



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

2013/0105(COD)

16.10.2013

*****I**

MIETINTÖLUONNOS

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen yhteisössä liikkuvien teliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetun direktiivin 96/53/EY muuttamisesta
(COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Jörg Leichtfried

Menettelyjen symbolit

- * Kuulemismenettely
- *** Hyväksyntämenettely
- ***I Tavallinen lainsäätämismenettely (ensimmäinen käsittely)
- ***II Tavallinen lainsäätämismenettely (toinen käsittely)
- ***III Tavallinen lainsäätämismenettely (kolmas käsittely)

(Menettely määräytyy säädösesityksessä ehdotetun oikeusperustan mukaan.)

Tarkistukset säädösesitykseen

Palstoina esitettävät parlamentin tarkistukset

Poistettava teksti merkitään vasempaan palstaan ***lihavoidulla kursivilla***. Tekstiä korvattaessa muutosmerkinnät tehdään molempiin palstoihin ***lihavoidulla kursivilla***. Uusi teksti merkitään oikeaan palstaan ***lihavoidulla kursivilla***.

Tarkistuksen tunnistetietojen ensimmäisellä ja toisella rivillä ilmoitetaan käsiteltävänä olevan säädösesityksen kohta, jota tarkistetaan. Jos tarkistus koskee olemassa olevaa säädöstä, jota säädösesityksellä muutetaan, tunnistetietojen kolmannella rivillä ilmoitetaan muutettavan säädöksen tyyppi ja numero ja neljännellä rivillä tarkistettavan tekstinkohdan paikannus.

Konsolidoituna tekstinä esitettävät parlamentin tarkistukset

Uusi teksti merkitään ***lihavoidulla kursivilla***. Poistettava teksti merkitään symbolilla ¶ tai yliviivauksella. Tekstiä korvattaessa muutosmerkinnät tehdään siten, että uusi teksti ***lihavoidaan ja kursivoidaan*** ja korvattava teksti poistetaan tai viivataan yli. Parlamentin yksiköiden tekemiä lopullisen tekstin teknisiä muutoksia ei merkitä.

SISÄLTÖ

Sivu

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI.5

LUONNOS EUROOPAN PARLAMENTIN LAINSÄÄDÄNTÖPÄÄTÖSLAUSELMAKSI

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

(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2013)0195),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan ja 91 artiklan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C7-0102/2013),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 11. heinäkuuta 2013 antaman lausunnon¹,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 55 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A7-0000/2013),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se aikoo tehdä ehdotukseensa huomattavia muutoksia tai korvata sen toisella ehdotuksella;
 3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

Tarkistus 1

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 2 kappale

Komission teksti

(2) Tältä osin valkoisessa kirjassa esitetään, että tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja

Tarkistus

(2) Tältä osin valkoisessa kirjassa esitetään, että tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja

¹ EUVL C ... / Ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä.

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.

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 **yhdistettyjen kuljetusten** helpottamiseksi.

Or. en

Tarkistus 2

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.

Aerodynamiikkaa parantavien laitteiden soveltuvuus yhdistettyihin kuljetuksiin on varmistettava.

Or. en

Tarkistus 3

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 5 kappale

(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)0389

⁸ KOM (2012)0258

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

⁷ KOM(2010)0389

⁸ KOM (2012)0258

Or. en

Tarkistus 4

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 6 a kappale (uusi)

(6 a) Valkoisessa kirjassa määrätään, että yli 300 km:n pituisista maanteiden tavarankuljetuksista olisi siirrettävä tehokkaiden ja ympäristöystävällisten rahtikäytävien avustuksella muihin liikennemuotoihin, kuten rautatie- tai vesiliikenteeseen, 30 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja yli 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Tavoitteen saavuttamiseksi on kehitettävä myös asianmukainen infrastruktuuri. Euroopan parlamentti hyväksyi tämän tavoitteen 15 päivänä joulukuuta 2011 antamallaan päätöslauselmalla aiheesta ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”¹ ..

¹ EUVL C 168 E, 14.6.2013, s. 72.

Or. en

Tarkistus 5

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

Tarkistus

(7) Vapaan kilpailun varmistamiseksi kansainvälisessä liikenteessä on tärkeää noudattaa yhteisiä normeja kansainvälisissä kuljetustoiminnoissa käytettävien ajoneuvojen mittasuhteista. Kaikkien näitä normeja koskevien poikkeusten olisi oltava poikkeuksellisia ja ainoastaan kansallisiin kuljetustoimintoihin rajoitettuja. Tällä tavoin saadaan tasapainotettua keskenään toisalta toissijaisuusperiaatteeseen nojautuva jäsenvaltioiden oikeus päättää

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.***

erityisolosuhteisiinsa soveltuvista kuljetusratkaisuista ja toisaalta ***valkoisen kirjan tavoitteet. Olisi kunnioitettava jäsenvaltioiden oikeuksia, jotka on kirjattu Euroopan unionin liittymisasiakirjaan.***

Or. en

Tarkistus 6

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. ***Teknologianeutraaliteetin periaate olisi säilytettävä.***

Or. en

Tarkistus 7

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 9 kappale

(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.***

(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. ***Tällaisen lisäyksen olisi*** kuitenkin ***oltava*** sallittu vain sellaisissa ***yhdistetyissä kuljetuksissa***, joiden tieliikenneosuus on enintään 150 km molemmissa päissä ja joihin liittyy rautatie-, sisävesi- tai meriliikenneosuus.

Or. en

Tarkistus 8

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) *Yhdistettyjen kuljetusten* edistämisen jatkamiseksi ja 45 jalan mittaisten konttien tyhjäpainon huomioon ottamiseksi vaikuttaa tarpeelliselta ulottaa säännös, jolla sallitaan *yhdistetyissä kuljetuksissa* 40 jalan mittaisia kontteja kuljettavien enintään 44 tonnin painoisten viisi- tai kuusiakselisten ajoneuvoyhdistelmien liikennöinti, koskemaan myös 45 jalan mittaisia kontteja kuljettavia ajoneuvoyhdistelmiä.

Or. en

Tarkistus 9

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

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. *Kyseisiä* laitteita *olisi asennettava* 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-arajapintaa. 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.

valvontajärjestelmiin käyttämällä mikroaaltotekniikkaan perustuvaa viestintäraja-arajapintaa. 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.

Or. en

Tarkistus 10

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta

Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – 1 kohta – 13 luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

***– ”hybridikäyttöisellä ajoneuvolla”
puitteiden luomisesta
moottoriajoneuvojen ja niiden
perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin
tarkoitettujen järjestelmien, osien ja
erillisten teknisten yksiköiden
hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007
annetussa Euroopan parlamentin ja
neuvoston direktiivissä 2007/46/EY¹⁰
tarkoitettua ajoneuvoa, joka on varustettu
yhdellä tai useammalla sähkökäyttöisellä
ajomoottorilla, joka ei ole pysyvästi
yhteydessä sähköverkkoon, ja yhdellä tai
useammalla polttomoottorilla;***

Poistetaan.

¹⁰ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1..

Or. en

Perustelu

Teknologianeutraaliteetin varmistamiseksi otetaan käyttöön laajempi termi “vaihtoehtoisella

polttoaineella toimiva ajoneuvo” korvaamaan termiä ”hybridikäyttöinen ajoneuvo”, joka vaikuttaa liian kapealta termiltä.

Tarkistus 11

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta

Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – 1 kohta – 14 luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

– ”sähköajoneuvolla” puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY¹¹ tarkoitettua ajoneuvoa, joka on varustettu yhdellä tai useammalla sähkökäyttöisellä ajomoottorilla, joka ei ole pysyvästi yhteydessä sähköverkkoon;

Poistetaan.

¹¹ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

Or. en

Perustelu

Tämä sisältyy jo laajempaan määritelmään ”vaihtoehtoisella polttoaineella toimivasta ajoneuvosta”.

Tarkistus 12

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta

Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – 1 kohta – 12 a luetelmakohta (uusi)

Komission teksti

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/EY¹,*
- synteettiset polttoaineet,*
- maakaasu, mukaan lukien biometaani kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu – CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu – LNG),*
- nestekaasu, ja*
- hukkalämpö;*

¹ *Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/28/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, uusiutuvista lähteistä peräisin olevan energian käytön edistämisestä sekä direktiivien 2001/77/EY ja 2003/30/EY muuttamisesta ja myöhemmästä kumoamisesta (EUVL L 140, 5.6.2009, s. 16).*

Or. en

Perustelu

Jotta ”vaihtoehtoisella polttoaineella toimiva ajoneuvo” voidaan määritellä teknologianeutraalisti, lienee hyödyllistä määritellä ensin ”vaihtoehtoinen polttoaine”. Sen perustana voi käyttää vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevassa komission ehdotuksessa (COM (2013)0012) esitettyä määritelmää.

Tarkistus 13

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta

Direktiivi 96/53/EY

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

Komission teksti

Tarkistus

– *'vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivalla ajoneuvolla' ajoneuvoa, jonka voimanlähteenä käytetään kokonaan tai osittain vaihtoehtoista polttoainetta.*

Or. en

Perustelu

"Vaihtoehtoisen moottoriajoneuvon" määritelmässä olisi noudatettava teknologianeutraaliteettia.

Tarkistus 14

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta

Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – 1 kohta – 15 luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

– *"intermodaalikuljetusyksiköllä"* yksikköä, joka voi kuulua seuraaviin luokkiin: kontti, vaihtokori, puoliperävaunu;

– *"intermodaalisella lastausyksiköllä"* yksikköä, joka voi kuulua seuraaviin luokkiin: kontti, vaihtokori, puoliperävaunu;

Or. en

Perustelu

Alalla käytetään yleisemmin termiä "intermodaalinen lastausyksikkö"

Tarkistus 15

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta

Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – 1 kohta – 12 c luetelmakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

– *'yhdistetyllä kuljetuksella' tavaroiden kuljetusta, 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 säteellä sisävesisatamasta tai merisatamasta, missä tavarat laivataan tai puretaan.

Or. en

Perustelu

Direktiivin 1992/106 mukaista "yhdistetyn kuljetuksen" määritelmää olisi käytettävä kaikkialla tekstissä eikä ottaa käyttöön uutta "intermodaalisen kuljetuksen" termiä.

Tarkistus 16

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 2 kohta – 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 säädettyistä ulkomitoista poikkeavilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä kielletään, tämän kuitenkaan vaikuttamatta liittymisasiakirjoissa säädettyihin jäsenvaltioiden oikeuksiin.'

Perustelu

Tarkistuksella selkeytetään nykyisiä sääntöjä, joilla ei ollut tarkoitus sallia modulaaristen konseptiajoneuvojen rajatylittävää käyttöä. Pidempien rekkojen rajatylittävä liikennöinti saattaa aiheuttaa muutoksia unionin keskeisiin poliittisiin tavoitteisiin, jotka on lueteltu valkoisessa kirjassa. Siksi on tarpeen tehdä rajatylittävän liikenteen vaikutusten perinpohjainen arviointi, johon sisältyvät arvioinnit vaikutuksista kuljetusmuodon muutoksiin, turvallisuuteen, sosiaalisiin olosuhteisiin ja työehtoihin, pk-yrityksiin, logistiikkaan, ilmansaasteisiin, meluun jne.

Tarkistus 17

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 2 kohta – a alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 1 kohta – a–b alakohta

Komission teksti

Tarkistus

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

Poistetaan.

Or. en

Tarkistus 18

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 2 kohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 2 kohta – alakohta – johdantokappale

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

Tarkistus 19

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 6 kohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 2 kohta – 2 luetelmakohta – johdantokappale

Komission teksti

– *tieliikenne-* ja
intermodaaliliikenneturvallisuuden
kannalta erityisesti:

Tarkistus

– *tieliikenteen* ja *yhdistettyjen kuljetusten*
turvallisuuden kannalta erityisesti:

Or. en

Tarkistus 20

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 6 kohta

Direktiivi 96/53/EY

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

Komission teksti

Tarkistus

(iv a) laitteen pituus ei ylitä liitteeseen I
sisältyvässä 1.1 kohdassa määriteltyä
pituutta enempää kuin 500 millimetriä.

Or. en

Perustelu

Sääntelyvarmuuden vuoksi olisi luotettava vasta voimaan tulleessa komission asetuksessa 1230/2012 jo sovittuun määrään (500 mm).

Tarkistus 21

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 6 kohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 2 kohta – 3 luetelmakohta – ii alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

ii) asianomaisten perävaunujen ja puoliperävaunujen yhdistäminen rautatie-, meri- ja sisävesiliikenteen yksiköihin **yhdistetyissä kuljetuksissa**;

Or. en

Tarkistus 22

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 6 kohta

Direktiivi 95/53/EY

8 artikla – 2 kohta – 3 luetelmakohta – 2 alakohta

Komission teksti

Enimmäispituuksien ylitykset eivät johda ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien hyötykuorman kantokyvyn lisääntymiseen.

Tarkistus

(Tarkistus ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)

Or. en

Tarkistus 23

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 6 kohta

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**

Tarkistus

3. Ennen kuin aerodynamiikkaa parantavat laitteet saatetaan markkinoille, jäsenvaltioiden on hyväksyttävä ne **direktiivin 2007/46/EY mukaisesti.** **Jäsenvaltioiden on** myönnettävä sitä

on osoitus edellä 2 kohdassa mainittujen vaatimusten noudattamisesta, ja sillä ilmaistaan, että laite edistää merkittäväällä tavalla aerodynamiikan parantamista. Yhdessä jäsenvaltiossa myönnetyt hyväksyntätodistukset on hyväksyttävä muissa jäsenvaltioissa.

varten todistus, **joka** on osoitus edellä 2 kohdassa mainittujen vaatimusten noudattamisesta, ja sillä ilmaistaan, että laite edistää merkittäväällä tavalla aerodynamiikan parantamista. Yhdessä jäsenvaltiossa myönnetyt hyväksyntätodistukset on hyväksyttävä muissa jäsenvaltioissa.

Or. en

Perustelu

Tarkistuksella selkeytetään sitä, että uusia tai täydentäviä sertifiointiprosesseja ei vaadita, vaan että se voidaan tehdä nykyisten tyyppihyväksyntämenettelyjen puitteissa (2007/46/EY).

Tarkistus 24

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 6 kohta

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. ***Valtaa käyttäessään komissio varmistaa toimivansa tyyppihyväksyntää koskevien unionin säädösten mukaisesti.***

Or. en

Tarkistus 25

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 6 kohta

Direktiivi 96/53/EY

8 artikla – 5 kohta

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.

Or. en

Perustelu

Koska 500 millimetrin raja määriteltiin 8 artiklan 2 kohdassa, siirtymäkauden toimia ei tarvita.

Tarkistus 26

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 7 kohta

Direktiivi 95/53/EY

9 artikla – 1 kohta

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.

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 **tieliikenneturvallisuutta sekä ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynaamista suorituskykyä** parantavien vetoautojen ohjaamojen rakentaminen.

Tarkistus 27

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 7 kohta

Direktiivi 95/53/EY

9 artikla – 2 kohta – 1 luetelmakohta – 2 luetelmakohta – johdantokappale

Komission teksti

– tieliikenteen turvallisuuden ja **intermodaaliliikenteen** turvallisuuden parantuminen, erityisesti sen varmistaminen, että ohjaamon etuosan muoto

Tarkistus

– tieliikenteen turvallisuuden ja **yhdistettyjen kuljetusten** turvallisuuden parantuminen, erityisesti sen varmistaminen, että ohjaamon etuosan muoto

Perustelu

(Perustelu ei vaikuta suomenkieliseen versioon.)

Tarkistus 28

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 7 kohta

Direktiivi 95/53/EY

9 artikla – 2 kohta – 1 luetelmakohta – 2 luetelmakohta – i alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Perustelu

Ehdotus ei ole riittävän selkeä sen suhteen, mitä ohjaamon turvallisuudelle on tehtävä etenkin jalankulkijoiden suojaamiseksi. Tällä lainsäädännöllä olisi annettava selkeät suuntaviivat, ja

asiantuntijaryhmä avustaa komissiota näiden suuntaviivojen täytäntöönpanon valmistelussa.

Tarkistus 29

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 7 kohta

Direktiivi 95/53/EY

9 artikla – 2 kohta – 1 luetelmakohta – 2 luetelmakohta – ii alakohta

Komission teksti

Tarkistus

ii) vähentää vahinkoja **törmäystilanteessa**;

ii) vähentää vahinkoja **toisiin ajoneuvoihin törmätessä ja parantaa ohjaamon energianvaimennuskykyä sinne asennettavan energiaa vaimentavan törmäyksenhallintajärjestelmän asentamisen avulla**;

Or. en

Perustelu

Ehdotus ei ole riittävän selkeä sen suhteen, mitä ohjaamon turvallisuudelle on tehtävä etenkin jalankulkijoiden suojaamiseksi. Tällä lainsäädännöllä olisi annettava selkeät suuntaviivat, ja asiantuntijaryhmä avustaa komissiota näiden suuntaviivojen täytäntöönpanon valmistelussa.

Tarkistus 30

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 7 kohta

Direktiivi 95/53/EY

9 artikla – 2 kohta – 1 luetelmakohta – 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

Ehdotus ei ole riittävän selkeä sen suhteen, mitä ohjaamon turvallisuudelle on tehtävä etenkin jalankulkijoiden suojaamiseksi. Tällä lainsäädännöllä olisi annettava selkeät suuntaviivat, ja

asiantuntijaryhmä avustaa komissiota näiden suuntaviivojen täytäntöönpanon valmistelussa.

Tarkistus 31

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 7 kohta

Direktiivi 95/53/EY

9 artikla – 2 kohta – 1 luetelmakohta – 3 luetelmakohta

Komission teksti

– ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien ohjattavuus infrastruktuureissa asettamatta rajoituksia ajoneuvojen käytölle **intermodaaliterminaaleissa,**

Tarkistus

– ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien ohjattavuus infrastruktuureissa asettamatta rajoituksia ajoneuvojen käytölle **yhdistettyjen kuljetusten terminaaleissa,**

Or. en

Tarkistus 32

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 7 kohta

Direktiivi 95/53/EY

9 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Jäsenvaltioiden on testattava moottoriajoneuvojen uudenlaisen muotoilun aerodynamiikkaa ennen niiden markkinoille saattamista ja myönnettävä sitä varten todistus. Todistus on osoitus edellä 2 kohdassa mainittujen vaatimusten täyttymisestä. Yhdessä jäsenvaltiossa myönnetyt testaustodistukset on hyväksyttävä muissa jäsenvaltioissa.

Tarkistus

3. Jäsenvaltioiden on **direktiivin 2007/46/EY mukaisesti** testattava moottoriajoneuvojen uudenlaisen muotoilun aerodynamiikkaa **ja turvallisuutta** 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.

Or. en

Perustelu

Tarkistuksella selkeytetään sitä, että uusia tai täydentäviä sertifiointiprosesseja ei vaadita, vaan että se voidaan tehdä nykyisten tyyppihyväksyntämenettelyjen puitteissa (2007/46/EY).

Tarkistus 33

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 7 kohta

Direktiivi 96/53/EY

9 artikla – 3 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a. Uusissa ajoneuvotyypeissä N2 ja N3 on [seitsemän vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta] käytettävä ohjaamoja, joissa noudatetaan 9 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuja turvallisuusvaatimuksia.

Or. en

Perustelu

Komission ehdotuksessa yhdistetään turvallisuus aerodynaamiseen suorituskykyyn, mikä rajoittaa harvemmin kaupunkialueille tulevien pitkän matkan rekka-autojen turvallisuusvaatimuksia. Koska 66 prosenttia kuolemaan johtavista törmäyksistä jalankulkijoiden kanssa ja 55 prosenttia kuolemaan johtavista törmäyksistä pyöräilijöiden kanssa tapahtuu kaupunkialueilla, on kuitenkin äärimmäisen tärkeää parantaa kaikkien kuorma-autojen turvallisuutta. Tämä voidaan saavuttaa vain kaikille kuorma-autoille, myös kaupunkialueilla liikkuville, asetettavien turvallisuusmääräysten tiukentamisella. Sääntelyn muutoksiin sopeutumiseksi alalle myönnetään 7 vuoden siirtymäaika.

Tarkistus 34

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 9 kohta

Direktiivi 95/53/EY

10 a artikla – 1 kohta

Komission teksti

Tarkistus

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

Vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen enimmäispainot ovat liitteessä I olevassa 2.3.4 kohdassa ilmoitetut painot.

Or. en

Tarkistus 35

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 9 kohta

Direktiivi 95/53/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

Vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen on kuitenkin noudatettava liitteessä I olevassa 3 kohdassa ilmoitettuja, suurinta sallittua akselipainoa koskevia rajoituksia.”

Or. en

Tarkistus 36

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 10 kohta

Direktiivi 95/53/EY

11 artikla – 1 kohta

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, sikäli kuin kontin tai vaihtokorin tieliikennekuljetus on osa **edellä 2 artiklassa määriteltyä yhdistettyä kuljetusta**.

Or. en

Tarkistus 37

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 10 kohta

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 soveltuvasta merisatamasta tavaran purkamispaikkaan.”

Poistetaan.

Or. en

Perustelu

Direktiivin 1992/106 mukaista ”yhdistetyn kuljetuksen” määritelmää olisi käytettävä kaikkialla tekstissä eikä ottaa käyttöön uutta ”intermodaalisen kuljetuksen” termiä. Tämä määritelmä asettaa jo rajat matkan tieliikenneosuudelle, ja tämä etäisyys vaikuttaa riittävältä teollisuuden tai kaupan alan laitoksen yhdistämiseksi rahtiterminaaliin tai jokisatamaan. Yhteydet syväsatamiin olisi hoidettava kestävillä kuljetusmuodoilla eikä pitkän matkan maantiekuljetuksina.

Tarkistus 38

**Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 11 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 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

2. **Viiden** 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. **Nämä** toimenpiteet **on toteutettava** 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. en

Tarkistus 39

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 11 kohta

Direktiivi 95/53/EY

12 artikla – 6 kohta

Komission teksti

6. **Jäsenvaltioiden on** 1 kohdan mukaisesti **edistettävä ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien varustamista sellaisin niihin asennettavin punnituslaittein** (kokonaispaino ja akselikuormitus), joiden avulla punnitustiedot voidaan milloin tahansa toimittaa liikkeessä olevasta ajoneuvosta tienvarsitarkastuksia toteuttavalle tai

Tarkistus

6. **Uusiin ajoneuvoluokkiin N1, N2 ja N3** on 1 kohdan mukaisesti **asennettava sellaiset punnituslaitteet** (kokonaispaino ja akselikuormitus), joiden avulla punnitustiedot voidaan milloin tahansa toimittaa liikkeessä olevasta ajoneuvosta tienvarsitarkastuksia toteuttavalle tai tavaraliikennelainsäädännöstä vastaavalle viranomaiselle. Tiedot toimitetaan

tavaraliikennelainsäädännöstä vastaavalle viranomaiselle. Tiedot toimitetaan Euroopan standardointikomitean (CEN) DSRC-standardeissa EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ja ISO-standardissa¹³ 14906 määritellyn rajapinnan kautta.

Euroopan standardointikomitean (CEN) DSRC-standardeissa EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ja ISO-standardissa¹³ 14906 määritellyn rajapinnan kautta. **Myös kuljettajalla on oltava pääsy tietoihin.**

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

¹³ DSRC: Dedicated Short-Range Communications

Or. en

Perustelu

Ajoneuvon sijoitettu painosensori vaikuttaisi olevan tehokkain väline ylikuorman estämiseksi ja siitä olisi tehtävä pakollinen. Tieninfrastruktuuriin sijoitetut punnitusasemat ovat tehottomampia, sillä niiden sijaintipaikka saattaa tulla julki, jolloin niitä voitaisiin vältellä. Lisäksi autoon sijoitetut laitteet antaisivat kuljettajalle keinon tarkistaa ajoneuvonsa lainmukaisuus.

Tarkistus 40

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 12 kohta

Direktiivi 96/53/EY

13 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Ylipainosta, joka on alle 5 prosenttia liitteessä I olevassa 2, 3, 4.1 ja 4.3 kohdassa sallitusta enimmäispainosta, on annettava kuljetusyritykselle kirjallinen huomautus, ja se voi johtaa seuraamukseen, jos kansallisessa lainsäädännössä säädetään tämäntyyppisestä seuraamuksesta.

Tarkistus

2. Ylipainosta, joka on alle 2 prosenttia liitteessä I olevassa 2, 3, 4.1 ja 4.3 kohdassa sallitusta enimmäispainosta, on annettava kuljetusyritykselle kirjallinen huomautus, ja se voi johtaa seuraamukseen, jos kansallisessa lainsäädännössä säädetään tämäntyyppisestä seuraamuksesta.

Or. en

Perustelu

40 tonnin ajoneuvon tapauksessa 5 prosentin ylikuorma olisi kaksi tonnia, mikä on huomattavan suuri ylikuorma. Esittelijä katsoo, että sallitun määrän olisi oltava pienempi, ja ehdottaa 2 prosentin suurinta sallittua tasoa.

Tarkistus 41

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 12 kohta

Direktiivi 96/53/EY

13 artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Ylipainoa, joka on **5–10** prosenttia liitteessä I olevassa 2, 3, 4.1 ja 4.3 kohdassa sallitusta enimmäispainosta, on pidettävä tämän direktiivin vähäisenä rikkomuksena, ja siitä seuraa taloudellinen seuraamus. Tarkastusviranomaiset voivat myös asettaa ajoneuvon ajokieltoon lastin purkamiseksi, kunnes sallittu enimmäispaino saavutetaan.

Tarkistus

3. Ylipainoa, joka on **2–10** prosenttia liitteessä I olevassa 2, 3, 4.1 ja 4.3 kohdassa sallitusta enimmäispainosta, on pidettävä tämän direktiivin vähäisenä rikkomuksena, ja siitä seuraa taloudellinen seuraamus. Tarkastusviranomaiset voivat myös asettaa ajoneuvon ajokieltoon lastin purkamiseksi, kunnes sallittu enimmäispaino saavutetaan.

Or. en

Tarkistus 42

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 12 kohta

Direktiivi 96/53/EY

13 artikla – 6 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Or. en

Perustelu

Kuorma-autojen ulkomitat suunnitellaan millimetrin tarkkuudella, joten yleensä ajoneuvot eivät poikkea näistä mitoista. Jos kuormat ylittävät ajoneuvon mitat, sille on hankittava erityislupa. Siksi sallittujen poikkeamien olisi oltava mahdollisimman lähellä nollaa.

Tarkistus 43

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 12 kohta

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, olipa kyseessä kuorma tai itse ajoneuvo, on seurattava taloudellinen seuraamus. Tarkastusviranomaiset asettavat ajoneuvon ajokieltoon, kunnes lasti on purettu, jos liiallinen pituus tai leveys johtuu kuormasta, tai kunnes kuljetusyritys on saanut 4 artiklan 3 kohdan mukaisen erityisluvan.

Tarkistus

7. Liiallisesta pituudesta tai leveydestä, joka on **1–10** prosenttia liitteessä I olevassa 1 kohdassa ilmoitetuista enimmäismitoista, olipa kyseessä kuorma tai itse ajoneuvo, on seurattava taloudellinen seuraamus. Tarkastusviranomaiset asettavat ajoneuvon ajokieltoon, kunnes lasti on purettu, jos liiallinen pituus tai leveys johtuu kuormasta, tai kunnes kuljetusyritys on saanut 4 artiklan 3 kohdan mukaisen erityisluvan.

Or. en

Perustelu

Kuorma-autojen ulkomitat suunnitellaan millimetrin tarkkuudella, joten yleensä ajoneuvot eivät poikkea näistä mitoista. Jos kuormat ylittävät ajoneuvon mitat, sille on hankittava erityislupa. Siksi sallittujen poikkeamien olisi oltava mahdollisimman lähellä nolaa.

Tarkistus 44

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 12 kohta

Direktiivi 95/53/EY

13 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

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 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.

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.

Or. en

Perustelu

Kuorma-autojen ulkomitat suunnitellaan millimetrin tarkkuudella, joten yleensä ajoneuvot eivät poikkea näistä mitoista. Jos kuormat ylittävät ajoneuvon mitat, sille on hankittava erityislupa. Siksi sallittujen poikkeamien olisi oltava mahdollisimman lähellä nolaa.

Tarkistus 45

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 13 kohta

Direktiivi 95/53/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, ***kirjallinen*** ilmoitus kuljetettavan kontin painosta ***ennen lastausta. Ilmoitus voidaan toimittaa myös sähköisesti. Muodosta riippumatta kontin bruttopainon ilmoittavan asiakirjan on oltava rahdinantajan valtuuttaman henkilön asianmukaisesti allekirjoittama.*** Jos ***kontin bruttopainoa koskevat*** tiedot puuttuvat tai ovat virheellisiä, rahdinantaja joutuu ajoneuvon ylikuorman tapauksessa vastuuseen samalla tavoin kuin liikenteenharjoittaja.

Yhdistetyissä kuljetuksissa lastatun kontin bruttopainoa koskevat tiedot toimitetaan kontin seuraavaksi haltuunsa ottavalle

taholle.

Or. en

Perustelu

Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO:n vaarallisia aineita, kiinteitä rahteja ja kontteja käsittelevä alakomitea päätti 20. syyskuuta 2013 tarkistaa SOLAS-yleissopimusta siten, että konttien bruttopaino tarkastetaan ennen laivaan lastausta. Jotta kaikissa kuljetusmuodoissa noudatettaisiin samaa lähestymistapaa ja vältettäisiin ristiriitaisia säännöksiä, IMO:n toimiin olisi kiinnitettävä huomiota tätä direktiiviä tarkistettaessa.

Tarkistus 46

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 15 kohta

Direktiivi 96/53/EY

16 artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Siirretään 8 artiklan 4 kohdassa, 9 artiklan 5 kohdassa ja 12 artiklan 7 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle **määräämättömäksi ajaksi** [tämän direktiivin voimaantulopäivästä].

Tarkistus

2. Siirretään 8 artiklan 4 kohdassa, 9 artiklan 5 kohdassa ja 12 artiklan 7 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä komissiolle **viideksi** vuodeksi tämän asetuksen voimaantulopäivästä. **Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta sitä viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.**

Or. en

Tarkistus 47

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 16 kohta – 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.

Or. en

Tarkistus 48

Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 96/53/EY

Liite I – 2.3.4 kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

c a) Lisätään seuraava kohta:

’2.3.4 Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivat ajoneuvot: enimmäispaino on 2.3.1, 2.3.2 tai 2.3.3 kohdassa mainittu paino lisättyinä vaihtoehtoisen voimanlähteen edellyttämällä painolla siten, että enimmäismäärä on 1 tonni. 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

Vaihtoehtoisia moottoreita olisi kohdella samalla tavoin riippumatta käytetystä teknologiasta. Erilaisten vaihtoehtomoottorien paino vaihtelee käytetyn teknologian mukaan. Jos painorajoituksia on vain yksi kaikille vaihtoehtomoottoreille, kevyemmillä moottoreilla varustetut ajoneuvoyhdistelmät voisivat käyttää ylimääräistä painoa kuormana. Siksi olisi vältettävä tilannetta, jossa yksi vaihtoehtomoottorityyppi saisi kilpailuetua muihin nähden.