



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

2013/0105(COD)

10.12.2013

TARKISTUKSET

49 - 365

Mietintöluonnos
Jörg Leichtfried
(PE521.689v01-00)

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi 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

Ehdotus direktiiviksi
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

AM\1011752FI.doc

PE524.694v01-00

FI

Moninaisuudessaan yhtenäinen

FI

AM_Com_LegReport

Tarkistus 49

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi

–

Hylkämisehdotus

Euroopan parlamentti hylkää komission ehdotuksen.

Or. en

Tarkistus 50

Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi

Otsikko 1

Komission teksti

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)

Tarkistus

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA
NEUVOSTON DIREKTIIVI

tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista **18 päivänä helmikuuta 2002** annetun direktiivin **2002/7/EY** muuttamisesta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Or. nl

Tarkistus 51

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti

(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.

⁶ KOM (2011) 144.

Tarkistus

(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 **ja 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä.**

⁶ KOM(2011) 144.

Or. en

Tarkistus 52

Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 1 kappale

Komission teksti

(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.

⁶ KOM (2011) 144

Tarkistus

Poistetaan.

Or. nl

Tarkistus 53
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 1 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(1 a) Koska tällä hetkellä ei ole olemassa politiikkaa, jonka kehyksessä olisi mahdollista tarkastella kuorma-autojen kasvavia hiilidioksidipäästöjä, komission olisi arvioitava kuorma-autojen energiatehokkuutta koskevien normien käyttöönottoa, millä laajennetaan entisestään sen sääntelyyn liittyvää lähestymistapaa autoihin ja kuorma-autoihin nähden.

Or. en

Tarkistus 54
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(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.

(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 **18 päivänä helmikuuta 2002** annettua neuvoston direktiiviä **2002/7/EY** olisi mukautettava energiankulutuksen ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi, lainsäädännön sovittamiseksi tekniikan kehitykseen ja markkinoiden uusiin tarpeisiin sekä intermodaaliliikenteen helpottamiseksi.

Or. nl

Tarkistus 55

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

(3) Tekniikan kehitys pitää sisällään mahdollisuuden asentaa aerodynamiikkaa parantavia sisäänvedettäviä tai kokoontaitettavia laitteita ajoneuvojen, lähinnä perävaunujen ja puoliperävaunujen takaosaan. Kyseisten laitteiden asentaminen voidaan toteuttaa heti tämän direktiivin tultua voimaan, sillä tällaisia tuotteita on saatavilla markkinoilla, ja niitä on muissa maanosissa jo käytössä.

Or. en

Tarkistus 56

Corien Wortmann-Kool

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

(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 toteuttaa heti tämän direktiivin tultua voimaan, sillä tällaisia tuotteita on saatavilla markkinoilla, ja niitä on muissa maanosissa jo käytössä. ***Tällä direktiivillä olisi myös helpotettava ja***

Tarkistus 57
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

(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 toteuttaa heti **kun unionissa on vahvistettu asianmukaiset vaatimukset**, sillä tällaisia tuotteita on saatavilla markkinoilla, ja niitä on muissa maanosissa jo käytössä.

Tarkistus 58
Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

(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

Tarkistus

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

enimmäispituudet. Kyseisten laitteiden asentaminen voidaan toteuttaa heti tämän direktiivin tultua voimaan, sillä tällaisia tuotteita on saatavilla markkinoilla, ja niitä on muissa maanosissa jo käytössä. ***Tämä koskee myös energiaa absorboivia aerodynamiikkaa parantavia siivekkeitä ja alleajosuojalaitteita, jotka järjestetään sivuittain renkaiden alueelle ja takaosaan puoliperävaunujen, muiden perävaunujen ja ajoneuvojen alle. Ne voivat paitsi parantaa ajoneuvon energiatehokkuutta, myös vähentää huomattavasti muihin tienkäyttäjiin kohdistuvaa loukkaantumisvaaraa.***

Or. de

Tarkistus 59
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

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

Tarkistus

(3) Tekniikan kehitys pitää sisällään mahdollisuuden asentaa aerodynamiikkaa parantavia sisäänvedettäviä tai kokoontaitettavia laitteita ajoneuvojen, lähinnä perävaunujen ja puoliperävaunujen takaosaan, jolloin ajoneuvot ylittävät direktiivin 2002/7/EY mukaisesti sallitut enimmäispituudet. Kyseisten laitteiden asentaminen voidaan toteuttaa heti tämän direktiivin tultua voimaan, sillä tällaisia tuotteita on saatavilla markkinoilla, ja niitä on muissa maanosissa jo käytössä.

Or. nl

Tarkistus 60
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 3 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(3 a) Komission olisi kehitettävä lähestymistapaa, jota noudatetaan tyhjänäajon vähentämiseksi maanteiden rahtiliikenteen alalla painoihin ja mittoihin liittyvien toimien kehityksessä, samoin kuin yhdenmukaistamista koskevia vähimmäissääntöjä maantielikenteen kabotaasia varten polkumyyntiä koskevien käytäntöjen välttämiseksi. Lisäksi olisi hyödynnettävä eurovinjettidirektiivin tarkistamista, jotta ilmennetään edistystä, jota on saavutettu arvioitaessa ulkoisia kustannuksia, ja jotta valtuutetaan sisällyttämään ulkoiset kustannukset hintoihin raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen kohdalla. Komission olisi annettava esitys direktiivin 2011/76/EU tarkistamiseksi 1. tammikuuta 2015 mennessä.

Or. en

Tarkistus 61
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(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.

(4) **Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen osuus maantielikenteen hiilidioksidipäästöistä unionissa on noin 26 prosenttia eikä niiden polttoainetehokkuus ole juurikaan parantunut kuluneiden 20 vuoden aikana.** Ajoneuvojen ohjaamojen aerodynamiikan parantaminen toisi ajoneuvojen energiatehokkuuteen merkittäviä parannuksia yhdessä johdanto-osan 3 kappaleessa tarkoitettujen laitteiden

Sen vuoksi on syytä säätää tähän enimmäispituuteen myönnettävästä poikkeuksesta.

kanssa, **mitä tarvitaan kiireellisesti ajoneuvojen päästöjen merkittäväksi vähentämiseksi maanteiden rahtiliikenteen alalla.** 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. **Poikkeuksia ei pitäisi hyödyntää ajoneuvon hyötykuorman lisäämiseksi.**

Or. en

Tarkistus 62 Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(4) Myös ajoneuvojen ohjaamojen aerodynamiikan parantaminen toisi ajoneuvojen energiatehokkuuteen **ja muiden tienkäyttäjien suojaan** merkittäviä parannuksia yhdessä johdanto-osan 3 kappaleessa tarkoitettujen, **energiaa absorboivista materiaaleista valmistettujen** laitteiden kanssa. Tämä parantaminen **ja tieliikenneturvallisuuden parantaminen eivät** kuitenkaan ole direktiivillä 96/53/EY vahvistettujen nykyisten pituusrajoitusten puitteissa **mahdollisia**, ellei ajoneuvojen hyötykuorman kantokykyä alenneta, mikä vaarantaisi alan taloudellisen tasapainon. Sen vuoksi on syytä säätää tähän enimmäispituuteen myönnettävästä poikkeuksesta.

Or. de

Tarkistus 63
Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)

Or. de

Tarkistus 64
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(4) Myös ajoneuvojen ohjaamojen aerodynamiikan parantaminen toisi ajoneuvojen energiatehokkuuteen merkittäviä parannuksia. **Kuten alalla on näytetty toteen**, tämä parantaminen **on** direktiivillä 96/53/EY vahvistettujen nykyisten pituusrajoitusten puitteissa mahdollista, **ilman, että** ajoneuvojen hyötykuorman kantokykyä **alennetaan**, mikä vaarantaisi alan taloudellisen tasapainon.

Sen vuoksi on syytä säätää tähän enimmäispituuteen myönnettävästä poikkeuksesta.

Or. en

Tarkistus 65
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(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 **2002/7/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.

Or. nl

Tarkistus 66
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 5 kappale

Komission teksti

(5) Komissio ehdotti kaudeksi 2011–2020 antamissaan tieliikenneturvallisuuden poliittisissa suuntaviivoissa⁷ toimia, joiden tavoitteena on parantaa ajoneuvojen turvallisuutta ja loukkaantumisille alttiiden

Tarkistus

(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.

⁷ KOM (2010) 389.

⁸ KOM (2012) 258.

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 **ja ajoneuvon sivulla** olevia kuolleita kulmia, minkä ansiosta voidaan säästää monien suojattomimpien tielläliikkujien, kuten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden, henki. Uuden muotoilun avulla **olisi** myös **luotava** energianvaimennusrakenteita törmäyksen varalta. Ohjaamon tilavuuden mahdollisen lisääntymisen myötä voidaan myös parantaa kuljettajan työskentelymukavuutta ja turvallisuutta.

⁷ KOM (2010) 389.

⁸ KOM (2012) 258.

Or. en

Tarkistus 67 **Jörg Leichtfried**

Ehdotus direktiiviksi **Johdanto-osan 5 kappale**

Komission teksti

(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

Tarkistus

(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.

⁷ KOM (2010) 389

⁸ KOM (2012) 258

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. **Siksi ohjaamon uudesta muotoilusta olisi asiaankuuluvan siirtymäkauden jälkeen tehtävä pakollinen.** Uuden muotoilun avulla **olisi** myös **luotava** energianvaimennusrakenteita törmäyksen varalta. Ohjaamon tilavuuden mahdollisen lisääntymisen myötä voidaan myös parantaa kuljettajan työskentelymukavuutta ja turvallisuutta.

⁷ KOM (2010) 389

⁸ KOM (2012) 258

Or. de

Perustelu

Korjataan mietintöluonnoksen vastaava tarkistus, jotta se vastaisi sisällöllisesti 1 artiklan 7 kohtaan tehtävää tarkistusta.

Tarkistus 68

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 5 kappale

Komission teksti

(5) Komissio ehdotti kaudeksi 2011–2020 antamissaan tieliikenneturvallisuuden poliittisissa suuntaviivoissa⁷ toimia, joiden tavoitteena on parantaa ajoneuvojen

Tarkistus

(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.

⁷ KOM (2010) 389.

⁸ KOM (2012) 258.

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 **ja ajoneuvon sivulla** olevia kuolleita kulmia, minkä ansiosta voidaan säästää monien suojattomimpien tielläliikkujien, kuten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden, henki. Uuden muotoilun avulla **olisi** myös **luotava** energianvaimennusrakenteita törmäyksen varalta **ja niitä olisi virtaviivaistettava muiden tienkäyttäjien kulkusuunnan muuttamiseksi törmäystilanteissa, jotta pienennetään yliajoriskiä. Sen lisäksi, että ohjaamojen uuden muotoilun on noudatettava direktiivissä 96/53/EY määritettyjä enimmäismittoja, on noudatettava parannettua suoraa näkyvyyttä koskevia vaatimuksia, energianvaimennusta koskevia kriteerejä ja jalankulkijoiden turvallisuutta koskevia vaatimuksia.** Ohjaamon tilavuuden mahdollisen lisääntymisen myötä voidaan myös parantaa kuljettajan työskentelymukavuutta ja turvallisuutta.

⁷ KOM (2010) 389.

⁸ KOM (2012) 258.

Or. en

Tarkistus 69
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 kappale

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(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 **ja ajoneuvon sivulla** olevia kuolleita kulmia, minkä ansiosta voidaan säästää monien suojattomimpien tielläliikkujien, kuten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden, henki. **Siksi ohjaamon uudesta muotoilusta olisi asiaankuuluvan siirtymäkauden jälkeen tehtävä pakollinen.** Uuden muotoilun avulla **olisi** myös **luotava** energianvaimennusrakenteita törmäyksen varalta **ja niitä olisi virtaviivaistettava muiden tienkäyttäjien kulkusuunnan muuttamiseksi törmäystilanteissa, jotta pienennetään yliajoriskiä. On olennaisen tärkeää, että uusi muotoilu, joka hyötyy enimmäispituuden ylittämisestä, noudattaa parannettua suoraa näkyvyyttä koskevia vaatimuksia, energianvaimennusta koskevia kriteerejä ja jalankulkijoiden turvallisuutta koskevia vaatimuksia.** Ohjaamon tilavuuden mahdollisen lisääntymisen myötä voidaan myös parantaa kuljettajan työskentelymukavuutta ja turvallisuutta, **mikä vaikuttaa puolestaan ajoneuvojen ja erityisesti raskaiden**

tavarankuljetusajoneuvojen turvalliseen ajamiseen. On myös keskeisen tärkeää, että uudella muotoilulla kohennetaan ohjaamon kokoa, turvallisuutta ja mukavuutta, jotta parannetaan kuljettajien kykyä ajaa turvallisesti ja siten turvallisuutta maanteillä.

⁷ KOM (2010) 389.

⁸ KOM (2012) 258.

⁷ KOM (2010) 389.

⁸ KOM (2012) 258.

Or. en

Perustelu

On tärkeää tehdä selväksi, miten ohjaamojen turvallisuutta voidaan parantaa suojattomimpien tienkäyttäjien, kuten pyöräilijöiden ja jalankulkijoiden, ja itse kuljettajien huomioon ottamiseksi. Parantamalla ohjaamon muotoilua kuljettajien kannalta edistetään myös turvallisempaa ajamista. Lisäksi on olennaisen tärkeää, että turvallisuuden parantamisesta tehdään pakollista, jotta nämä muutokset vaikuttavat tosiasiallisesti vältettävissä oleviin ja turhiin ihmishenkien menetyksiin maanteillämme.

Tarkistus 70

Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 5 kappale

Komission teksti

(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

Tarkistus

(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.

⁷ KOM (2010) 389

⁸ KOM (2012) 258

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 **on** myös **luotava** energianvaimennusrakenteita törmäyksen varalta **menestyksekkäästi sovelletun direktiivin 2003/102/EY mukaisesti**. Ohjaamon tilavuuden mahdollisen lisääntymisen myötä voidaan myös parantaa kuljettajan työskentelymukavuutta **työn laadun parantamisen osalta** ja **kuljettajan** turvallisuutta.

⁷ KOM (2010) 389

⁸ KOM (2012) 258

Or. de

Tarkistus 71
Anna Ibrisagic

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 5 kappale

Komission teksti

(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**

PE524.694v01-00

Tarkistus

(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. **Turvallisuus ei kuitenkaan parane**

18/212

AM\1011752FI.doc

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.

automaattisesti ohjaamon uuden muotoilun ja laajentamisen myötä. Turvallisuusasioita on tarkastettava yleisestä turvallisuudesta annetun asetuksen (EY) N:o 661/2009 kehyksessä ja UNECE:n vastaavan sääntelyn mukaisesti. Näissä säädöksissä on mahdollista ottaa käyttöön turvallisuutta koskevia lisämääräyksiä, jotta vähennetään kuljettajien näkökentässä ja erityisesti tuulilasin alapuolella olevia kuolleita kulmia, **ja vältetään mahdolliset törmäykset, jotta** 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.

⁷ KOM (2010) 389.

⁸ KOM (2012) 258.

⁷ KOM (2010) 389.

⁸ KOM (2012) 258.

Or. en

Tarkistus 72 Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(6) Aerodynamiikkaa parantavia laitteita ja niiden ajoneuvoihin asentamista on testattava **Euroopan komission kehittämän testimenettelyn avulla, jolla mitataan ajoneuvojen aerodynamiikkaa**, ennen kuin ne saatetaan markkinoille. Jäsenvaltiot myöntävät tätä varten todistuksia, jotka toisten jäsenvaltioiden olisi hyväksyttävä. **Komission olisi kehitettävä yksityiskohtaisia teknisiä**

suuntaviivoja, jotka koskevat todistuksien hakemista ja niihin liittyviä vaatimuksia.

Or. en

Perustelu

Euroopan komissio kehittää VECTO-testimenettelyä, jonka avulla taataan ajoneuvojen aerodynamiikkaa koskevien mittauksien yhdenmukaisuus unionissa.

Tarkistus 73
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti

(6) Aerodynamiikkaa parantavia laitteita ja niiden ajoneuvoihin asentamista on testattava ennen kuin ne saatetaan markkinoille. Jäsenvaltiot **myöntävät** tätä varten todistuksia, **joita toisten jäsenvaltioiden olisi hyväksyttävä.**

Tarkistus

(6) Aerodynamiikkaa parantavia laitteita ja niiden ajoneuvoihin asentamista on testattava ennen kuin ne saatetaan markkinoille. Jäsenvaltiot **voivat myöntää pyydettyessä** tätä varten todistuksia.

Or. nl

Tarkistus 74
Juozas Imbrasas

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 6 a kappale (uusi)

Komission teksti

(6 a) Sellaisia sopimuksia, joilla sallitaan pidempien ja raskaampien ajoneuvojen käyttäminen rajat ylittävässä liikenteessä, tekevien jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että vuosiksi 2030 ja 2050 asetetut 30 prosentin ja 50 prosentin tavoitteet^{8 a} eivät aiheuta rasitusta taloudelle; lisäksi olisi tunnustettava, että kaukoliikenteen vaikutus talouteen on

Tarkistus

myönteinen. Olisi näytettävä toteen, dokumentoitava ja raportoitava komissiolle hyväksyttäväksi, että pidempien ja raskaampien ajoneuvojen nykyinen ja tuleva rooli täydentää rauta- ja vesiteitse tapahtuvia kuljetuksia eikä kilpaile niiden kanssa.

^{8 a} EUVL C 168 E, 14.6.2013, s. 72.

Or. en

Tarkistus 75
Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 6 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 a) Vuonna 2011 julkaistussa liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi direktiivin 96/53/EY tarkistaminen tarjoaa mahdollisuuden parantaa kuljettajan turvallisuutta ja mukavuutta ottaen huomioon toimenpiteistä työntekijöiden turvallisuuden ja terveyden parantamisen edistämiseksi annetun direktiivin 89/391/ETY vaatimukset.

Or. en

Tarkistus 76
Hubert Pirker

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(7) Rajatylittävässä liikenteessä voidaan

(7) Ajoneuvoja, jotka eivät vastaa tässä

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 tarkoitetut 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.

direktiivissä määriteltyjä yhteisiä vaatimuksia, on sallittua käyttää ainoastaan jäsenvaltion kansallisessa liikenteessä. 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.

Or. de

Perustelu

Selvennys on tarpeen direktiivin tavoitteen selkiyttämiseksi edelleen: hyötyajoneuvojen mitat ja painot määritetään Euroopan laajuisesti toimivilla sisämarkkinoilla. Jos toimitaan toisin, vääristetään kilpailua ja vahingoitetaan siten sisämarkkinoita.

Tarkistus 77
Peter van Dalen

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

(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

Tarkistus

(7) Rajatylittävässä liikenteessä voidaan käyttää pidempiä ajoneuvoja, jos tämä on asianomaisissa jäsenvaltioissa jo sallittua ja jos direktiivin 4 artiklan 3, 4 tai 5 kohdan mukaiset poikkeusedellytykset täyttyvät.

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.

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 **jäsenvaltioiden** 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.

Or. nl

Tarkistus 78 **Ismail Ertug**

Ehdotus direktiiviksi **Johdanto-osan 7 kappale**

Komission teksti

(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

Tarkistus

(7) Euroopan unionissa rajatylittävät kuljetustoiminnot ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden mitat ja paino ylittävät liitteessä I määrätyt enimmäisarvot, ovat kiellettyjä.

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.

Or. de

Tarkistus 79

Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

(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

Tarkistus

(7) Rajatylittävässä liikenteessä voidaan käyttää pidempiä **ja korkeampia** ajoneuvoja, jos tämä on 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. **Tämän säännöksen ei pidä vaikuttaa vääristävästi sisämarkkinoihin.** 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.

selvennetään tähän suuntaan.

Or. en

Perustelu

Jäsenvaltioiden olisi voitava käydä rajat ylittävää kauppaa parhaaksi katsomissaan tapauksissa. Euroopan unionin ei pitäisi asettaa mielivaltaisia rajoituksia ajoneuvojen enimmäismitoille niillä EU:n alueilla, joilla infrastruktuuri on rakennettu korkealaatuiseksi ja mahdollistaa tehokkaamman liikennöimisen.

Tarkistus 80

Michel Dantin, Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

(7) Rajatylittävässä liikenteessä voidaan käyttää pidempiä ajoneuvoja, jos nämä 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 tarkoitetut 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.

Tarkistus

(7) Rajatylittävässä liikenteessä ei voida käyttää pidempiä ajoneuvoja, koska ne voivat vääristää kansainvälistä kilpailua ja vahingoittaa tiettyjä tieinfrastruktuureja sekä tieliikenneturvallisuutta samoin kuin kuljetusalan kestäväää kehitystä Euroopassa;

Or. fr

Tarkistus 81

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach, Michel Dantin, Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

(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.**

Tarkistus

(7) Rajatylittävässä liikenteessä voidaan käyttää **enintään 44 tonnin painoisia** ajoneuvoja, jos tämä on molemmissa asianomaisissa jäsenvaltioissa jo sallittua. Tällä tavoin saadaan tasapainotettua keskenään toisaalta toissijaisuusperiaatteeseen nojautuva jäsenvaltioiden oikeus päättää erityisolosuhteisiinsa soveltuvista kuljetusratkaisuista ja toisaalta tarve varmistaa, etteivät tällaiset politiikat vääristä sisämarkkinoita.

Or. fr

Perustelu

On erittäin tärkeää, että Euroopan unionin säädöksissä otetaan huomioon yhteisön sisäisellä kuljetusalalla tapahtuvat muutokset ja sallitaan enintään 44 tonnin painoisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien rajatylittävä liikenne rikkomatta tieliikenneturvallisuutta koskevia vaatimuksia.

Tarkistus 82

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

(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.**

Tarkistus

(7) Rajatylittävässä liikenteessä voidaan käyttää pidempiä, **korkeampia ja/tai raskaampia** ajoneuvoja, jos tämä on asianomaisissa jäsenvaltioissa jo sallittua **tai jos ne haluavat sallia tällaiset ajoneuvot pysyvästi direktiivin 96/35/EY voimaantulon jälkeen** ja jos direktiivin 4 artiklan 4 kohdan mukaiset poikkeusedellytykset täyttyvät. **Mainittuja ajoneuvoja voidaan myös käyttää jäsenvaltioiden ja naapurivaltioiden välisessä rajatylittävässä liikenteessä, jossa ne on jo väliaikaisesti sallittu. Tämänsuuntaisia määräyksiä on jo vahvistettu uudessa 4 artiklan 7 kohdassa.** Tällä tavoin saadaan tasapainotettua keskenään toisaalta toissijaisuusperiaatteeseen nojautuva jäsenvaltioiden oikeus päättää erityisolosuhteisiinsa soveltuvista kuljetusratkaisuista ja toisaalta tarve varmistaa, etteivät tällaiset politiikat vääristä sisämarkkinoita.

Or. en

Perustelu

Jäsenvaltioilla on toissijaisuusperiaatteen mukaisesti oltava oikeus päättää niiden erityisoloihin soveltuvista liikennettä koskevista ratkaisuista, kunhan ne eivät aiheuta kansallisten ja muiden ajoneuvojen välistä syrjintää. Jäsenvaltioille annetaan tältä osin laaja määräysvalta direktiivissä 96/53EY.

Tarkistus 83
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

(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 tarkoitettujen kuljetustoiminnon 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 toisalta 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.**

Tarkistus

(7) **Pidemmät ajoneuvot muodostavat edelleen poikkeuksen tällä direktiivillä vahvistettuihin yhteisiin normeihin nähden, ja ne voidaan sallia** rajatylittävässä liikenteessä **ainoastaan erityisissä oloissa**, jos tämä on molemmissa asianomaisissa jäsenvaltioissa jo sallittua ja jos direktiivin 4 artiklan 3, 4, **4 a (uusi)** tai 5 kohdan mukaiset poikkeusedellytykset täyttyvät. Euroopan **komission olisi varmistettava, että tällä direktiivillä vahvistettujen normien poikkeukset eivät vaikuta** kansainväliseen kilpailuun **ja Euroopan unionin ympäristö- ja turvallisuustavoitteisiin. On varmistettava** toissijaisuusperiaatteeseen nojautuva jäsenvaltioiden oikeus päättää erityisolosuhteisiinsa soveltuvista kuljetusratkaisuista **samalla kun on tarpeen** varmistaa, etteivät tällaiset politiikat vääristä sisämarkkinoita **ja vaikuta Euroopan unionin ympäristö- ja turvallisuustavoitteisiin. Tästä syystä on asianmukaista asettaa mainittujen ajoneuvojen käyttöä koskevia vähimmäisvaatimuksia.**

Or. en

Tarkistus 84
Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

(7) Rajatylittävässä liikenteessä voidaan

Tarkistus

(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 tarkoitetut 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.

käyttää pidempiä **ja/tai raskaampia** ajoneuvoja, jos tämä on asianomaisissa jäsenvaltioissa jo sallittua ja jos direktiivin 4 artiklan 2, 3, 4 tai 5 kohdan mukaiset poikkeusedellytykset täyttyvät. Euroopan komissio on jo antanut ohjeita direktiivin 4 artiklan soveltamisesta. Direktiivin 4 artiklan 4 kohdassa tarkoitetut kuljetustoiminnot eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun, jos rajatylittävä käyttö pysyy sellaisten **jäsenvaltioiden** 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.

Or. sv

Tarkistus 85 **Franco Frigo**

Ehdotus direktiiviksi **Johdanto-osan 7 kappale**

Komission teksti

(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 tarkoitetut kuljetustoiminnot eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun,**

Tarkistus

(7) Rajatylittävässä liikenteessä **ei voi** käyttää pidempiä **ja/tai raskaampia** ajoneuvoja. **Kaikkiin lainsäädäntöehdotuksiin, joiden tarkoituksena on sallia näiden ajoneuvojen rajatylittävä käyttö, on liitettävä vaikutustenarviointi, jossa otetaan huomioon vaikutukset liikennemuotosiirtymään, turvallisuuteen, sosiaalisiin ja työllisyysoloihin, pk-yrityksiin, logistiikkaan, saasteisiin ja**

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.

meluun, jotta voidaan arvioida lainsäädäntöehdotuksen mahdollinen yhteensopivuus valkoisessa kirjassa lueteltujen unionin tärkeimpien poliittisten tavoitteiden kanssa.

Or. it

Tarkistus 86
Sabine Wils

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(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 tarkoitetut 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*

(7) Rajatylittävässä liikenteessä *ei pitäisi* käyttää pidempiä *ja/tai raskaampia* ajoneuvoja. *Rajatylittävät toiminnot vaikuttaisivat kansainväliseen kilpailuun ja olisivat vastoin periaatetta, joka koskee EU:n laajuista painojen ja mittojen standardointia kansainvälisen liikenteen alalla.*

varmistaa, etteivät tällaiset politiikat vääristä sisämarkkinoita. Direktiivin 4 artiklan 4 kohdan säännöksiä selvennetään tähän suuntaan.

Or. en

Perustelu

Pidempien ja raskaampien ajoneuvojen rajatylittävä käyttö joko sallitaan tai sitten ei: on perusteetonta väittää, että sen rajoittaminen kahteen jäsenvaltioon vaikuttaisi merkittävästi kansainväliseen kilpailuun. Toissijaisuusperiaatetta olisi sovellettava ainoastaan jäsenvaltioiden sisäisiin toimintoihin, eikä sitä voi laajentaa koskemaan kahdenvälisiä kansainvälisiä sopimuksia.

Tarkistus 87

Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

*(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 tarkoitetut 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***

Tarkistus

*(7) Jotta eri jäsenvaltioiden maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien välinen kilpailu ei vääristyisi, on tärkeää, että kansainvälisissä kuljetustoiminnoissa käytettävien ajoneuvojen mitat ovat yhteisten sääntöjen mukaiset. Mahdolliset poikkeukset näihin yhteisiin sääntöihin on rajattava yksinomaan kansallisiin kuljetustoimintoihin. Tällä tavoin saadaan tasapainotettua keskenään toisaalta toissijaisuusperiaatteeseen nojautuva jäsenvaltioiden oikeus päättää erityisolosuhteisiinsa soveltuvista kuljetusratkaisuista ja toisaalta **valkoisen kirjan tavoitteet.***

4 artiklan 4 kohdan säännöksiä selvennetään tähän suuntaan.

Or. fr

Tarkistus 88

Corien Wortmann-Kool, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(7) Rajatylittävässä liikenteessä voidaan käyttää pidempiä ajoneuvoja, jos tämä on molemmissa ***tai useammassa*** asianomaisissa jäsenvaltioissa jo sallittua ja jos direktiivin 4 artiklan 3, 4 tai 5 kohdan mukaiset poikkeusedellytykset täyttyvät. ***Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi määritettävä erityisvaatimuksia, jotka koskevat ajoneuvoa, infrastruktuuria ja kuljettajaa, jotta varmistetaan asianmukainen turvallisuustaso. Mainittujen ajoneuvojen rajatylittävää käyttöä olisi tuettava kyseisten jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten tekemillä kahden- tai monenvälisillä sopimuksilla, joissa täsmennetään reitit ja muut täytettävät edellytykset. Euroopan komissio on jo antanut ohjeita direktiivin 4 artiklan soveltamisesta.*** 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.

Or. en

Tarkistus 89
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

(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.**

Tarkistus

(7) Rajatylittävässä liikenteessä voidaan käyttää pidempiä **ja/tai raskaampia** ajoneuvoja, jos tämä on molemmissa asianomaisissa jäsenvaltioissa sallittua.

Or. nl

Tarkistus 90
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 7 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(7 a) Pidempien ja raskaampien ajoneuvojen odotetaan edellyttävän sijoittamista tieinfrastruktuuriin mukautumiseen ja sen ylläpitämiseen sekä sellaisten toimenpiteiden vahvistamiseen, joilla vähennetään melua, ilman saastumista, onnettomuuksia ja ruuhkia. Näin ollen jäsenvaltiot voivat joka tapauksessa kieltää mainittujen ajoneuvojen käytön omalla alueellaan.

Or. en

**Tarkistus 91
Georges Bach**

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 7 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(7 a) Pidempien ajoneuvojen käyttö kansainvälisissä kuljetustoiminnoissa vaikuttaa tieliikenneturvallisuuteen, ympäristöön ja teiden infrastruktuuriin. Komission olisi ennen pidempien ja raskaampien ajoneuvojen käyttöä kansainvälisissä kuljetustoiminnoissa koskevan olemassa olevan kiellon lakkauttamista arvioitava sääntömuutokseen mahdollisesti liittyviä seurauksia.

Or. en

**Tarkistus 92
Eva Lichtenberger, Michael Cramer**

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 7 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(7 a) Raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen mittojen muuttaminen, olipa kyse niiden pituudesta, korkeudesta, leveydestä tai painosta, aiheuttaisi jäsenvaltioille merkittävää taloudellista rasitetta infrastruktuurin mukauttamisen vuoksi niiden joutuessa rakentamaan moottoriteiden erkanemisteitä, siltoja, tunneleita tai kiertoliittymiä tai työstämään jyrkkien katujen kaltevuutta.

Or. en

**Tarkistus 93
Gesine Meissner**

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 7 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(7 a) Komission olisi tarkasteltava yhteensovitettua lähestymistapaa, joka koskee erityislupien hyväksymismenettelyjä sellaisten ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien tapauksessa, jotka ylittävät 4 artiklan 3 kohdan mukaiset enimmäismitat. On syytä yhdenmukaistaa toimivaltaisten viranomaisten eri jäsenvaltioissa ja/tai alueilla toteuttamia menettelyjä, joilla sallitaan jakamattomien kuormien kuljettaminen.

Or. en

Perustelu

Jäsenvaltioiden hyvin erilaiset käytännöt aiheuttavat käytännössä ongelmia, jos on tarpeen hankkia erityislupia esimerkiksi tuuliturbiinien osien kuljettamiseksi yli rajojen.

Tarkistus 94

Mathieu Grosch, Corien Wortmann-Kool, Dieter-Lebrecht Koch, Gesine Meissner

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 7 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(7 a) Jäsenvaltioiden on aiheellista kerätä tietoa onnettomuuksista, joihin ovat osallisina yli 18,75 metrin pituiset raskaat tavarankuljetusajoneuvot, jotta olisi mahdollista arvioida tässä direktiivissä vahvistetut mitat ylittävien ajoneuvojen vaikutusta tieliikenneturvallisuuteen. Komission olisi tarkastettava ehdotusta, jonka mukaan mainitut tiedot olisi sisällytettävä jäsenvaltioiden vuotuisen raportointivelvollisuuteen tieliikenneonnettomuuksia koskevan yhteisön tietokannan perustamisesta tehdyn neuvoston päätöksen 93/704/EY kehyksessä.

Or. en

Perustelu

The figure of 18.75 m is the longest vehicle limit allowed by Directive 96/53 for heavy goods vehicles. Taking into account the possibilities for longer dimensions of heavy goods vehicles of up to 2m under the new provisions for aerodynamic improvements, but also the derogations for national and cross border transport by even longer vehicles, it is appropriate to access the impact of vehicles longer than 18.75m on road safety. The collection of such statistics by Member States should take place in the framework of Council Decisions 93/704/EC, which already provide for a yearly reporting obligation of road accidents, on the basis of an amendment proposed by the Commission.

(Perustelua ei ole käännetty, koska sen pituus ylittää sallitun merkkimäärän.)

Tarkistus 95

Hubert Pirker

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(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. ***Jotta tämän alan tutkimusta ja kehitystä ei rajoitettaisi, direktiivin olisi noudatettava teknologianeutraaliuden periaatetta.***

Or. de

Perustelu

Ei ole mielekästä sitoutua vain kahdenlaisiin moottoreihin. Se häittäisi mahdollisia innovointeja alalla. Direktiivillä ei saisi jarruttaa tekniikan kehitystä, vaan sen olisi oltava teknologianeutraali.

Tarkistus 96

Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

(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

Tarkistus

(8) ***Vähähilisen teknologian, kuten*** 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

hyötykuorman kantokyvyn tappioksi, jottei maantieliikenneala joutuisi kärsimään taloudellisesti.

ylipainoon, jota ei saa kirjata ajoneuvon hyötykuorman kantokyvyn tappioksi, jottei maantieliikenneala joutuisi kärsimään taloudellisesti.

Or. en

Tarkistus 97 **Jörg Leichtfried**

Ehdotus direktiiviksi **Johdanto-osan 8 kappale**

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(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. ***Vaihtoehtoisilla moottoreilla varustettujen ajoneuvojen olisi voitava ylittää suurin sallittu paino yhteen tonniin asti. Ylipaino ei saisi kuitenkaan johtaa ajoneuvon lastaustilavuuden lisääntymiseen. Teknologianeutraaliteetin periaate olisi säilytettävä.***

Or. de

Perustelu

Täydennetään mietintöluonnoksen vastaavaa tarkistusta, jossa ilmaistaan selvästi, että ylipainoa voi olla vain sen verran, kuin vaihtoehtoiselle moottorille on tosiasiallisesti tarpeen. Lastaustilavuuden lisäämistä ei pitäisi mahdollistaa.

Tarkistus **98**

Oldřich Vlasák

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(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), **auttaa Euroopan unionia saavuttamaan energiariippumattomuuden ja valkoisessa kirjassa ”Yhtenäinen Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” asetetut tavoitteet.**

Or. cs

Tarkistus 99 Christine De Veyrac, Dominique Vlasto

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(8) **Teknologianeutraaliuden periaatteen kunnioittamiseksi ja maanteiden tavaraliikenteen harjoittajien kannustamiseksi** sellaisten vaihtoehtoisten moottorien **käyttöön**, joissa ei käytetä enää yksinomaan fossiilisia energialähteitä, minkä ansiosta ne ovat saastuttamattomia tai vähemmän saastuttavia, **olisi tärkeää, että näistä vaihtoehtoista moottoreista johtuvaa ylipainoa ei** kirjata ajoneuvon hyötykuorman kantokyvyn tappioksi, jottei maantieliikenneala joutuisi kärsimään taloudellisesti.

Tarkistus 100

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Anneli Jäätteenmäki, Nils Torvalds, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 8 kappale**

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(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. ***Ratkaisujen myötä olisi myös ylläpidettävä teknologianeutraaliuden periaatetta.***

Or. en

**Tarkistus 101
Hubert Pirker**

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 9 kappale**

Komission teksti

(9) Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan myös tarvetta seurata intermodaaliliikenteen kehitystä erityisesti konttikuljetuksissa, joissa käytetään yhä useammin 45 jalan mittaisia kontteja. Niitä kuljetetaan rautateitse ja sisävesitse.

Tarkistus

(9) Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan myös tarvetta seurata intermodaaliliikenteen kehitystä erityisesti konttikuljetuksissa, joissa käytetään yhä 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.

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, joihin liittyy rautatie-, sisävesi- tai meriliikenneosuus **ja joiden tieliikenneosuus arvioidaan alueellisesti eri tavoin ja joissa yksittäisten jäsenvaltioiden on määritettävä tämä osuus,** 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.

Or. de

Perustelu

Tieliikennekuljetusta ei voi määrittää jäykästi kilometrien perusteella intermodaalikuljetusten yhteydessä, sillä tällaista määritelmää ei voida soveltaa mielekkäästi eikä siinä huomioida ollenkaan tehokkuutta, taloudellisuutta, ympäristöä eikä infrastruktuurisia tai maantieteellisiä olosuhteita yksittäisissä jäsenvaltioissa.

Tarkistus 102
Jörg Leichtfried

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

(9) Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan myös tarvetta seurata intermodaaliliikenteen kehitystä erityisesti konttikuljetuksissa, joissa käytetään yhä 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.**

Tarkistus

(9) Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan myös tarvetta seurata intermodaaliliikenteen kehitystä erityisesti konttikuljetuksissa, joissa käytetään yhä 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 **yhdistettyjä kuljetuksia** 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. **Tällaisen lisäyksen olisi** kuitenkin **oltava** sallittu vain sellaisissa **tieliikenteen yhdistetyissä kuljetuksissa**, joihin liittyy rautatie-, sisävesi- tai meriliikenneosuus, **joka suoritetaan korkeintaan seuraavalle lähimmälle rahtiasemalle tai alkaen seuraavalta lähimmältä rahtiasemalta (rautatieliikenteessä) tai alueella, joka on korkeintaan 150 kilometrin etäisyydellä sisävesi- tai merisatamasta, jossa suoritetaan jälleenlaivaus.**

Or. de

Korjataan mietintöluonnoksen vastaavaa tarkistusta.

Tarkistus 103
Corien Wortmann-Kool

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

(9) Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan myös tarvetta seurata intermodaaliliikenteen kehitystä erityisesti konttikuljetuksissa, joissa käytetään yhä 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

Tarkistus

(9) Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan myös tarvetta seurata intermodaaliliikenteen kehitystä erityisesti konttikuljetuksissa, joissa käytetään yhä 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 **80** cm:llä voi vapauttaa liikenteenharjoittajat noudattamasta hallinnollisia menettelyjä ja helpottaa intermodaaliliikennettä muita tienkäyttäjiä tai infrastruktuuria vaarantamatta tai haittaamatta. Tämä vähäinen **80** 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.

mahdollistamiseksi. Pidempi etäisyys on mahdollinen EU:n sisäisen lyhyen matkan meriliikenteen yhteydessä, jotta voidaan mahdollistaa yhteys merisatamaan ja tukea merten moottoriteiden kehittämistä.

Or. en

Perustelu

Ei ole järkeä pidentää ajoneuvoja 15 cm:llä, jotta olisi mahdollista kuljettaa 45 jalan mittaisia kontteja maanteitse. Sillä on vaikutusta ainoastaan, jos kehitetään täysin uusi alusta 45 jalan mittaisten konttien kuljettamista varten. Komissio salli useita vuosia sitten jäsenvaltioiden asettavan erityisehtoja 45 jalan mittaisten konttien kuljettamiselle. Alankomaissa ja Belgiassa sallittiin tähän perustuen ajoneuvojen pidentäminen 80 cm:llä. Tämän ansiosta on mahdollista kuljettaa 45 jalan mittaisia kontteja standardinmukaisella konttialustalla.

Tarkistus 104 Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

(9) Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan myös tarvetta seurata intermodaaliliikenteen kehitystä erityisesti konttikuljetuksissa, joissa käytetään yhä 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

Tarkistus

(9) Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan myös tarvetta seurata intermodaaliliikenteen kehitystä erityisesti konttikuljetuksissa, joissa käytetään yhä 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.

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 **500** 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.

Or. de

Tarkistus 105 **Petri Sarvamaa**

Ehdotus direktiiviksi **Johdanto-osan 9 kappale**

Komission teksti

(9) Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan myös tarvetta seurata intermodaaliliikenteen kehitystä erityisesti konttikuljetuksissa, joissa käytetään yhä useammin 45 jalan mittaisia kontteja. Niitä kuljetetaan rautateitse ja sisävesitse. Intermodaalikuljetusten maantieosuudet 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

Tarkistus

(9) Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan myös tarvetta seurata intermodaaliliikenteen kehitystä erityisesti konttikuljetuksissa, joissa käytetään yhä useammin 45 jalan mittaisia kontteja. Niitä kuljetetaan rautateitse ja sisävesitse. Intermodaalikuljetusten maantieosuudet 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.

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 ***tai 50 prosenttia*** 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.

Or. en

Tarkistus 106 **Phil Bennion**

Ehdotus direktiiviksi **Johdanto-osan 9 kappale**

Komission teksti

(9) Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan myös tarvetta seurata intermodaaliliikenteen kehitystä erityisesti konttikuljetuksissa, joissa käytetään yhä useammin 45 jalan mittaisia kontteja. Niitä kuljetetaan rautateitse ja sisävesitse. Intermodaalikuljetusten maantieosuudet voidaan kuitenkin nykyisin suorittaa ainoastaan niin jäsenvaltioita kuin liikenteenharjoittajia rasittavin hallinnollisin menettelyin tai jos konteissa on patentoidut viistetyt kulmat, joiden

Tarkistus

(9) Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan myös tarvetta seurata intermodaaliliikenteen kehitystä erityisesti konttikuljetuksissa, joissa käytetään yhä useammin 45 jalan mittaisia kontteja. Niitä kuljetetaan rautateitse ja sisävesitse. Intermodaalikuljetusten maantieosuudet 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.

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. ***Saarijäsenvaltioiden erityisolot huomioon ottaen*** pidempi etäisyys on mahdollinen EU:n sisäisen lyhyen matkan meriliikenteen yhteydessä, jotta voidaan mahdollistaa yhteys merisatamaan ja tukea merten moottoriteiden kehittämistä.

Or. en

Tarkistus 107
Philippe De Backer

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

(9) Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan myös tarvetta seurata intermodaaliliikenteen kehitystä erityisesti konttikuljetuksissa, joissa käytetään yhä useammin 45 jalan mittaisia kontteja. Niitä kuljetetaan rautateitse ja sisävesitse.

Tarkistus

(9) Liikennettä koskevassa valkoisessa kirjassa korostetaan myös tarvetta seurata intermodaaliliikenteen kehitystä erityisesti konttikuljetuksissa, joissa käytetään yhä 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.***

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 **80** cm:llä voi vapauttaa liikenteenharjoittajat noudattamasta hallinnollisia menettelyjä ja helpottaa intermodaaliliikennettä muita tienkäyttäjiä tai infrastruktuuria vaarantamatta tai haittaamatta. Tämä vähäinen **80** 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 intermodaalikuljetuksissa.

Or. en

Perustelu

Ajoneuvon pidentäminen 15 cm:llä ei välttämättä aina riitä ajoneuvoille, joita käytetään 45 jalan mittaisten konttien kuljettamiseen. Esimerkiksi Belgiassa sallitaan ajoneuvojen pidentäminen 77 cm:llä 45 jalan mittaisten konttien kuljettamiseksi yhdistettyjen kuljetusten terminaalista ja yhdistettyjen kuljetusten terminaaliin kansallisella alueella. Tästä syystä tarvitaan tarkistusta, jossa ehdotetaan ajoneuvojen pidentämistä.

Tarkistus 108
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

(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**.

Tarkistus

(10) Intermodaaliliikenteen edistämisen jatkamiseksi **on huomioitava kaikki liikenteessä olevat intermodaalilastausyksiköt. Niiden** tyhjäpainon huomioon ottamiseksi **vastaavasti** vaikuttaa tarpeelliselta ulottaa säännös, jolla sallitaan intermodaaliliikenteessä 40 jalan mittaisia kontteja kuljettavien **kokonaispainoltaan** enintään 44 tonnin painoisten viisi- tai kuusiakselisten ajoneuvoyhdistelmien liikennöinti, koskemaan **direktiivin 2 artiklan mukaisia intermodaalikuljetusyksikköjä (esim. 45 jalan mittaisia vaihtokoreja ja kontteja)**.

Or. de

Tarkistus 109
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti

(11) Linja-auton matkustajien ja heidän matkatavaroidensa keskipaino on direktiivin **96/53/EY** antamisen jälkeen noussut merkittävästi, mikä on johtanut kuljetettavien matkustajien lukumäärän asteittaiseen alenemiseen ottaen huomioon direktiivissä säädetyt painorajoitukset. Koska joukkoliikennettä on energiatehokkuuden parantamiseksi tarpeen suosia yksilöliikenteeseen verrattuna, linja-automatkustajien lukumäärä on nostettava takaisin

Tarkistus

(11) Linja-auton matkustajien ja heidän matkatavaroidensa keskipaino on direktiivin **2002/7/EY** antamisen jälkeen noussut merkittävästi, mikä on johtanut kuljetettavien matkustajien lukumäärän asteittaiseen alenemiseen ottaen huomioon direktiivissä säädetyt 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.

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.

Or. nl

Tarkistus 110 **Phil Bennion**

Ehdotus direktiiviksi **Johdanto-osan 12 kappale**

Komission teksti

(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 useammissa 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.

Tarkistus

(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 useammissa 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 **ja aiheuttaa riskin tieliikenneturvallisuudelle**. Kaikkien jäsenvaltioiden on sen vuoksi lisättävä tekemiensä tarkastusten tiheyttä **ja tehokkuutta** niin manuaalisten tarkastusten kuin niitä koskevien esivalintojen osalta **riskinarviointijärjestelmään perustuen**.

Perustelu

Jokaiselle tienvarsitarkastuksien riskinarviointijärjestelmässä määritetyille yritykselle on luotava riskiprofiili, jotta varmistetaan ajoneuvojen tarkastuksien tehokkuus.

Tarkistus 111

Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(12) Tieliikennettä koskevien säännösten noudattamisen valvonnasta vastaavat viranomaiset ovat havainneet suuren määrän joskus vakaviakin rikkomuksia, jotka liittyvät erityisesti kuljetusajoneuvojen painoon. ***Merkittäviä tähän vaikuttavia tekijöitä ovat esimerkiksi*** direktiivin 96/53/EY mukaiset ***tarkastukset*** tai ***se, että*** ne eivät ole olleet tehokkaita. Lisäksi jäsenvaltioissa sovelletaan erilaisia tarkastusmenettelyjä ja -sääntöjä ***ja*** kuljettajat, jotka eivät noudata asiaa koskevia sääntöjä, saavat merkittävän kilpailuedun sääntelyä noudattaviin kilpailijoihinsa ja muihin liikennemuotoihin nähden. Tämä tilanne vaikeuttaa sisämarkkinoiden toimintaa. Kaikkien jäsenvaltioiden ***vastuulla*** on sen vuoksi tekemiensä tarkastusten ***tiheyden lisääminen pyydettyä*** niin manuaalisten tarkastusten kuin niitä koskevien esivalintojen osalta.

Tarkistus 112

Anne E. Jensen

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti

(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 itsevalvontakeinon, 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 viestintäraja-alueita. ***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.***

Tarkistus

(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 itsevalvontakeinon, 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 viestintäraja-alueita. ***Esivalinnan olisi oltava oikeasuhteinen niiden ajoneuvojen kokonaismäärään nähden, jotka on rekisteröity ja/tai jotka liikennöivät sen alueella*** tienvarsitarkastusten tehokkuuden varmistamiseksi unionin alueella. ***Jäsenvaltioiden olisi käytettävä teknisiä ratkaisuja ainoastaan, jos ne osoittavat toteennäytettyä teknistä täsmällisyyttä ja luotettavuutta ja jos ratkaisuja sovelletaan lähennetyllä tavalla kaikissa jäsenvaltioissa.***

Or. en

Perustelu

Jäsenvaltioiden olisi käytettävä ainoastaan toteennäytettyjä ratkaisuja, ja täytäntöönpanomenettelyjä olisi sovittava yhteen EU:n jäsenvaltioiden välillä. Jäsenvaltioiden olisi annettava päättää, miten monta ajoneuvoa olisi valittava ennakkoon tarkastuksia varten, ottaen huomioon niiden alueella rekisteröityjen ja/tai liikennöivien ajoneuvojen määrä.

Tarkistus 113
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti

(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 itsevalvontakeinon, 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 viestintäraja- pinta- a. 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**.

Tarkistus

(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 itsevalvontakeinon, 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 viestintäraja- pinta- a. **Kaikki valvontajärjestelmät ja muut tekniset vaatimukset on yhdenmukaistettava Euroopan laajuisesti. Hyötyajoneuvoihin rakennettavia järjestelmiä koskevat säännökset on sisällytettävä pakollisina kaikkia hyötyajoneuvoja koskeviin tyyppi- hyväksyntämenettelyihin**. Vähimmäismäärä, joksi vahvistetaan **vähintään [] prosenttia valtion alueella soveltamisalalle sisällytetyistä ajoneuvoista**, vaikuttaa esivalinnassa asianmukaiselta tienvarsitarkastusten tehokkuuden varmistamiseksi unionin alueella. **Ajoneuvot, joita ei ole rekisteröity jäsenvaltion alueella, sisällytetään tarkastuskiintiöön sen mukaan, kuinka suuri niiden osuus on liikenteen**

kokonaismäärästä.

Or. de

Perustelu

Jäsenvaltioissa on erilaisia teknisiä vaatimuksia valvontajärjestelmille. Samanlaisten vaatimusten soveltaminen on edellytys Euroopan laajuisten vertailtavien mittausrvojen saamiseksi. Mittausten esivalinta on sovittava muutosehdotukseen, joka koskee valvontatiheyttä teknisten tienvarsitarkastusten osalta.

Tarkistus 114
Silvia-Adriana Țicău

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(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 itsevalvontakeinon, 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 viestintärajaapintaa. 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

(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)

tilastollisena keskiarvona ilmaistuna.

Or. ro

Tarkistus 115
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 13 kappale

Komission teksti

(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 itsevalvontakeinon, 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.

Tarkistus

(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. **Lisäksi** laitteita **olisi tarvittaessa asennettava** raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin, **jotta** ne tarjoavat kuljettajalle itsevalvontakeinon, 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 – **jonka olisi perustuttava riskinarviointijärjestelmään tarkastuksien vaikuttavuuden varmistamiseksi** – asianmukaiselta tienvarsitarkastusten tehokkuuden varmistamiseksi unionin alueella, sillä se mahdollistaa jokaisen ajoneuvon tarkastamisen joka kolmas päivä tilastollisena keskiarvona ilmaistuna.

Or. en

Perustelu

Ajoneuvojen kaupallisten operaattoreiden olisi asennettava rekisteröityihin ajoneuvoihin punnituslaitteita, jotta kuljettaja voi tarkistaa, onko ajoneuvo lainmukainen.

Tarkistus 116
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(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, varoittavia *ja syrjimättömiä*.

Or. en

Tarkistus 117
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti

(14) Direktiivin **96/53/EY** säännösten rikkomisten suuri määrä johtuu suurelta osin siitä, että näiden sääntöjen

Tarkistus

(14) Direktiivin **2002/7/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.

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 **2002/7/EY** rikkomisten johdosta unionin tasolla määrättävien hallinnollisten seuraamusten tasoja ja luokkia toisiinsa. Kyseisten hallinnollisten seuraamusten olisi oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.

Or. nl

Tarkistus 118
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti

(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 tiedonvaihdoissa välittäjänä.***

Tarkistus

(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.

Tarkistus 119
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti

(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.

Tarkistus

Poistetaan.

Tarkistus 120
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti

(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

Tarkistus

(16) On tärkeää, että Euroopan parlamentille ja neuvostolle tiedotetaan säännöllisesti jäsenvaltioiden tekemistä maantieliikennettä koskevista tarkastuksista. Kyseisten jäsenvaltioiden ***yhteyspisteensä välityksellä*** toimittamien tietojen avulla komissio voi varmistaa, että liikenteenharjoittajat noudattavat tätä direktiiviä, ja päättää, onko tarpeen

pakkotoimenpiteitä.

vahvistaa lisää pakkotoimenpiteitä.

Or. en

Tarkistus 121

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(16) On tärkeää, että Euroopan parlamentille ja neuvostolle tiedotetaan jäsenvaltioiden tekemistä maantieliikennettä koskevista **säännöllisistä** tarkastuksista. Kyseisten jäsenvaltioiden toimittamien tietojen avulla komissio voi varmistaa, että liikenteenharjoittajat noudattavat tätä direktiiviä, ja päättää, onko tarpeen vahvistaa lisää pakkotoimenpiteitä.

Or. en

Tarkistus 122

Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

(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

Tarkistus

Poistetaan.

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.

Or. nl

Tarkistus 123
Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

(17) Komissiolle olisi siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä perussopimuksen 290 artiklan mukaisesti, jotta se voi määrittellä 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.

Tarkistus

(17) Komissiolle olisi siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä perussopimuksen 290 artiklan mukaisesti, jotta se voi määrittellä ajoneuvojen takaosaan *sivuittain* sijoitettaviin uusiin aerodynamiikkaa parantaviin *siivekkeisiin ja alleajosuojalaitteisiin* 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.

Or. de

Tarkistus 124
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

(17) Komissiolle olisi siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä perussopimuksen 290 artiklan mukaisesti, jotta se voi määrittellä 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 yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

Tarkistus

(17) Komissiolle olisi siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä perussopimuksen 290 artiklan mukaisesti, jotta se voi määrittellä ajoneuvojen takaosaan sijoitettaviin uusiin aerodynamiikkaa parantaviin laitteisiin tai uusien moottoriajoneuvojen muotoiluun sovellettavat vaatimukset, **jolloin tarkoituksena on tarkistaa direktiivissä 2007/46/EY tarkoitettuja unionin tyyppihyväksyntämenettelyjä UNECE:n sääntelyn kehityksessä**, 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 yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

Or. en

Tarkistus 125
Philippe De Backer

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

(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 eritelvät 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 yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.

Tarkistus

(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 eritelvät sekä liikenteessä olevien ajoneuvojen painon tarkastusmenettelyjä koskevat ohjeet. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla. ***Kuulemisiin olisi otettava mukaan merkittävät toimijat, kuten kuorma-autojen valmistajat sekä kuormatilojen ja perävaunujen valmistajat.*** Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti. ***Toimijoille olisi annettava riittävästi aikaa näihin vaatimuksiin mukautumiseksi.***

Or. en

Tarkistus 126

Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 18 kappale

Komission teksti

(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

Tarkistus

Poistetaan.

unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tämän tavoitteen saavuttamiseksi tarpeen.

Or. nl

Tarkistus 127
Inés Ayala Sender

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 18 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(18 a) Tässä asetuksessa tarkoitettuihin painoihin tai toimenpiteisiin mahdollisesti tehtävät muutokset on suoritettava yhdenmukaisesti, ja niiden voimaantulo on joka tapauksessa määriteltävä siten, että yritykset voivat uudistaa ajoneuvokantansa sen aiheuttamatta kilpailuun liittyviä häiriöitä markkinoilla.

Or. es

Tarkistus 128
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(19) Sen vuoksi direktiiviä **96/53/EY** olisi muutettava,

(19) Sen vuoksi direktiiviä **2002/7/EY** olisi muutettava,

Or. nl

Tarkistus 129
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

Muutetaan direktiivi **96/53/EY**
seuraavasti:

Tarkistus

Muutetaan direktiivi **2002/7/EY**
seuraavasti:

Or. nl

Tarkistus 130
Corien Wortmann-Kool

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – 1 luetelmakohta
Direktiivi 96/53/EY
2 artikla – 1 alakohta

Komission teksti

*– ”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/EY
tarkoitettua ajoneuvoa¹⁰, joka on
varustettu yhdellä tai useammalla
sähkökäyttöisellä ajomoottorilla, joka ei
ole pysyvästi yhteydessä sähköverkkoon,
ja yhdellä tai useammalla
polttomoottorilla;*

Tarkistus

*– ”vaihtoehtoisilla polttoaineilla”
polttoaineita, joilla korvataan fossiilisen
öljyn lähteitä liikenteen energianlähteenä
ja joilla on mahdollista vähentää
liikenteen hiilidioksidipäästöjä.
Vaihtoehtoisia polttoaineita ovat:*

- sähkö;*
- vety;*
- biopolttoaineet, siten kuin ne on
määritelty Euroopan parlamentin ja
neuvoston direktiivissä 2009/28/EY;*
- synteettiset polttoaineet;*

- maakaasu, mukaan lukien biometaani kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu – CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu – LNG);
- nestekaasu (LPG) ja hukkalämpö.

¹⁰ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

Or. en

Tarkistus 131
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – 2 a luetelmakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

- ”vähähiilisellä teknologialla” innovatiivista teknologiaa, jonka voidaan osoittaa vähentävän hiilidioksidipäästöjä

Or. en

Perustelu

Tämän direktiivin puitteissa sallitun lisäpituuden tulisi edistää sellaisten innovatiivisten teknologioiden kehittämistä, joilla voidaan vähentää raskaiden ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä.

Tarkistus 132
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – 3 luetelmakohta

Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

– ”intermodaalikuljetusyksiköllä”

– ”intermodaalikuljetusyksiköllä”

yksikköä, joka voi kuulua seuraaviin luokkiin: kontti, vaihtokori, puoliperävaunu;

yksikköä, joka voi kuulua seuraaviin luokkiin: kontti, vaihtokori, puoliperävaunu, **kuorma-auto**;

Or. pl

Perustelu

Ehdotettu määritelmä koskee kontteja, vaihtokoreja ja puoliperävaunuja jättäen huomioimatta esim. kuorma-autot, joita kuljetetaan rautateillä laakavaunuissa. On riski, että määritelmä tulevaisuudessa tulee koskemaan muita aloja, mikä estää pitämästä rautateitse suoritettavaa kuorma-autokuljetusta yhdistettynä kuljetuksena ellei kyseessä ole puoliperävaunu- tai vaihtokorikuorma-autot.

Tarkistus 133
Corien Wortmann-Kool

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – 3 luetelmakohta
Direktiivi 96/53/EY
2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

”intermodaalikuljetusyksiköllä” yksikköä, joka voi kuulua seuraaviin luokkiin: kontti, vaihtokori, puoliperävaunu;

Tarkistus

”intermodaalisella lastausyksiköllä” yksikköä, joka voi kuulua seuraaviin luokkiin: kontti, vaihtokori, puoliperävaunu;

Or. en

Perustelu

Alalla käytetään yleisemmin termiä ”intermodaalinen lastausyksikkö”.

Tarkistus 134
Jörg Leichtfried

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – 3 a luetelmakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – 12 a luetelmakohta (uusi)

- ”vaihtoehtoisilla polttoaineilla”
polttoaineita, joilla korvataan fossiilisen
öljyn lähteitä liikenteen energianlähteenä
ja joilla on mahdollista vähentää
liikenteen hiilidioksidipäästöjä.
Vaihtoehtoisia polttoaineita ovat:
- sähkö;
 - vety;
 - synteettiset polttoaineet;
 - maakaasu, mukaan lukien biometaani
kaasumaisessa muodossa (paineistettu
maakaasu – CNG) ja nesteytetyssä
muodossa (nesteytetty maakaasu – LNG);
 - nestekaasu ja
 - hukkalämpö;

Or. de

Perustelu

*Jotta ”vaihtoehtoisella polttoaineella toimiva ajoneuvo” voidaan määritellä
teknologianeutraalisti, lienee hyödyllistä määritellä ensin ”vaihtoehtoinen polttoaine”.*

Tarkistus 135
Jörg Leichtfried

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – 3 b luetelmakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – 12 b luetelmakohta (uusi)

- ”yhdistetyllä kuljetuksella” tavaroiden
kuljetusta jäsenvaltioiden välillä, jossa
kuorma-auton, perävaunun,
vetoautollisen tai vetoautottoman
puoliperävaunun, vaihtokuormatilan tai
vähintään 20 jalan kontin kuljettamiseen
käytetään maantietä matkan alku- tai
loppuosuudella ja toisella osuudella

rautatie-, sisävesi- tai merikuljetusta, silloin kun tämän osuuden pituus on yli 100 km ja se muodostaa maantiekuljetuksen alku- tai loppuosuuden:

– joko tavaroiden kuormauspaikan ja lähimmän sopivan rautatien kuormausaseman välillä, kun on kyse alkuosuudesta, ja lähimmän sopivan rautatien purkausaseman ja tavaroiden purkauspaikan välillä, kun on kyse loppuosuudesta, tai

– enintään 150 km:n säteellä sisävesisatamasta tai merisatamasta, missä tavarat laivataan tai puretaan.

Or. en

Perustelu

Mietintöluonnoksen tarkistuksen korjaus (määritelmästä puuttui sanoja). Direktiivissä 92/106 käytettyä ”yhdistetyn kuljetuksen” määritelmää tulisi käyttää johdonmukaisesti koko tekstissä uuden termin ”intermodaalinen kuljetus” käyttöönottamisen sijaan.

Tarkistus 136
Corien Wortmann-Kool

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – 3 b luetelmakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
2 artikla – 1 kohta – 1 alakohta – 12 b luetelmakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

– ”yhdistetyllä kuljetuksella” tavaroiden kuljetusta, jossa kuorma-auton, perävaunun, vetoautollisen tai vetoautottoman puoliperävaunun, vaihtokuormatilan tai kontin kuljettamiseen käytetään maantietä matkan alku- ja loppuosuudella ja toisella osuudella rautatie-, sisävesi- tai merikuljetusta, silloin kun tämän osuuden pituus on yli 100 km ja se muodostaa maantiekuljetuksen alku- ja

loppuosuuden:

– joko tavaroiden kuormauspaikan ja lähimmän sopivan rautatien kuormausaseman välillä, kun on kyse alkuosuudesta, ja lähimmän sopivan rautatien purkausaseman ja tavaroiden purkauspäivän välillä, kun on kyse loppuosuudesta, tai

– enintään 150 km:n säteellä sisävesisatamasta tai merisatamasta, missä tavarat laivataan tai puretaan.

Or. en

Perustelu

Yhdistetty kuljetus koostuu aina kahdesta osuudesta: maantiekuljetus alkuosuudella (ajo kuormauspaikasta terminaaliin) ja maantiekuljetus loppuosuudella (terminaalista päämäärään). Maantiekuljetuksen rajoittaminen vain yhteen osuuteen tarkoittaisi, että kuljetusalan yrittäjillä ja laivaajilla pitäisi olla suora satama-/rautatieyhteys, jotta ne voisivat hyödyntää yhdistettyjä kuljetuksia koskevaa direktiiviä. Tämä toteutuu EU:ssa erittäin harvoin.

Tarkistus 137

Michel Dantin, Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

2) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

Poistetaan.

(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:”.

Or. fr

Tarkistus 138
Ismail Ertug

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – johdantokappale
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 kohta – 2 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2) **Muutetaan 4 artikla** seuraavasti:

2) **Lisätään 4 artiklan 4 kohdan 2 alakohdan jälkeen alakohta** seuraavasti:

”Kansainväliset kuljetukset liitteessä I säädetystä ulkomitoista poikkeavilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä ovat kiellettyjä, tämän kuitenkin vaikuttamatta liittymisasiakirjoissa säädettyihin jäsenvaltioiden oikeuksiin. Jäsenvaltioissa, joissa ajoneuvoille sallittiin poikkeavat korkeudet jo aiemmin, voidaan ne sallia edelleen kansallisiin kuljetustoimintoihin.”

Or. de

Perustelu

Tarkennetaan, että voimassa olevilla säädöksillä ei sallita ylipitkien ja -painoisten kulkuneuvojen rajatylittävää käyttöä. Niiden käyttö voisi vaarantaa valkoisessa kirjassa sovitut tavoitteet. Tämän takia tarvitaan kattavaa vaikutustenarviointia, jossa arvioidaan myös liikennemuotosiirtymiin, turvallisuuteen, infrastruktuuriin, sosiaalisiin suhteisiin ja työskentelyolosuhteisiin, pk-yrityksiin, logistiikkaan, ilmansaasteisiin, meluun jne. kohdistuvat vaikutukset.

Tarkistus 139
Hubert Pirker

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – johdantokappale

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta – 2 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2) **Muutetaan 4 artikla** seuraavasti:

2) **Lisätään 4 artiklan 4 kohdan 2 alakohdan jälkeen alakohta** seuraavasti:

”Euroopan sisämarkkinoiden takaamiseksi hyötyajoneuvot, jotka ylittävät direktiivin mukaiset suurimmat sallitut mitat ja painot, sallitaan vain tietyille teille ja jäsenvaltion sisällä hakemuksesta, tämän kuitenkaan vaikuttamatta liittymisasiakirjoissa säädettyihin jäsenvaltioiden oikeuksiin. Jäsenvaltioissa huomioidaan hakemuksia arvioitaessa erityisesti tiettyjä tekijöitä, kuten olemassa oleva infrastruktuuri ja tieliikenneturvallisuudelle asetetut vaatimukset.”

Or. de

Perustelu

Selvennys on tarpeen direktiivin tavoitteen selkiyttämiseksi edelleen: suurimmat sallitut mitat ja painot määritetään Euroopan laajuisesti toimivilla sisämarkkinoilla. Jos toimitaan toisin, vääristetään kilpailua ja vahingoitetaan siten sisämarkkinoita.

Tarkistus 140

Artur Zasada

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – johdantokappale

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta – 2 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2) **Muutetaan 4 artikla** seuraavasti:

2) **Lisätään 4 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan jälkeen alakohta** seuraavasti:

”Mitoiltaan liitteen I 1.1, 1.2–1.8, 4.2 ja 4.4 kohdassa säädetyistä mitoista

poikkeavien ajoneuvoyhdistelmien rajatylittävä käyttö on kiellettävä. Euroopan komissiota pyydetään toteuttamaan perusteellinen tutkimus pidempien ja raskaampien kuorma-autojen rajatylittävän käytön mahdollisista vaikutuksista Euroopan unionin liikennejärjestelmään ja erityisesti kansainväliseen kilpailuun.”

Or. en

Tarkistus 141

Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – johdantokappale

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta – 2 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2) *Muutetaan 4 artikla* seuraavasti:

2) *Lisätään 4 artiklan 4 kohtaan toisen alakohdan jälkeen alakohta* seuraavasti:
”Rajatylittävässä liikenteessä on kielletty käyttää ajoneuvoja, joiden mitat eroavat liitteen I, 1.1, 1.2 kohdassa, 1.4–1.8 kohdassa, 4.2 ja 4.4 kohdassa tarkoitetuista mitoista, 1 kohdan tavoitteen mukaisesti.”

Or. it

Perustelu

Tarkistuksen tavoitteena on täsmentää, että direktiivin 96/53/EY tarkoituksena ei ole koskaan ollut sallia niin sanottujen moduulimallin ajoneuvojen käyttöä. Kyseisten ajoneuvojen rajatylittävä käyttö on näet vastoin unionin tärkeimpiä poliittisia tavoitteita, kuten valkoiseen kirjaan kirjatut liikennemuotosiirtymään, turvallisuuteen, pk-yrityksiin, saasteisiin jne. liittyvät tavoitteet.

Tarkistus 142

Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – johdantokappale
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla

Komission teksti

2) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

Tarkistus

2) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

Jäsenvaltiot saavat kuitenkin sallia liikenteen alueellaan, mikäli niillä on tiukat vaatimukset ja valvontajärjestelmät, tavarankuljetukseen tarkoitetuille ajoneuvoille tai ajoneuvoyhdistelmille, jotka eivät täytä liitteen I 1.3, 2, 3 ja 4.3 kohdassa mainittuja vaatimuksia. Jäsenvaltiot, jotka eivät hyväksy alueelleen ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, jotka eivät täytä liitteen I 1.3, 2, 3 ja 4.3 kohdassa mainittuja vaatimuksia, saavat kieltää liikenteen myös ajoneuvoilta, joita ei ole rekisteröity jäsenvaltion alueelle.

Or. de

Tarkistus 143
Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – johdantokappale
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 kohta – 2 a alakohta (uusi)

Komission teksti

2) *Muutetaan 4 artikla* seuraavasti:

Tarkistus

2) Lisätään *4 artiklan 4 kohtaan toisen alakohdan jälkeen alakohta* seuraavasti:

”Kansainväliset kuljetukset liitteessä I säädetyistä mitoista poikkeavilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä kielletään, tämän kuitenkaan vaikuttamatta liittymisasiakirjoissa säädettyihin jäsenvaltioiden oikeuksiin.”

Or. fr

Tarkistus 144
Ismail Ertug

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – a alakohta

Komission teksti

Tarkistus

(a) Poistetaan 1 kohdan a ja b alakohdasta sana ”kansallisiin”.

Poistetaan.

Or. de

Tarkistus 145
Michel Dantin, Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – a alakohta

Komission teksti

Tarkistus

(a) Poistetaan 1 kohdan a ja b alakohdasta sana ”kansallisiin”.

Poistetaan.

Or. fr

Tarkistus 146
Brian Simpson

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – a alakohta

Komission teksti

Tarkistus

(a) Poistetaan 1 kohdan a ja b alakohdasta sana ”kansallisiin”.

Poistetaan.

Or. en

Tarkistus 147

Petri Sarvamaa, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Hannu Takkula, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Alf Svensson, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – a alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 2 kohta

Komission teksti

(a) Poistetaan *1* kohdan a ja b alakohdasta sana ”kansallisiin”.

Tarkistus

(a) Poistetaan *2* kohdan a ja b alakohdasta sana ”kansallisiin”.

Or. en

Perustelu

Pidempien rajatylittävien tavarakuljetusten eksplisiittinen salliminen, mutta raskaampia ja/tai korkeampia rajatylittäviä kuljetuksia koskevan kiellon säilyttäminen on liian rajoittava käytäntö. Olisi epä johdonmukaista rajoittaa raskaampia tai korkeampia ajoneuvoja käyttävät kuljetukset vain kansalliseen liikenteeseen samalla, kun sallittaisiin pidempien ajoneuvojen käyttö rajatylittävässä liikenteessä.

Tarkistus 148

Silvia-Adriana Țicău

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – a alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 1 kohta

Komission teksti

(a) Poistetaan 1 kohdan a *ja b* alakohdasta sana ”kansallisiin”.

Tarkistus

(a) Poistetaan 1 kohdan a alakohdasta sana ”kansallisiin”.

Or. ro

Tarkistus 149

Peter van Dalen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – a a alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 2 kohta – a a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(a a) Lisätään 2 kohdan a alakohtaan seuraava kohta:

”Jäsenvaltiot hyväksyvät, että tieliikennekuljetuksessa käytettäviä (yhdistelmä)ajoneuvoja, jotka eivät täytä liitteen I 1.3, 2, 3, 4.1 ja/tai 4.3 kohdan vaatimuksia, voidaan käyttää rajatylittävissä kuljetuksissa sellaisten vierekkäisten jäsenvaltioiden välillä, jotka ovat toteuttaneet toimenpiteitä tämän kohdan noudattamiseksi.”

Or. nl

Tarkistus 150

Corien Wortmann-Kool, Philippe De Backer, Mathieu Grosch, Gesine Meissner, Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – a a alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

(a a) Korvataan 4 artiklan 4 kohdan ensimmäinen kappale seuraavasti:

”Jäsenvaltiot voivat sallia kansallisessa liikenteessään tiettyihin kuljetuksiin

käytettävät ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joiden

mitat ja painot poikkeavat liitteen I 1, 2 ja 4 kohdassa säädetyistä arvoista

ja jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun

kuljetusalalla.”

Or. en

Tarkistus 151
Herbert Dorfmann, Richard Seeber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta

Komission teksti

Tarkistus

(b) Korvataan 4 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

Poistetaan.

”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:”.

Or. de

Tarkistus 152
Ismail Ertug

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta

Komission teksti

Tarkistus

(b) Korvataan 4 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

Poistetaan.

”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:”.

Or. de

Tarkistus 153

Michel Dantin, Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta

Komission teksti

Tarkistus

(b) Korvataan 4 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

Poistetaan.

”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:”.

Or. fr

Tarkistus 154

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta

Komission teksti

Tarkistus

(b) Korvataan 4 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan ensimmäinen virke

Poistetaan.

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:”

Or. en

**Tarkistus 155
Sabine Wils**

**Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta**

Komission teksti

Tarkistus

(b) Korvataan 4 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

Poistetaan.

”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:”

Or. en

Perustelu

Ei ole perusteltua sanoa, ettei rajatylittävien kuljetusten rajoittamisella kahteen jäsenvaltioon olisi merkittävää vaikutusta kansainväliseen kilpailuun. Poikkeuksien myöntäminen kaikkien painojen ja mittojen vakioarvoista tulisi säilyä jäsenvaltioiden omassa harkintavallassa.

Tarkistus 156
Nathalie Griesbeck, Robert Rochefort

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta

Komission teksti

Tarkistus

(b) Korvataan 4 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

Poistetaan.

”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:”.

Or. fr

Tarkistus 157
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta – johdantokappale
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

(b) Korvataan 4 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan ensimmäinen virke seuraavasti:

(b) Muutetaan 4 artiklan 4 kohdan 1 alakohta seuraavasti:

Jäsenvaltiot voivat sallia kansallisessa liikenteessään tiettyihin tavarakuljetuksiin käytettävät ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joiden mitat poikkeavat liitteen I 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 ja 4.4 kohdassa säädetyistä mitoista ja jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla eivätkä Euroopan unionin ympäristö- ja

turvallisuustavoitteisiin:

Or. en

Perustelu

Poikkeus tulisi sallia vain, jos se ei vaikuta sisämarkkinoiden sulavaan toimintaan eikä ole ristiriidassa alaa koskevassa lainsäädännössä säädettyjen EU:n ympäristö- ja turvallisuustavoitteiden kuten Verkkojen Eurooppa -välineen ja Euroopan laajuisen liikenneverkon tavoitteiden kanssa.

Tarkistus 158
Hubert Pirker

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

”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:”.

Poistetaan.

Or. de

Perustelu

Alakohta poistetaan, koska se perustuu ainoastaan komission olettamukseen, ei asianmukaiseen tilastotietoon pohjautuvaan vaikutustenarviointiin ja analyysiin.

Tarkistus 159
Brian Simpson

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

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:

Poistetaan.

Or. en

Tarkistus 160
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

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:

Poistetaan.

Or. en

Perustelu

Tämä on komission oletus, jonka paikkansapitävyys on selvitettävä tekemällä vaikutustenarviointi muun muassa pidempien ja raskaampien ajoneuvojen yleisestä käytöstä kansainvälisissä tiekuljetuksissa ja tämän mahdollisista vaikutuksista ja seurauksista.

Tarkistus 161
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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:

Tarkistus

Kuljetusten ei katsota vaikuttavan merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, jos yksi a ja b alakohdassa olevista ehdoista täyttyy:

Or. pl

Perustelu

Erikoisajoneuvojen rajat ylittävän liikenteen salliminen on ristiriidassa direktiivin päätavoitteen kanssa, toisin sanoen tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen suurimpien kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallittujen mittojen ja suurimpien kansainvälisessä liikenteessä sallittujen painojen ilmoittaminen.

Tarkistus 162
Oldřich Vlasák

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Kuljetusten ei katsota vaikuttavan merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, jos ne suoritetaan jäsenvaltion alueella, tai jos kyseessä on

Tarkistus

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:

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. ***Jos kuljetukset suoritetaan yhden jäsenvaltion alueella tai jos kyseessä on yllä mainittu rajatylittävä kuljetus, jäsenvaltiot, joiden alueella kuljetus suoritetaan, voivat rajoittaa tällaiset kuljetukset vain tiettyyn infrastruktuuriin, jos syrjimättömyyden periaate toteutuu. Jäsenvaltiot on tällöin velvoitettava tiedottamaan kuljetusliikelle tällaisista rajoituksista riittävästi ja niin hyvissä ajoin kuin mahdollista.***

Or. cs

Perustelu

Tieliikenneturvallisuuden ja infrastruktuurin tilan ennallaan säilyttämisen vuoksi jäsenvaltioiden on voitava rajoittaa ylisuuret kuljetukset niille sopivaan infrastruktuuriin.

Tarkistus 163

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Anna Ibrisagic, Jim Higgins, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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:

Tarkistus

Kuljetusten ei katsota vaikuttavan merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, jos ne suoritetaan jäsenvaltion alueella, tai jos kyseessä on rajatylittävä kuljetus, ***sellaisten vierekkäisten jäsenvaltioiden*** välillä, joista kumpikin on toteuttanut toimenpiteitä tämän kohdan noudattamiseksi, ja jos yksi a ja b alakohdassa olevista ***mittoja koskevista*** ehdoista täyttyy:

Tarkistus 164**Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari****Ehdotus direktiiviksi****1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta**

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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:

Tarkistus

Kuljetusten ei katsota vaikuttavan merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, jos ne suoritetaan jäsenvaltion alueella, tai jos kyseessä on rajatylittävä kuljetus, **sellaisten jäsenvaltioiden** välillä, **jotka ovat toteuttaneet** toimenpiteitä tämän kohdan noudattamiseksi, ja jos yksi a ja b alakohdassa olevista ehdoista täyttyy:

Tarkistus 165**Peter van Dalen****Ehdotus direktiiviksi****1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta**

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

”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

Tarkistus

”Kuljetusten ei katsota vaikuttavan merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, jos ne suoritetaan jäsenvaltion alueella, tai jos kyseessä on rajatylittävä kuljetus, ainoastaan **vierekkäisten jäsenvaltioiden** välillä, **jotka ovat toteuttaneet** toimenpiteitä tämän kohdan noudattamiseksi, ja jos yksi a ja b alakohdassa olevista ehdoista täyttyy:”.

täyttyy.”.

Or. nl

Tarkistus 166
Silvia-Adriana Țicău

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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:

Tarkistus

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. ***Salliessaan tällaisten ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien rajatylittävän käytön jokaisen jäsenvaltion on määriteltävä tieverkko, jossa kyseiset kuljetukset ovat sallittuja. Tämän tieverkon on oltava osa asetuksen 2013/...EU (asetus unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi) mukaista TEN-T-verkkoa.***

Or. en

Tarkistus 167
Corien Wortmann-Kool, Gesine Meissner, Mathieu Grosch, Philippe De Backer, Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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:

Tarkistus

Toissijaisuusperiaatteen mukaisesti kuljetusten, *joissa käytetään ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä, joiden mitat ja painot poikkeavat liitteen I 1, 2, 3 ja 4 kohdassa säädetyistä mitoista*, ei katsota vaikuttavan merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, jos ne suoritetaan jäsenvaltion *toimivaltaisen viranomaisen toiminta-alueella*, tai jos kyseessä on rajatylittävä kuljetus, *se on sallittava vierekkäisten jäsenvaltioiden kahden tai useamman toimivaltaisen viranomaisen välillä*, joista kumpikin on toteuttanut toimenpiteitä tämän kohdan noudattamiseksi, ja jos yksi a ja b alakohdassa olevista ehdoista täyttyy. *Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on määriteltävä erityiset ajoneuvoa, infrastruktuuria ja kuljettajaa koskevat vaatimukset, joilla voidaan varmistaa riittävä turvallisuustaso. Näiden ajoneuvojen käyttö rajatylittävässä liikenteessä on vahvistettava kahden- tai monenvälisin sopimuksin niiden jäsenvaltioiden välillä, jotka määrittelevät kuljetuksille sallitut reitit ja kuljetuksilta vaaditut ehdot.*

Or. en

Tarkistus 168
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Kuljetusten ei katsota vaikuttavan merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, jos ne suoritetaan

Tarkistus

Kuljetusten ei katsota vaikuttavan merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla *eikä Euroopan unionin*

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**:

ympäristö- ja turvallisuustavoitteisiin, jos ne suoritetaan jäsenvaltion alueella, tai jos kyseessä on rajatylittävä kuljetus, ainoastaan kahden vierekkäisen jäsenvaltion välillä, **ja jos a alakohdan ehdot täyttyvät, tai jos kumpikin jäsenvaltioista on toteuttanut toimenpiteitä 4 a (uusi) artiklan** noudattamiseksi ja **b alakohdan ehdot täyttyvät**:

Or. en

Perustelu

Vapaan liikkuvuuden ja siten sisämarkkinoiden vääristymisen välttämiseksi on säädettävä pitkien ajoneuvojen rajatylittävää käyttöä koskevat yleiset vaatimukset. Tämä ei kuitenkaan koske kyseisten jäsenvaltioiden metsätalousssektoria.

Tarkistus 169
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 7 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(b a) Lisätään 4 artiklaan kohta seuraavasti:

”7 a) Komissio toimittaa viimeistään [kolmen vuoden kuluttua tämän direktiivin julkaisemispäivästä] Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen 4 artiklan 4 a (uusi) kohdan soveltamisesta. Kertomuksessa on arvioitava, ovatko 4 artiklassa tarkoitetut ehdot ristiriidassa unionin turvallisuus- ja ympäristötavoitteiden kanssa ja onko 4 a (uusi) artiklaa mukautettava uutta teknologista kehitystä vastaavaksi. Kertomukseen voidaan tarvittaessa liittää lainsäädäntöehdotus.”

Or. en

Tarkistus 170
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b b alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 7 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(b b) Lisätään 4 artiklaan kohta seuraavasti:

”7 b. Kaksi vierekkäistä jäsenvaltiota voivat sallia, että tavarakuljetuksiin käytettävät ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joiden mitat ylittävät liitteen I 1.3 kohdassa säädetyt mitat, liikkuvat rajatylittävästi alueellaan, jos niiden käytöstä ilmoitetaan Euroopan komissiolle ennen tämän direktiivin soveltamista.”

Or. en

Tarkistus 171
Ismail Ertug, Brian Simpson

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 5 kohta

Komission teksti

Tarkistus

(b a) Korvataan 4 artiklan 5 kohta seuraavasti:

”5. Jäsenvaltiot voivat sallia, että ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä, jotka sisältävät uutta teknologiaa tai uuden kuljetusjärjestelmän eivätkä voi täyttää yhtä tai useampaa tämän direktiivin vaatimusta, käytetään koekauden ajan, jos seuraavat ehdot täyttyvät:

- *Kuljetustoimintojen on oltava alueellisesti rajattuja tarkkaan määritellylle alueelle jäsenvaltion alueella.*
- *Kokeiluaika rajoitetaan 24 kuukauteen.*
- *Kokeilu suoritetaan tieteellisesti. Koeajoneuvojen vaikutukset on tutkittava seuraavien näkökohtien osalta: infrastruktuuri, liikenneturvallisuus, liikennemuotosiirtymät, yhteensopivuus olemassa olevien yhdistettyjen kuljetusten tarjonnan kanssa, ympäristö, kuljettajien työskentelyolosuhteet ja yleinen hyväksyttävyyys.*
- *Euroopan komissiolle toimitetaan vuosittain virallinen raportti kokeilun kulusta ja tieteellisen seurannan tuloksista.*
- *Euroopan komissio julkaisee raportit. Jäsenvaliot ilmoittavat suunnitelluista kokeiluista etukäteen Euroopan komissiolle. Komissio tutkii kokeilujen hyväksyttävyyden yllä kuvattujen ehtojen perusteella. Komission on hylättävä kokeilut, jotka eivät ole tämän direktiivin mukaisia tai jotka haittaavat kansainvälistä kilpailua. Komissio ilmoittaa päätöksestä Euroopan parlamentille.”*

Or. de

Perustelu

Jäsenvaltiot voivat sallia edelleen kokeiluja sellaisilla ajoneuvoilla, joiden mitat ja painot poikkeavat sallituista. Kokeilut on suoritettava siten, että kansainvälinen kilpailu ei vaarannu ja ettei sisämarkkinoille aiheudu kielteisiä seurauksia. Edellytyksillä varmistetaan, että kokeiluaikana tosiasiallisesti saadaan uusia tuloksia. Kokeilun tulokset on oltava saatavilla EU:lle, jäsenvaltioille sekä julkisesti.

Tarkistus 172

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – b a alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(b a) Lisätään 4 artiklaan kohta seuraavasti:

(3 a) Komission on laadittava ehdotus yhdenmukaisista menettelyistä, joita jäsenvaltioiden ja/tai alueiden toimivaltaiset viranomaiset soveltavat myöntäessään lupia jakamattomia kuormia kuljettaville ajoneuvoille.

Or. en

Tarkistus 173

Peter van Dalen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 a alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 5 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 a) Lisätään 4 artiklaan 5 a kohta seuraavasti:

”5 a. Jäsenvaltiot voivat hyväksyä rajatylittävät kuljetukset sellaisille (yhdistelmä)ajoneuvoille, jotka eivät täytä liitteen I, II, III ja IV vaatimuksia, sillä ehdolla, että jäsenvaltiot eivät erottele ajoneuvoja sillä perusteella, missä jäsenvaltiossa ne on rekisteröity. Jäsenvaltiot osoittavat tieverkoston osat, joilla tällaiset (yhdistelmä)ajoneuvot sallitaan. Nämä tiedot ovat yleisesti saatavilla.”

Or. nl

Tarkistus 174
Brian Simpson, Georges Bach

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 kohta – 2 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 a) Lisätään 4 artiklan 4 kohtaan toisen alakohdan jälkeen alakohta seuraavasti:

”Kansainväliset kuljetukset ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden mitat poikkeavat liitteen I 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 ja 4.4 kohdissa säädetyistä mitoista kielletään, tämän kuitenkaan vaikuttamatta liittymisasiakirjoissa säädettyihin jäsenvaltioiden oikeuksiin.”

Or. en

Perustelu

Yhdenmukaistetaan 4 artiklan 1 kohdan rakenteen ja tavoitteen kanssa.

Tarkistus 175
Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 5 kohta

Komission teksti

Tarkistus

2 a) Korvataan 4 artiklan 5 kohta seuraavasti:

”5. Jäsenvaltioita kannustetaan hyväksymään ajoneuvoja ja ajoneuvoyhdistelmiä, jotka sisältävät uutta teknologiaa tai uuden kuljetusjärjestelmän, mutta jotka eivät voi täyttää yhtä tai useampaa tämän direktiivin vaatimusta, ja joita käytetään

tiettyihin paikallisiin kuljetustehtäviin koekauden ajan. Jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa tästä komissiolle.”

Or. xm

Tarkistus 176
Michel Dantin, Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 kohta – 2 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 a) Lisätään 4 artiklan 4 kohtaan toisen alakohdan jälkeen alakohta seuraavasti:
”Kansainväliset kuljetukset ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden pituus ja 44 tonnia ylittävä paino eivät ole liitteessä I säädettyjen mittojen mukaiset, kielletään, tämän kuitenkaan vaikuttamatta liittymisasiakirjoissa säädettyihin jäsenvaltioiden oikeuksiin.”

Or. fr

Tarkistus 177
Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 2 kohta

Komission teksti

Tarkistus

2 a) Muutetaan direktiivin 96/53/EY 4 artiklan 2 kohta seuraavasti:
Lisätään alakohta seuraavasti:
 Rajatylittävät kuljetukset tavarankuljetukseen tarkoitetuilla

ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka eivät täytä liitteessä I olevassa 2 kohdassa asetettuja vaatimuksia, ovat sallittuja sellaisten jäsenvaltioiden välillä, jotka ovat toteuttaneet toimenpiteitä tällaisten poikkeusten sallimiseksi. □

Or. sv

Tarkistus 178

Marita Ulvskog, Ole Christensen, Liisa Jaakonsaari

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 b alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta

Komission teksti

Tarkistus

(2 b) Muutetaan direktiivin 96/53/EY 4 artiklan 4 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

□ *4. Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joita käytetään tiettyihin kuljetuksiin ja jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, liikkuvat jäsenvaltion alueella mitoilla, jotka poikkeavat liitteessä I olevassa 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 ja 4.4 kohdassa mainituista mitoista.* □

Or. sv

Tarkistus 179

Philip Bradbourn

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

3) *Poistetaan* 4 artiklan 6 kohta, *5 artiklan b alakohta ja 8 a artikla.*

3) *Muutetaan* 4 artiklan 6 kohta *seuraavasti:*

Kahden vierekkäisen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat sallia rajatylittävät kuljetukset, joihin käytettävien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien mitat poikkeavat liitteen I 1, 2, 3 ja 4 kohdassa säädetyistä mitoista edellyttäen, että tämä ei syrji jäsenvaltiota, jossa vetoajoneuvo, perävaunu tai puoliperävaunu on rekisteröity. Nämä toimivaltaiset viranomaiset voivat määritellä tai niiden on määriteltävä sallitut reitit ajoneuvoille tai ajoneuvoyhdistelmille, joiden mitat ja painot poikkeavat liitteen I 1, 2, 3 ja 4 kohdassa säädetyistä arvoista. Jäsenvaltioiden on tiedotettava tästä komissiolle ja saatettava tiedot julkisesti saataville.

Poistetaan 5 artiklan b alakohta ja 8 a artikla.

Or. en

Tarkistus 180

Jim Higgins, Phil Prendergast, Jacqueline Foster

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Komission teksti

3) *Poistetaan* 4 artiklan 6 kohta, *5 artiklan b alakohta ja 8 a artikla.*

Tarkistus

3) *Muutetaan* 4 artiklan 6 kohta seuraavasti: *Kahden vierekkäisen jäsenvaltion toimivaltaiset viranomaiset voivat sallia rajatylittävät kuljetukset, joihin käytettävien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien mitat poikkeavat liitteen I 1, 2, 3 ja 4 kohdassa säädetyistä mitoista edellyttäen, että tämä ei syrji jäsenvaltiota, jossa vetoajoneuvo, perävaunu tai puoliperävaunu on rekisteröity. Nämä toimivaltaiset viranomaiset voivat määritellä reitit, joilla ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joiden mitat poikkeavat liitteen I 1, 2, 3 ja*

4 kohdassa säädetyistä mitoista, saavat liikkua. Jäsenvaltiot voidaan velvoittaa tiedottamaan tästä komissiolle. Poistetaan 5 artiklan b kohta ja 8 a artikla.

Or. en

Perustelu

Jäsenvaltioille, joiden infrastruktuuri mahdollistaa yli 4 metriä korkeita ajoneuvoja käyttävät kuljetukset, tulisi sallia rajatylittävä kauppa. Syrjintää ei milloinkaan saisi tapahtua ajoneuvon rekisteröintimaan perusteella, eikä jäsenvaltioita, jotka haluavat rajoittaa ajoneuvojen enimmäiskorkeuden 4 metriin, saisi pakottaa hyväksymään tätä korkeampia ajoneuvoja.

**Tarkistus 181
Dieter-Lebrecht Koch**

**Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 3 a alakohta (uusi)**
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 6 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a) Lisätään 4 artiklaan 6 a kohta:
”6 a. Euroopan komissiolle siirretään valta myöntää 4 artiklan 5 kohdan yleistä hyväksyntää koskevien tietojen mukaisesti näille ajoneuvoille eritelmiä, joilla taataan tieliikenneturvallisuuden ja ympäristönsuojelun etu.”

Or. xm

**Tarkistus 182
Georges Bach, Bogusław Liberadzki**

**Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 4 a alakohta (uusi)**
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 5 kohta

Komission teksti

Tarkistus

4 a) Lisätään direktiivin 4 artiklan

5 kohtaan seuraavaa:

”Näiden koejaksojen käyttöönottaminen edellyttää seuraavien ehtojen täyttymistä:

– koejakso saa kestää enintään 5 vuotta;

– kuljetusten on tapahduttava paikallisesti, hyvin määritellyllä jäsenvaltion alueella;

– koejaksoa on seurattava virallisesti ottaen huomioon kuljetusten vaikutukset infrastruktuuriin, tieturvallisuuteen, liikennemuotojakaumaan ja ympäristöön;

– virallinen raportti koejakson seurantatuloksista on lähetettävä komissiolle ja asetettava julkisesti saataville.”

Or. en

Perustelu

Jotta tulokset voitaisiin tehokkaasti hyödyntää EU:n tasolla, jäsenvaltioiden koejaksojen on täytettävä tietyt ehdot ja niihin on sovellettava seurantaa.

Tarkistus 183

Petri Sarvamaa, Hannu Takkula, Eija-Riitta Korhola, Sari Essayah, Anne E. Jensen, Nils Torvalds, Anneli Jäätteenmäki, Anna Ibrisagic, Gunnar Hökmark, Christofer Fjellner, Alf Svensson, Anna Maria Corazza Bildt, Bendt Bendtsen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 a alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 7 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 a) Lisätään 4 artiklaan 7 a kohta seuraavasti:

”7 a. Kaksi vierekkäistä jäsenvaltiota, jotka direktiivin 96/53/EY voimaantulon jälkeen pysyvästi sallivat maantietavarakuljetukset sellaisilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden painot ja/tai mitat poikkeavat 4 artiklan 1 ja 2 kohdan a

luetelmakohdissa tarkoitetuissa liitteen I kohdissa säädetyistä mitoista, ja joiden mitat noudattavat 4 artiklan 4 kohdan säännöksiä, sekä rajatylittävät kuljetukset sellaisilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden mitat poikkeavat liitteen I 1.3 kohdassa säädetyistä mitoista. Sellaiset jäsenvaltiot ja vierekkäiset jäsenvaltiot, joissa yleisesti sallittua pidemmät, raskaammat ja korkeammat ajoneuvot ovat väliaikaisesti sallittuja, voivat myös sallia rajatylittävät kuljetukset alueellaan keskinäisellä sopimuksella. Jäsenvaltiot ilmoittavat tästä menettelystä komissiolle.”

Or. en

Perustelu

Toissijaisuusperiaatteen mukaisesti jäsenvaltioilla on oltava oikeus päättää olosuhteisiinsa sopivista kuljetuksista, kunhan kuljetuksia koskevat säännöt eivät aseta ulkomaisia ajoneuvoja epäsuotuisaan asemaan kotimaisiin ajoneuvoihin nähden. Direktiivissä 96/53/EY annetaan jäsenvaltioille tämän suhteen jo laaja harkintavalta.

Tarkistus 184
Petri Sarvamaa

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 5 b alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 7 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

5 b) Lisätään 4 artiklaan 7 b kohta seuraavasti:

”7 b. Menetelmää, jolla jäsenvaltiot keskinäisellä sopimuksella sallivat raskaampien, pidempien ja/tai korkeampien ajoneuvojen käytön rajatylittävässä kuljetuksissa ja ilmoittavat siitä komissiolle, arvioidaan uudelleen viiden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.”

Tarkistus 185
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
4 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 a) Lisätään 4 a artikla:

”4 a artikla

Luvan myöntävän jäsenvaltion on varmistettava, että niiden alueella liikkuviin ajoneuvoihin ja ajoneuvoyhdistelmiin, joiden mitat poikkeavat liitteen I 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 ja 4.4 kohdassa säädetyistä mitoista, sovelletaan seuraavia toimenpiteitä:

a) Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien paino ei saa ylittää 2.2.2 alakohdan ”luetelmakohdassa mainittua suurinta sallittua painoa, ja ne on varustettava asetuksen (EY) N:o 661/2009 10 ja 12 artiklassa säädetyillä turvallisuutta parantavilla järjestelmillä.

b) Ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien päästöt eivät saa ylittää asetuksen (EY) N:o 595/2009 liitteessä I päästöille asetettuja raja-arvoja.

”) Luvan myöntävä jäsenvaltio on ottanut käyttöön järjestelmän näiden ajoneuvojen käytöstä sekä kuljetusten siirtämisestä maanteiltä rautateille aiheutuvien ulkoisten kustannusten sisällyttämiseksi hintoihin.

d) Luvan myöntävän jäsenvaltion on järjestettävä direktiivissä 2003/59/EY tarkoitettua koulutusta ja taattava, että toimivaltaiset viranomaiset antavat kuljettajalle vaatimusten mukaisen todistuksen, ja että kuljettajalla on

vähintään viiden vuoden ajokokemus.

e) Ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät tulisi sallia vain määrätyillä reiteillä. Reittien määrittely on sallittua vain, jos kyseisen reitin tieosuudet ja infrastruktuuri on suunniteltu ja rakennettu näiden ajoneuvojen liikennöintiä ajatellen.

Jäsenvaltion on ilmoitettava komissiolle tämän artiklan soveltamiseksi toteutetuista toimenpiteistä. Päätöksiä sallia liikenteessä ajoneuvoja, joiden mitat poikkeavat liitteen I 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 ja 4.4 kohdassa säädetyistä mitoista, ei voida panna täytäntöön, mikäli Euroopan komissio vastustaa täytäntöönpanoa ja tälle on olemassa peruste.

Or. en

Perustelu

Vapaan liikkuvuuden ja siten sisämarkkinoiden vääristymisen välttämiseksi ja Euroopan unionin turvallisuus- ja ympäristötavoitteiden saavuttamisen turvaamiseksi, on säädettävä yleiset vaatimukset.

Tarkistus 186

Ismail Ertug

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 1 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

1. Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikan parantamiseksi liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa säädetyt enimmäispituudet voidaan ylittää **sellaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta, jotka on varustettu laitteilla ja jotka ovat** jäljempänä täsmennettyjen vaatimusten **mukaisia – sillä edellytyksellä, että tämä ei haittaa ajoneuvojen tai niiden osien (esim.**

parantavien laitteiden asentaminen niiden takaosaan.

puoliperävaunun, vaihtokorin) käyttöä yhdistetyissä kuljetuksissa. Näiden ylitysten ainoana tavoitteena on mahdollistaa ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikkaa parantavien laitteiden asentaminen niiden takaosaan.

Or. de

Perustelu

Kuorma-auton aerodynamiikkaa muutettaessa on varmistettava, että ajoneuvoja voidaan myös jatkossa käyttää rajoituksetta yhdistetyissä kuljetuksissa.

Tarkistus 187
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 artikla – 1 kohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

1. Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikan parantamiseksi **ja muiden osien/ajoneuvokomponenttien optimoimiseksi** 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.

Or. de

Perustelu

Energiatehokkuuden ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi tulisi soveltaa kokonaisvaltaista lähtökohtaa.

Tarkistus 188
Inés Ayala Sender

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 artikla – 1 kohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

Tieliikenneturvallisuuden ja 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.

Or. es

Perustelu

Tämän tarkistuksen sanamuoto on sama kuin 9 artiklassa, ja siinä tuodaan tasapuolisesti esille, että myös vaihtokoreihin tehtävien muutosten avulla on parannettava tieliikenneturvallisuutta.

Tarkistus 189
Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1 a. Tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi sivuittain ja ajoneuvon

takaosaan ja perävaunuun sijoitettujen aerodynamiikkaa parantavien siivekkeiden ja alleajosuojalaitteiden, jotka vähentävät huomattavasti onnettomuuksien vaikutuksia muihin tienkäyttäjiin, on oltava valmistettuja energiaa absorboivista materiaaleista.

Or. de

Tarkistus 190

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

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.

Poistetaan.

Or. en

Tarkistus 191

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a) Komission on kehitettävä ja ehdotettava yhdenmukaistettu testausjärjestelmä, jolla taataan, että uusien kuorma-autojen etu-, sivu- ja takaosien muotoilu on jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuuden kannalta mahdollisimman edullinen.

Or. en

Tarkistus 192

Corien Wortmann-Kool

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 2 kohta – johdantokappale

Komission teksti

Suorituskyky- ja turvallisuusvaatimukset, jotka 1 kohdassa mainittujen laitteiden on täytettävä, ovat seuraavat:

Tarkistus

Suorituskyky- ja turvallisuusvaatimukset, jotka **otetaan huomioon** 1 kohdassa mainittujen laitteiden **sertifioinnin yhteydessä**, ovat seuraavat:

Or. en

Tarkistus 193

Gesine Meissner

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 2 kohta – johdantokappale

Komission teksti

Suorituskyky- ja turvallisuusvaatimukset, jotka 1 kohdassa mainittujen laitteiden on täytettävä, ovat seuraavat:

Tarkistus

Suorituskyky- ja turvallisuusvaatimukset, jotka **otetaan huomioon** 1 kohdassa mainittujen laitteiden **sertifioinnin yhteydessä**, ovat seuraavat:

Tarkistus 194
Corien Wortmann-Kool

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta

Komission teksti

tieliikenne- ja
intermodaaliliikenneturvallisuuden
kannalta **erityisesti**:

Tarkistus

tieliikenneturvallisuuden kannalta:

Tarkistus 195
Gesine Meissner

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta

Komission teksti

tieliikenne- ja
intermodaaliliikenneturvallisuuden
kannalta **erityisesti**:

Tarkistus

tieliikenneturvallisuuden kannalta:

Perustelu

Vain pieni osa maantiekuljetuksista on intermodaalikuljetuksia. Siksi kaikkien aerodynamiikkaa parantavien laitteiden ei tarvitse olla intermodaalikuljetuksiin sopivia. Tämä vaatimus rajoittaisi tämänhetkistä markkinakehitystä sekä teknologisia innovaatioita. Sillä olisi lisäksi epäsuotuisa vaikutus yleisen kestävän kehityksen tavoitteen kannalta, jolla pyritään vähentämään maanteiden rahtiliikenteen päästöjä ja polttoainekulutusta.

Tarkistus 196
Inés Ayala Sender

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta – i alakohta

Komission teksti

laitteiden kiinnitys ja pitkäaikainen
pysyvyys *irtoamisriskin rajoittamiseksi*;

Tarkistus

laitteiden kiinnitys ja pitkäaikainen
pysyvyys *sen takaamiseksi, että*
irtoamisriskiä ei ole edes ääriolosuhteissa;

Or. es

Tarkistus 197
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta – ii alakohta

Komission teksti

ii) päivällä ja yöllä käytettävät merkinnät,
jotka toimivat tehokkaasti huonoissa
sääolosuhteissa ja joiden ansiosta muut
tienkäyttäjät havaitsevat ajoneuvon
ulkomitat;

Tarkistus

ii) *valaistus- ja merkkivalolaitteiden*
rakennetta koskevien tyyppihyväksyntöjen
ehtojen mukaiset päivällä ja yöllä
käytettävät merkinnät, jotka toimivat
tehokkaasti huonoissa sääolosuhteissa ja
joiden ansiosta muut tienkäyttäjät
havaitsevat ajoneuvon ulkomitat;

Or. de

Perustelu

Tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi olisi sovellettava yhtenäisiä tyyppihyväksyntöjä
ECE-R48:n mukaisesti.

Tarkistus 198
Inés Ayala Sender

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta – ii alakohta

Komission teksti

päivällä ja yöllä käytettävät merkinnät, jotka toimivat tehokkaasti huonoissa sääolosuhteissa ja joiden ansiosta muut tienkäyttäjät havaitsevat ajoneuvon ulkomitat;

Tarkistus

päivällä ja yöllä käytettävät merkinnät, jotka toimivat tehokkaasti huonoissa sääolosuhteissa ja joiden ansiosta muut tienkäyttäjät havaitsevat ajoneuvon ulkomitat **ja vaihtokorin ympärysmitan;**

Or. es

Tarkistus 199

Inés Ayala Sender

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta – ii a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

ii a) muotoilu, joka ei rajoita ajoneuvon takaosan näkyvyyttä kuljettajalle. Näkyvyyden parantamiseksi kameroiden, antureiden ja peilien kaltaiset lisälaitteet voidaan määritellä pakollisiksi näkyvyyden rajoitusten korjaamista varten;

Or. es

Tarkistus 200

Inés Ayala Sender

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta – iii alakohta

Komission teksti

muotoilu, jolla rajoitetaan muille ajoneuvoille ja niiden matkustajille törmäystilanteessa aiheutuvia riskejä;

Tarkistus

muotoilu, jolla rajoitetaan **muille teiden käyttäjille ja erityisesti haavoittuvassa asemassa oleville käyttäjille (pyöräilijät, jalankulkijat, kaksipyöräiset moottoriajoneuvot)** sekä muille ajoneuvoille ja niiden matkustajille törmäystilanteessa aiheutuvia riskejä;

Or. es

Tarkistus 201

Ismail Ertug

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta – iv a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

iv a) laitteen pituus vastaa korkeintaan liitteen I 1.1 kohdassa määriteltyä enimmäispituutta 500 mm;

Or. de

Perustelu

Aerodynaamisten rakenneosien rakenteeseen sovelletaan asetusta (EU) N:o 1230/2012. Sen mukaan aerodynaamiset rakenteet on rakennettava siten, että ne eivät lisää kuormauspinta-alaa, että niiden ulkonema ajoneuvon takana on korkeintaan 50 senttimetriä ja että ne eivät häiritse ajoneuvon käyttöä yhdistetyissä kuljetuksissa.

Tarkistus 202

Gesine Meissner

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 2 kohta – 3 luetelmakohta – ii alakohta

Komission teksti

Tarkistus

asianomaisten perävaunujen ja puoliperävaunujen yhdistäminen rautatie-, meri- ja sisävesiliikenteen yksiköihin intermodaalikuljetuksissa;

Poistetaan.

Or. en

Perustelu

Vain pieni osa maantiekuljetuksista on intermodaalikuljetuksia. Siksi kaikkien aerodynamiikkaa parantavien laitteiden ei tarvitse olla intermodaalikuljetuksiin sopivia. Tämä vaatimus rajoittaisi tämänhetkistä markkinakehitystä sekä teknologisia innovaatioita. Sillä olisi lisäksi epäsuotuisa vaikutus yleisen kestävän kehityksen tavoitteen kannalta, jolla pyritään vähentämään maanteiden rahtiliikenteen päästöjä ja polttoainekulutusta.

Tarkistus 203

Säid El Khadraoui, Brian Simpson

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 2 kohta – 3 luetelmakohta – iii alakohta

Komission teksti

Tarkistus

laitteet ***ovat helposti kuljettajan kokoontaitettavissa, sisäänvedettävissä tai irrotettavissa.***

laitteet ***taittuvat kokoon ja avautuvat automaattisesti***

Or. en

Perustelu

Tämänhetkisessä komission ehdotuksessa esitetään mahdollisuus asentaa ajoneuvon takaosaan jopa 2 metriä pitkät siivekkeet sekä manuaalisen käsittelyn mahdollisuus. Kuljettaja saattaa tämän vuoksi menettää aikaa, ja se saattaa olla vaaraksi kuljettajan terveydelle.

Tarkistus 204

Mathieu Grosch

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 2 kohta – 3 luetelmakohta – iii alakohta

Komission teksti

laitteet *ovat helposti kuljettajan kokoontaitettavissa, sisäänvedettävissä tai irrotettavissa.*

Tarkistus

laitteet *taittuvat kokoon ja avautuvat automaattisesti.*

Or. en

Perustelu

Näiden laitteiden tulisi taittua kokoon ja avautua automaattisesti, jotta niistä ei olisi vaaraa kuljettajan terveydelle, ja jotta niiden käsittely on helpompaa.

Tarkistus 205

Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 2 kohta – 3 luetelmakohta – viimeinen virke

Komission teksti

Enimmäispituuden ylitykset *eivät saa johtaa* ajoneuvojen *tai ajoneuvoyhdistelmien* hyötykuorman kantokyvyn lisääntymiseen.

Tarkistus

Enimmäispituuden ylitykset *johtavat* ajoneuvojen hyötykuorman kantokyvyn lisääntymiseen *ilman, että ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien sallittu kokonaispaino lisääntyy.*

Or. de

Perustelu

Energiatehokkuuden johdonmukaiseksi kasvattamiseksi aerodynamiikkaa koskevia pituusmyönnytyksiä olisi sovellettava ylimääräiseen lastaustilavuuteen.

Tarkistus 206

Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 artikla – 3 kohta

Komission teksti

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 merkittävällä tavalla aerodynamiikan parantamista. Yhdessä jäsenvaltiossa myönnetty hyväksyntätodistukset on hyväksyttävä muissa jäsenvaltioissa.

Tarkistus

3. Ennen kuin aerodynamiikkaa parantavat laitteet saatetaan markkinoille, jäsenvaltioiden on hyväksyttävä ne ja niiden asentaminen ajoneuvoihin.
Ajoneuvojen hyväksynnälle on sovellettava Euroopan laajuisesti identtisiä ja käytännöllisiä sääntöjä. Jäsenvaltioiden on myönnettävä sitä varten todistus. Todistus on osoitus edellä 2 kohdassa mainittujen vaatimusten noudattamisesta, ja sillä ilmaistaan, että laite edistää merkittävällä tavalla aerodynamiikan parantamista. Yhdessä jäsenvaltiossa myönnetty hyväksyntätodistukset on hyväksyttävä muissa jäsenvaltioissa.

Or. de

Tarkistus 207
Jacqueline Foster

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 artikla – 3 kohta

Komission teksti

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 merkittävällä tavalla aerodynamiikan parantamista. Yhdessä jäsenvaltiossa myönnetty

Tarkistus

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 merkittävällä tavalla aerodynamiikan parantamista. Yhdessä jäsenvaltiossa myönnetty

hyväksyntätodistukset on hyväksyttävä
muissa jäsenvaltioissa.

hyväksyntätodistukset on hyväksyttävä
muissa jäsenvaltioissa, **5 kohdassa
säädetyn rajoituksin.**

Or. en

Perustelu

Tämän direktiivin tulisi olla yhdenmukainen olemassa olevan tyyppihyväksyntälainsäädännön kanssa. Jäsenvaltioita ei pitäisi pakottaa hyväksymään toisessa jäsenvaltiossa hyväksytyä laitetta, jos sillä voi olla negatiivisia vaikutuksia tieturvallisuuteen.

Tarkistus 208
Carlo Fidanza

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

**3 a. Uusien N2- ja N3-
moottoriajoneuvojen vetoautojen
ohjaamojen on täytettävä 9 artiklan 2
kohdassa säädetyt
turvallisuusvaatimukset kymmenen
vuoden sisällä tämän direktiivin
voimaantulosta.**

Or. en

Tarkistus 209
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 artikla – 4 kohta

Komission teksti

Tarkistus

**4. Siirretään komissiolle valta antaa 16
artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä 2**

Poistetaan.

kohdassa mainittujen vaatimusten täydentämiseksi. Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi.

Or. nl

Tarkistus 210
Jacqueline Foster

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 artikla – 4 kohta

Komission teksti

Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä 2 kohdassa mainittujen vaatimusten täydentämiseksi. Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi.

Tarkistus

Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä 2 kohdassa mainittujen vaatimusten täydentämiseksi. ***Ne on pantava täytäntöön direktiivissä 2007/46 annettujen tyyppihyväksyntää koskevien suuntaviivojen mukaisesti ja*** niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi.

Or. en

Perustelu

Tämän direktiivin tulisi olla yhdenmukainen olemassa olevan tyyppihyväksyntälainsäädännön kanssa. Jäsenvaltioita ei pitäisi pakottaa hyväksymään toisessa jäsenvaltiossa hyväksytyä laitetta, jos sillä voi olla negatiivisia vaikutuksia tieturvallisuuteen.

Tarkistus 211
Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 artikla – 4 kohta

Komission teksti

4. Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä 2 kohdassa mainittujen vaatimusten täydentämiseksi. Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi.

Tarkistus

4. Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä 2 kohdassa mainittujen vaatimusten täydentämiseksi. Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi. ***Koska takaosan alleajosuojan ja siivekkeiden välille syntyy välttämättä yhteisvaikutuksia, Euroopan komissiolle siirretään samalla valta sovittaa alleajosuojan tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot jne. uuteen tilanteeseen.***

Or. de

Tarkistus 212
Inés Ayala Sender

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 artikla – 4 kohta

Komission teksti

Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä 2 kohdassa mainittujen vaatimusten täydentämiseksi. Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi.

Tarkistus

Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä 2 kohdassa mainittujen vaatimusten täydentämiseksi. Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi. ***Komissio laatii 2 kohdassa tarkoitettujen ulko- ja ympärysmittojen ilmoittamislaitteiden osalta yhteiset ja yhdenmukaistetut säännöt niiden havaitsemisesta, tyypeistä ja valotehosta, minkä avulla täydentävät laitteet voidaan tunnistaa.***

Perustelu

Komission olisi yhdenmukaistettava siivekkeistä ja ulko- ja ympärysmiotoista ilmoittamista koskevia sääntöjä näkyvyyden lisäämiseksi ja tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Tarkistus 213**Patricia van der Kammen****Ehdotus direktiiviksi****1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 5 kohta

*Komission teksti**Tarkistus*

5. Ennen delegoitujen 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.”

Poistetaan.**Tarkistus 214****Oldřich Vlasák****Ehdotus direktiiviksi****1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta**

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 5 kohta

*Komission teksti**Tarkistus*

Ennen delegoitujen säädösten antamista ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka

Komissio antaa 8 artiklan 4 kohdassa tarkoitetut delegoidut säädökset

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.”

viimeistään vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.

Or. cs

Perustelu

Tieliikenneturvallisuuden ja ehdotettujen laitteiden kehittämisen vuoksi, olisi toivottavaa, että komissio määrittäisi yksityiskohtaisemmat tekniset eritelmät ehdotetuista laitteista niin pian kuin mahdollista.

Tarkistus 215 **Corien Wortmann-Kool**

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 artikla – 5 kohta

Komission teksti

Ennen delegoitujen 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.”

Tarkistus

Ennen delegoitujen säädösten antamista ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka on varustettu ajoneuvojen takaosaan asennetuilla, **ainakin 2 kohdan ensimmäisessä ja toisessa luetelmakohdassa** 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.”

Or. en

Perustelu

Asetuksessa 1230/2012 on jo määritetty lisäpituuden enimmäismääräksi 500 mm. Kyseinen 500 mm:n enimmäismäärä rajoittaa aerodynamikkaa parantavien laitteiden pituuteen liittyvää joustavuutta tulevassa innovoinnissa. Euroopan komission ehdottama kaksi metriä lisää tämäntyyppistä joustavuutta. Sen vuoksi sääntöjä on muutettava, jotta taataan yhteensopivuus uusien painoa ja mittoja koskevien säännösten kanssa. On myös tärkeää harkita yhteensopivuutta ajoneuvojen intermodaalikuljetusten kanssa, mutta tämän velvoitteen ei pitäisi koskea kaikkia.

Tarkistus 216 Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 artikla – 5 kohta

Komission teksti

5. Ennen delegoitujen 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.”

Tarkistus

5. Ennen delegoitujen 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. ***Näin syntynyttä kuormauspinta-alaa voidaan hyödyntää lisääntyneenä lastaustilavuutena ilman, että hyötyajoneuvon sallittua kokonaismassaa lisätään.*** Tätä siirtymätoimenpidettä sovelletaan tämän direktiivin voimaantulosta alkaen.”

Or. de

Tarkistus 217 Jacqueline Foster

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Komission teksti

Ennen delegoitujen 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.”

Tarkistus

Ennen delegoitujen 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. ***Jäsenvaltioiden on hyväksyttävä tällaisilla laitteilla varustettujen ajoneuvojen käyttö alueellaan, ellei niillä ole perusteltua syytä olettaa, että tekniset säännökset, joiden mukaisesti laite on otettu käyttöön, eivät vastaa niiden omia säännöksiä.*** Tätä siirtymätoimenpidettä sovelletaan tämän direktiivin voimaantulosta alkaen.

Or. en

Perustelu

Tämän direktiivin olisi oltava yhdenmukainen voimassa olevan tyyppihyväksyntää koskevan lainsäädännön kanssa. Jäsenvaltioita ei myöskään pitäisi velvoittaa hyväksymään ajoneuvoja, joissa on muiden jäsenvaltioiden hyväksymiä laitteita, joilla saattaa olla kielteisiä vaikutuksia tieliikenneturvallisuuteen.

Tarkistus 218

Jim Higgins, Phil Prendergast, Petri Sarvamaa, Alain Cadec, Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 5 kohta

Komission teksti

Ennen delegoitujen säädösten antamista ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka on varustettu ajoneuvojen takaosaan

Tarkistus

Ennen delegoitujen 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.”

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.

Erikoisajoneuvoissa, kuten ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa, jotka eivät niille ominaisen avoimen muotoilun vuoksi voi hyödyntää takaosan aerodynamiikkaa parantavia laitteita, voidaan näiden kahden lisämetrin avulla optimoida tehokkuutta muilla keinoin, kuten lastaamalla optimaalisesti etu- ja takaylitysten ansiosta.

Or. en

Perustelu

Ajoneuvonkuljetusajoneuvot eivät avoimen muotoilunsa vuoksi ole lainkaan aerodynaamisia. Koska niitä käytetään yksinomaan valmiiden ajoneuvojen logistiikkaa koskevalla alalla, niissä ei voida hyödyntää aerodynaamisia parannuksia, jotka saavutetaan asentamalla takaosaan ajoneuvon ulkopuolisia laitteita. Tällaisten kuljetusajoneuvojen (polttoaine-) tehokkuutta voitaisiin silti huomattavasti parantaa siten, että yhteen kuljetusajoneuvoon lastattaisiin kolme ylimääräistä autoa (yhdeksän autoa kuuden sijasta) tässä artikkelissa ehdotettujen kahden lisämetrin ansiosta.

Tarkistus 219 **Inés Ayala Sender**

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 6 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 artikla – 5 kohta

Komission teksti

Ennen delegoitujen säädösten antamista ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka on varustettu ajoneuvojen takaosaan asennetuilla, 2 kohdassa mainitut vaatimukset täyttävillä ja 3 kohdan

Tarkistus

Ennen delegoitujen 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.”

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.

Erikoisajoneuvoissa, kuten ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa, jotka eivät niille ominaisen muotoilun vuoksi voi hyödyntää etu- tai takaosan aerodynamiikkaa parantavia laitteita, voidaan näiden kahden lisämetrin avulla optimoida tehokkuutta muilla keinoin, kuten lastaamalla optimaalisesti etu- ja takaylitysten ansiosta. Vetoautojen ohjaamojen on joka tapauksessa täytettävä 9 artiklassa määritetyt vaatimukset.

Or. en

Perustelu

Koska ajoneuvonkuljetusajoneuvoja käytetään yksinomaan valmiiden ajoneuvojen logistiikkaa koskevalla alalla, niissä ei voida hyödyntää aerodynaamisia parannuksia, jotka saavutetaan asentamalla takaosaan ajoneuvon ulkopuolisia laitteita. Tällaisten kuljetusajoneuvojen (polttoaine-) tehokkuutta voitaisiin silti huomattavasti parantaa siten, että yhteen kuljetusajoneuvoon lastattaisiin kolme ylimääräistä autoa (yhdeksän autoa kuuden sijasta) tässä artiklassa ehdotettujen kahden lisämetrin ansiosta.

Tarkistus 220

Bogusław Liberadzki

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

9 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikan **ja tieliikenneturvallisuuden** parantamiseksi liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa säädetyt enimmäispituudet voidaan ylittää

Tarkistus

Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien **tieliikenneturvallisuuden ja** aerodynamiikan 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 **tieliikenneturvallisuu**ta parantavien vetoautojen ohjaamojen rakentaminen.

jäljempänä 2 kohdassa täsmennetyt vaatimukset täyttävien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta **enintään 800 mm:llä**. Näiden ylitysten pääasiallisena tavoitteena on mahdollistaa **turvallisempien vetoautojen ohjaamojen rakentaminen sekä parantaa samalla** ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikkaa ja **lisätä edelleen polttoainetehokkuutta**.

Or. en

Tarkistus 221
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikan **ja tieliikenneturvallisuu**den 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 tieliikenneturvallisuu**ta parantavien vetoautojen ohjaamojen rakentaminen.

Tarkistus

Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien **tieliikenneturvallisuu**den ja aerodynamiikan parantamiseksi liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa **säädetyt enimmäispituuksia ei voida** ylittää jäljempänä 2 kohdassa täsmennetyt vaatimukset täyttävien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta. **Vetoautojen ohjaamojen rakentamisen olisi parannettava** ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien tieliikenneturvallisuuta ja niiden aerodynaamisia ominaisuuksia.

Or. en

Tarkistus 222
Jörg Leichtfried

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 1 kohta

Komission teksti

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.**

Tarkistus

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 **turvallisempien ohjaamojen rakentaminen ja parantaa** ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien **aerodynaamista suorituskykyä.**

Or. en

Perustelu

Tarkempi täsmennys mietintöluonnoksessa esitettyyn tarkistukseen. Sana ”vetoauto” olisi poistettava, koska sillä viitattaisiin ainoastaan yhdistettyihin ajoneuvoihin. Tässä direktiivissä olisi käsiteltävä kuitenkin kaikkien kuorma-autojen ohjaamojen tieliikenneturvallisuuden parantamista.

Tarkistus 223

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

9 artikla – 1 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien **energiatehokkuuden** 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*.

ylitysten pääasiallisena tavoitteena on mahdollistaa ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien *energiatehokkuuden parantaminen* ja *tehostaa* tieliikenneturvallisuutta. *Sen vuoksi asetusta (EY) N:o 661/2009 olisi muutettava*.

Or. fr

Perustelu

Koska tavoitteena on edistää kestävää liikennettä, on tärkeää viitata nimenomaan energianlisäykseen. Aerodynamiikka ei itsessään ole tämän direktiivin tavoitteena vaan ainoastaan keino saavuttaa sen tavoite. Toimijoille aiheutuvien väärinkäsitysten välttämiseksi on tehtävä selväksi, että näillä säännöksillä muutetaan moottoriajoneuvojen yleisestä turvallisuudesta annetussa asetuksessa (EY) N:o 661/2009 säädettyjä toimenpiteitä.

Tarkistus 224 Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 1 kohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

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 *sekä loukkaantumisille alttiiden tienkäyttäjien että peräänajo-onnettomuuksiin joutuvien ajoneuvojen osalta* parantavien vetoautojen ohjaamojen rakentaminen.

Or. de

Tarkistus 225
Brian Simpson

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikan ja tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa säädettyt 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.**

Tarkistus

Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikan ja tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa säädettyt enimmäispituudet voidaan ylittää jäljempänä 2 kohdassa täsmennetyt vaatimukset täyttävien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta. Näiden ylitysten pääasiallisena tavoitteena on mahdollistaa **turvallisempien ohjaamojen rakentaminen sekä parantaa samalla myös** ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikkaa ja tieliikenneturvallisuutta.

Or. en

Perustelu

Tieliikenneturvallisuuden parantamisen on oltava tässä yhteydessä ensisijainen tavoite. Lisäksi on poistettava viittaus vetoautoihin, koska tässä direktiivissä on käsiteltävä kaikkien kuorma-autojen eikä ainoastaan yhdistettyjen ajoneuvojen turvallisuutta.

Tarkistus 226
Ismail Ertug

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien

Tarkistus

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.

aerodynamiikan ja tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa säädetyt enimmäispituudet voidaan ylittää **korkeintaan 400 millimetrillä** jäljempänä 2 kohdassa täsmennetyt vaatimukset täyttävien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta **sillä edellytyksellä, että se ei haittaa ajoneuvojen tai ajoneuvojen osien (esim. ohjaamon) käyttöä yhdistetyissä kuljetuksissa**. Näiden ylitysten pääasiallisena tavoitteena on mahdollistaa ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikkaa ja tieliikenneturvallisuutta parantavien vetoautojen ohjaamojen rakentaminen.

Or. de

Perustelu

Vetoautojen ohjaamojen pidentäminen parantaa liikenneturvallisuutta ja energiatehokkuutta. Muutosta tehtäessä on kuitenkin varmistettava, että ajoneuvoja voidaan myös jatkossa käyttää yhdistetyissä kuljetuksissa. Samalla on varmistettava, että ajoneuvot ovat yhteensopivia kiertäville teille, jotka ovat merkittäviä erityisesti Alppeja ympäröivässä liikenteessä. Tämä varmistetaan pidentämällä vetoautojen ohjaamoa korkeintaan 400 millimetrillä.

Tarkistus 227

Silvia-Adriana Țicău

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

9 artikla – 1 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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.

ylitysten **ainoana** tavoitteena on mahdollistaa ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikkaa ja tieliikenneturvallisuutta parantavien vetoautojen ohjaamojen rakentaminen.

Or. ro

Tarkistus 228
Anna Ibrisagic

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 1 kohta

Komission teksti

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.**

Tarkistus

Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien **polttoainetehokkuuden** parantamiseksi liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa säädetyt enimmäispituudet voidaan ylittää jäljempänä 2 kohdassa täsmennetyt vaatimukset täyttävien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta **ja niitä voitaisiin pidentää tyyppihyväksyntää koskevassa eurooppalaisessa lainsäädännössä (direktiivi 2007/46) määrättyjen rajojen puitteissa kyseisen direktiivin vaatimusten mukaisesti. Direktiiviä olisi kehitettävä edelleen 16 artiklan 3 kohdassa mainittujen menettelyjen mukaisesti.** Näiden ylitysten pääasiallisena tavoitteena on mahdollistaa ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien **muotoilun parannukset liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Asetusta (EY) N:o 661/2009 olisi muutettava vastaavasti.**

Or. en

Tarkistus 229
Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Georges Bach

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

9 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta

Komission teksti

ajoneuvojen *aerodynamiikan*
parantuminen,

Tarkistus

ajoneuvojen *energiatehokkuuden*
parantuminen,

Or. fr

Perustelu

Koska tavoitteena on edistää kestäväää liikennettä, on tärkeää viitata nimenomaan energianlisäykseen. Aerodynamiikka ei itsessään ole tämän direktiivin tavoitteena vaan ainoastaan keino saavuttaa sen tavoite.

Tarkistus 230

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

9 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta – i alakohta

Komission teksti

parantaa suojattomimpien tielläliikkujien näkyvyyttä kuljettajan kannalta, *erityisesti* vähentämällä etutuulilasin alapuolella olevaa näkökentän kuollutta kulmaa;

Tarkistus

parantaa suojattomimpien tielläliikkujien näkyvyyttä kuljettajan kannalta *parantamalla peilien teknologiaa, kokoa ja sijaintia ja vähentämällä siten muun muassa* etutuulilasin alapuolella olevaa näkökentän kuollutta kulmaa;

Or. en

Tarkistus 231

Brian Simpson

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta – i alakohta

Komission teksti

parantaa suojattomimpien tielläliikkujien näkyvyyttä kuljettajan kannalta, erityisesti vähentämällä etutuulilasin alapuolella **olevaa** näkökentän **kuollutta kulmaa**;

Tarkistus

parantaa suoraa näkyvyyttä, mikä parantaa suojattomimpien tielläliikkujien näkyvyyttä kuljettajan kannalta, erityisesti vähentämällä etutuulilasin alapuolella **ja ajoneuvon sivulla olevia** näkökentän **kuolleita kulmia**;

Or. en

Perustelu

Etutuulilasin alapuolella olevan suoran näkökentän lisäksi näkökenttää olisi parannettava myös ajoneuvon sivuilla olevilla alueilla.

Tarkistus 232
Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta – i alakohta

Komission teksti

i) parantaa suojattomimpien tielläliikkujien näkyvyyttä kuljettajan kannalta, erityisesti vähentämällä etutuulilasin alapuolella olevaa näkökentän kuollutta kulmaa;

Tarkistus

i) parantaa suojattomimpien tielläliikkujien näkyvyyttä kuljettajan kannalta, erityisesti vähentämällä etutuulilasin alapuolella olevaa näkökentän kuollutta kulmaa **ja suurentamalla siviikkunaa erityisesti jalkatilaan päin sekä asentamalla lisää peilejä. Kamerajärjestelmien käyttöönotto on tarpeen silloin, kun sillä voidaan parantaa loukkaantumisille alttiiden tienkäyttäjien näkyvyyttä, ja sellaisissa paikoissa erityisesti ajoneuvon takaosassa, joihin ei näe ikkunoiden tai peilien avulla**;

Or. de

Tarkistus 233
Brian Simpson

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

9 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta – ii alakohta

Komission teksti

vähentää vahinkoja **törmäystilanteessa**;

Tarkistus

vähentää vahinkoja **toisiin ajoneuvoihin törmätessä ja parantaa ohjaamon energianvaimennuskykyä**;

Or. en

Tarkistus 234
Inés Ayala Sender

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

9 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta – ii alakohta

Komission teksti

vähentää vahinkoja törmäystilanteessa;

Tarkistus

vähentää vahinkoja törmäystilanteessa **edistämällä erityisesti haavoittuvassa asemassa olevien käyttäjien ohjautumista kohti laitoja ja estämällä heitä törmäämästä vetoauton ohjaamoon**;

Or. es

Perustelu

Uudet ohjaamot olisi suunniteltava siten, että estetään polkupyöräilijöiden, jalankulkijoiden ja moottoripyöräilijöiden törmäminen, koska nokkakolari voi aiheuttaa joka tapauksessa kuoleman, vaikka vetoauton ohjaamon kulmia kehitettäisiin ja pyöristettäisiin. Suunnittelemalla ohjaamo siten, että se ohjaa jalankulkijan/polkupyöräilijän kohti laittaa, vältetään ensinnäkin kuolemaan johtava törmäys ja vähennetään toiseksi merkittäväällä tavalla vahinkoja sekä parannetaan mahdollisuuksia selviytyä törmäyksestä hengissä.

Tarkistus 235

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

9 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta – ii alakohta

Komission teksti

vähentää vahinkoja törmäystilanteessa;

Tarkistus

vähentää vahinkoja törmäystilanteessa **ja parantaa ohjaamon energianvaimennuskykyä;**

Or. en

Tarkistus 236

Brian Simpson

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

9 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta – ii a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

ii a) parantaa jalankulkijoiden turvallisuutta muuttamalla keulan muotoilua siten, että yliajoriski pienenee törmäystilanteissa heikommassa asemassa olevien tienkäyttäjien kanssa,

Or. en

Perustelu

On tärkeää käsitellä myös yliajoja.

Tarkistus 237

Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 2 kohta – 4 luetelmakohta

Komission teksti

– kuljettajien työskentelymukavuus ja turvallisuus.

Tarkistus

– kuljettajien työskentelymukavuus **työn laadun parantamisen osalta** ja turvallisuus.

Or. de

Tarkistus 238
Bogusław Liberadzki

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 2 kohta – viimeinen virke

Komission teksti

Enimmäispituuden **ylitykset eivät** saa johtaa ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien **hyötykuorman** kantokyvyn lisääntymiseen.

Tarkistus

Vetoauton ohjaamon enimmäispituuden **ylittäminen 800 mm:llä ei** saa johtaa ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kantokyvyn **kuormituksen** lisääntymiseen.

Or. en

Tarkistus 239
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 2 kohta – 4 luetelmakohta

Komission teksti

kuljettajien työskentelymukavuus ja turvallisuus.

Tarkistus

kuljettajien työskentelymukavuus, **terveys** ja turvallisuus.

Or. en

Perustelu

Työntekijöiden terveyttä ja turvallisuutta koskevassa puitedirektiivissä 89/391 ja siinä esitettyssä ennaltaehkäisyä koskevassa arvojärjestyksessä määritetään kehys, jonka mukaisesti kokokehontärinä sekä tuki- ja liikuntaelinsairauksien, myös selkäongelmien, aiheuttajat poistetaan heti alkulähteellään. Ks. myös ”Implications of the Stresses and Strains of Traffic Behaviour of HGV Drivers (BAST)”, 2010.

Tarkistus 240 **Bogusław Liberadzki**

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 3 kohta

Komission teksti

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 myönnetty testautodistukset on hyväksyttävä muissa jäsenvaltioissa.

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on testattava moottoriajoneuvojen uudenlaisen muotoilun aerodynamiikkaa ennen niiden markkinoille saattamista ja myönnettävä sitä varten todistus. Yhdessä jäsenvaltiossa myönnetty testautodistukset on hyväksyttävä muissa jäsenvaltioissa. ***Testausmenettelyn tulokset sekä testattujen kuorma-autojen aerodynamiikkaa koskevat arvot ja muut syöttöarvot on julkistettava.***

Or. en

Tarkistus 241 **Phil Bennion**

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 3 kohta

Komission teksti

Jäsenvaltioiden on testattava moottoriajoneuvojen uudenlaisen

Tarkistus

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 myönnetyt testaustodistukset on hyväksyttävä muissa jäsenvaltioissa.

muotoilun aerodynamiikkaa ennen niiden markkinoille saattamista ja myönnettävä sitä varten todistus. ***Ajoneuvojen aerodynamiikkatestin on vastattava Euroopan komission laatimia asiaankuuluvia aerodynamiikan mittaamista koskevia säännöksiä.*** Todistus on osoitus edellä 2 kohdassa mainittujen vaatimusten täyttymisestä ***ja yhtäpitävyydestä niiden kanssa.*** Yhdessä jäsenvaltiossa myönnetyt testaustodistukset on hyväksyttävä muissa jäsenvaltioissa.

Or. en

Tarkistus 242
Jörg Leichtfried

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a. Aerodynaamisten laitteistojen enimmäispituuden 8 ja 9 artiklan mukaista ylittämistä koskevan hyväksynnän osalta on suoritettava kokonaisarviointi, jolla varmistetaan, että koko ylipituudella ei ole merkittäviä kielteisiä vaikutuksia tieliikenneturvallisuuteen eikä liikenteen sujuvuuteen erityisesti ennalta määrättyjen infrastruktuurin parametrien perusteella.

Or. de

Tarkistus 243
Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a) Kaikissa uusissa ajoneuvotyypeissä N2 ja N3 on 1. tammikuuta 2020 alkaen noudatettava 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja turvallisuusvaatimuksia ja 9 a artiklassa (uusi) tarkoitettuja ohjaamon muotoilua koskevia vaatimuksia.

Or. en

Perustelu

Tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi on tärkeää parantaa kaikkien kuorma-autojen, myös kaupunkialueilla liikkuvien, turvallisuutta.

Tarkistus 244

Christine De Veyrac, Dominique Vlasto, Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

1 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a. Uusissa ajoneuvotyypeissä on [kymmenen vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta] käytettävä ohjaamoja, joissa noudatetaan 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja turvallisuusvaatimuksia.

Or. fr

Perustelu

Kun otetaan huomioon ohjaamon elinkaari, on sovittava riittävän pitkistä määräajasta, jotta alan yritykset ehtivät mukautua säädosmuutoksiin ja jotta voidaan varmistaa vapaa ja vääristymätön kilpailu.

Tarkistus 245
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 4 kohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

Poistetaan.

Or. nl

Tarkistus 246
Oldřich Vlasák

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 4 kohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

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. ***Komission on annettava edellä mainitut delegoidut säädökset viimeistään vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.***

Perustelu

Tieliikenneturvallisuuden ja ehdotettujen laitteiden kehittämisen vuoksi, olisi toivottavaa, että komissio määritteli yksityiskohtaisemmat tekniset eritelmät ehdotetuista laitteista niin pian kuin mahdollista.

Tarkistus 247
Jörg Leichtfried

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
 Direktiivi 96/53/EY
 9 artikla – 4 kohta

Komission teksti

Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään vaatimuksia, jotka uusien *vetoautojen* ohjaamojen on täytettävä. Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi.

Tarkistus

Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään vaatimuksia, jotka uusien ohjaamojen on täytettävä. Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi.

Perustelu

Sana ”vetoauto” olisi poistettava, koska sillä viitattaisiin ainoastaan yhdistettyihin ajoneuvoihin. Tässä direktiivissä olisi käsiteltävä kuitenkin kaikkien kuorma-autojen ohjaamojen tieliikenneturvallisuuden parantamista.

Tarkistus 248
Brian Simpson

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
 Direktiivi 96/53/EY
 9 artikla – 4 kohta

Komission teksti

Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään vaatimuksia, jotka uusien **vetoautojen** ohjaamojen on täytettävä. Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi.

Tarkistus

Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään vaatimuksia, jotka uusien ohjaamojen on täytettävä. Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi, **ja ne on hyväksyttävä viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän direktiivin julkaisemisesta.**

Or. en

Perustelu

Uudet säännökset on hyväksyttävä mahdollisimman nopeasti tieliikenneturvallisuuden takaamiseksi sekä tarpeettomien ja vältettävissä olevien kuolemien vähentämiseksi maanteilla.

Tarkistus 249

Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

9 artikla – 4 kohta

Komission teksti

Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään vaatimuksia, jotka uusien vetoautojen ohjaamojen on täytettävä. Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi.

Tarkistus

Viimeistään vuoden kuluttua tämän direktiivin julkaisupäivästä komissio antaa 16 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään vaatimuksia, jotka uusien vetoautojen ohjaamojen on täytettävä **UNECE:n sääntöjen puitteissa.** Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, **turvallisuuden ja aerodynaamisen** suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi.

Or. en

Tarkistus 250
Inés Ayala Sender

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 4 kohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

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.
Komission on kuultava ennen delegoidun säädöksen antamista asianosaisia (rakentajat, kuljettajat, tieliikenneturvallisuutta valvovat järjestöt, tieliikenneviranomaiset, koulutuskeskukset jne.) ja julkaistava kertomus kuulemisen tuloksista.

Or. es

Perustelu

Komission velvollisuutena on oltava järjestää esimerkiksi kuljettajien kaltaisten asianosaisten kuuleminen, koska uudet vaatimukset vaikuttavat heihin suoraan ja voivat aiheuttaa merkittäviä kustannuksia.

Tarkistus 251
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
9 artikla – 5 kohta

Komission teksti

Siirretään komissiolle valta antaa

Tarkistus

Siirretään komissiolle valta antaa

16 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään vaatimuksia, jotka uusien vetoautojen ohjaamojen on täytettävä. Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet, **suorituskyvyn vähimmäistasot, muotoilun rajoitukset** ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi.

16 artiklan mukaisia delegoituja säädöksiä, joilla täydennetään vaatimuksia, jotka uusien vetoautojen ohjaamojen on täytettävä. Niissä vahvistetaan tekniset ominaisuudet ja menettelyt 3 kohdassa mainitun testaustodistuksen laatimiseksi, **ja ne on hyväksyttävä viimeistään kahden vuoden kuluttua tämän direktiivin julkaisemisesta.**

Or. en

Tarkistus 252

Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 a alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

9 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

7 a) Lisätään 9 a artikla seuraavasti:

”9 a artikla

Kaikissa uusissa ajoneuvotyypeissä N2 ja N3 on 1. tammikuuta 2016 alkaen noudatettava 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja turvallisuusvaatimuksia.”

Or. en

Tarkistus 253

Brian Simpson, Saïd El Khadraoui

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 a alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

9 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

7 a) Lisätään 9 a artikla seuraavasti:

”9 a artikla

1. Kuljettajan turvallisuuden ja työskentelymukavuuden sekä ajoneuvojen tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi ohjaamojen on täytettävä seuraavat turvallisuutta ja työskentelymukavuutta koskevat vaatimukset:

– työntekijöiden terveyttä ja turvallisuutta koskevassa puitedirektiivissä 89/391/ETY ja siinä esitetystä ennaltaehkäisyä koskevassa arvojärjestyksessä määritettyjen, kokokehontärinää sekä tuki- ja liikuntaelinsairauksien aiheuttajien poistamista koskevien vaatimusten täyttäminen;

– ohjaamon varustaminen turvallisuutta edistävillä ominaisuuksilla, kuten turvallisella hätäuloskäynnillä;

– ohjaamon suurentaminen, jotta taataan

i) kuljettajan istuimen ja makuutilan välisen tilan lisääminen;

ii) kuljettajan makuutilan suurentaminen;

iii) riittävän tilan varaaminen kahdelle kuljettajalle silloin, kun ajoneuvossa on kaksinkertainen miehitys;

iv) riittävän säilytystilan varaaminen kuljettajan henkilökohtaista omaisuutta varten.

2. Jäsenvaltioiden on testattava moottoriajoneuvojen uudenlaisen muotoilun kuljettajan turvallisuuteen ja työskentelymukavuuteen vaikuttavat ominaisuudet ennen niiden markkinoille saattamista ja myönnettävä sitä varten todistus. Todistus on osoitus edellä 1 kohdassa mainittujen vaatimusten täyttymisestä. Yhdessä jäsenvaltiossa myönnetyt testaustodistukset on hyväksyttävä muissa jäsenvaltioissa.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettuja perusteita kehitettäessä komissiota avustaa komitea, johon kuuluu jäsenvaltioiden edustajia, asiantuntijoita

*ja työmarkkinaosapuolten edustajia.
Komitea kehittää teknisiä ominaisuuksia,
suorituskyvyn vähimmäistasot ja
menettelyt 1 kohdassa mainitun,
kuljettajien turvallisuuden ja
työskentelymukavuuden parantamista
koskevan testaustodistuksen laatimiseksi.”*

Or. en

Perustelu

On tärkeää hyödyntää tämä tilaisuus ohjaamon koon, turvallisuuden ja työskentelymukavuuden lisäämiseksi. Nämä kuljettajan työympäristöön tehtävät yksinkertaiset muutokset vaikuttavat mahdollisesti myönteisesti kuljettajien kykyyn ajaa turvallisesti, ja siten ne edistävät osaltaan tieliikenneturvallisuuden parantamista.

Tarkistus 254

Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 a alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

9 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

7 a) Lisätään 9 a artikla seuraavasti:

”9 a artikla

Kuljettajan turvallisuuden ja työskentelymukavuuden sekä ajoneuvojen tieliikenneturvallisuuden parantamiseksi ohjaamojen on täytettävä seuraavat turvallisuutta ja työskentelymukavuutta koskevat vaatimukset:

– työntekijöiden terveyttä ja turvallisuutta koskevassa puitedirektiivissä 89/391/ETY ja siinä esitetystä ennaltaehkäisyä koskevassa arvojärjestyksessä määritettyjen, kokokehontärinä ja tuki- ja liikuntaelinsairauksien aiheuttajien poistamista koskevien vaatimusten täyttäminen;

– ohjaamon varustaminen turvallisuutta

*edistävillä ominaisuuksilla, kuten
turvallisella hätäuloskäynnillä;
– ohjaamon suurentaminen kuljettajan
istuimia ja makuutiloja koskevien
turvallisuus- ja mukavuusvaatimusten
täyttämiseksi ja hätätilanteiden huomioon
ottamiseksi.”*

Or. en

Tarkistus 255
Oldřich Vlasák

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
10 a artikla – 1 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

*Vaihtoehtoisia voimanlähteitä käyttävien
ajoneuvojen, jotka eivät käytä yksinomaan
fossiilisia polttoaineita eivätkä siksi
aiheuta saasteita tai aiheuttavat saasteita
vain vähäisessä määrin, enimmäispainot
ovat liitteessä I olevassa 2.3.1 kohdassa
ilmoitetut painot.*

Or. cs

Perustelu

*Jotta ehdotettu lainsäädäntö ei olisi riippuvainen käytetystä teknologiasta, on olennaista
sisällyttää siihen myös tulevaisuuden teknologiat kuten vetypolttokennot.*

Tarkistus 256
Philippe De Backer

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
10 a artikla – 1 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen enimmäispainot ovat liitteessä I olevassa **2.5** kohdassa ilmoitetut painot.

Or. en

Perustelu

On tärkeää, että lainsäädäntö on teknologiatyypistä riippumatonta, ja sen vuoksi kaikkien vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen painoa olisi voitava nostaa.

Tarkistus 257
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
10 a artikla – 1 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Vähähilisellä teknologialla varustettujen ajoneuvojen enimmäispainot ovat liitteessä I olevassa **2.3.4** kohdassa ilmoitetut painot.

Or. en

Tarkistus 258
Hubert Pirker

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
10 a artikla – 2 kohta

Komission teksti

Hybridi- tai sähkökäyttöisten ajoneuvojen on kuitenkin noudatettava liitteessä I

Tarkistus

Vaihtoehtoisilla moottoreilla varustettujen ajoneuvojen on kuitenkin noudatettava

olevassa 3 kohdassa ilmoitettuja, suurinta sallittua akselipainoa koskevia rajoituksia.”

liitteessä I olevassa 3 kohdassa ilmoitettuja, suurinta sallittua akselipainoa koskevia rajoituksia.”

Or. de

Perustelu

Muotoilu vastaa teknologianeutraaliuden periaatetta.

Tarkistus 259

Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 a artikla – 2 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Vähähiilisellä teknologialla varustettujen ajoneuvojen on kuitenkin noudatettava liitteessä I olevassa 3 kohdassa ilmoitettuja, suurinta sallittua akselipainoa koskevia rajoituksia.”

Or. en

Tarkistus 260

Bogusław Liberadzki

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 9 a alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

10 a a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Uusissa ajoneuvotyypeissä N2 ja N3 on noudatettava 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja turvallisuusvaatimuksia 1. tammikuuta 2020 alkaen.

Or. en

Tarkistus 261
Georges Bach, Bogusław Liberadzki

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 9 a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
10 a b artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Komissio tarkastelee tätä direktiiviä uudelleen vuoden 2018 loppuun mennessä ja analysoi liitteessä I määritetyt enimmäismitat ylittävien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien rajatylittävän käytön vaikutuksia. Komission vaikutustenarvioinnissa analysoidaan vaikutuksia tieliikenneturvallisuuteen, liikennemuotosiirtymään, infrastruktuuriin ja ympäristöön. Tästä vaikutustenarvioinnista saatavien tulosten pohjalta komissio esittää tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen direktiivin muuttamiseksi.

Or. en

Perustelu

Ennen rajoitusten poistamista on laadittava kattava analyysi pidempien ja raskaampien ajoneuvojen käytön seurauksista kansainvälisessä tieliikenteessä. Tämän vaikutustenarvioinnin olisi katettava vaikutukset tieliikenneturvallisuuteen, liikennemuotosiirtymään, ympäristöön ja hiilidioksidipäästöihin sekä infrastruktuuriin.

Tarkistus 262
Anne E. Jensen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
11 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

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.***

Tarkistus

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.

Or. en

Perustelu

Pituudeltaan 45 jalan mittaisten konttien käyttöä ei pitäisi rajoittaa intermodaalikuljetuksiin.

Tarkistus 263
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
11 artikla – 1 kohta – ensimmäinen osa

Komission teksti

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

Tarkistus

Intermodaalikuljetusten / yhdistettyjen kuljetusten vahvistamiseksi ja energiatehokkuuden parantamiseksi ajoneuvojen/ajoneuvoyhdistelmien mitat sovitetaan vastaamaan intermodaalikuljetusyksikköjä ja liitteessä I vahvistettuja enimmäismittoja.

Or. de

Tarkistus 264
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta

Direktiivi 96/53/EY
11 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

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

Tarkistus

Liitteessä I olevassa 1.1 ja 1.6 kohdassa vahvistetut enimmäismitat **eivät saa vaarantaa yhdistelmäkuljetusjärjestelmien, kuten horisontaalisten tai kahta kuljetusmuotoa hyödyntävien intermodaalijärjestelmien, myönteistä kehitystä.**

Or. en

Tarkistus 265
Peter van Dalen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
11 artikla – 1 kohta – ensimmäinen osa

Komission teksti

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.

Tarkistus

Liitteessä I olevassa 1.1 ja 1.6 kohdassa vahvistetut enimmäismitat voidaan ylittää **80 cm:llä** sellaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta, joissa kuljetetaan 45 jalan mittaisia kontteja tai vaihtokoreja, sikäli kuin kontin tai vaihtokorin tieliikennekuljetus on osa intermodaalikuljetusta.

Or. nl

Tarkistus 266
Philippe De Backer

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
11 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

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.

Tarkistus

Liitteessä I olevassa 1.1 ja 1.6 kohdassa vahvistetut enimmäismitat voidaan ylittää **80 cm:**llä sellaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta, joissa kuljetetaan 45 jalan mittaisia kontteja tai vaihtokoreja, sikäli kuin kontin tai vaihtokorin tieliikennekuljetus on osa intermodaalikuljetusta.

Or. en

Perustelu

Pituuden ylittäminen 15 cm:llä ei aina riitä ajoneuvoille, joissa kuljetetaan 45 jalan mittaisia kontteja. Esimerkiksi Belgiassa pituus voidaan ylittää 77 cm:llä, kun kuljetetaan 45 jalan mittaisia kontteja intermodaaliterminaaleihin tai niistä pois maan alueella. Sen vuoksi on tarpeen esittää tarkistus, jossa ehdotetaan suurempaa pituuden ylittämistä.

Tarkistus 267

Georgios Koumoutsakos

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

11 artikla – 1 kohta – johdantokappale

Komission teksti

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.

Tarkistus

Liitteessä I olevassa 1.1 ja 1.6 kohdassa vahvistetut enimmäismitat voidaan ylittää 15 cm:llä **ja 1.2 a kohdassa vahvistetut enimmäismitat 5 ”m:**llä sellaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta, joissa kuljetetaan 45 jalan mittaisia **kontteja tai** kontteja tai vaihtokoreja, **joiden kuorma-lavan leveys on 45 jalkaa**, sikäli kuin kontin tai vaihtokorin tieliikennekuljetus on osa intermodaalikuljetusta.

Or. en

Tarkistus 268
Anne E. Jensen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
11 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

Tämän artiklan ja liitteessä I olevan 2.2.2 kohdan ” alakohtaan 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.”

Poistetaan.

Or. en

Perustelu

Pituudeltaan 45 jalan mittaisten konttien laajennettua käyttöä ei pitäisi rajoittaa intermodaalikuljetuksiin.

Tarkistus 269
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
11 artikla – 1 kohta – toinen osa

Komission teksti

Tarkistus

Tämän artiklan ja liitteessä I olevan 2.2.2 kohdan ” alakohtaan 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.”

Poistetaan.

Or. nl

Tarkistus 270
Hubert Pirker

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
11 artikla – 1 kohta – toinen osa

Komission teksti

Tarkistus

Tämän artiklan ja liitteessä I olevan 2.2.2

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 maantiesuus alku- ja/tai loppumatkalla. Kummankin maantiesuuden 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 maantiesuuksien pituudet. Alku- ja loppumatkan maantiesuus 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.”

kohdan c alakohdan soveltamiseksi intermodaalikuljetuksessa on käytettävä vähintään rautatie-, sisävesi- tai merikuljetusta. Siinä on oltava myös maantiesuus alku- ja/tai loppumatkalla. Kummankin maantiesuuden on oltava pituudeltaan **jäsenvaltioiden olemassa olevan infrastruktuurin ja maantieteellisten olosuhteiden perusteella määräämä** 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 maantiesuuksien pituudet. Alku- ja loppumatkan maantiesuus 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.”

Or. de

Perustelu

Tieliikennekuljetusta ei voi määrittää jäykästi kilometrien perusteella intermodaalikuljetusten yhteydessä, sillä tällaista määritelmää ei voida soveltaa mielekkäästi eikä siinä huomioida ollenkaan tehokkuutta, taloudellisuutta, ympäristöä eikä infrastruktuurisia tai maantieteellisiä olosuhteita yksittäisissä jäsenvaltioissa.

Tarkistus 271
Petri Sarvamaa

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
11 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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 maantiesuus alku- ja/tai loppumatkalla. Kummankin maantiesuuden 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 maantiesuuksien pituudet. Alku- ja loppumatkan maantiesuus 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.”

Tarkistus

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 maantiesuus alku- ja/tai loppumatkalla. Kummankin maantiesuuden on oltava pituudeltaan alle 300 km ***tai 50 prosenttia*** 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 maantiesuuksien pituudet. Alku- ja loppumatkan maantiesuus 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.”

Or. en

Tarkistus 272

Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

11 artikla – 1 kohta – toinen osa

Komission teksti

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

Tarkistus

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.”

maantieosuus alku- ja/tai loppumatkalla. Kummankin maantieosuuden on oltava pituudeltaan alle **500** 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.”

Or. de

Tarkistus 273 **Ismail Ertug**

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
11 artikla – 1 kohta – toinen osa

Komission teksti

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**

Tarkistus

Tämän artiklan ja liitteessä I olevan 2.2.2 kohdan c alakohdan soveltamiseksi **intermodaali- tai yhdistetyssä kuljetuksessa** on käytettävä vähintään rautatie-, sisävesi- tai merikuljetusta. Siinä on oltava myös maantieosuus alku- ja/tai loppumatkalla. Kummankin maantieosuuden on oltava pituudeltaan alle **150 kilometriä linnuntietä** Euroopan unionin alueella tai sellaisiin lähimpiin terminaaleihin asti, joiden välillä harjoitetaan säännöllistä liikennettä.

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 tavaran kuormauspaikasta alkumatkan kannalta lähimpään soveltuvaan merisatamaan ja/tai tarvittaessa loppumatkan osalta lähimmästä soveltuvasta merisatamasta tavaran purkamispaikkaan.”

Or. de

Perustelu

Intermodaali- ja yhdistetyn kuljetuksen määritelmän osalta merkityksellinen on voimassa oleva direktiivi 92/106/ETY, jolla rajoitetaan maantiekuljetusten osuus 150 kilometriin.

Tarkistus 274

Silvia-Adriana Țicău

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

11 artikla – 1 kohta – toinen osa

Komission teksti

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

Tarkistus

Tämän artiklan ja liitteessä I olevan 2.2.2 kohdan c alakohdan soveltamiseksi intermodaalikuljetuksessa on käytettävä vähintään rautatie-, sisävesi- *ja/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 lyhyen matkan *meri- ja/tai sisävesikuljetusta* riippumatta siitä, mitkä ovat alku- ja loppumatkan

pituuudet. *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.*”

maantieosuuksien pituuudet.

Or. ro

Tarkistus 275

Inés Ayala Sender

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

11 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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 pituuudet***. 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.

Tarkistus

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. ***Tällaisissa kuljetuksissa maantieosuuksien kokonaismäärän on oltava enintään 30 prosenttia kokonaismatkasta*** tai sellaisiin lähimpiin terminaaleihin asti, joiden välillä harjoitetaan säännöllistä liikennettä. Kuljetus katsotaan intermodaalikuljetukseksi myös, jos siinä käytetään EU:n sisäistä lyhyen matkan merikuljetusta ***ja jos merenkulkuosuus on vähintään 20 prosenttia kokonaismatkasta***. 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.

purkamispaikkaan.”

soveltuvasta merisatamasta tavarantoimen purkamispaikkaan.”

Or. en

Perustelu

Komission ehdotuksessa määrätään multimodaalisille matkoille mielivaltainen 300 km:n raja. Tässä tarkistuksessa pyritään esittämään vaihtoehtoinen multimodaalisuuden mittaamisen tapa, jossa määritetään maantieosuuden suhde kokonaismatkaan. Tarkistuksessa pyritään myös tasapainottamaan merenkulkualaa koskevat määräykset, sillä komissio kehottaa pitämään kaikkia maantiekuljetuksiin yhdistettyjä lyhyen matkan merikuljetuksia multimodaalikuljetuksina matkan pituudesta riippumatta.

Tarkistus 276

Philippe De Backer

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

11 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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 tavarantoimen kuormauspaikasta alkumatkan kannalta lähimpään soveltuvaan merisatamaan***

Tarkistus

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. Kuljetus katsotaan intermodaalikuljetukseksi myös, jos siinä käytetään EU:n sisäistä lyhyen matkan merikuljetusta riippumatta siitä, mitkä ovat alku- ja loppumatkan maantieosuuksien pituudet.

ja/tai tarvittaessa loppumatkan osalta lähimmästä soveltuvasta merisatamasta tavaran purkamispaikkaan.”

Or. en

Perustelu

Esitetty 300 km:n raja vaikuttaa melko mielivaltaiselta. Maantieosuuden rajoittaminen 300 km:iin tekisi mahdolliseksi monet nykyiset intermodaalikuljetukset ja niistä saatavat hyödyt. Ilmaisuu "lähin soveltuva merisatama" on melko epämääräinen. Sataman valintaan vaikuttavat monet tekijät, ja siksi valinta olisi tehtävä tapauskohtaisesti.

Tarkistus 277

Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

11 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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 tavaran kuormauspaikasta alkumatkan kannalta lähimpään soveltuvaan merisatamaan ja/tai tarvittaessa loppumatkan osalta lähimmästä

Tarkistus

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, **jotta taataan tasapuoliset toimintaedellytykset jäsenvaltioiden välillä.** Alku- ja loppumatkan maantieosuus kuljetuksessa, jossa käytetään EU:n sisäistä lyhyen matkan merikuljetusta, ulottuu tavaran kuormauspaikasta alkumatkan kannalta

soveltuvasta merisatamasta tavarán purkamispaikkaan.”

lähimpään soveltuvaan merisatamaan ja/tai tarvittaessa loppumatkan osalta lähimmästä soveltuvasta merisatamasta tavarán purkamispaikkaan.”

Or. en

Tarkistus 278
Georgios Koumoutsakos

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
11 artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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 tavarán kuormauspaikasta alkumatkan kannalta lähimpään soveltuvaan merisatamaan ja/tai tarvittaessa loppumatkan osalta lähimmästä soveltuvasta merisatamasta tavarán purkamispaikkaan.***”

Tarkistus

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. Kuljetus katsotaan intermodaalikuljetukseksi myös, jos siinä käytetään lyhyen matkan merikuljetusta.”

Or. en

Tarkistus 279
Jacqueline Foster

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

11) [...]

Poistetaan.

Or. en

Perustelu

Vaikutustenarvioinnissa ei millään tavoin osoiteta, että tämän määräyksen täytäntöönpanosta johtuvat kustannukset olisivat perusteltuja siitä saatavan hyödyn vuoksi, ja aiheutuvat kustannukset voisivat olla merkittäviä.

Tarkistus 280
Peter van Dalen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

1. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien esivalintaa ja kohdennettuja tarkastuksia koskeva järjestelmä varmistaakseen tämän direktiivin velvoitteiden noudattaminen.

1. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien esivalintaa ja kohdennettuja tarkastuksia koskeva järjestelmä, **jossa ei tehdä eroa kuljettajan tai liikennöitsijän kansalaisuuden perusteella**, varmistaakseen tämän direktiivin velvoitteiden noudattaminen.

Or. nl

Tarkistus 281
Eva Lichtenberger, Michael Cramer

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta

Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien esivalintaa ja **kohdennettuja tarkastuksia** koskeva järjestelmä varmistaakseen tämän direktiivin velvoitteiden noudattaminen.

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien esivalintaa ja **tarkastusten kohdentamista ja suorittamista** koskeva järjestelmä varmistaakseen tämän direktiivin velvoitteiden noudattaminen.

Or. en

Tarkistus 282
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 1 kohta

Komission teksti

Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien esivalintaa ja kohdennettuja tarkastuksia koskeva **järjestelmä** varmistaakseen tämän direktiivin velvoitteiden noudattaminen.

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien esivalintaa ja kohdennettuja tarkastuksia koskeva **riskiluokitusjärjestelmä** varmistaakseen tämän direktiivin velvoitteiden, **erityisesti 4 a artiklassa (uusi) määritettyjen velvoitteiden**, noudattaminen.

Or. en

Tarkistus 283
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. **Jäsenvaltioiden on otettava** käyttöön liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien esivalintaa ja kohdennettuja tarkastuksia koskeva järjestelmä varmistaakseen tämän direktiivin velvoitteiden noudattaminen.

Tarkistus

1. **Jäsenvaltiot voivat ottaa** käyttöön liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien esivalintaa ja kohdennettuja tarkastuksia koskeva järjestelmä varmistaakseen tämän direktiivin velvoitteiden noudattaminen.

Or. nl

Tarkistus 284
Peter van Dalen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1 a. Komissio tutkii jäsenvaltion pyynnöstä, noudattaako jäsenvaltio 1 kohdan syrjimättömyyttä koskevaa vaatimusta. Jos selvityksessä käy ilmi, että jäsenvaltio ei noudata velvoitetta, komissio ryhtyy tarvittaviin tähän jäsenvaltioon kohdistuviin toimiin.

Or. nl

Tarkistus 285
Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 2 kohta

Komission teksti

Tarkistus

2. Kahden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta jäsenvaltioiden

Poistetaan.

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 ajoneuvoon 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.

Or. nl

Tarkistus 286

Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

12 artikla – 2 kohta

Komission teksti

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 ajoneuvoon jäljempänä 6 kohdan mukaisesti asennettujen järjestelmien avulla. Automaattisten järjestelmien avulla

Tarkistus

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 ajoneuvoon 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.**

on voitava tunnistaa ajoneuvot, joiden epäillään ylittävän sallitut enimmäispainot. **Jos punnitusjärjestelmät saavat alustavan asianmukaisen todistuksen, yllä mainittuja järjestelmiä voi käyttää niiden avulla paljastetuista rikkomuksista annettavien seuraamusten automaattiseen määrittämiseen.**

Or. pl

Perustelu

Automaattisten järjestelmien käytön rajoittaminen koskemaan ainoastaan esivalintaa ei tunnu perustellulta, jos käytettäessä varmennettuja kiinteitä vaakoja näitä järjestelmiä voidaan käyttää myös niiden avulla paljastetuista rikkomuksista annettavien seuraamusten automaattiseen määrittämiseen.

Tarkistus 287
Anne E. Jensen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 2 kohta

Komission teksti

Kahden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta jäsenvaltioiden on toteutettava liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien punnituksia. Näiden esivalintoimenpiteiden 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

Tarkistus

Kahden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta jäsenvaltioiden on toteutettava liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien punnituksia. Näiden esivalintoimenpiteiden tavoitteena on tunnistaa ajoneuvot, jotka ovat saattaneet syyllistyä rikkomukseen ja jotka on tarkastettava manuaalisesti. Toimenpiteet **olisi ensisijaisesti toteutettava** infrastruktuureihin sijoitettujen automaattisten järjestelmien **ja niitä täydentävien**, ajoneuvon jäljempänä 6 kohdan mukaisesti asennettujen järjestelmien avulla, **jos sellaisia on saatavilla**. Automaattisten järjestelmien avulla on voitava tunnistaa ajoneuvot, joiden epäillään ylittävän sallitut

rikkomuksen määrittelyyn, ne eivät edellytä jäsenvaltioiden antamaa todistusta.

enimmäispainot. Koska näitä automaattisia järjestelmiä käytetään ainoastaan esivalintaan eikä rikkomuksen määrittelyyn, ne eivät edellytä jäsenvaltioiden antamaa todistusta.

Or. en

Perustelu

Esivalinta olisi ensisijaisesti suoritettava toimivaltaisen viranomaisen käyttämillä laitteilla, jotta varmistetaan paras mahdollinen tarkkuus ja estetään laitteiden väärinkäyttö.

Tarkistus 288

Saïd El Khadraoui, Brian Simpson

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

12 artikla – 2 kohta

Komission teksti

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 ajoneuvoon 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.***

Tarkistus

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 ajoneuvoon jäljempänä 6 kohdan mukaisesti asennettujen järjestelmien avulla. Automaattisten järjestelmien avulla on voitava tunnistaa ajoneuvot, joiden epäillään ylittävän sallitut enimmäispainot.

Komissio esittää yleisiä menettelyjä ja eritelmiä, joiden avulla ajoneuvoihin

asennetuista punnitusantureista kehitetään luotettavia laitteita, jotka soveltuvat tämän direktiivin säännösten täytäntöönpanon valvontaan. Komission on myös arvioitava, voiko digitaaliseen ajopiirturiin yhdistetty punnitusanturi olla hyödyllinen valvottaessa muun maantielikenteeseen liittyvän lainsäädännön täytäntöönpanoa. Komissio esittää tarvittaessa asiaankuuluvia lainsäädäntöehdotuksia.

Or. en

Perustelu

Ylipaino on merkittävä ongelma maantielikenteen alalla, ja sillä on kielteisiä vaikutuksia tieliikenneturvallisuuteen, infrastruktuuriin, ympäristöön ja kilpailuun. Jotta voitaisiin puuttua tehokkaasti ylipainoon liittyviin rikkomuksiin, ajoneuvoihin asennettuja punnitusantureita voitaisiin käyttää valvontavälineenä. Alan teknologinen kehitys huomioon ottaen digitaalisen ajopiirturin ja ajoneuvoon asennettavan punnitusanturin yhdistäminen vaikuttaa lähitulevaisuudessa mahdolliselta.

Tarkistus 289
Peter van Dalen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 2 kohta

Komission teksti

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 ajoneuvoon jäljempänä 6 kohdan mukaisesti asennettujen** järjestelmien

Tarkistus

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 **toteutetaan** infrastruktuureihin sijoitettujen automaattisten järjestelmien avulla. Automaattisten järjestelmien avulla on voitava tunnistaa ajoneuvot, joiden

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.

epäillään ylittävän sallitut enimmäispainot. Koska näitä automaattisia järjestelmiä käytetään ainoastaan esivalintaan eikä rikkomuksen määrittelyyn, ne eivät edellytä jäsenvaltioiden antamaa todistusta.

Or. nl

Tarkistus 290

Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

12 artikla – 2 kohta

Komission teksti

Kahden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta jäsenvaltioiden on toteutettava liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien punnituksia. Näiden esivalintoimenpiteiden tavoitteena on tunnistaa ajoneuvot, jotka ovat saattaneet syyllistyä rikkomukseen ja jotka on tarkastettava manuaalisesti. Toimenpiteet voidaan toteuttaa infrastruktuureihin sijoitettujen automaattisten järjestelmien tai ajoneuvoon 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.

Tarkistus

Kahden vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta jäsenvaltioiden on toteutettava liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien punnituksia. Näiden **riskiluokitusjärjestelmään perustuvien** esivalintoimenpiteiden tavoitteena on **tehostaa tarkastuksia ja** tunnistaa ajoneuvot, jotka ovat saattaneet syyllistyä rikkomukseen ja jotka on tarkastettava manuaalisesti. Toimenpiteet voidaan toteuttaa infrastruktuureihin sijoitettujen automaattisten järjestelmien, **kuten ajoneuvojen rekisterinumeroiden automaattisessa tunnistamisessa ja liikkuvien ajoneuvojen punnituksessa käytettävän yhdistetyn teknologian**, tai ajoneuvoon 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

edellyttä jäsenvaltioiden antamaa todistusta.

Or. en

Tarkistus 291
Artur Zasada

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 2 kohta

Komission teksti

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 ajoneuvoon 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 edellyttä jäsenvaltioiden antamaa todistusta.***

Tarkistus

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 ajoneuvoon jäljempänä 6 kohdan mukaisesti asennettujen järjestelmien avulla. Automaattisten järjestelmien avulla on voitava tunnistaa ajoneuvot, joiden epäillään ylittävän sallitut enimmäispainot.

Or. pl

Tarkistus 292
Silvia-Adriana Țicău

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta

Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 2 kohta

Komission teksti

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.**

Tarkistus

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 **on toteutettava** infrastruktuureihin sijoitettujen automaattisten järjestelmien tai ajoneuvon **asetuksen (EU) .../2014 (asetus tieliikenteen valvontalaitteista) ja** jäljempänä 6 kohdan mukaisesti asennettujen järjestelmien, **kuten älykkäiden ajopiirtureiden**, avulla. Automaattisten järjestelmien avulla on voitava tunnistaa ajoneuvot, joiden epäillään ylittävän sallitut enimmäispainot.

Or. ro

Tarkistus 293
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 3 kohta

Komission teksti

Jäsenvaltioiden toteuttamien esivalintatoimenpiteiden **vähimmäismäärän on oltava vuosittaisena keskiarvona vähintään yksi punnitus 2 000 ajoneuvokilometriä kohden.**

Tarkistus

Jäsenvaltioiden toteuttamien esivalintatoimenpiteiden **määrän** on oltava **kyseisenä kalenterivuotena käytössä olevat varat ja resurssit huomioiden riittävä.**

Or. pl

Perustelu

Vaatimus siitä, että esivalintatoimenpiteiden vähimmäismäärä vuosittaisena keskiarvona olisi vähintään yksi punnitus 2 000 ajoneuvokilometriä kohden, mikä komission antamien tietojen mukaan mahdollistaisi jokaisen ajoneuvon valvonnan/tarkastuksen tilastollisesti keskimäärin kolmen päivän välein, ei tunnu oikeassa suhteessa odotettuihin tuloksiin olevalta ratkaisulta.

Tarkistus 294
Anne E. Jensen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 3 kohta

Komission teksti

Jäsenvaltioiden toteuttamien esivalintatoimenpiteiden **vähimmäismäärän on oltava vuosittaisena keskiarvona vähintään yksi punnitus 2 000 ajoneuvokilometriä kohden.**

Tarkistus

Jäsenvaltioiden toteuttamien esivalintatoimenpiteiden **määrä olisi suhteutettava tämäntyyppisten, jäsenvaltioiden alueella rekisteröityjen ja/tai liikennöivien ajoneuvojen määrään.**

Or. en

Perustelu

Jäsenvaltioiden olisi annettava päättää, kuinka monta ajoneuvoa esivalinnassa valitaan tarkastusta varten, tämäntyyppisten, jäsenvaltioiden alueella rekisteröityjen ja/tai liikennöivien ajoneuvojen määrä huomioon ottaen.

Tarkistus 295
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Jäsenvaltioiden toteuttamien esivalintatoimenpiteiden vähimmäismäärän on oltava vuosittaisena keskiarvona vähintään **yksi punnitus 2 000**

Tarkistus

3. Jäsenvaltioiden toteuttamien esivalintatoimenpiteiden vähimmäismäärän on oltava vuosittaisena keskiarvona vähintään **[] prosenttia 2 artiklassa**

ajoneuvokilometriä kohden.

mainittujen ajoneuvojen valtion alueella suorittamista liikennesuoritteista (tkm tai henkilökm). Ajoneuvot, joita ei ole rekisteröity jäsenvaltion alueella, sisällytetään tarkastuskiintiöön sen mukaan, kuinka suuri niiden osuus on liikenteen kokonaismäärästä.

Or. de

Perustelu

Esivalintatoimenpiteiden on perustuttava teknisten tienvarsitarkastusten muuttuneeseen valvontatiheyteen.

Tarkistus 296

Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

12 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Jäsenvaltioiden *toteuttamien esivalintatoimenpiteiden vähimmäismäärän on oltava* vuosittaisena keskiarvona vähintään yksi punnitus 2 000 ajoneuvokilometriä kohden.

Tarkistus

3. Jäsenvaltioiden *vastuulla on määrittää, kuinka paljon tarkastuksia ne toteuttavat.* Vuosittaisena keskiarvona vähintään yksi punnitus 2 000 ajoneuvokilometriä kohden *voi olla tällöin kätevä indikaattori sopivalle määrälle mittauksia.*

Or. nl

Tarkistus 297

Artur Zasada

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

12 artikla – 3 kohta

Komission teksti

Jäsenvaltioiden toteuttamien esivalintatoimenpiteiden vähimmäismäärän on oltava vuosittaisena keskiarvona vähintään yksi punnitus **2 000** ajoneuvokilometriä kohden.

Tarkistus

Jäsenvaltioiden toteuttamien esivalintatoimenpiteiden vähimmäismäärän on oltava vuosittaisena keskiarvona vähintään yksi punnitus **4 000** ajoneuvokilometriä kohden.

Or. pl

Tarkistus 298

Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

12 artikla – 4 kohta

Komission teksti

Jäsenvaltioiden on valvottava, että toimivaltaiset viranomaiset vaihtavat tarvittavat tiedot tehostaakseen 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.

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on valvottava, että toimivaltaiset viranomaiset vaihtavat tarvittavat tiedot **yksittäisen yhteyspisteen välityksellä** tehostaakseen 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.

Or. en

Tarkistus 299

Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 5 kohta

Komission teksti

Tarkistus

5. Ajoneuvoihin, joiden epäillään olevan ylipainoisia 2 kohdan mukaisesti toteutetun esivalinnan perusteella, on kohdistettava vähintään yksi seuraavista toimenpiteistä:

Poistetaan.

- i) tyyppihyväksytyllä mittausvälineellä ajoneuvon pysäyttämisen jälkeen tehtävä tienvarsitarkastus;
- ii) ajoneuvon ylipainoepäilyjä koskevien tietojen lähettäminen kuljetusyriykselle;
- iii) kuljetusyriyksen tiloihin tehtävä tarkastus erityisesti, jos rikkominen toistuu ii alakohdassa mainittujen tietojen lähettämisen jälkeen.

Or. nl

Perustelu

Toimeenpanon ja seuraamusten järjestäminen on jäsenvaltioiden vastuulla.

Tarkistus 300
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 5 kohta – i alakohta

Komission teksti

Tarkistus

– i) tyyppihyväksytyllä mittausvälineellä ajoneuvon pysäyttämisen jälkeen tehtävä tienvarsitarkastus;

– i) tyyppihyväksytyllä mittausvälineellä ajoneuvon pysäyttämisen jälkeen tehtävä **manuaalinen** tienvarsitarkastus;

Or. de

Tarkistus 301
Anne E. Jensen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 5 kohta – i alakohta

Komission teksti

tyyppihyväksytyllä mittausvälineellä
ajoneuvon pysäyttämisen jälkeen tehtävä
tienvarsitarkastus;

Tarkistus

tyyppihyväksytyllä mittausvälineellä
ajoneuvon pysäyttämisen jälkeen tehtävä
tienvarsitarkastus ***tarvittaessa mahdollisen***
seuraamuksen määräämiseksi;

Or. en

Perustelu

Tarkastaminen ja seuraamusten määrääminen ei saa koskaan olla automaattista, vaan on taattava yhteydet viranomaisten ja kuljettajan/liikenteenharjoittajan välillä. Sen vuoksi täsmennetään, milloin voidaan määrätä seuraamus ja milloin ilmoitus voidaan antaa ainoastaan tiedoksi. Lisäksi maantiellä todettua ylipainoa ei ole tarpeen tarkastaa toimitiloissa.

Tarkistus 302
Oldřich Vlasák

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 5 kohta – ii alakohta

Komission teksti

ajoneuvon ylipainoepäilyjä koskevien
tietojen lähettäminen kuljetusyrietykselle;

Tarkistus

Poistetaan.

Or. cs

Perustelu

Tämä määräys vaikuttaa perusteettomalta. Pelkkä epäily, jolle ei ole saatu tukea tienvarsitarkastuksista, voi olla riittämätön peruste kuljetusyrietykseen kohdistettavia jatkotoimenpiteitä ajatellen.

Tarkistus 303
Anne E. Jensen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 5 kohta – ii alakohta

Komission teksti

ajoneuvon ylipainoepäilyjä koskevien tietojen lähettäminen kuljetusyritykselle;

Tarkistus

ajoneuvon ylipainoepäilyjä koskevien tietojen lähettäminen kuljetusyritykselle
ainoastaan tiedoksi;

Or. en

Perustelu

Tarkastaminen ja seuraamusten määrääminen ei saa koskaan olla automaattista, vaan on taattava yhteydet viranomaisten ja kuljettajan/liikenteenharjoittajan välillä. Sen vuoksi täsmennetään, milloin voidaan määrätä seuraamus ja milloin ilmoitus voidaan antaa ainoastaan tiedoksi. Lisäksi maantiellä todettua ylipainoa ei ole tarpeen tarkastaa toimitiloissa.

Tarkistus 304
Oldřich Vlasák

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 5 kohta – iii alakohta

Komission teksti

kuljetusyrityksen tiloihin tehtävä tarkastus erityisesti, jos rikkominen toistuu ii alakohdassa mainittujen tietojen lähettämisen jälkeen.

Tarkistus

Poistetaan.

Or. cs

Perustelu

Tämä määräys vaikuttaa perusteettomalta. Pelkkä epäily, jolle ei ole saatu tukea

tienvarsitarkastuksista, voi olla riittämätön peruste kuljetusyrittäjien kohdistettavia jatkotoimenpiteitä ajatellen.

Tarkistus 305
Anne E. Jensen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 5 kohta – iii alakohta

Komission teksti

Tarkistus

kuljetusyrittäjien tiloihin tehtävä tarkastus erityisesti, jos rikkominen toistuu ii alakohdassa mainittujen tietojen lähettämisen jälkeen.

Poistetaan.

Or. en

Perustelu

Tarkastaminen ja seuraamusten määrääminen ei saa koskaan olla automaattista, vaan on taattava yhteydet viranomaisten ja kuljettajan/liikenteenharjoittajan välillä. Sen vuoksi täsmennetään, milloin voidaan määrätä seuraamus ja milloin ilmoitus voidaan antaa ainoastaan tiedoksi. Lisäksi maantiellä todettua ylipainoa ei ole tarpeen tarkastaa toimitiloissa.

Tarkistus 306
Peter van Dalen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 6 kohta

Komission teksti

Tarkistus

6. Jäsenvaltioiden on 1 kohdan mukaisesti edistettävä ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien varustamista sellaisin niihin asennettavin punnituslaittein (kokonaispaino ja akselikuormitus), joiden avulla punnitustiedot voidaan milloin tahansa

Poistetaan.

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.

¹³ *DSRC: Dedicated Short Range Communications*

Or. nl

Tarkistus 307
Oldřich Vlasák

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 6 kohta

Komission teksti

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-standardeissa EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ja ISO-standardissa 14906 määritellyn rajapinnan kautta.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications

Tarkistus

Jäsenvaltiot voivat 1 kohdan mukaisesti *edistää* 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-standardeissa EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ja ISO-standardissa 14906 määritellyn rajapinnan kautta.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications

Perustelu

Jos jäsenvaltio päättää valita esivalintajärjestelmän, joka perustuu yksinomaan infrastruktuuriin, laitteiden asentaminen ajoneuvoihin ei ole välttämätöntä.

Tarkistus 308
Jörg Leichtfried

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
 Direktiivi 96/53/EY
 12 artikla – 6 kohta

Komission teksti

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-standardeissa EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ja ISO-standardissa 14906 määritellyn rajapinnan kautta.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications

Tarkistus

Uusiin ajoneuvoluokkiin N2 ja N3 on 1 kohdan mukaisesti asennettava sellaiset punnitusjärjestelmät (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-standardeissa EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ja ISO-standardissa 14906 määritellyn rajapinnan kautta. **Myös kuljettajalla on oltava pääsy tietoihin.**

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications

Perustelu

Korjaus mietintöluonnoksessa esitettyyn tarkistukseen. Termi "järjestelmät" on vähemmän sidoksissa teknologiatyyppeihin kuin "laitteet".

Tarkistus 309
Corien Wortmann-Kool

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

12 artikla – 6 kohta

Komission teksti

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-standardeissa EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ja ISO-standardissa 14906 määritellyn rajapinnan kautta.**

Tarkistus

Komissio tarkastelee lähemmin ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien **mahdollista** varustamista sellaisin niihin asennettavin punnituslaittein (kokonaispaino ja akselikuormitus), joiden avulla punnitustiedot voidaan milloin tahansa toimittaa liikkeessä olevasta ajoneuvosta tienvarsitarkastuksia toteuttavalle tai tavaraliikennelainsäädännöstä vastaavalle viranomaiselle, **ja laatii aiheesta raportin. Raportissa komission olisi käsiteltävä erityisesti seuraavia aiheita:**

– **ehdot, joiden perusteella määritetään lainsäädännöllisten ja muiden vaatimusten noudattaminen;**

– **liikenteenharjoittajien hallinnollisen työn vähentäminen;**

– **täytäntöönpanomenettelyjen lähentäminen ja ajoneuvoihin asennettavien punnituslaitteiden yhteentoimivuus. Tähän olisi sisällyttävä täydentäviä teknisiä eritelmiä, joilla voidaan varmistaa 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;

– rikkomuksia koskevat ehdot virheellistä toimintaa koskevissa tapauksissa;

– yhteentoimivat laitteet, joiden avulla tarkastajat voivat lukea ja tulkita moitteettomasti ajoneuvojen laitteista saatavia tietoja;

– laitteiden tiukat kenttätarkastukset.

Komission raporttia voidaan tarvittaessa täydentää ehdotuksilla, jotka koskevat uusiin raskaisiin tavarankuljetusajoneuvoihin tarkoitettujen punnitusantureiden asentamista.

¹³ *DSRC: Dedicated Short Range Communications*

Or. en

Perustelu

Komission olisi tarkasteltava ensiksi ajoneuvoihin tarkoitettujen punnitusantureiden asentamisen ehtoja ja menettelyjä, käytettävän tekniikan täsmällisyyttä ja luotettavuutta ja sitä, milloin jäsenvaltioiden on sovellettava näitä vaatimuksia, sillä ne saattaisivat aiheuttaa liikenteenharjoittajille lisää rasitteita. Muussa tapauksessa vaikutus on päinvastainen ja aiheuttaa viivytyksiä vaatimusten mukaisille ajoneuvoille.

Tarkistus 310
Anne E. Jensen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 6 kohta

Komission teksti

Jäsenvaltioiden on 1 kohdan mukaisesti edistettävä ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien varustamista sellaisin niihin asennettavin punnituslaittein (kokonaispaino ja akselikuormitus), joiden avulla

Tarkistus

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-standardeissa EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ja ISO-standardissa 14906 määritellyn rajapinnan kautta.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications

punnitustiedot voidaan milloin tahansa toimittaa liikkeessä olevasta ajoneuvosta tienvarsitarkastuksia toteuttavalle tai tavaraliikennelainsäädännöstä vastaavalle viranomaiselle. ***Laitteissa on otettava huomioon punnitukseen sovellettavat kansalliset säännökset alueella, jonne tiedot toimitetaan ajoneuvosta.*** Tiedot toimitetaan Euroopan standardointikomitean (CEN) DSRC-standardeissa EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ja ISO-standardissa 14906 määritellyn rajapinnan kautta.

¹³ DSRC: Dedicated Short Range Communications

Or. en

Perustelu

Järjestelmässä on otettava huomioon, että sallittuja enimmäispainoja koskevia rajoituksia ei sovelleta yhdenmukaisesti EU:ssa.

Tarkistus 311 **Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz**

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 7 kohta

Komission teksti

Sirretään 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

Tarkistus

Poistetaan.

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.

Or. pl

Perustelu

Nykyisin 12 artiklassa ehdotettu delegoitujen säädösten kattavuus on liian laaja. Euroopan komissio vaatii oikeutta antaa mm. esivalintatarkastuksiin käytettäviin välineisiin sovellettavia teknisiä lisäeritelmiä, tarkkuusvaatimuksia ja kyseisten välineiden käyttösääntöjä. Yllä mainitut määräykset voivat tulevaisuudessa rasittaa taloudellisesti jäsenvaltioiden budjetteja.

Tarkistus 312
Oldřich Vlasák

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 7 kohta

Komission teksti

Tarkistus

Siirretään komissiolle valta antaa 16 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, jotka koskevat

Poistetaan.

– 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.”

Or. cs

Perustelu

Ehdotetut valtuudet ovat perusteettoman laajat. Jos automaattijärjestelmät eivät 12 artiklan 2 kohdan mukaisesti edellytä jäsenvaltioiden myöntämää todistusta, vaan palvelevat ainoastaan sääntöjen rikkomusepäilyä, ei ole selvää, miksi esivalintatarkastusmenettelyt pitäisi yhdenmukaistaa samalla tavalla kuin esivalintatarkastuksiin käytettäviin välineisiin sovellettavat tarkkuusvaatimukset ja kyseisten välineiden käyttösäännöt.

Tarkistus 313
Peter van Dalen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 7 kohta

Komission teksti

Tarkistus

7. Siirretään komissiolle 16 artiklan mukaisesti valta antaa delegoituja

Poistetaan.

säädöksiä seuraavista seikoista:

– 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 esivalintatarkastukseen 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.”

Or. nl

Tarkistus 314

Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

12 artikla – 7 kohta

Komission teksti

Tarkistus

7. Siirretään komissiolle 16 artiklan mukaisesti valta antaa delegoituja säädöksiä seuraavista seikoista:

Poistetaan.

– 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 käytösääntöjä. Näiden menettelyjen, eritelmien ja käytösääntöjen tarkoituksena on varmistaa, että tarkastukset toteutetaan kaikissa jäsenvaltioissa samalla tavoin, jolloin varmistetaan kaikkien liikenteenharjoittajien yhdenvertainen kohtelu koko unionin alueella.”

Or. nl

Tarkistus 315
Corien Wortmann-Kool

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 7 kohta – 1 luetelmakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Poistetaan.

rekisteröityjen ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien kanssa ja tarvittaessa vaihtamaan saamiaan tietoja muiden jäsenvaltioiden viranomaisten kanssa;

Or. en

Tarkistus 316
Silvia-Adriana Țicău

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 7 kohta – 2 luetelmakohta

Komission teksti

tämän artiklan 2 kohdassa mainittuja esivalintatarkastusmenettelyjä, näihin esivalintatarkastuksiin käytettäviin välineisiin sovellettavia teknisiä eritelmiä, tarkkuusvaatimuksia ja kyseisten välineiden käytösääntöjä. Näiden menettelyjen, eritelmien ja käytösääntöjen tarkoituksena on varmistaa, että tarkastukset toteutetaan kaikissa jäsenvaltioissa samalla tavoin, jolloin varmistetaan kaikkien liikenteenharjoittajien yhdenvertainen kohtelu koko unionin alueella.”

Tarkistus

tämän artiklan 2 kohdassa mainittuja esivalintatarkastusmenettelyjä, näihin esivalintatarkastuksiin käytettäviin välineisiin sovellettavia teknisiä eritelmiä, tarkkuusvaatimuksia ja kyseisten välineiden käytösääntöjä **sekä hyväksyntää koskevia sääntöjä**. Näiden menettelyjen, eritelmien ja käytösääntöjen tarkoituksena on varmistaa, että tarkastukset toteutetaan kaikissa jäsenvaltioissa samalla tavoin, jolloin varmistetaan kaikkien liikenteenharjoittajien yhdenvertainen kohtelu koko unionin alueella.”

Or. ro

Tarkistus 317
Bogdan Kazimierz Marcinkiewicz

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 11 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
12 artikla – 7 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

7 a) Näitä kysymyksiä säädellään osaksi kansallista oikeusjärjestystä saatetuilla säännöksillä.

Or. pl

Perustelu

Nykyisin 12 artiklassa ehdotettu delegoitujen säädösten kattavuus on liian laaja. Euroopan komissio vaatii oikeutta antaa mm. esivalintatarkastuksiin käytettäviin välineisiin sovellettavia teknisiä lisäeritelmiä, tarkkuusvaatimuksia ja kyseisten välineiden käytösääntöjä. Yllä mainitut määräykset voivat tulevaisuudessa rasittaa taloudellisesti jäsenvaltioiden budjetteja.

Tarkistus 318
Oldřich Vlasák

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

12) [...]

Poistetaan.

Or. cs

Perustelu

Ehdotettu rikkomusten jaottelu on erittäin perusteellinen ja puuttuu jäsenvaltioiden valtuuksiin valita omat tehokkaat rangaistuksensa.

Tarkistus 319
Jacqueline Foster

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

12) [...]

Poistetaan.

Or. en

Perustelu

Jäsenvaltioiden olisi voitava päättää kansallisista täytäntöönpanojärjestelmistään ja määrättävistä seuraamuksista.

Tarkistus 320
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
13 artikla – 4 kohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

Ylipainoa, joka on 10–15 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.

Or. en

Tarkistus 321
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
13 artikla – 4 kohta

Komission teksti

4. 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

Tarkistus

4. 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.

purkamiseksi, kunnes sallittu enimmäispaino saavutetaan, ja seuraamukseen.

¹⁴ EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51.

Or. de

Perustelu

Koska yli 5 prosentin ylipaino on järjestysrikkomus, eikä siitä voida rangaista kuten rikoksesta, ilmaisu taloudellinen seuraamus on korvattava sanalla seuraamus. Lisäksi hyvämaineisuuden menettämistä koskevaa, elinkeinotoimintaa koskeviin lakeihin perustuvaa menettelyä on sovellettava suoraan jo asetuksen (EY) N:o 1071/2009 perusteella. Siksi viittaus siihen on tarpeeton.

Tarkistus 322 **Phil Bennion**

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
13 artikla – 5 kohta

Komission teksti

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 1071/2009 14 6 artiklan mukaisesti.

Tarkistus

Ylipainoa, joka on yli **15** 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 1071/2009 14 6 artiklan mukaisesti.

¹⁴ EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51.

¹⁴ EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51.

Or. en

Tarkistus 323

Antonio Cancian, Carlo Fidanza

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

13 artikla – 6 kohta

Komission teksti

Liiallisesta pituudesta tai leveydestä, joka on alle 2 prosenttia liitteessä I olevassa 1 kohdassa ilmoitetuista enimmäismitoista, on annettava kuljetusyrietykselle kirjallinen huomautus, ja se voi johtaa seuraamukseen, jos kansallisessa lainsäädännössä säädetään tämäntyyppisestä seuraamuksesta.

Tarkistus

Liiallisesta pituudesta, **korkeudesta** tai leveydestä, joka on alle 2 prosenttia liitteessä I olevassa 1 kohdassa ilmoitetuista enimmäismitoista, on annettava kuljetusyrietykselle kirjallinen huomautus, ja se voi johtaa seuraamukseen, jos kansallisessa lainsäädännössä säädetään tämäntyyppisestä seuraamuksesta.

Or. it

Tarkistus 324

Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

13 artikla – 6 kohta

Komission teksti

Liiallisesta pituudesta tai leveydestä, joka on alle 2 prosenttia liitteessä I olevassa 1 kohdassa ilmoitetuista enimmäismitoista, on annettava kuljetusyrietykselle kirjallinen huomautus, ja se voi johtaa seuraamukseen, jos kansallisessa lainsäädännössä säädetään

Tarkistus

Liiallisesta pituudesta, **korkeudesta** tai leveydestä, joka on alle 2 prosenttia liitteessä I olevassa 1 kohdassa ilmoitetuista enimmäismitoista, on annettava kuljetusyrietykselle kirjallinen huomautus, ja se voi johtaa seuraamukseen, jos kansallisessa

tämäntyyppisestä seuraamuksesta.

lainsäädännössä säädetään
tämäntyyppisestä seuraamuksesta.

Or. it

Tarkistus 325
Jörg Leichtfried

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
13 artikla – 7 kohta

Komission teksti

7. Liiallisesta pituudesta tai leveydestä, joka on **2–20** prosenttia liitteessä I olevassa 1 kohdassa ilmoitetuista enimmäismitoista, oli pa 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.

Tarkistus

7. Liiallisesta pituudesta tai leveydestä, joka on **1–10** prosenttia liitteessä I olevassa 1 kohdassa ilmoitetuista enimmäismitoista, oli pa kyseessä kuorma tai itse ajoneuvo, on seurattava taloudellinen seuraamus **kuljetusyritykselle**. 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.

Or. de

Perustelu

Mainittu liiallinen pituus tai leveys on yleensä ajoneuvon rakenneominaisuus. Toisin kuin siihen, että ajoneuvon lastataan liikaa tavaraa, ammattikuljettaja ei voi vaikuttaa pituuteen. Tarkistuksella taataan oikeusvarmuus ja varmistetaan siten, että viranomaiset eivät aseta vastuuseen ammattikuljettajaa vaan kuljetusyrityksen tai rekisteröidyn omistajan.

Tarkistus 326
Jörg Leichtfried

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 12 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
18 artikla – 8 kohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

8. Kuorman tai ajoneuvon liiallista pituutta tai leveyttä, joka on yli **10** 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 **kuljetusyritykselle** 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.

Or. de

Perustelu

Mainittu liiallinen pituus tai leveys on yleensä rakenneominaisuus, johon ammattikuljettajat eivät voi vaikuttaa. Tarkistuksella taataan oikeusvarmuus ja varmistetaan siten, että viranomaiset asettavat vastuuseen rekisteröidyn omistajan tai kuljetusyrityksen, eivät ammattikuljettajaa.

Tarkistus 327
Oldřich Vlasák

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 12 a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
13 artikla

Komission teksti

Tarkistus

12 a) Korvataan 13 artikla seuraavasti:
”13 artikla
Jäsenvaltioiden on omien

perustuslakiensa sääntöjen mukaisesti vahvistettava tämän asetuksen rikkomiseen sovellettavia seuraamuksia koskevat säännöt ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia, varoittavia ja syrjimättömiä ja direktiivissä 2006/22/EY määriteltyjen seuraamusluokkien mukaisia.”

Or. cs

Perustelu

Ehdotettu rikkomusten jaottelu on erittäin perusteellinen ja puuttuu jäsenvaltioiden valtuuksiin valita omat tehokkaat rangaistuksensa.

Tarkistus 328
Anne E. Jensen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 13 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
14 artikla

Komission teksti

*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.”*

Tarkistus

Rahtikuljetusten, myös konttien, vaihtokorien ja muiden mahdollisten kuormien, yhteydessä rahdinantajan on annettava maantieliikenteen harjoittajalle, jonka tehtäväksi konttikuljetus annetaan, kirjallinen ilmoitus kuljetettavan kuorman bruttopainosta ennen lastausta. Ilmoitus voidaan toimittaa myös sähköisesti. Muodosta riippumatta kuorman bruttopainon ilmoittavan asiakirjan on oltava rahdinantajan valtuuttaman henkilön asianmukaisesti allekirjoittama. Jos kuorman bruttopainoa koskevat tiedot puuttuvat tai ovat virheellisiä, rahdinantaja joutuu ajoneuvon ylikuorman tapauksessa vastuuseen samalla tavoin kuin liikenteenharjoittaja.

Intermodaalikuljetuksissa tiedot pakatun intermodaalisen lastausyksikön, myös kontin ja/tai vaihtokorin, bruttopainosta on toimitettava seuraavalle osapuolelle, jonka vastuulle intermodaalinen lastausyksikkö siirtyy.

Or. en

Perustelu

Rahdinantajan yhteisvastuu ei saisi rajoittua vain konttien kuljetukseen, vaan sen olisi katettava kaikkien kuormien kuljetukset.

Tarkistus 329
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 13 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
14 artikla

Komission teksti

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.*”

Tarkistus

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 *kaikki kuljetukseen osalliset tahot.*”

Or. de

Tarkistus 330
Gesine Meissner

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 13 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
14 artikla

Komission teksti

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.”

Tarkistus

Rahtikuljetusten, myös konttien, vaihtokorien ja muiden mahdollisten kuormien, yhteydessä rahdinantajan on annettava maantieliikenteen harjoittajalle, jonka tehtäväksi konttikuljetus annetaan, **kirjallinen** ilmoitus kuljetettavan **kontin bruttopainosta**. **Ilmoitus voidaan toimittaa myös sähköisesti. Muodosta riippumatta kuorman bruttopainon ilmoittavan asiakirjan on oltava rahdinantajan valtuuttaman henkilön asianmukaisesti allekirjoittama.** Jos **kuorman bruttopainoa koskevat** tiedot puuttuvat tai ovat virheellisiä, rahdinantaja joutuu ajoneuvon ylikuorman tapauksessa vastuuseen samalla tavoin kuin liikenteenharjoittaja. **Intermodaalikuljetuksissa tiedot pakatun intermodaalisen lastausyksikön, myös kontin ja/tai vaihtokorin, bruttopainosta on toimitettava seuraavalle osapuolelle, jonka vastuulle intermodaalinen lastausyksikkö siirtyy.**

Or. en

Perustelu

Rahdinantajan yhteisvastuu ei saisi rajoittua konttien kuljetukseen, vaan sen olisi katettava kaikkien kuormien kuljetukset.

Tarkistus 331

Patricia van der Kammen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

15 artikla

Komission teksti

Jäsenvaltioiden on esitettävä joka toinen vuosi, kalenterivuoden ensimmäisellä vuosineljänneksellä, komissiolle kertomus

Tarkistus

Poistetaan.

kahden edellisen kalenterivuoden aikana toteutetuista tarkastuksista, näiden tarkastusten tuloksista ja rikkomuksiin syyllistyneille määrätyistä seuraamuksista. Komissio laatii kyseisistä kertomuksista analyysin ja toimittaa sen Euroopan parlamentille ja neuvostolle kalenterivuoden toisella vuosineljänneksellä.”

Or. nl

Tarkistus 332
Jacqueline Foster

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 15 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
16 artikla – 2 kohta

Komission teksti

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].

Tarkistus

Siirretään 8 artiklan 4 kohdassa **ja** 9 artiklan 5 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle **enintään viideksi vuodeksi** [tämän asetuksen voimaantulopäivästä].

Or. en

Perustelu

Valtaa antaa delegoituja säädöksiä ei saisi siirtää komissiolle määräämättömäksi ajaksi.

Tarkistus 333
Silvia-Adriana Țicău

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 15 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
16 artikla – 2 kohta

Komission teksti

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].

Tarkistus

Siirretään 8 artiklan 4 kohdassa, 9 artiklan 5 kohdassa ja 12 artiklan 7 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle **seitsemäksi vuodeksi** tämän **asetuksen** voimaantulopäivästä.

Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen seitsemän vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samansuuntaisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.

Or. ro

Tarkistus 334
Jacqueline Foster

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 15 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
16 artikla – 3 kohta

Komission teksti

Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 8 artiklan 4 kohdassa, 9 artiklan 5 kohdassa **ja 12 artiklan 7 kohdassa** tarkoitettua säädösvallan siirtoa.
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.

Tarkistus

Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 8 artiklan 4 kohdassa **ja** 9 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua säädösvallan siirtoa.
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.

Tarkistus 335
Jacqueline Foster

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 15 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
16 artikla – 5 kohta

Komission teksti

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 määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.”

Tarkistus

Edellä olevan 8 artiklan 4 kohdan **ja** 9 artiklan 5 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 määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.”

Tarkistus 336
Jörg Leichtfried

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 15 a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
16 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

15 a) Lisätään 16 a artikla seuraavasti:

”16 a artikla

Komissio toimittaa viimeistään [viiden

vuoden kuluttua tämän direktiivin julkaisemispäivästä] Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja vaikutuksista, erityisesti sen vaikutuksista liikennemuotosiirtymään.”

Or. en

Tarkistus 337
Bogusław Liberadzki

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 15 a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
16 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

15 a) Lisätään 16 a artikla seuraavasti:

”16 a artikla

Komissio suorittaa 1. tammikuuta 2016 mennessä tämän direktiivin uudelleentarkastelun ja tarvittaessa toimittaa kyseisen tarkastelun ja siihen liittyvän vaikutustenarvioinnin pohjalta Euroopan parlamentille ja neuvostolle 1. tammikuuta 2017 mennessä ehdotuksen, jolla 9 artiklan 2 kohdassa määrätyt turvallisuusvaatimukset saatetaan koskemaan kaikkia uusia ajoneuvoluokkia M2 ja M3.”

Or. en

Tarkistus 338
Bogusław Liberadzki

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 kohta – a a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 1.1 kohta – 8 a luetelmakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

**a a) Lisätään kohta seuraavasti:
”kuormatut ajoneuvonkuljetusajoneuvot:
20,75 m”**

Or. en

Tarkistus 339

Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner, Dominique Riquet, Alain Cadec, Petri Sarvamaa

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 16 kohta – a a alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

Liite I – 1.1 kohta – 8 a luetelmakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

**a a) Lisätään kohta seuraavasti:
”kuormatut ajoneuvonkuljetusajoneuvot:
20,75 m”**

Or. en

Perustelu

Kaikkialla EU:ssa yhdenmukaistettu ajoneuvoja kuljettavien lastattujen erikoisajoneuvojen 20,75 m:n pituus merkitsee yhden kuljetusajoneuvon kohdalla enintään kolmen lastatun auton eroa (yhdeksän autoa kolmen sijasta), minkä seurauksena parannetaan polttoainetehokkuutta, tarvitaan pienempi määrä kuorma-autoja saman kuormamäärän kuljettamiseen, alennetaan (ulkoisia) kustannuksia ja vähennetään hiilidioksidipäästöjä kutakin kuljetettua autoa kohden. Koska tämäntyyppiset ajoneuvot voivat jo liikennöidä useimpien jäsenvaltioiden alueella EU:ssa, tieliikenneturvallisuuteen tai infrastruktuurivalmiuksiin kohdistuvat riskit eivät lisäänty.

Tarkistus 340

Peter van Dalen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – a a alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

Liite I – 1.1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

– a a) Korvataan 1.1 kohdassa 18,75 seuraavasti:

25,25

Or. nl

Tarkistus 341
Jörg Leichtfried

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – b alakohta
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 2.2.2 kohta

Komission teksti

”kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, joka kuljettaa *intermodaalikuljetuksena* yhtä tai useampaa intermodaalikuljetusyksikköä, joiden kokonaispituus on enintään 40–45 jalkaa: 44 tonnia”.

Tarkistus

”kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, joka kuljettaa *yhdistettynä kuljetuksena* yhtä tai useampaa intermodaalikuljetusyksikköä, joiden kokonaispituus on enintään 40–45 jalkaa: 44 tonnia”.

Or. de

Tarkistus 342
Carlo Fidanza, Antonio Cancian

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – b alakohta
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 2.2.2 kohta

Komission teksti

kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, joka kuljettaa intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa intermodaalikuljetusyksikköä, joiden kokonaispituus on enintään **40–45**

Tarkistus

kaksi- tai kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, joka kuljettaa intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa intermodaalikuljetusyksikköä,

jalkaa: 44 tonnia.

joiden kokonaispituus on enintään
45 jalkaa: 44 tonnia.

Or. it

Tarkistus 343
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – b alakohta
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 2.2.2 kohta

Komission teksti

”kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, joka kuljettaa intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa intermodaalikuljetusyksikköä, **joiden kokonaispituus on enintään 40–45 jalkaa: 44 tonnia**”.

Tarkistus

”kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, joka kuljettaa intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa **direktiivin 2 artiklan mukaista** intermodaalikuljetusyksikköä (*esim. vaihtokoreja tai korkeintaan 45 jalan mittaisia kontteja*): 44 tonnia”.

Or. de

Tarkistus 344
Franco Frigo, David-Maria Sassoli

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – b alakohta
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 2.2.2 kohta

Komission teksti

kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, joka kuljettaa intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa intermodaalikuljetusyksikköä, joiden kokonaispituus on enintään **40–45** jalkaa: 44 tonnia.

Tarkistus

kaksi- tai kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, joka kuljettaa intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa intermodaalikuljetusyksikköä, joiden kokonaispituus on enintään **45** jalkaa: 44 tonnia.

Or. it

Perustelu

Lisäakselin määrääminen merkitsisi kustannusten nousua, suurempaa pyörimisvastusta ja polttoaineen kulutuksen lisäystä, minkä vuoksi myös päästöt lisääntyisivät. Enintään 45 jalan pituus on riittävä.

Tarkistus 345
Silvia-Adriana Țicău

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – b alakohta
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 2.2.2 kohta

Komission teksti

kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, joka kuljettaa intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa intermodaalikuljetusyksikköä, joiden kokonaispituus on enintään **40–45** jalkaa: 44 tonnia.

Tarkistus

kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, joka kuljettaa intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa intermodaalikuljetusyksikköä, joiden kokonaispituus on enintään **40** jalkaa: 44 tonnia.

Or. ro

Tarkistus 346
Jim Higgins, Phil Prendergast, Gesine Meissner

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 kohta – a b alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 1.4 kohta

Komission teksti

Tarkistus

a b) Korvataan 1.4 kohta seuraavasti:
”1.4 Irrotettavat korirakenteet ja standardoidut kuormatilat, kuten kontit, sisältyvät 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 ja 4.4 kohdassa mainittuihin mittoihin. Valmiiden ajoneuvojen, kuten erikoiskuljetusajoneuvoihin lastattujen uusien autojen, jakamattoman luonteen vuoksi tämältyypiset kuljetusajoneuvot voivat ylittää 1.1 kohdassa mainitut mitat siinä määrin kuin se on kansallisten säännösten ja infrastruktuuriolojen perusteella mahdollista, kunhan kyseiset

ajoneuvonkuljetusajoneuvot täyttävät tyhjinä edellä mainitut vaatimukset kokonaisuudessaan.”

Or. en

Perustelu

Direktiiviin 96/53/EY sisältyy tällä hetkellä ”harmaa alue”, joka koskee kuormattujen ja kuormaamattomien ajoneuvojen pituuden välistä eroa ja joka voitaisiin korjata täsmentämällä, että ajoneuvonkuljetusajoneuvoihin voidaan kuormata valmiita ajoneuvoja, kuten uusia autoja, niiden optimaalisen kapasiteetin sallima määrä ” siinä määrin kuin se on kansallisten säännösten ja infrastruktuuriolojen perusteella mahdollista ” kunhan ne tyhjinä noudattavat nykyistä 18,75 m:n rajaa. Näissä ajoneuvoissa ei voida hyödyntää uuden direktiivin mukaisia aerodynaamisia muutoksia.

Tarkistus 347
Peter van Dalen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – b a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 2.2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

**– b a) Lisätään 2.2 a kohta seuraavasti:
E”o”ombit 60 tonnia.**

Or. nl

Tarkistus 348
Philippe De Backer

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – c alakohta
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 2.3.1 kohta – 2 luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

Muut kaksiakseliset hybridi- tai sähkökäyttöiset moottoriajoneuvot kuin linja-autot: 19 tonnia

Poistetaan.

Perustelu

Lisätään 2.5 kohta sellaisen teknologiatyypistä riippumattomamman lähestymistavan käyttöön ottamiseksi, joka kattaa kaikki ajoneuvot ja linja-autot.

Tarkistus 349
Oldřich Vlasák

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – c alakohta
 Direktiivi 96/53/EY
 Liite I – 2.3.1 alakohta – 2 luetelmakohta

Komission teksti

muut kaksiakseliset hybridi- tai sähkökäyttöiset moottoriajoneuvot kuin linja-autot: **19** tonnia

Tarkistus

muut kaksiakseliset hybridi- tai sähkökäyttöiset moottoriajoneuvot kuin linja-autot: **18** tonnia

Perustelu

Koska fossiilisten polttoaineiden korvaaminen vaihtoehtoisilla polttoaineilla on tulevaisuudessa väistämätöntä, on sopimatonta esittää poikkeuksia suurimmasta sallitusta painosta. Vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäville ajoneuvoille myönnettävä poikkeus johtaisi väistämättä ajoneuvojen painon yleiseen kasvuun, millä olisi erinäisiä negatiivisia vaikutuksia myös liikenneinfrastruktuurille.

Tarkistus 350
Hubert Pirker

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – c alakohta
 Direktiivi 96/53/EY
 Liite I – 2.3.1 kohta – 3 luetelmakohta

Komission teksti

Kaksiakseliset linja-autot: **19** tonnia”.

Tarkistus

Kaksiakseliset linja-autot: **19,5** tonnia”.

Perustelu

Lisävarusteet liikenneturvallisuuden parantamiseksi, liikuntarajoitteisten henkilöiden kulkemisen helpottamista koskevien säädösten täytäntöönpanemiseksi ja laitteet ympäristötehokkuuden ja ajomukavuuden parantamiseksi vaativat myös sallitun enimmäispainon mukauttamista kaksiakselisten linja-autojen osalta. Vain näin voidaan varmistaa, että alalla voidaan tarjota edelleen laadukkaita palveluita ja että samalla voidaan hyödyntää täysin linja-autojen kapasiteetti.

Tarkistus 351
Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – c alakohta
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 2.3.1 kohta – 3 luetelmakohta

Komission teksti

Kaksiakseliset linja-autot: **19** tonnia”.

Tarkistus

Kaksiakseliset linja-autot: **19,5** tonnia”.

Or. de

Tarkistus 352
Ismail Ertug

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – c alakohta
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 2.3.1 kohta – 3 luetelmakohta

Komission teksti

Kaksiakseliset linja-autot: **19** tonnia”.

Tarkistus

Kaksiakseliset linja-autot: **19,5** tonnia”.

Or. de

Perustelu

Kaksiakselisten linja-autojen suurimman sallitun kokonaispainon korottaminen 19,5 tonniin on perusteltua voimassa olevien ajoneuvovaatimusten (turvallisuus, melua vähentävät osat, ympäristötehokkuustoimenpiteet) ja niihin liittyvän tyhjäpainon lisääntymisen huomioon ottamiseksi.

Tarkistus 353
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – c alakohta
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 2.3.1 kohta – 3 luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

Kaksiakseliset linja-autot: **19** tonnia”.

Kaksiakseliset linja-autot: **19,5** tonnia”.

Or. de

Perustelu

Koska linja-autojen tyhjäpaino lisääntyy jatkuvasti teknisten uudistusten seurauksena, kaksiakselisten linja-autojen sallittua kokonaispainoa on nostettava 19,5 tonniin, jotta ajoneuvojen teho ja matkustajakapasiteetti eivät heikenny. Muutoin tämä olisi vastoin direktiiviehdotuksen tehokkuus- ja ilmastonsuojelutavoitteita.

Tarkistus 354
Corien Wortmann-Kool, Petri Sarvamaa

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – c alakohta
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 2.3.1 kohta – 3 luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

Kaksiakseliset linja-autot: **19** tonnia

Kaksiakseliset linja-autot: **19,5** tonnia

Or. en

Perustelu

Euroopan komission vaikutustenarvioinnin mukaan turvallisuuden ja ympäristön kannalta voidaan olla yksimielisiä siitä, että kaksiakselisten matkailuliikenteen linja-autojen sallitun enimmäispainon olisi oltava 19,5 tonnia eikä 19 tonnia.

Tarkistus 355
Georges Bach

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

Liite I – 2.3.1 kohta – 3 luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

Kaksiakseliset linja-autot: **19** tonnia

Kaksiakseliset linja-autot: **20** tonnia

Or. en

Perustelu

Enimmäispainoa on muutettava niin, että otetaan huomioon linja-autojen uusimmat teknologiset parannukset, jotka koskevat turvallisuutta, ympäristönsuojelutoimenpiteitä ja liikuntaesteisten pääsyä ajoneuvoihin.

Tarkistus 356

Mathieu Grosch

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

Liite I – 2.3.1 kohta – 3 luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

Kaksiakseliset linja-autot: **19** tonnia

Kaksiakseliset linja-autot: **19,5** tonnia

Or. en

Perustelu

Kaksiakselisten linja-autojen enimmäispaino on nostettava 19,5 tonniin ajoneuvon kokonaispainon nousuun johtavien eri seikkojen, kuten matkustajien ja matkatavaroiden painon nousun sekä teknisten parannusten (ekologisuuden ja turvallisuuden paranemisen, vammaisille suunnatun teknologian jne.), huomioon ottamiseksi.

Tarkistus 357

Thomas Ulmer

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

Liite I – 2.3.1 kohta – 3 luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

Kaksiakseliset linja-autot: **19 tonnia**".

Kaksiakseliset linja-autot: **19,5 tonnia**".

Or. de

Perustelu

Suorituskykyisempien pakokaasujen valvontajärjestelmien käyttöönoton seurauksena myös ajoneuvon kokonaispaino nousee.

Tarkistus 358
Phil Bennion

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – c a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 2.3.4 kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

” a) Lisätään kohta seuraavasti:
”2.3.4 Vähähiiliset teknologiat:
enimmäispaino on 2.3.1, 2.3.2 tai
2.3.3 kohdassa mainittu paino lisättynä
vähähiilisen teknologian edellyttämällä
painolla siten, että enimmäismäärä on
1 tonni. Kyseinen lisäpaino vahvistetaan
ja ilmoitetaan ajoneuvon
rekisteröintijäsenvaltion myöntämässä
ajoneuvon virallisissa
rekisteröinti asiakirjoissa. Tapauksissa,
joissa tätä tietoa ei ole, noudatetaan 2.3.1,
2.3.2 ja 2.3.3 kohdassa mainittuja
arvoja.”

Or. en

Tarkistus 359
Philippe De Backer

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – c a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

” a) Lisätään kohta seuraavasti:

”2.5. Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivat ajoneuvot: enimmäispaino on liitteen I 2.3 ja 2.4 kohdassa mainittu paino lisättyinä vaihtoehtoisen voimanlähteen edellyttämällä painolla siten, että enimmäismäärä on 1 tonni. Kyseinen lisäpaino ilmoitetaan ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltion myöntämässä ajoneuvon virallisissa rekisteröintiasiakirjoissa. Tapauksissa, joissa tätä tietoa ei ole, noudatetaan 2.3 ja 2.4 kohdassa mainittuja arvoja.”

Or. en

Perustelu

Tässä tarkistuksessa esitetään teknologiatyypistä riippumattomampi lähestymistapa. Kaikki vaihtoehtoisella polttoaineella toimivat moottoriajoneuvot, mukaan lukien kaikki linja-autot, on otettava huomioon. Niiden kaikkien painoa olisi voitava nostaa enintään yhdellä tonnilla. Myönnettyä tonnin lisäpainoa ei pitäisi rajoittaa ainoastaan kaksiakselisiin ajoneuvoihin, koska siinä tapauksessa polttoainetehokkaiden innovaatioiden käyttöönotto sallittaisiin ainoastaan kaupunki- tai esikaupunkiympäristöissä. Lainsäädännön ei pitäisi rajoittaa innovaatioiden käyttöönottoa tietyntyyppisissä ajoneuvoissa.

Tarkistus 360

Mathieu Grosch, Dieter-Lebrecht Koch

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta – c a alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

Liite I – 2.3.4 kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

” a) Lisätään kohta seuraavasti:

”2.3.4 Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivat ajoneuvot: enimmäispaino on 2.3.1, 2.3.2 tai 2.3.3 kohdassa mainittu

paino lisättynä vaihtoehtoisen voimanlähteen edellyttämällä painolla siten, että enimmäismäärä on 1,5 tonnia. Kyseinen lisäpaino ilmoitetaan ajoneuvon rekisteröintijäsenvaltion myöntämässä ajoneuvon virallisissa rekisteröinti asiakirjoissa. Tapauksissa, joissa tätä tietoa ei ole, noudatetaan 2.3.1, 2.3.2 ja 2.3.3 kohdassa mainittuja arvoja.”

Or. en

Perustelu

Vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivissa ajoneuvoissa käytettävä vaihtoehtoinen moottoritekniologia olisi pystyttävä valitsemaan vapaasti. Valinnanvapaus taataan, kun näiden teknologioiden edellyttämän painon enimmäismäärä nostetaan 1,5 tonniin.

Tarkistus 361
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 1.1 kohta – 3 luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

**16 a) Korvataan 1.1 kohdan
3 luetelmakohta
”puoliperävaunun yhdistelmä” seuraavasti:
– puoliperävaunun yhdistelmä 17,85 m**

Or. de

Tarkistus 362
Jim Higgins, Jacqueline Foster, Phil Prendergast

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 1.3 kohta

Komission teksti

Tarkistus

**16 a) Korvataan 1.3 kohta seuraavasti:
”Ajoneuvojen enimmäiskorkeudesta
päättävät jäsenvaltiot
toissijaisuusperiaatteen mukaisesti.
Jäsenvaltiot voivat tehdä kahdenvälisiä
sopimuksia, joiden perusteella
korkeudeltaan sovitun kokoiset ajoneuvot
voivat liikennöidä toisen jäsenvaltion
alueella, mikäli infrastruktuuri sen
sallii.”**

Or. en

Perustelu

Euroopan unionin lainsäädännön ei pitäisi estää jäsenvaltioita, joiden infrastruktuuri on rakennettu siten, että se soveltuu korkeudeltaan tietyinkokoisille ajoneuvoille, osallistumasta tehokkaasti rajat ylittävään kauppaan.

Tarkistus 363
Gesine Meissner

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 1.1 kohta – 3 luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

**16 a) Korvataan 1.1 kohdan
3 luetelmakohta seuraavasti:
”Yhdistelmäajoneuvot: 17,85 m”**

Or. en

Perustelu

Yhdistelmäajoneuvojen enimmäispituuden nostaminen 1,35 m:llä tarjoaa mahdollisuuden lisätä erilaisten yhdistelmien määrää, mikä voisi osaltaan edistää intermodaalikuljetuksia. Näin voitaisiin 45 jalan mittaisen kontin lisäksi kuormata myös 48 jalan mittainen kontti tai kaksi C 745 -tyyppistä vaihtokoria. Pituudeltaan 17,85 m:n mittainen yhdistelmäajoneuvo olisi silti lyhyempi kuin pisimmät maantiejunat, joiden sallittu enimmäispituus on 18,75 m.

Tarkistus 364
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 16 b alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
Liite I – 1.6 kohta

Komission teksti

Tarkistus

16 b) Korvataan 1.6 kohta seuraavasti:

**”Suurin etäisyys puoliperävaunun
vetotapin akselin ja puoliperävaunun
takaosan välillä 13,35 m”**

Or. de

Tarkistus 365
Carlo Fidanza

Ehdotus direktiiviksi
2 artikla – 1 kohta – 1 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

**Direktiivin 1 artiklan 7 kohtaa sovelletaan
vasta 1 päivästä tammikuuta 2025 alkaen.**

Or. en