen aerodynamiikan parantuminen,
 - tieliikenteen turvallisuuden ja intermodaaliliikenteen turvallisuuden parantuminen, erityisesti sen varmistaminen, että ohjaamon etuosan muoto
 - i) parantaa suojattomimpien tielläliikkujien näkyvyyttä kuljettajan kannalta, erityisesti vähentämällä etutuulilasin alapuolella olevaa näkökentän kuollutta kulmaa;
 - ii) vähentää vahinkoja törmäystilanteessa;
 - ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien ohjattavuus infrastruktuureissa asettamatta rajoituksia ajoneuvojen käytölle intermodaaliterminaaleissa,
 - kuljettajien työskentelymukavuus ja turvallisuus.Enimmäispituuden ylitykset eivät saa johtaa ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien hyötykuorman kantokyvyn lisääntymiseen.
 3. Jäsenvaltioiden on testattava moottoriajoneuvojen uudenlaisen muotoilun aerodynamiikkaa ennen niiden markkinoille saattamista ja myönnettävä sitä varten todistus. Todistus on osoitus edellä 2 kohdassa mainittujen vaatimusten täyttymisestä. Yhdessä jäsenvaltiossa myönnettyt testaustodistukset on hyväksyttävä muissa jäsenvaltioissa.
 4. Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään vaatimuksia, jotka uusien vetoautojen ohjaamojen on täytettävä ja jotka mainitaan 2 kohdassa. Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi.
- 8) Korvataan 10 artiklassa ilmaisu ”11 artiklassa mainitusta päivästä alkaen” ilmaisulla ”17 päivästä syyskuuta 1997 alkaen”.
- 9) Korvataan 10 a artikla seuraavasti:

”10 a artikla

Hybridikäyttöisten tai kokonaan sähkökäyttöisten ajoneuvojen enimmäispainot ovat liitteessä I olevassa 2.3.1 kohdassa ilmoitetut painot.

Hybridi- tai sähkökäyttöisten ajoneuvojen on kuitenkin noudatettava liitteessä I olevassa 3 kohdassa ilmoitettuja, suurinta sallittua akselipainoa koskevia rajoituksia.”

- 10) Korvataan 11 artikla seuraavasti:

”11 artikla

Liitteessä I olevassa 1.1 ja 1.6 kohdassa vahvistetut enimmäismitat voidaan ylittää 15 cm:llä sellaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta, joissa kuljetetaan 45 jalan mittaisia kontteja tai vaihtokoreja, sikäli kuin kontin tai vaihtokorin tieliikennekuljetus on osa intermodaalikuljetusta.

Tämän artiklan ja liitteessä I olevan 2.2.2 kohdan c alakohdan soveltamiseksi intermodaalikuljetuksessa on käytettävä vähintään rautatie-, sisävesi- tai merikuljetusta. Siinä on oltava myös maantieosuus alku- ja/tai loppumatkalla. Kummankin maantieosuuden on oltava pituudeltaan alle 300 km Euroopan unionin alueella tai sellaisiin lähimpiin terminaaleihin asti, joiden välillä harjoitetaan säännöllistä liikennettä. Kuljetus katsotaan intermodaalikuljetukseksi myös, jos siinä käytetään EU:n sisäistä lyhyen matkan merikuljetusta riippumatta siitä, mitkä ovat alku- ja loppumatkan maantieosuuksien pituudet. Alku- ja loppumatkan maantieosuus kuljetuksessa, jossa käytetään EU:n sisäistä lyhyen matkan merikuljetusta, ulottuu tavarankuormauspaikasta alkumatkan kannalta lähimpään soveltuvaan merisatamaan ja/tai tarvittaessa loppumatkan osalta lähimmästä soveltuvasta merisatamasta tavarankuormauspaikkaan.”

- 11) Korvataan 12 artikla seuraavasti:

”12 artikla

1. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien esivalintaa ja kohdennettuja tarkastuksia koskeva järjestelmä varmistaakseen tämän direktiivin velvoitteiden noudattamisen.
2. Kahden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta jäsenvaltioiden on toteutettava liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien punnituksia. Näiden esivalintatoimenpiteiden tavoitteena on tunnistaa ajoneuvot, jotka ovat saattaneet syyllistyä rikkomukseen ja jotka on tarkastettava manuaalisesti. Toimenpiteet voidaan toteuttaa infrastruktuureihin sijoitettujen automaattisten järjestelmien tai ajoneuvon jäljempänä 6 kohdan mukaisesti asennettujen järjestelmien avulla. Automaattisten järjestelmien avulla on voitava tunnistaa ajoneuvot, joiden epäillään ylittävän sallitut enimmäispainot. Koska näitä automaattisia järjestelmiä käytetään ainoastaan esivalintaan eikä rikkomuksen määrittelyyn, ne eivät edellytä jäsenvaltioiden antamaa todistusta.
3. Jäsenvaltioiden toteuttamien esivalintatoimenpiteiden vähimmäismäärän on oltava vuosittaisena keskiarvona vähintään yksi punnitus 2 000 ajoneuvokilometriä kohden.
4. Jäsenvaltioiden on valvottava, että toimivaltaiset viranomaiset vaihtavat tarvittavat tiedot tehokkaakseen näitä tarkastuksia unionin tasolla ja helpottaakseen niiden sujuvuutta, erityisesti tietojen vaihdosta muiden jäsenvaltioiden kanssa vastaavan kansallisen yhteyspisteen välityksellä. Näihin tarvittaviin tietoihin kuuluvat erityisesti rikkomuksiin syyllistyneiden tunnistaminen, rikkomusten kuvaus ja sovellettavat seuraamukset sekä asianomaisen yrityksen hyvämaineisuus. Yhteyspiste on nimettävä asetuksen (EY) N:o 1071/2009 18 artiklan 1 kohdan mukaisesti.

5. Ajoneuvoihin, joiden epäillään olevan ylipainoisia 2 kohdan mukaisesti toteutetun esivalinnan perusteella, on kohdistettava vähintään yksi seuraavista toimenpiteistä:
- i) tyyppihyväksytyllä mittausvälineellä ajoneuvon pysäyttämisen jälkeen tehtävä tienvarsitarkastus;
 - ii) ajoneuvon ylipainoepäilyjä koskevien tietojen lähettäminen kuljetusyritykselle;
 - iii) kuljetusyrityksen tiloihin tehtävä tarkastus erityisesti, jos rikkominen toistuu ii alakohdassa mainittujen tietojen lähettämisen jälkeen.
6. Jäsenvaltioiden on 1 kohdan mukaisesti edistettävä ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien varustamista sellaisin niihin asennettavin punnituslaittein (kokonaispaino ja akselikuormitus), joiden avulla punnitustiedot voidaan milloin tahansa toimittaa liikkeessä olevasta ajoneuvosta tienvarsitarkastuksia toteuttavalle tai tavaraliikennelainsäädännöstä vastaavalle viranomaiselle. Tiedot toimitetaan Euroopan standardointikomitean (CEN) DSRC-standardeissa¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ja ISO-standardissa 14906 määritellyn rajapinnan kautta.
7. Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, jotka koskevat
- täydentäviä teknisiä eritelmiä, joilla voidaan varmistaa edellä olevassa 6 kohdassa mainittujen ajoneuvoihin asennettujen punnituslaitteiden täysi yhteentoimivuus unionin tasolla, jotta kaikkien jäsenvaltioiden viranomaiset pystyisivät kommunikoimaan samalla tavoin kaikissa jäsenvaltioissa rekisteröityjen ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien kanssa ja tarvittaessa vaihtamaan saamiaan tietoja muiden jäsenvaltioiden viranomaisten kanssa;
 - tämän artiklan 2 kohdassa mainittuja esivalintatarkastusmenettelyjä, näihin esivalintatarkastuksiin käytettäviin välineisiin sovellettavia teknisiä eritelmiä, tarkkuusvaatimuksia ja kyseisten välineiden käyttösääntöjä. Näiden menettelyjen, eritelmien ja käyttösääntöjen tarkoituksena on varmistaa, että tarkastukset toteutetaan kaikissa jäsenvaltioissa samalla tavoin, jolloin varmistetaan kaikkien liikenteenharjoittajien yhdenvertainen kohtelu koko unionin alueella.”

12) Korvataan 13 artikla seuraavasti:

”13 artikla

1. Tämän direktiivin rikkomiset luokitellaan eri luokkiin niiden vakavuuden mukaan.
2. Ylipainosta, joka on alle 5 prosenttia liitteessä I olevassa 2, 3, 4.1 ja 4.3 kohdassa sallitusta enimmäispainosta, on annettava kuljetusyritykselle kirjallinen huomautus, ja se voi johtaa seuraamukseen, jos kansallisessa lainsäädännössä säädetään tämäntyyppisestä seuraamuksesta.
3. Ylipainoa, joka on 5–10 prosenttia liitteessä I olevassa 2, 3, 4.1 ja 4.3 kohdassa sallitusta enimmäispainosta, on pidettävä tämän direktiivin vähäisenä rikkomuksena, ja siitä seuraa taloudellinen seuraamus. Tarkastusviranomaiset voivat myös asettaa

¹³ DSRC : Dedicated Short Range Communications

ajoneuvon ajokieltoon lastin purkamiseksi, kunnes sallittu enimmäispaino saavutetaan.

4. Ylipainoa, joka on 10–20 prosenttia liitteessä I olevassa 2, 3, 4.1 ja 4.3 kohdassa sallitusta enimmäispainosta, on pidettävä tämän direktiivin vakavana rikkomuksena. Se johtaa taloudelliseen seuraamukseen ja ajoneuvon asettamiseen viipymättä ajokieltoon lastin purkamiseksi, kunnes sallittu enimmäispaino saavutetaan.
 5. Ylipainoa, joka on yli 20 prosenttia liitteessä I olevassa 2, 3, 4.1 ja 4.3 kohdassa sallitusta enimmäispainosta, on pidettävä tämän direktiivin erittäin vakavana rikkomuksena muille tienkäyttäjille aiheutuneiden lisääntyneiden riskien vuoksi. Se johtaa ajoneuvon asettamiseen viipymättä ajokieltoon lastin purkamiseksi, kunnes sallittu enimmäispaino saavutetaan, ja taloudelliseen seuraamukseen. Kuljetusyrityksen hyvämaineisuuden menetystä koskeva menettely pannaan täytäntöön asetuksen (EY) N:o 1071/2009¹⁴ 6 artiklan mukaisesti.
 6. Liiallisesta pituudesta tai leveydestä, joka on alle 2 prosenttia liitteessä I olevassa 1 kohdassa ilmoitetuista enimmäismitoista, on annettava kuljetusyritykselle kirjallinen huomautus, ja se voi johtaa seuraamukseen, jos kansallisessa lainsäädännössä säädetään tämältyyppisestä seuraamuksesta.
 7. Liiallisesta pituudesta tai leveydestä, joka on 2–20 prosenttia liitteessä I olevassa 1 kohdassa ilmoitetuista enimmäismitoista, olipa kyseessä kuorma tai itse ajoneuvo, on seurattava taloudellinen seuraamus. Tarkastusviranomaiset asettavat ajoneuvon ajokieltoon, kunnes lasti on purettu, jos liiallinen pituus tai leveys johtuu kuormasta, tai kunnes kuljetusyritys on saanut 4 artiklan 3 kohdan mukaisen erityisluvan.
 8. Kuorman tai ajoneuvon liiallista pituutta tai leveyttä, joka on yli 20 prosenttia liitteessä I olevassa 1 kohdassa ilmoitetuista enimmäismitoista, on pidettävä tämän direktiivin erittäin vakavana rikkomuksena muille tienkäyttäjille aiheutuvien lisääntyneiden riskien vuoksi. Se johtaa taloudelliseen seuraamukseen ja tarkastusviranomaisten ajoneuvolle määräämään välittömään ajokieltoon, kunnes lasti on purettu tai kunnes kuljetusyritys on saanut 4 artiklan 3 kohdan mukaisen erityisluvan, jos liiallinen pituus tai leveys johtuu kuormasta. Kuljetusyrityksen hyvämaineisuuden menetystä koskeva menettely pannaan täytäntöön asetuksen (EY) N:o 1071/2009 6 artiklan mukaisesti.
 9. Edellä olevassa 3, 4, 5, 7 ja 8 kohdassa mainittujen taloudellisten seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.”
- 13) Lisätään 14 artikla seuraavasti:

”14 artikla

Konttikuljetusten yhteydessä rahdinantajan on annettava maantieliikenteen harjoittajalle, jonka tehtäväksi konttikuljetus annetaan, ilmoitus kuljetettavan kontin painosta. Jos nämä tiedot puuttuvat tai ovat virheellisiä, rahdinantaja joutuu ajoneuvon ylikuorman tapauksessa vastuuseen samalla tavoin kuin liikenteenharjoittaja.”

- 14) Lisätään 15 artikla seuraavasti:

¹⁴ EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51.

”15 artikla

Jäsenvaltioiden on esitettävä joka toinen vuosi, kalenterivuoden ensimmäisellä vuosineljänneksellä, komissiolle kertomus kahden edellisen kalenterivuoden aikana toteutetuista tarkastuksista, näiden tarkastusten tuloksista ja rikkomuksiin syyllistyneille määrättyistä seuraamuksista. Komissio laatii kyseisistä kertomuksista analyysin ja toimittaa sen Euroopan parlamentille ja neuvostolle kalenterivuoden toisella vuosineljänneksellä.”

15) Lisätään 16 artikla seuraavasti:

”16 artikla

1. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä tässä artiklassa säädetyin edellytyksin.
2. Siirretään 8 artiklan 4 kohdassa, 9 artiklan 5 kohdassa ja 12 artiklan 7 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle määräämättömäksi ajaksi [tämän direktiivin voimaantulopäivästä].
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 8 artiklan 4 kohdassa, 9 artiklan 5 kohdassa ja 12 artiklan 7 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Päätös tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai päätöksessä mainittuna myöhempänä päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevan 8 artiklan 4 kohdan, 9 artiklan 5 kohdan ja 12 artiklan 7 kohdan mukaisesti annettu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmoittanut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, etteivät ne vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.”

16) Muutetaan liite I seuraavasti:

- a) Korvataan 1.2 kohdan b alakohta seuraavasti:
- ”lämpöeristettyjen ajoneuvojen tai lämpöeristettyjä intermodaalikuljetusyksiköjä kuljettavien ajoneuvojen korirakenteet: 2,60 m”.
- b) Korvataan 2.2.2 kohdan c alakohta seuraavasti:
”kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, joka kuljettaa intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa intermodaalikuljetusyksikköä, joiden kokonaispituus on enintään 40–45 jalkaa: 44 tonnia”.
- c) Korvataan 2.3.1 kohta seuraavasti:
”Muut kaksiakseliset moottoriajoneuvot kuin linja-autot: 18 tonnia
Muut kaksiakseliset hybridi- tai sähkökäyttöiset moottoriajoneuvot kuin linja-autot: 19 tonnia

Kaksiakseliset linja-autot: 19 tonnia”.

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 18 kuukauden kuluttua siitä, kun direktiivi on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset komissiolle kirjallisina.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja