



A9-0047/2024

21.2.2024

*****I**

MIETINTÖ

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen yhteisössä liikkuvien teliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta
(COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Isabel García Muñoz

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 kursiivilla***. Tekstiä korvattaessa muutosmerkinnät tehdään molempiin palstoihin ***lihavoidulla kursiivilla***. Uusi teksti merkitään oikeaan palstaan ***lihavoidulla kursiivilla***.

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 kursiivilla***. 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	
PERUSTELUT	56
LIITE: YHTEISÖT TAI HENKILÖT, JOILTA ESITTELIJÄ ON SAANUT TIETOJA	60
ASIAN KÄSITTELY ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA.....	61
LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA.....	62

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 annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Tavallinen lainsäätämisyjärjestys: ensimmäinen käsittely)

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2023)0445),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan ja 91 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C9-0306/2023),
 - ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean [...] antaman lausunnon¹,
 - on kuullut alueiden komiteaa,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 59 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A9-0047/2024),
1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;
 2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se korvaa ehdotuksensa, muuttaa sitä huomattavasti tai aikoo muuttaa sitä huomattavasti;
 3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

¹ EUVL C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj>.

Tarkistus 1

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(4) Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi olisi löydettävä oikea tasapaino taloudellisen tehokkuuden, ympäristökestävyyden, tieinfrastruktuurin suojelun ja liikenneturvallisuuteen liittyvien näkökohtien välillä.

Tarkistus

(4) Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi olisi löydettävä oikea tasapaino taloudellisen tehokkuuden, ympäristökestävyyden, tieinfrastruktuurin suojelun ja liikenneturvallisuuteen liittyvien näkökohtien välillä. ***Lisäksi lainsäädännön johdonmukaisuuden ja oikeusvarmuuden varmistamiseksi tämä direktiivi olisi saatettava mahdollisimman lähelle hiilidioksidinormeista raskaille hyötyajoneuvoille annettua asetusta ja yhdistettyjä kuljetuksia koskevaa direktiiviä.***

Tarkistus 2

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 6 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(6 a) Tämän direktiivin tarkoituksena on parantaa tieliikennealan kilpailukykyä edistämällä kustannustehokkaampia ja kestävämpiä kuljetuksia sekä kannustamalla intermodaalisuuteen. Uudet säännökset johtavat ajettujen ajoneuvokilometrien vähenemiseen, mutta akuutin kuljettajapulan unionissa odotetaan jatkuvan. Tämän pulan korjaamiseksi on olennaisen tärkeää parantaa kiireellisesti raskaiden hyötyajoneuvojen kuljettajien työoloja. Puute kuorma-autojen laadukkaista pysäköintialueista EU:ssa heikentää kuorma-autojen kuljettajien työoloja entisestään, mikä on ongelma etenkin kaukoliikenteessä.

Jotta tilanteeseen löydettäisiin ratkaisuja ja alan houkuttelevuutta voitaisiin lisätä, ajoneuvojen päästöttömien teknologioiden edellyttämästä tilasta huolimatta näitä teknologioita ei saisi asentaa siten, ettei pidetä kiinni riittävästä tilasta ohjaamossa, vaan kuljettajien mukavuutta olisi parannettava. Mahdollisuuksien mukaan olisi tutkittava ja edistettävä ratkaisuja, jotka mahdollistavat lisätilan ohjaamoissa saniteettitilojen asentamiseksi ajoneuvoihin.

Tarkistus 3

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 7 kappale

Komission teksti

(7) Jotta voidaan varmistaa yhteinen käsitys tämän direktiivin säännöksistä ja niiden yhdenmukainen täytäntöönpano kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä, on tarpeen selventää, että kansallisia poikkeuksia **tietyistä kansallisessa liikenteessä liikkuvien** tietyn tyyppisten ajoneuvojen suurimmista sallituista painoista ja mitoista **ei automaattisesti sovelleta rajat ylittävissä kuljetuksissa käytettäviin ajoneuvoihin.**

Tarkistus

(7) Jotta voidaan varmistaa yhteinen käsitys tämän direktiivin säännöksistä ja niiden yhdenmukainen täytäntöönpano kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä, on tarpeen selventää, että **tällä hetkellä on olemassa erityisiä** kansallisia poikkeuksia, **usein naapurijäsenvaltioiden kahdenvälisten sopimusten perusteella, kuljetuksia suorittavien tietyn tyyppisten erikoistarkoitukseen rakennettujen** ajoneuvojen suurimmista sallituista painoista ja mitoista, **jotka pitäisi säilyttää, kunhan ne eivät vaikuta kansainväliseen kilpailuun.**

Tarkistus 4

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

(8) Jakamattomien kuormien kuljetus on tärkeä markkinasegmentti, joka liittyy uusiutuvan energian, maa- ja

Tarkistus

(8) Jakamattomien kuormien kuljetus on tärkeä markkinasegmentti, joka liittyy uusiutuvan energian, maa- ja

vesirakentamisen ja infrastruktuurin, öljyn ja kaasun, raskaan teollisuuden ja sähköntuotannon strategisiin aloihin. Jäsenvaltioiden nimeämien asiantuntijoiden hyväksymien erikoiskuljetuksia koskevien eurooppalaisten parhaiden käytäntöjen suuntaviivojen tunnustetusta arvosta huolimatta jakamattomien kuormien kuljetuslupien saamista koskevien sääntöjen ja menettelyjen yksinkertaistamisessa ja yhdenmukaistamisessa on edistytty hyvin vähän. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä näiden vaatimusten yhdenmukaistamiseksi mahdollisuuksien mukaan, jotta vältetään samaa tarkoitusta palvelevien toisistaan poikkeavien edellytysten moninkertaistuminen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden oikeutta vahvistaa tarvittavat edellytykset jakamattomien kuormien turvallisen kuljetuksen varmistamiseksi alueellaan. Jäsenvaltioiden olisi myös varmistettava, että kansalliset vaatimukset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä, ja pidättäytyttävä asettamasta perusteettomia vaatimuksia, kuten jäsenvaltion kansallisen kielen sujuva taito. Liikenteenharjoittajiin kohdistuvan hallinnollisen rasiitteen keventämiseksi ja tehokkaiden, oikeudenmukaisten ja turvallisten kuljetusten varmistamiseksi on ratkaisevan tärkeää ottaa käyttöön läpinäkyvä, yhdenmukaistettu ja käyttäjäystävällinen järjestelmä **lupien saamiseksi**.

vesirakentamisen ja infrastruktuurin, öljyn ja kaasun, raskaan teollisuuden ja sähköntuotannon strategisiin aloihin. Jäsenvaltioiden nimeämien asiantuntijoiden hyväksymien erikoiskuljetuksia koskevien eurooppalaisten parhaiden käytäntöjen suuntaviivojen tunnustetusta arvosta huolimatta jakamattomien kuormien kuljetuslupien saamista koskevien sääntöjen ja menettelyjen yksinkertaistamisessa ja yhdenmukaistamisessa on edistytty hyvin vähän. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä näiden vaatimusten yhdenmukaistamiseksi mahdollisuuksien mukaan, jotta vältetään samaa tarkoitusta palvelevien toisistaan poikkeavien edellytysten moninkertaistuminen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta jäsenvaltioiden oikeutta vahvistaa tarvittavat edellytykset jakamattomien kuormien turvallisen kuljetuksen varmistamiseksi alueellaan. Jäsenvaltioiden olisi myös varmistettava, että kansalliset vaatimukset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä, ja pidättäytyttävä asettamasta perusteettomia vaatimuksia, kuten jäsenvaltion kansallisen kielen sujuva taito. Liikenteenharjoittajiin kohdistuvan hallinnollisen rasiitteen keventämiseksi ja tehokkaiden, oikeudenmukaisten ja turvallisten kuljetusten varmistamiseksi on ratkaisevan tärkeää ottaa **lupien saamiseksi** käyttöön läpinäkyvä, yhdenmukaistettu ja käyttäjäystävällinen järjestelmä, **joka on käytettävissä kaikilla EU:n kielillä ja helposti saatavilla sähköisillä viestintävälineillä. Nämä luvat olisi myönnettävä sähköisessä muodossa, ja niiden olisi perustuttava kuorma-autojen ja perävaunujen eurooppalaista rekisteröintiä koskevaan erityiseen asiakirjaan (SERT), jolla pyritään yhdenmukaistamaan ajoneuvoa koskevat tekniset tiedot, kuten perävaunujen tai moduuliperävaunujen rekisteröinti. Liikenteenharjoittajien olisi voitava suorittaa jakamattomien kuormien**

kuljetuksia tätä sähköistä asiakirjaa käyttäen.

Tarkistus 5

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

(9) Eurooppalaisia moduulijärjestelmiä on käytetty ja kokeiltu pitkään, ja ne ovat osoittautuneet mielenkiintoiseksi ratkaisuksi kuljetusten taloudellisen tehokkuuden ja energiatehokkuuden parantamiseksi niin, että samalla varmistetaan tieturvallisuus ja infrastruktuurin suojele, koska kyseiset järjestelmät on rajattu riittäviin tieverkkojen osiin. Jäsenvaltioiden kansallisten erityispiirteiden, erilaisten taloudellisten intressien ja kuljetustarpeiden sekä erilaisten liikenneinfrastruktuurivalmiuksien vuoksi niillä itsellään on parhaat edellytykset arvioida eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöintiä alueellaan ja sallia se. Samalla eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytöstä aiheutuvien myönteisten sosioekonomisten ja ympäristövaikutusten laajentamiseksi on ratkaisevan tärkeää poistaa tarpeettomat esteet kyseisten järjestelmien käytöltä rajat ylittävissä kuljetuksissa sellaisten naapurijäsenvaltioiden välillä, jotka sallivat tällaiset ajoneuvoyhdistelmät alueellaan, rajoittamatta ylitettävien rajojen määrää, kunhan ajoneuvot ovat jäsenvaltioiden alueellaan vahvistamien eurooppalaisten moduulijärjestelmien suurimpien sallittujen painojen ja mittojen mukaisia. Näin varmistetaan, että rajat ylittävissä kuljetuksissa käytettävät eurooppalaiset moduulijärjestelmät noudattavat kyseisissä jäsenvaltioissa sovellettavaa yhteistä alhaisinta paino- ja mittarajaa. Kuljetusten turvallisuuden, läpinäkyvyyden ja

Tarkistus

(9) Eurooppalaisia moduulijärjestelmiä on käytetty ja kokeiltu pitkään, ja ne ovat osoittautuneet mielenkiintoiseksi ratkaisuksi kuljetusten taloudellisen tehokkuuden ja energiatehokkuuden parantamiseksi niin, että samalla varmistetaan tieturvallisuus ja infrastruktuurin suojele, koska kyseiset järjestelmät on rajattu riittäviin tieverkkojen osiin. Jäsenvaltioiden kansallisten erityispiirteiden, erilaisten taloudellisten intressien ja kuljetustarpeiden sekä erilaisten liikenneinfrastruktuurivalmiuksien vuoksi niillä itsellään on parhaat edellytykset arvioida eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöintiä alueellaan ja sallia se. ***Ennen eurooppalaisten moduulijärjestelmien hyväksymistä jäsenvaltioiden olisi uusien reittien osalta arvioitava ennakkoon niiden mahdollisia vaikutuksia tieturvallisuuteen, infrastruktuuriin, eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön, liikennemuotosiirtymään ja ympäristöön.*** Samalla eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytöstä aiheutuvien myönteisten sosioekonomisten ja ympäristövaikutusten laajentamiseksi on ratkaisevan tärkeää poistaa tarpeettomat esteet kyseisten järjestelmien käytöltä rajat ylittävissä kuljetuksissa sellaisten naapurijäsenvaltioiden välillä, jotka sallivat tällaiset ajoneuvoyhdistelmät alueellaan, rajoittamatta ylitettävien rajojen määrää, kunhan ajoneuvot ovat jäsenvaltioiden alueellaan vahvistamien eurooppalaisten moduulijärjestelmien suurimpien sallittujen

oikeudellisen selkeyden vuoksi olisi vahvistettava yhteiset edellytykset eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnille kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä, **mukaan lukien selkeiden tietojen tarjoaminen** eurooppalaisten moduulijärjestelmien paino- ja mittarajoista sekä tällaisten ajoneuvojen eritelmien kanssa yhteensopivista tieverkon osista. **Tässä yhteydessä** olisi **myös seurattava** eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytön vaikutuksia tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä näiden järjestelmien ympäristövaikutuksia liikennejärjestelmään, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan.

painojen ja mittojen mukaisia. Näin varmistetaan, että rajat ylittävissä kuljetuksissa käytettävät eurooppalaiset moduulijärjestelmät noudattavat kyseisissä jäsenvaltioissa sovellettavaa yhteistä alhaisinta paino- ja mittarajaa. Kuljetusten turvallisuuden, läpinäkyvyyden ja oikeudellisen selkeyden vuoksi olisi vahvistettava yhteiset edellytykset eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnille kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä. **Näillä edellytyksillä olisi muun muassa varmistettava, että eurooppalaiset moduulijärjestelmät liikkuvat teillä, joilla loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvallisuus taataan. Jäsenvaltioiden olisi tarjottava selkeitä tietoja** eurooppalaisten moduulijärjestelmien paino- ja mittarajoista sekä tällaisten ajoneuvojen eritelmien kanssa yhteensopivista tieverkon osista. **Jäsenvaltioiden olisi perustettava seurantajärjestelmä, jonka avulla voidaan arvioida** eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytön vaikutuksia tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä näiden järjestelmien ympäristövaikutuksia liikennejärjestelmään, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan. **Tässä direktiivissä oleva eurooppalaisten moduulijärjestelmien selkeä määritelmä takaa, että ne koostuvat vakioajoneuvoyksiköistä, jotta varmistetaan yhteensopivuus muiden liikennemuotojen, erityisesti rautatieliikenteen, kanssa. Jotta siirtymistä päästöttömään liikkuvuuteen voitaisiin edistää tehokkaasti, kansainvälistä liikennettä harjoittavien eurooppalaisten moduulijärjestelmien olisi muodostuttava päästöttömistä ajoneuvoista tai ajoneuvoyhdistelmistä heti, kun se on teknisesti ja toiminnallisesti mahdollista.**

Tarkistus 6

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 9 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(9 a) Tieturvallisuuden ja asianmukaisten työolojen maksimoimiseksi on tärkeää varmistaa, että eurooppalaisten moduulijärjestelmien kuljettajilla on raskaampien ja pidempien ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien käsittelyn edellyttämä asianmukainen koulutus ja pätevyys. Jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus vahvistaa eurooppalaisten moduulijärjestelmien kuljettajia koskevat vähimmäisvaatimukset tai sertifiointijärjestelmä. Jotta voidaan varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset, jotka takaavat eurooppalaisten moduulijärjestelmien kuljettajien ja liikenteenharjoittajien yhdenvertaisen kohtelun ja syrjimättömyyden, jäsenvaltioiden olisi taattava, että nämä sertifiointitunnustetaan vastavuoroisesti asianomaisissa jäsenvaltioissa.

Tarkistus 7

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 10 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(10 a) Uusiin yhdenmukaistettuihin sääntöihin eurooppalaisista moduulijärjestelmistä kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä niissä jäsenvaltioissa, jotka sallivat niiden liikennöinnin, olisi sisällyttävä se, että kyseisissä jäsenvaltioissa kerätään tietoja tieturvallisuudesta, myös törmäysten aiheuttamien kuolonuhrien ja loukkaantumisten osuudesta. Koska loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien

osuus henkilöistä, jotka kuolevat törmäyksissä, joissa on osallisena raskas hyötyajoneuvo, on lähes kolmannes, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että eurooppalaiset moduulijärjestelmät eivät vaikuta kielteisesti tieturvallisuuteen eivätkä etenkin sellaisten loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvallisuuteen kuin jalankulkijat ja pyöräilijät sekä moottoripyöräilijät ja vammaiset henkilöt, liikuntarajoitteiset henkilöt tai henkilöt, joiden suuntataju on heikentynyt.

Tarkistus 8

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti

(11) Enimmäispainot tai -mitat ylittävillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä suoritettavat jakamattomien kuormien kuljetukset sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien käyttö edellyttävät, että erityistä huomiota kiinnitetään muun muassa asiaankuuluvien tietojen läpinäkyvyyteen, oikeusvarmuuteen ja lupaprosessien yhdenmukaistamiseen, kun otetaan huomioon lisäturvaominaisuuksien ja sopivan infrastruktuurin tarve. Sen vuoksi on tarpeen, että jäsenvaltiot perustavat keskitetyn sähköisen tieto- ja viestintäjärjestelmän, joka sisältää selkeässä ja helposti saatavilla olevassa muodossa kaikki asiaankuuluvat tiedot jakamattomien kuormien kuljetuksen ja eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytön toiminnallisista ja hallinnollisista edellytyksistä. Tämän kansallisen järjestelmän olisi myös mahdollistettava se, että liikenteenharjoittajat saavat tiedot ja toimittavat sähköisesti vakimuotoisen hakemuksen, joka koskee jakamattomien kuormien kuljettamista kyseisessä

Tarkistus

(11) Enimmäispainot tai -mitat ylittävillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä suoritettavat jakamattomien kuormien kuljetukset sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien käyttö edellyttävät, että erityistä huomiota kiinnitetään muun muassa asiaankuuluvien tietojen läpinäkyvyyteen, oikeusvarmuuteen ja lupaprosessien yhdenmukaistamiseen, kun otetaan huomioon lisäturvaominaisuuksien ja sopivan infrastruktuurin tarve. Sen vuoksi on tarpeen, että jäsenvaltiot perustavat keskitetyn sähköisen tieto- ja viestintäjärjestelmän, joka sisältää selkeässä ja helposti saatavilla olevassa muodossa kaikki asiaankuuluvat tiedot jakamattomien kuormien kuljetuksen ja eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytön toiminnallisista ja hallinnollisista edellytyksistä. Tämän kansallisen järjestelmän olisi myös mahdollistettava se, että liikenteenharjoittajat saavat tiedot ja toimittavat sähköisesti **EU:n** vakimuotoisen hakemuksen, joka koskee jakamattomien kuormien kuljettamista kyseisessä jäsenvaltiossa koskevia

jäsenvaltiossa koskevia erityislupia.

erityislupia. *Lisäksi kyseisessä kansallisessa järjestelmässä olisi annettava tietoja ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimmista kansallisista sallituista painoista ja mitoista sekä tietoja mahdollisista rajoituksista, erityisesti korkeuden osalta. Sen varmistamiseksi, että liikenteenharjoittajat ja kansalaiset voivat saada kaikki asiaankuuluvat tiedot yhdestä paikasta, komission olisi perustettava viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [kuuden kuukauden kuluttua päivästä, jona tämä direktiivi on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä] erityinen eurooppalainen verkkoportaali, joka yhdistää kansalliset sähköiset ja viestintäjärjestelmät ja tarjoaa muun muassa selkeän graafisen yleiskatsauksen teistä, joilla eurooppalaiset moduulijärjestelmät ja, jos niitä on saatavilla, jakamattomia kuormia kuljettavat ajoneuvot saavat liikkua asianomaisissa jäsenvaltioissa.*

Tarkistus 9

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti

(12) Ensisijaisesti kaukoliikenteessä käytettävien raskaampien kuorma-autojen (kuten viisi- ja kuusiakselisten ajoneuvoyhdistelmien) rajatylittävän kuljettamisen keinotekoiset esteet olisi poistettava yhdenmukaisella tavalla, jotta voidaan hyödyntää lyhyellä aikavälillä toiminnallista tehokkuutta ja energia- ja ympäristötehokkuutta, jotka liittyvät jäsenvaltioiden myöntämään suurempaan kuormauskapasiteettiin, myös intermodaalikuljetuksissa. Päästöttömään liikkumiseen siirtymisen tehokkaaksi edistämiseksi on välttämätöntä luopua asteittain fossiilisilla polttoaineilla toimivien raskaampien kuorma-autojen

Tarkistus

(12) Ensisijaisesti kaukoliikenteessä käytettävien raskaampien kuorma-autojen (kuten viisi- ja kuusiakselisten ajoneuvoyhdistelmien) rajatylittävän kuljettamisen keinotekoiset esteet olisi poistettava yhdenmukaisella tavalla, jotta voidaan hyödyntää lyhyellä aikavälillä toiminnallista tehokkuutta ja energia- ja ympäristötehokkuutta, jotka liittyvät jäsenvaltioiden myöntämään suurempaan kuormauskapasiteettiin, myös intermodaalikuljetuksissa. Päästöttömään liikkumiseen siirtymisen tehokkaaksi edistämiseksi **ja asiaankuuluvan nykyisen ympäristölainsäädännön vaikutusten maksimoimiseksi** on välttämätöntä luopua

käytöstä vuodesta 2035 alkaen, **jolloin päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen markkinaosuuden ennustetaan kasvavan merkittävästi, jopa noin 50 prosenttiin uusista** raskaiden hyötyajoneuvojen **rekisteröinneistä**. Kansallisessa liikenteessä olisi edelleen sallittava raskaammat kuorma-autot vaiheittaisen käytöstä poistamisen jälkeen, kun taas kansainvälisessä liikenteessä niiden olisi noudatettava direktiivin 96/53/EY liitteessä I vahvistettuja suurimpia sallittuja painoja. Kyseisessä direktiivissä lisäpainoa koskevat oikeudet rajoitetaan päästöttömiin ajoneuvoihin ja intermodaalikuljetuksissa käytettäviin ajoneuvoihin.

asteittain fossiilisilla polttoaineilla toimivien raskaampien kuorma-autojen käytöstä vuodesta 2035 alkaen, **jotta voidaan vahvistaa investointeihin liittyvää oikeusvarmuutta ja edelleen edistää tehokkaampien päästöttömien** raskaiden hyötyajoneuvojen **pääsyä markkinoille**. Kansallisessa liikenteessä olisi edelleen sallittava raskaammat kuorma-autot vaiheittaisen käytöstä poistamisen jälkeen, kun taas kansainvälisessä liikenteessä niiden olisi noudatettava direktiivin 96/53/EY liitteessä I vahvistettuja suurimpia sallittuja painoja. Kyseisessä direktiivissä lisäpainoa koskevat oikeudet rajoitetaan päästöttömiin ajoneuvoihin ja intermodaalikuljetuksissa käytettäviin ajoneuvoihin.

Tarkistus 10

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti

(14) Mahdollisuudet vähentää ajoneuvonkuljetusajoneuvojen, **joissa on** avoimet korit, energiankulutusta parantamalla aerodynamiikkaa ovat hyvin rajalliset. Toisistaan poikkeavat kansalliset säännöt kuormien ylityspituuksista ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa aiheuttavat kilpailun vääristymistä ja rajoittavat merkittävästi mahdollisuuksia parantaa niiden osalta toiminnallista tehokkuutta ja energiatehokkuutta kansainvälisessä liikenteessä. Sen vuoksi on välttämätöntä yhdenmukaistaa säännöt kuormien ylityspituuksista ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa, **joissa on avoimet korit**, jotta varmistetaan näiden tavoitteiden asianmukainen saavuttaminen.

Tarkistus

(14) Mahdollisuudet vähentää ajoneuvonkuljetusajoneuvojen, **joista useimmissa** on avoimet korit, energiankulutusta parantamalla aerodynamiikkaa ovat hyvin rajalliset. Toisistaan poikkeavat kansalliset säännöt kuormien ylityspituuksista ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa aiheuttavat kilpailun vääristymistä ja rajoittavat merkittävästi mahdollisuuksia parantaa niiden osalta toiminnallista tehokkuutta ja energiatehokkuutta kansainvälisessä liikenteessä. Sen vuoksi on välttämätöntä yhdenmukaistaa säännöt kuormien ylityspituuksista ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa, jotta varmistetaan näiden tavoitteiden asianmukainen saavuttaminen.

Tarkistus 11

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 15 kappale

Komission teksti

(15) Markkinoille on alkanut ilmestyä pidennetyillä ohjaamoilla varustettuja raskaita hyötyajoneuvoja, joissa on päästöttömät käyttövoimajärjestelmät. Päästöttömien käyttövoimajärjestelmien käyttö edellyttää teknologiasta riippuen ylimääräistä tilaa, jota ei tulisi ottaa huomioon ajoneuvon kuljetuskapasiteettia pienentävästi, jotta päästöttömille tiekuljetuksille ei aiheutuisi taloudellista haittaa. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että pidennetyille ohjaamoille säädettyjen enimmäispituuksien ylitys voi olla sellainen, että se mahdollistaa päästötöntä teknologiaa, kuten akkuja ja vetysäiliöitä, varten tarvittavan tilan edellyttäen, että aerodynaamisten ohjaamojen turvallisuus-, tehokkuus- ja mukavuusominaisuudet eivät vaarannu.

Tarkistus 12

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 16 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(15) Markkinoille on alkanut ilmestyä pidennetyillä ohjaamoilla varustettuja raskaita hyötyajoneuvoja, joissa on päästöttömät käyttövoimajärjestelmät. Päästöttömien käyttövoimajärjestelmien käyttö edellyttää teknologiasta riippuen ylimääräistä tilaa, jota ei tulisi ottaa huomioon ajoneuvon kuljetuskapasiteettia pienentävästi, jotta päästöttömille tiekuljetuksille ei aiheutuisi taloudellista haittaa. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että pidennetyille ohjaamoille säädettyjen enimmäispituuksien ylitys voi olla sellainen, että se mahdollistaa päästötöntä teknologiaa, kuten akkuja ja vetysäiliöitä, varten tarvittavan tilan edellyttäen, että aerodynaamisten ohjaamojen turvallisuus-, tehokkuus- ja mukavuusominaisuudet eivät vaarannu ***ja että kyseinen ajoneuvo on kääntöympyrää koskevan säännön mukainen.***

(16 a) Ajoneuvojen merkintöjen ja merkinannon moninaisuus jäsenvaltioissa voi aiheuttaa sekaannusta tienkäyttäjille ja heikentää tieturvallisuutta unionissa. Tieturvallisuuden parantamiseksi olisi unionin tasolla luotava eurooppalaisissa moduulijärjestelmissä käytettävien tai standardimitoista poikkeavien moottoriajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien pituutta ilmaiseva standardoitu EU-merkki. Tämä EU-merkki auttaisi tienkäyttäjää

tunnistamaan tällaiset ajoneuvot ja tutustumaan niihin sekä vähentäisi näkyvyysrajoituksista tai kuolleista kulmista aiheutuvia riskejä esimerkiksi ohitettaessa tällaisia pitkiä ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä.

Tarkistus 13

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 16 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(16 b) Akkukäyttöisillä sähköajoneuvoilla sekä polttokennoajoneuvoilla ja muilla vetykäyttöisillä ajoneuvoilla on hyvät mahdollisuudet saada tietyt raskaan liikenteen segmentit irtautumaan hiilestä, ja niiden kehittämistä olisi edistettävä ottaen samalla huomioon, että kaikilla teknologioilla on ympäristövaikutuksensa. Jos sähköistäminen ei ole mahdollista tai se on vähemmän tehokasta ja jos vetykäyttöiset ajoneuvot eivät tule kyseeseen tai ole kustannuksiltaan kilpailukykyisiä, teknologianeutraaliuden periaatteen avulla on mahdollista varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset muiden, kehittyneempien teknologioiden kanssa.

Tarkistus 14

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(17) Sääntöjen noudattamisen tuloksellinen, tehokas ja johdonmukainen valvonta on äärimmäisen tärkeää, jotta voidaan varmistaa liikenteenharjoittajien välinen vääristymätön kilpailu ja poistaa tieturvallisuuteen ja tieinfrastruktuuriin

(17) Sääntöjen noudattamisen tuloksellinen, tehokas ja johdonmukainen valvonta on äärimmäisen tärkeää, jotta voidaan varmistaa liikenteenharjoittajien välinen vääristymätön kilpailu ja poistaa tieturvallisuuteen ja tieinfrastruktuuriin

kohdistuvat riskit, jotka aiheutuvat sovellettavat painot tai mitat laittomasti ylittävien ajoneuvojen käytöstä. Jotta jäsenvaltiot voivat kohdentaa tienvarsitarkastukset paremmin ajoneuvoihin, joissa on ylikuormaa, **ja jos ne päättävät käyttää automaattisia järjestelmiä tieinfrastruktuureissa, niiden olisi varmistettava tällaisten järjestelmien käyttöönotto vähintään Euroopan laajuisessa tieliikenneverkossa.** Jotta täytäntöönpanon valvonta olisi luotettavaa ja yhdenmukaista kaikkialla unionissa, jäsenvaltioiden suorittamille tarkastuksille olisi lisäksi vahvistettava pakollinen vähimmäistaso suhteessa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen niiden alueella harjoittaman liikenteen määrään, mukaan lukien asianmukainen määrä tarkastuksia yöaikaan.

kohdistuvat riskit, jotka aiheutuvat sovellettavat painot tai mitat laittomasti ylittävien ajoneuvojen käytöstä. Jotta jäsenvaltiot voivat kohdentaa tienvarsitarkastukset paremmin ajoneuvoihin, joissa on ylikuormaa, **niiden olisi varmistettava automaattisten järjestelmien käyttöönotto vähintään Euroopan laajuisessa tieliikenneverkossa, mukaan lukien sertifioidut järjestelmät TEN-T-runkoverkossa. Lisäksi olisi oltava mahdollista käyttää tarkkoja ja täysin yhteentoimivia ajoneuvoon asennettuja punnituslaitteita. Näiden sertifioidujen automaattisten järjestelmien olisi voitava tunnistaa ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ylittävät suurimmat sallitut painot mutta joihin sovelletaan voimassa olevaan erityislupaan tai vastaavaan järjestelyyn perustuvaa poikkeusta. Järjestelmien olisi myös voitava havaita, täytyvätkö erityislupia koskevat ehdot. Näin on tarkoitus välttää perusteettomat seuraamukset ja säästää sekä liikenteenharjoittajien että jäsenvaltioiden hallinnollisissa kustannuksissa.** Jotta täytäntöönpanon valvonta olisi luotettavaa ja yhdenmukaista kaikkialla unionissa, jäsenvaltioiden suorittamille tarkastuksille olisi lisäksi vahvistettava pakollinen vähimmäistaso suhteessa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen niiden alueella harjoittaman liikenteen määrään, mukaan lukien asianmukainen määrä tarkastuksia yöaikaan.

Tarkistus 15

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 kappale

Komission teksti

(18) Jotta voitaisiin edelleen tehostaa raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöinnin valvontaa ja seurantaa unionin teillä, vähentää ruuhkia, parantaa

Tarkistus

(18) Jotta voitaisiin edelleen tehostaa raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöinnin valvontaa ja seurantaa unionin teillä, vähentää ruuhkia, parantaa

tieturvallisuutta, vähentää infrastruktuurin vaurioitumisen riskejä ja edistää kestäviä kuljetuksia, jäsenvaltioita olisi kannustettava ottamaan käyttöön älykkäitä pääsynohjausjärjestelmiä, joilla varmistetaan suurimpia sallittuja painoja ja mittoja koskevien sääntöjen noudattaminen. **Tällaisia järjestelmiä perustaessaan** jäsenvaltioiden olisi sovellettava yhteisiä vähimmäisvaatimuksia yhdenmukaisuuden ja yhteentoimivuuden takaamiseksi kaikkialla **EU:ssa**, erityisesti vaihdettavien asiaankuuluvien tietojen saatavuuden ja muodon osalta. Järjestelmillä olisi autettava varmistamaan, että oikea ajoneuvo, jolla on oikea rahti, liikennöi oikealla tiellä ja oikeaan aikaan, jotta varmistetaan mahdollisimman vähäinen vaikutus ympäristöön, infrastruktuuriin, ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen sekä yhteiskuntaan. Tällaisten järjestelmien perustamisessa olisi hyödynnettävä kehittyneitä älykkäitä liikennejärjestelmiä, kuten ajoneuvon ja infrastruktuurin välistä viestintää, ajoneuvon ja verkon välistä viestintää, tosiaikaista tietojen jakamista ja etävalvontaa, jotta voidaan varmistaa raskaiden hyötyajoneuvojen turvallinen ja sujuva liikenne. Nämä järjestelmät eivät saisi johtaa suhteettomiin tai syrjiviin liikennejärjestyksiin.

Tarkistus 16

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 a kappale (uusi)

Komission teksti

tieturvallisuutta, vähentää infrastruktuurin vaurioitumisen riskejä ja edistää kestäviä kuljetuksia, jäsenvaltioita olisi kannustettava ottamaan käyttöön älykkäitä pääsynohjausjärjestelmiä, joilla varmistetaan suurimpia sallittuja painoja ja mittoja koskevien sääntöjen noudattaminen. Jäsenvaltioiden olisi sovellettava **tällaisiin järjestelmiin** yhteisiä vähimmäisvaatimuksia yhdenmukaisuuden ja yhteentoimivuuden takaamiseksi kaikkialla **unionissa**, erityisesti vaihdettavien asiaankuuluvien tietojen saatavuuden ja muodon osalta. **Asiaankuuluvien tietojen olisi oltava saatavilla reaaliaikaisesti ja unionin virallisilla kielillä.** Järjestelmillä olisi autettava varmistamaan, että oikea ajoneuvo, jolla on oikea rahti, liikennöi oikealla tiellä ja oikeaan aikaan, jotta varmistetaan mahdollisimman vähäinen vaikutus ympäristöön, infrastruktuuriin, ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen sekä yhteiskuntaan. Tällaisten järjestelmien perustamisessa olisi hyödynnettävä kehittyneitä älykkäitä liikennejärjestelmiä, kuten ajoneuvon ja infrastruktuurin välistä viestintää, ajoneuvon ja verkon välistä viestintää, tosiaikaista tietojen jakamista ja etävalvontaa, jotta voidaan varmistaa raskaiden hyötyajoneuvojen turvallinen ja sujuva liikenne. Nämä järjestelmät eivät saisi johtaa suhteettomiin tai syrjiviin liikennejärjestyksiin.

Tarkistus

(18 a) Direktiivin 96/53/EY täytäntöönpano on olennainen osa vakiintuneita unionin ja kansallisen tason seuranta- ja valvontajärjestelmiä, jotka edistävät tieliikenteeseen sovellettavien unionin sosiaalisten, markkinoita

koskevien ja teknisten sääntöjen täytäntöönpanoa. Jos havaitaan, että painoille ja mitoille asetettuja vaatimuksia ei noudateta, toimivaltaisten kansallisten viranomaisten olisi toteutettava valvontatoimia. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että seuraamukset ovat syrjimättömiä sekä valittujen seuraamustyyppien että niiden tasojen osalta ja että ne ovat tehokkaita, varoittavia ja oikeasuhteisia rikkomuksen vakavuuteen nähden. Nämä rikkomukset olisi kirjattava maantiekuljetusyritysten kansalliseen rekisteriin, niitä koskevia tietoja olisi vaihdettava maantiekuljetusyritysten eurooppalaisen rekisterin (ERRU) kautta, ja ne olisi otettava huomioon yritysten riskiluokituksessa asetuksen (EY) N:o 1071/2009 mukaisesti. On odotettavissa, että direktiivin 96/53/EY soveltamisalaan kuuluvien seuraamusten rajatylittävää täytäntöönpanoa helpotetaan muutetulla rajatylittävää täytäntöönpanoa koskevalla direktiivillä (EU) 2015/413.

Tarkistus 17

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 18 b kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(18 b) Jotta voidaan edistyä vihreässä ja digitaalisessa siirtymässä ja noudattaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa ja kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa asetettuja tavoitteita erityisesti liikennealan kasvihuonekaasupäästöjen vähennysten osalta, jäsenvaltioita olisi kannustettava siihen, että tämän direktiivin rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista saatavat tulot tai näiden tulojen rahallista arvoa vastaava määrä käytetään kestävien liikennevälineiden käyttöönoton tukemiseen ja siten kuljetusten aiheuttamien ulkoisten kustannusten vähentämiseen,

intermodaalisuuden edistämiseen ja rajatylittävien kuljetusten kestävyyslisäämiseen.

Tarkistus 18

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti

(19) Multimodaalisen kuljetusjärjestelmän yleistymisen edistämiseksi kontissa olevan lastin kuljetuksia olisi edelleen helpotettava sallimalla *ylikorkeita* kontteja kuljettaville tieajoneuvoille suurempi korkeus.

Tarkistus

(19) Multimodaalisen kuljetusjärjestelmän yleistymisen edistämiseksi kontissa olevan lastin kuljetuksia, *mukaan lukien kuljetukset, joissa käytetään pituudeltaan 45 jalan tai 48 jalan mittaisia kontteja, pituudeltaan 45 jalan mittaisia vaihtokoreja tai ylikorkeita kontteja*, olisi edelleen helpotettava sallimalla *näitä* kontteja kuljettaville tieajoneuvoille suurempi korkeus *ja pituus*.

Tarkistus 19

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 19 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(19 a) Komission olisi tarkasteltava uudelleen nykyistä tyyppihyväksyntälainsäädäntöä, jotta voidaan vahvistaa uusien raskaiden hyötyajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien teknistä ja toiminnallista yhteensopivuutta yhdistettyjä kuljetuksia koskevien vaatimusten kanssa muun muassa kyseisten ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien painon, muodon, koon, nosturin kestävyys- ja ulkonevien laitteiden sisäänvedettävyyden ja taittavuuden osalta sekä helpottaa päästöttömien perävaunujen ja puoliperävaunujen käyttöä ja

käyttöönottoa.

Tarkistus 20

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 21 kappale

Komission teksti

(21) Jotta tieliikennealalla voitaisiin reagoida nopeasti mahdollisiin kriiseihin, kuten luonnonkatastrofeihin, pandemioihin, sotilaallisiin konflikteihin tai infrastruktuurin toimintahäiriöihin, direktiiviin 96/53/EY on tarpeen sisällyttää hätätilannelauseke, jolla mahdollistetaan tilapäisesti suurimmat sallitut painot ja/tai mitat ylittävien raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöinti, jotta voidaan varmistaa välttämättömien tavaroiden ja palvelujen jatkuva toimitus. Tällaista poikkeuslauseketta olisi sovellettava vain silloin, kun yleinen etu sitä vaatii, **ja** edellyttäen, että tieturvallisuus ei vaarannu.

Tarkistus

(21) Jotta tieliikennealalla voitaisiin reagoida nopeasti mahdollisiin kriiseihin, kuten luonnonkatastrofeihin, pandemioihin, sotilaallisiin konflikteihin tai infrastruktuurin toimintahäiriöihin, direktiiviin 96/53/EY on tarpeen sisällyttää hätätilannelauseke, jolla mahdollistetaan tilapäisesti suurimmat sallitut painot ja/tai mitat ylittävien raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöinti, jotta voidaan varmistaa välttämättömien tavaroiden ja palvelujen jatkuva toimitus. Tällaista poikkeuslauseketta olisi sovellettava vain silloin, kun yleinen etu sitä vaatii edellyttäen, että tieturvallisuus ei vaarannu, **ja sen mahdollisen uudelleensoveltamisen ehtona olisi oltava, että kriisi jatkuu.**

Tarkistus 21

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 23 kappale

Komission teksti

(23) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta vahvistaa yhteinen vakiomuotoinen hakemuslomake ja yhdenmukaistaa säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan sellaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kansallisten lupien tai vastaavien järjestelyjen myöntämiseen, jotka ylittävät enimmäispainot ja/tai -mitat ja jotka on tarkoitettu kuljettamaan

Tarkistus

(23) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta vahvistaa **EU:n** yhteinen vakiomuotoinen hakemuslomake ja yhdenmukaistaa säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan sellaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kansallisten lupien tai vastaavien järjestelyjen myöntämiseen, jotka ylittävät enimmäispainot ja/tai -mitat ja jotka on tarkoitettu kuljettamaan

jakamattomia kuormia, vahvistaa vakiomuotoinen raportointimalli jäsenvaltioille niiden raportointivelvollisuuksien noudattamiseksi sekä vahvistaa väliaikaisia poikkeuksia kriisistä kärsivien jäsenvaltioiden välisessä kansainvälisessä liikenteessä käytettyjen paino- ja mittarajojen soveltamisesta. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁴⁵ mukaisesti.

⁴⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

Tarkistus 22

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 23 a kappale (uusi)

Komission teksti

jakamattomia kuormia, vahvistaa vakiomuotoinen raportointimalli jäsenvaltioille niiden raportointivelvollisuuksien noudattamiseksi sekä vahvistaa väliaikaisia poikkeuksia kriisistä kärsivien jäsenvaltioiden välisessä kansainvälisessä liikenteessä käytettyjen paino- ja mittarajojen soveltamisesta. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁴⁵ mukaisesti.

⁴⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

Tarkistus

(23 a) Jotta voidaan arvioida tämän direktiivin vaikuttavuutta ja tehokkuutta ja jotta voidaan mitata edistymistä sen erityistavoitteiden saavuttamisessa, on tärkeää arvioida säännöllisesti sen täytäntöönpanoa ja vaikutusta. Komission olisi näin ollen esitettävä säännöllisesti tämän direktiivin soveltamista koskevia arviointikertomuksia, jotka perustuvat päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönoton markkinoilla mahdollistaviin edellytyksiin, kuten asianmukaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin saatavuuteen ja kapasiteettiin, Euroopan päästökauppajärjestelmän vaikutukseen tieliikenteeseen sekä hiilidioksidipäästöjen mukaan

eriyettyihin tienkäyttömaksuihin jäsenvaltioissa. Näihin kertomuksiin olisi sisällyttävä yksityiskohtaisia tietoja kyseisistä mahdollistavista edellytyksistä sekä kansallisen ja kansainvälisen tieliikenteen kehityksestä, vaikutuksista tieturvallisuuteen ja tieinfrastruktuuriin, liikennemuotosiirtymästä, älykkäiden valvontajärjestelmien käytöstä sekä teknologian kehityksestä tieliikenteessä. Lisäksi kertomuksissa olisi tarkasteltava toimenpiteiden skaalautuvuutta direktiivin pitkän aikavälin tavoitteiden mukaisesti. Näiden arviointien tulosten perusteella kertomukseen olisi tarvittaessa liitettävä lainsäädäntöehdotus tämän direktiivin ja siinä säädettyjen velvoitteiden muuttamiseksi.

Tarkistus 23

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – e alakohta

Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – 1 kohta – 14 luetelmakohta

Komission teksti

– ’vaihtoehtoisella polttoaineella toimivalla ajoneuvolla’ tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, joka toimii kokonaan vaihtoehtoisella polttoaineella ja joka on hyväksytty asetuksella (EU) 2018/858 luotujen puitteiden mukaisesti,”

Tarkistus

– ’vaihtoehtoisella polttoaineella toimivalla ajoneuvolla’ tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, joka toimii kokonaan ***tai osittain*** vaihtoehtoisella polttoaineella ja joka on hyväksytty asetuksella (EU) 2018/858 luotujen puitteiden mukaisesti,

Tarkistus 24

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 3 kohta – 2–3 a alakohta (uusi)

Komission teksti

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että

menettely lupien tai vastaavien ehtojen saamiseksi jakamattomien kuormien kuljetusta varten on sujuva, tehokas ja syrjimätön, minimoimalla hallinnolliset rasitteet ja välttämällä tarpeettomia viivästyksiä.

Jäsenvaltioiden on taattava, että jakamattomien kuormien kuljetukseen liittyvien lupien tai vastaavien ehtojen myöntämisedellytykset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä. Jäsenvaltioiden on erityisesti tehtävä yhteistyötä ajoneuvojen merkintöjen ja merkinannon moninaisuuden välttämiseksi ja kuvamerkkien käytön suosimiseksi tekstin sijasta. Jäsenvaltiot eivät saa asettaa jakamattomien kuormien **kuljetukseen** liittyviä kielivaatimuksia.

menettely lupien tai vastaavien ehtojen saamiseksi jakamattomien kuormien kuljetusta varten on sujuva, tehokas ja syrjimätön, **tarjoamalla EU:n yhteinen vakiohakemuslomake ja** minimoimalla hallinnolliset rasitteet ja välttämällä tarpeettomia viivästyksiä.

Jäsenvaltioiden on taattava, että jakamattomien kuormien kuljetukseen liittyvien lupien tai vastaavien ehtojen myöntämisedellytykset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä. Jäsenvaltioiden on erityisesti **myönnettävä luvat tai vastaavat järjestelyt sähköisessä muodossa ja tehtävä yhteistyötä lupien myöntämisen määräaikaisten yhdenmukaistamiseksi edelleen. Jäsenvaltioiden on myös erityisesti** tehtävä yhteistyötä ajoneuvojen merkintöjen ja merkinannon moninaisuuden välttämiseksi ja kuvamerkkien käytön suosimiseksi tekstin sijasta. **Lisäksi jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä jakamattomien kuormien kuljetusten saattamista koskevien asiaankuuluvien sääntöjen, kuten saattoajoneuvojen määrättyä käyttöä, merkintöjä ja merkkejä koskevien sääntöjen, yhdenmukaistamiseksi.** Jäsenvaltiot eivät saa asettaa jakamattomien kuormien **kuljetusten kuljettajiin** liittyviä kielivaatimuksia.

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että jakamattomia kuormia kuljettavissa ajoneuvoissa on 10 c a artiklan mukainen EU-merkki.

Tarkistus 25

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta

Komission teksti

4. Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai

PE754.850v02-00

Tarkistus

4. Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai

24/62

RR\1297467FI.docx

ajoneuvoyhdistelmät, joita käytetään tiettyihin kansallisiin kuljetuksiin ja jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, liikkuvat jäsenvaltion alueella mitoilla, jotka poikkeavat liitteen I kohdissa 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 ja 4.4 mainituista mitoista.

Kuljetusten ei katsota vaikuttavan merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, jos yksi seuraavista ehdoista täyttyy:

- a) kuljetukset suoritetaan jäsenvaltion alueella erikoistarkoitukseen rakennetuilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä sellaisissa olosuhteissa, joissa kuljetuksia ei normaalisti suoriteta muista jäsenvaltioista lähtöisin olevilla ajoneuvoilla, esimerkiksi metsien hyväksikäyttöön ja metsäteollisuuteen liittyvät kuljetukset,
- b) jäsenvaltio, joka sallii kuljetukset alueellaan ajoneuvoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä, joiden mitat poikkeavat liitteessä I säädetyistä mitoista, sallii myös eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin 4 a kohdan mukaisesti siten, että voidaan saavuttaa vähintään kyseisessä jäsenvaltiossa sallittu kuormatilan pituus ja että jokainen liikennöitsijä voi hyödyntää tasapuolisia kilpailuedellytyksiä.”

Tarkistus 26

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta

Komission teksti

”4 a. Jäsenvaltiot voivat sallia eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin alueellaan kansallisessa ja

ajoneuvoyhdistelmät, joita käytetään tiettyihin kansallisiin *tai kansainvälisiin* kuljetuksiin ja jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, liikkuvat jäsenvaltion alueella *painoilla tai* mitoilla, jotka poikkeavat liitteen I kohdissa 1.1, 1.2, **1.3**, 1.4–1.8, **2**, **4.1**, 4.2 ja 4.4 mainituista mitoista.

Kuljetusten ei katsota vaikuttavan merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, jos yksi seuraavista ehdoista täyttyy:

- a) kuljetukset suoritetaan jäsenvaltion alueella erikoistarkoitukseen rakennetuilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä sellaisissa olosuhteissa, joissa kuljetuksia ei normaalisti suoriteta muista jäsenvaltioista lähtöisin olevilla ajoneuvoilla, esimerkiksi metsien hyväksikäyttöön ja metsäteollisuuteen liittyvät kuljetukset,
- b) jäsenvaltio, joka sallii kuljetukset alueellaan ajoneuvoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä, joiden mitat poikkeavat liitteessä I säädetyistä mitoista, sallii myös eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin 4 a kohdan mukaisesti siten, että voidaan saavuttaa vähintään kyseisessä jäsenvaltiossa sallittu kuormatilan pituus ja että jokainen liikennöitsijä voi hyödyntää tasapuolisia kilpailuedellytyksiä.”

Tarkistus

”4 a. Jäsenvaltiot voivat sallia eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin alueellaan kansallisessa ja

kansainvälisessä liikenteessä edellyttäen, että kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:

- a) jäsenvaltioiden on asetettava julkisesti saataville esteettömällä ja avoimella tavalla tiedot, jotka liittyvät eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöintiin sovellettaviin enimmäispainoihin ja -mittoihin niiden alueella;
- b) jäsenvaltioiden on asetettava julkisesti saataville esteettömällä ja avoimella tavalla tiedot siitä tieverkon osasta, jossa eurooppalaiset moduulijärjestelmät voivat liikennöidä;
- c) jäsenvaltioiden on varmistettava yhteydet verkon osasta, jossa eurooppalaiset moduulijärjestelmät voivat liikennöidä niiden alueella, sellaisten naapurijäsenvaltioiden tieverkkoon, jotka myös sallivat eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin, jotta voidaan mahdollistaa rajat ylittävä liikenne;
- d) jäsenvaltioiden on perustettava seurantajärjestelmä ja arvioitava eurooppalaisten moduulijärjestelmien **vaikutusta** tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen

kansainvälisessä liikenteessä edellyttäen, että kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:

-a) Eurooppalaisten moduulijärjestelmien uusien reittien osalta jäsenvaltioiden on arvioitava eurooppalaisten moduulijärjestelmien mahdollista vaikutusta tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennejärjestelmään kohdistamia ympäristövaikutuksia, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan. Arviointi on asetettava julkisesti saataville. Jäsenvaltioiden, jotka ovat jo perustaneet eurooppalaisten moduulijärjestelmien reittejä alueelleen tämän direktiivin voimaantulopäivänä, ei tarvitse tehdä ennakkoarviointia näistä jo vakiintuneista reiteistä;

- a) jäsenvaltioiden on asetettava julkisesti saataville esteettömällä ja avoimella tavalla tiedot, jotka liittyvät eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöintiin sovellettaviin enimmäispainoihin ja -mittoihin niiden alueella;
- b) jäsenvaltioiden on asetettava julkisesti saataville esteettömällä ja avoimella tavalla tiedot siitä tieverkon osasta, jossa eurooppalaiset moduulijärjestelmät voivat liikennöidä;
- c) jäsenvaltioiden on varmistettava yhteydet verkon osasta, jossa eurooppalaiset moduulijärjestelmät voivat liikennöidä niiden alueella, sellaisten naapurijäsenvaltioiden tieverkkoon, jotka myös sallivat eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin, jotta voidaan mahdollistaa rajat ylittävä liikenne;
- d) jäsenvaltioiden on perustettava seurantajärjestelmä eurooppalaisten moduulijärjestelmien **vaikutuksen** tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin, eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön **ja**

väliseen yhteistyöhön sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennejärjestelmään **kohdistamia ympäristövaikutuksia**, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan.

Jos jäsenvaltio sallii tämän kohdan nojalla eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin kansallisessa liikenteessä, se ei saa estää tai kieltää eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöimistä alueellaan kansainvälisessä liikenteessä, kunhan tällaiset järjestelmät eivät ylitä kansallisessa liikenteessä käytettäville eurooppalaisille moduulijärjestelmille vahvistettuja enimmäispainoja ja -mittoja.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle, jos ne sallivat eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin alueellaan.”;

liikennemäärään sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennejärjestelmään **kohdistamien ympäristövaikutusten**, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan, **arvioimiseksi, ottaen huomioon -a alakohdan mukaisesti suoritettu ennakoarviointi.**

d a) jäsenvaltioiden on varmistettava, että eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnistä aiheutuvien tieturvallisuuteen, mukaan lukien loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvallisuus, kohdistuvien mahdollisten kielteisten vaikutusten välttämiseksi toteutetaan asianmukaisia toimenpiteitä;

Jäsenvaltiot voivat vahvistaa eurooppalaisten moduulijärjestelmien kuljettajia koskevat vähimmäisvaatimukset tai sertifiointijärjestelmän edellyttäen, että niillä varmistetaan oikeasuhteisuus ja syrjimättömyys. Jäsenvaltioiden on tehtävä yhteistyötä tunnustaakseen vastavuoroisesti toistensa sertifiointit.

Jos jäsenvaltio sallii tämän kohdan nojalla eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin kansallisessa liikenteessä, se ei saa estää tai kieltää eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöimistä alueellaan kansainvälisessä liikenteessä, kunhan tällaiset järjestelmät eivät ylitä kansallisessa liikenteessä käytettäville eurooppalaisille moduulijärjestelmille vahvistettuja enimmäispainoja ja -mittoja.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle, jos ne sallivat eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin alueellaan, **ja annettava sille tietoja siitä, miten ne täyttävät tämän kohdan -a-d a alakohdassa säädetyt edellytykset. Tällaisten ilmoitusten jälkeen komissio antaa tarvittaessa kyseisille jäsenvaltioille suosituksia sen varmistamiseksi, että kyseisiä edellytyksiä noudatetaan. Jos komissio antaa suosituksia, asianomaisen jäsenvaltion on kuuden kuukauden kuluessa ilmoitettava komissiolle, miten se**

aikoo panna kyseiset suositukset täytäntöön. Komission suositukset ja jäsenvaltion vastaukset on asetettava julkisesti saataville.”;

Tarkistus 27

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – d alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 5 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Jäsenvaltiot voivat rajoitetun ajan sallia kokeita ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka sisältävät uutta teknologiaa tai uuden kuljetusjärjestelmän eivätkä voi täyttää tämän direktiivin vaatimuksia. Kyseisiä ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä voidaan käyttää tiettyihin kansallisiin tai kansainvälisiin kuljetustehtäviin koekauden ajan. Erityisesti kokeet eurooppalaisilla moduulijärjestelmillä sallitaan enintään viideksi vuodeksi. Kokeiden määrää ei rajoiteta. Jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa tästä komissiolle.

Tarkistus

Jäsenvaltiot voivat rajoitetun ajan sallia kokeita ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka sisältävät uutta teknologiaa tai uuden kuljetusjärjestelmän eivätkä voi täyttää tämän direktiivin vaatimuksia. Kyseisiä ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä voidaan käyttää tiettyihin kansallisiin tai kansainvälisiin kuljetustehtäviin koekauden ajan ***vasta sen jälkeen, kun on osoitettu, että kohdennettuja kuljetuksia ei voida harjoittaa millään muulla kuljetusmuodolla, joka tarjoaa samanlaisia tai parempia turvallisuus- ja ympäristöhyötyjä. On osoitettava, että tällä ei ole merkittävää vaikutusta intermodaaliseen kilpailuun kuljetusalalla kokonaisuudessaan.*** Erityisesti kokeet eurooppalaisilla moduulijärjestelmillä sallitaan enintään viideksi vuodeksi, ***ja ne voidaan uusia kerran enintään kolmeksi vuodeksi. Jos jäsenvaltio päättää uusia kokeet, sen on esitettävä komissiolle riittävät perustelut.*** Kokeiden määrää ei rajoiteta. Jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa tästä komissiolle.

Tarkistus 28

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – e alakohta

Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 5 a kohta

Komission teksti

”5 a. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 10 h artiklan mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi määrittämällä vähimmäistiedot ja suorituskäytännöt, jotka on toimitettava tämän artiklan 4 a kohdan d alakohdassa ja 5 kohdassa tarkoitettujen jäsenvaltioiden perustamien seurantajärjestelmien avulla.”;

Tarkistus

”5 a. Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 10 h artiklan mukaisesti tämän direktiivin täydentämiseksi määrittämällä vähimmäistiedot ja suorituskäytännöt, jotka on toimitettava tämän artiklan 4 a kohdan **-a ja d** alakohdassa ja 5 kohdassa tarkoitettujen **ennakkoarviointien ja** jäsenvaltioiden perustamien seurantajärjestelmien avulla.”;

Tarkistus 29

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

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

Komission teksti

Tarkistus

c a) keskitetty kansallinen yhteyspiste, josta voi saada selkeällä, helposti saatavilla olevalla ja avoimella tavalla tietoja ajoneuvojen suurimmista kansallisesti sallituista painoista ja mitoista sekä mahdollisista rajoituksista, mukaan lukien korkeus, tietyillä alueilla tai tietyillä teillä.

Tarkistus 30

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 a artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

1 a. Komissio perustaa viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [kuuden kuukauden

kuluttua tämän direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä] tarkoitusta varten suunnitellun ja ajantasaisen eurooppalaisen verkkoportaalin, joka on saatavilla kaikilla unionin virallisilla kielillä ja joka yhdistää 1 kohdassa tarkoitettut kansalliset sähköiset tieto- ja viestintäjärjestelmät selkeällä, helposti saatavilla olevalla ja avoimella tavalla. Tämän eurooppalaisen portaalin avulla on lisäksi saatettava julkisesti saataville helposti saatavilla olevalla ja avoimella tavalla tiedot niistä tieverkon osista, jossa eurooppalaiset moduulijärjestelmät ja, jos niitä on saatavilla, jakamattomia kuormia kuljettavat ajoneuvot voivat liikennöidä.

Tarkistus 31

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 a artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Komissio **voi hyväksyä** täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yhteinen **vakiohakemuslomake** ja yhdenmukaistetaan säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan tämän artiklan 1 kohdassa ja 4 artiklan 3 kohdassa **tarkoitettujen kansallisten lupien tai vastaavien ehtojen myöntämiseen**. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Tarkistus

2. Komissio **hyväksyy** täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan **EU:n** yhteinen **vakiomuotoinen ajoneuvojen lupahakemuslomake** ja yhdenmukaistetaan, **myös tarvittavien ajoneuvojen rekisteröintitietojen osalta**, säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan **kansallisten lupien myöntämiseen, myös digitaalisessa muodossa, tai** tämän artiklan 1 kohdassa ja 4 artiklan 3 kohdassa **tarkoitettut vastaavat ehdot, sekä yhdenmukaistetaan asiaankuuluvat jakamattomien kuormien kuljetusten saattamista koskevat säännöt**. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Tarkistus 32

Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 96/53/EY

6 artikla – 4 kohta

Nykyinen teksti

4. Ajoneuvoon, jossa on vaatimustenmukaisuustodistus, **voidaan kohdistaa:**

- yhteisiä painojen raja-arvoja koskevia pistokokeita,
- yhteisiä mittojen raja-arvoja koskevia pistokokeita **vain** silloin, kun epäillään, että direktiiviä ei noudateta.

Tarkistus

a a) korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Ajoneuvoon, jossa on vaatimustenmukaisuustodistus, **kohdistetaan:**

- yhteisiä painojen raja-arvoja koskevia pistokokeita,
- yhteisiä mittojen raja-arvoja koskevia pistokokeita silloin, kun epäillään, että direktiiviä ei noudateta.

(direktiivi 96/53/EY)

Tarkistus 33

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 c artikla

Komission teksti

”8 c artikla

Ajoneuvonkuljetusajoneuvot, **joissa on avoimet korit**, voivat kuormattuina ylittää liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa vahvistetut enimmäispituudet yhteensä enintään 20,75 metriin asti käyttäen **sallittuja kuormatasoja**.

Ajoneuvonkuljetusajoneuvojen **ylityspituus tai** kuormataso ei saa työntyä ulos suhteessa **kuormaan**. Kuorma voi työntyä vetoauton eteen enintään 0,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon **ensimmäinen akseli on perävaunurakenteen** päällä. Kuorma voi työntyä taakse enintään 1,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon

Tarkistus

”8 c artikla

Ajoneuvonkuljetusajoneuvot voivat kuormattuina ylittää liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa vahvistetut enimmäispituudet yhteensä enintään 20,75 metriin asti käyttäen **kuormatasoja, kuten ulosvedettäviä takakuormatukia**.

Ajoneuvonkuljetusajoneuvojen kuormataso ei saa työntyä ulos suhteessa **kuorman ylityspituuteen**. Kuorma voi työntyä vetoauton eteen enintään 0,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon **kaikki akselit ovat ajoneuvorakenteen** päällä. Kuorma voi työntyä taakse enintään 1,5 metriä edellyttäen, että **enimmillään** kuljetettavan ajoneuvon viimeinen akseli

viimeinen akseli on *perävaunurakenteen* päällä.”

on *takakuormatuen* päällä.”

Tarkistus 34

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 8 alakohta – a alakohta

Direktiivi 96/53/EY

9 a artikla – 1 kohta

Komission teksti

”1. Asetuksen (EU) 2018/858 mukaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien sallitaan ylittää tämän direktiivin liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa asetetut enimmäispituudet edellyttäen, että niiden ohjaamot parantavat aerodynamiikkaa, energiatehokkuutta *ja* turvallisuutta. Tämän artiklan nojalla sallittua enimmäispituuksien ylittymistä voidaan käyttää myös päästöttömän teknologian asentamiseen. Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien, jotka on varustettu tällaisilla ohjaamoilla, on oltava tämän direktiivin liitteessä I olevan 1.5 kohdan mukaisia, eivätkä niiden enimmäispituuksien ylitykset saa johtaa kyseisten ajoneuvojen kuljetuskapasiteetin lisääntymiseen.

Tarkistus

”1. Asetuksen (EU) 2018/858 mukaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien sallitaan ylittää tämän direktiivin liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa asetetut enimmäispituudet edellyttäen, että niiden ohjaamot parantavat aerodynamiikkaa, energiatehokkuutta, turvallisuutta *ja kuljettajien mukavuutta*. Tämän artiklan nojalla sallittua enimmäispituuksien ylittymistä voidaan käyttää myös päästöttömän teknologian asentamiseen. Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien, jotka on varustettu tällaisilla ohjaamoilla, on oltava tämän direktiivin liitteessä I olevan 1.5 kohdan mukaisia, eivätkä niiden enimmäispituuksien ylitykset saa johtaa kyseisten ajoneuvojen kuljetuskapasiteetin lisääntymiseen.

Tarkistus 35

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 b artikla – 2 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa vahvistetut enimmäispituudet voidaan päästöttömien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien, joihin kuuluu päästöttömiä ajoneuvoja, osalta ylittää

Tarkistus

Liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa vahvistetut enimmäispituudet voidaan päästöttömien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien, joihin kuuluu päästöttömiä ajoneuvoja, osalta ylittää

päästötöntä teknologiaa varten tarvittavalla **enintään 90 cm:n** lisäpituudella, jotta tällaisia laitteita voidaan lisätä ajoneuvoon. Tällaisten päästöttömien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien on oltava tämän direktiivin liitteessä I olevien 1.5 ja 1.5 a kohdan mukaisia eivätkä niiden enimmäispituuksien ylitykset saa johtaa kyseisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kuormatilan pituuden lisääntymiseen, jotta voidaan varmistaa perävaunujen ja puoliperävaunujen yhteensopivuus intermodaalikuljetuksia koskevien vaatimusten kanssa.

päästötöntä teknologiaa varten tarvittavalla lisäpituudella, jotta tällaisia laitteita voidaan lisätä ajoneuvoon. Tällaisten päästöttömien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien on oltava tämän direktiivin liitteessä I olevien 1.5 ja 1.5 a kohdan mukaisia eivätkä niiden enimmäispituuksien ylitykset saa johtaa kyseisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kuormatilan pituuden lisääntymiseen, jotta voidaan varmistaa perävaunujen ja puoliperävaunujen yhteensopivuus intermodaalikuljetuksia koskevien vaatimusten kanssa.

Tarkistus 36

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 c artikla – 1 kohta

Komission teksti

Liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa, tapauksen mukaan 9 a artiklan 1 kohdan ja 10 b artiklan 2 kohdan edellytyksin, **vahvistetut enimmäispituudet** ja liitteessä I olevassa 1.6 kohdassa **vahvistetut enimmäisetäisyydet voidaan ylittää 15 cm:llä sellaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta, joissa kuljetetaan pituudeltaan 45 jalan mittaisia kontteja tai pituudeltaan 45 jalan mittaisia vaihtokoreja, tyhjiä tai kuormattuja, edellyttäen, että kyseisen kontin tai vaihtokorin tieliikennekuljetus on osa intermodaalikuljetusta.**”;

Tarkistus 37

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 12 a alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

10 c a artikla (uusi)

Tarkistus

Kun kyse on intermodaalikuljetuksessa käytettävistä ajoneuvoista tai ajoneuvoyhdistelmistä, liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa nivelajoneuvolle vahvistettu enimmäispituus, tapauksen mukaan 9 a artiklan 1 kohdan ja 10 b artiklan 2 kohdan edellytyksin, on 18,00 m ja liitteessä I olevassa 1.6 kohdassa vahvistettu enimmäisetäisyys 13,50 m;

12 a. Lisätään 10 c a artikla seuraavasti:

10 c a artikla

1. Tieturvallisuuden parantamiseksi ja ajoneuvojen merkintöjen ja merkinannon moninaisuuden välttämiseksi otetaan käyttöön yksi EU-merkki sellaisten liikenteessä olevien moottoriajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien pituudelle, joita käytetään eurooppalaisten moduulijärjestelmien suorittamissa kuljetuksissa tai joiden mitat poikkeavat liitteessä I olevassa 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 ja 4.4 kohdassa vahvistetuista mitoista.

2. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että kaikkien 1 kohdassa tarkoitettujen moottoriajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien takaosassa on selvästi näkyvissä EU-merkki.

3. Komissio antaa viimeistään ... päivänä ...kuuta ... [yhden vuoden kuluttua voimaantulosta] 10 h artiklan mukaisesti delegoidun säädöksen, jolla täydennetään tätä direktiiviä vahvistamalla merkkejä sekä niiden esillä pitämistä ja myöntämistä koskevat yksityiskohtaiset standardit, vaatimukset ja muut säännökset suosien kuvamerkkien käyttöä tekstin sijasta.

Tarkistus 38

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 13 alakohta – a alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 d artikla – 1 kohta

”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava erityistoimenpiteitä niiden liikenteessä

”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava erityistoimenpiteitä niiden liikenteessä

olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien **tunnistamiseksi**, jotka **todennäköisesti ovat ylittäneet** suurimman sallitun painon ja jotka niiden toimivaltaisten viranomaisten näin ollen olisi tarkastettava sen varmistamiseksi, että tämän direktiivin vaatimuksia noudatetaan. **Nämä toimenpiteet voidaan toteuttaa** tieinfrastruktuureihin sijoitettujen automaattisten järjestelmien **tai ajoneuvoon 4 kohdan mukaisesti asennettujen punnituslaitteiden avulla.**

Jos jäsenvaltiot päättävät sijoittaa automaattisia järjestelmiä tieinfrastruktuureihin, niiden olisi varmistettava tällaisten järjestelmien käyttöönotto vähintään asetuksella (EU) 1315/2013* perustetussa Euroopan laajuudessa tieliikenneverkossa.

Jäsenvaltio ei saa vaatia ajoneuvoon asennettavien punnituslaitteiden asentamista toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin tai ajoneuvoyhdistelmiin.

Rajoittamatta unionin lainsäädännön ja kansallisen lainsäädännön soveltamista, **kun automaattisia järjestelmiä käytetään tähän direktiiviin kohdistuvien rikkomusten toteamiseen ja seuraamusten määräämiseen, tällaisten automaattisten järjestelmien on oltava** sertifioituja. **Jos automaattisia järjestelmiä käytetään yksinomaan tunnistamistarkoituksiin, sertifiointia ei vaadita.**

olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien **havaitsemiseksi**, jotka **ylittävät** suurimman sallitun painon ja jotka niiden toimivaltaisten viranomaisten näin ollen olisi tarkastettava sen varmistamiseksi, että tämän direktiivin vaatimuksia noudatetaan, **mukaan lukien siltä osin, että erityislupien edellyttämiä vaatimuksia noudatetaan. Näihin toimenpiteisiin on sisällyttävä sellaisten tieinfrastruktuureihin sijoitettujen automaattisten järjestelmien perustaminen, joiden avulla varmistetaan vähintään asetuksen (EU) N:o 1315/2013* mukainen käyttöönotto. Jäsenvaltioiden on perustettava sertifioituja automaattisia järjestelmiä asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 määritellyn Euroopan laajuisen tieliikenneverkon ydinverkon varrelle.**

Tieinfrastruktuuriin sijoitettujen automaattisten järjestelmien käytön lisäksi jäsenvaltiot voivat tunnistaa liikenteessä olevat ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ovat todennäköisesti ylittäneet suurimmat sallitut painot, ajoneuvoon 4 kohdan mukaisesti asennettujen punnituslaitteiden tai tienvarsitarkastusten avulla.

Jäsenvaltio ei saa vaatia ajoneuvoon asennettavien punnituslaitteiden asentamista toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin tai ajoneuvoyhdistelmiin.

Rajoittamatta unionin lainsäädännön ja kansallisen lainsäädännön soveltamista **jäsenvaltiot voivat käyttää** sertifioituja automaattisia järjestelmiä **määrätäkseen seuraamuksia tämän direktiivin rikkomisesta.**

Sertifioidut automaattiset järjestelmät on yhdistettävä yhteen kansalliseen

erityislupien tai vastaavan 4 a artiklassa säädetyn järjestelyn yhteyspisteeseen, jotta voidaan tunnistaa ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ylittävät suurimmat sallitut painot ja joilla on erityislupa, sekä ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ylittävät erityisluvan mukaiset sallitut painot.

Tarkistus 39

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

14 d a artikla

Komission teksti

”10 d a artikla

1. Jäsenvaltiot voivat toteuttaa alueellaan älykkäitä pääsynohjausjärjestelmiä säännelläkseen, valvoakseen ja helpottaakseen raskaiden hyötyajoneuvojen pääsyä tietyille teille tai alueille.

Tässä artiklassa ’älykkäällä pääsynohjausjärjestelmällä’ tarkoitetaan teknistä ja toiminnallista kehystä, jolla hallitaan raskaiden hyötyajoneuvojen pääsyä tieverkkoon käyttämällä telematiikkaa sen varmistamiseksi, että sovellettavia painoja ja mittoja koskevia sääntöjä noudatetaan.

2. ***Kun jäsenvaltio ottaa käyttöön älykkään pääsynohjausjärjestelmän 1 kohdan mukaisesti, sen*** on varmistettava, että ***sen*** älykkäät pääsynohjausjärjestelmät ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU* mukaisia. Jäsenvaltioiden on erityisesti varmistettava, että älykkääseen pääsynohjausjärjestelmään liittyvät ja direktiivin 2010/40/EU soveltamisalaan kuuluvat tiedot, mukaan lukien paino-, pituus-, leveys- tai korkeusrajoitukset, ovat koneellisesti luettavassa digitaalisessa

Tarkistus

”10 d a artikla

1. Jäsenvaltiot voivat toteuttaa alueellaan älykkäitä pääsynohjausjärjestelmiä säännelläkseen, valvoakseen ja helpottaakseen raskaiden hyötyajoneuvojen pääsyä tietyille teille tai alueille.

Tässä artiklassa ’älykkäällä pääsynohjausjärjestelmällä’ tarkoitetaan teknistä ja toiminnallista kehystä, jolla hallitaan raskaiden hyötyajoneuvojen pääsyä tieverkkoon käyttämällä telematiikkaa sen varmistamiseksi, että sovellettavia painoja ja mittoja koskevia sääntöjä noudatetaan.

2. ***Jäsenvaltioiden*** on varmistettava, että ***niiden*** älykkäät pääsynohjausjärjestelmät ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU* mukaisia. Jäsenvaltioiden on erityisesti varmistettava, että älykkääseen pääsynohjausjärjestelmään liittyvät ja direktiivin 2010/40/EU soveltamisalaan kuuluvat tiedot, mukaan lukien paino-, pituus-, leveys- tai korkeusrajoitukset, ovat koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa ja saatavilla delegoidulla asetuksella (EU) 2022/670** perustettujen

muodossa ja saatavilla delegoidulla asetuksella (EU) 2022/670** perustettujen kansallisten yhteyspisteiden kautta.

3. **Kun jäsenvaltio ottaa** käyttöön älykkään pääsynohjausjärjestelmän 1 kohdan mukaisesti, **sen** on:

a) määriteltävä perusteet, joilla raskaille hyötyajoneuvoille myönnetään pääsy, mukaan lukien ajoneuvon paino, pituus, tekniset eritelmat ja erityisten turvallisuusstandardien noudattaminen;

b) suosittava kehittyneiden älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöä turvallisuuden ja tehokkuuden parantamiseksi ja ruuhkien vähentämiseksi tieliikenteessä, johon älykkäät pääsynohjausjärjestelmät vaikuttavat;

c) perustettava kattava tieto- ja viestintäjärjestelmä, jolla tiedotetaan raskaiden hyötyajoneuvojen liikenteenharjoittajille älykkään pääsynohjausjärjestelmän vaatimuksista, hakumenettelyistä ja järjestelmän mahdollisista päivityksistä tai muutoksista.

4. **Älykkäiden pääsynohjausjärjestelmien käyttöön ottaminen jäsenvaltiossa ei saa aiheuttaa syrjiviä tai suhteettomia rajoituksia tavaroiden ja palvelujen vapaalle liikkuvuudelle eikä se saa kohtuuttomasti haitata sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa.**

kansallisten yhteyspisteiden kautta.
Jäsenvaltioiden on myös varmistettava, että älykkäät pääsynohjausjärjestelmät on yhdistetty yhteen kansalliseen erityislupien tai vastaavan 4 a artiklassa säädetyn järjestelyn yhteyspisteeseen, jotta voidaan tunnistaa ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ylittävät suurimmat sallitut painot ja/tai mitat ja joilla on erityislupa.

3. **Ottaessaan** käyttöön älykkään pääsynohjausjärjestelmän 1 kohdan mukaisesti **jäsenvaltioiden** on:

a) määriteltävä perusteet, joilla raskaille hyötyajoneuvoille myönnetään pääsy, mukaan lukien ajoneuvon paino, pituus, **korkeus**, tekniset eritelmat ja erityisten turvallisuusstandardien noudattaminen;

b) suosittava kehittyneiden älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöä turvallisuuden ja tehokkuuden parantamiseksi ja ruuhkien vähentämiseksi tieliikenteessä, johon älykkäät pääsynohjausjärjestelmät vaikuttavat;

c) perustettava kattava tieto- ja viestintäjärjestelmä, jolla tiedotetaan raskaiden hyötyajoneuvojen liikenteenharjoittajille älykkään pääsynohjausjärjestelmän vaatimuksista, hakumenettelyistä ja järjestelmän mahdollisista päivityksistä tai muutoksista.

c a) vältettävä syrjiviä tai suhteettomia rajoituksia tavaroiden ja palvelujen vapaalle liikkuvuudelle sekä kohtuuttoman haitan aiheuttamista sisämarkkinoiden moitteetomalle toiminnalle.

Tarkistus 40

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 14 a alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

10 e artikla – 1 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

14 a. Lisätään 10 e artiklaan uusi kohta seuraavasti:

Jäsenvaltioita on kannustettava käyttämään näistä seuraamuksista saatavat tulot tai näiden tulojen rahallista arvoa vastaava määrä kestävien liikennemuotojen markkinoille saattamisen kehittämiseen ja tukemiseen, infrastruktuurinsa ja älykkäiden valvontajärjestelmiensä rahoittamiseen, intermodaalikuljetusten edistämiseen ja rajatylittävien kuljetusten kestävyyslisäämiseen.

Tarkistus 41

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 g artikla – 1 kohta – 1 alakohta – c alakohta

Komission teksti

Tarkistus

c) tieinfrastruktuureihin 10 d artiklan 1 kohdan mukaisesti sijoitettujen ***automaattisten järjestelmien lukumäärä ja sijainti sekä se, onko ne tarkoitettu yksinomaan tunnistamistarkoituksiin vai onko ne sertifioitu suoraa täytäntöönpanon valvontaa varten;***

c) tieinfrastruktuureihin 10 d artiklan 1 kohdan mukaisesti sijoitettujen, ***suoraa täytäntöönpanon valvontaa varten sertifioitujen automaattisten järjestelmien lukumäärä ja sijainti;***

Tarkistus 42

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 16 alakohta

Direktiivi 96/53/EY
10 g artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. Komissio laatii 1 kohdan nojalla saaduista tiedoista analyysin ja **esittää** saatujen tietojen perusteella Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin **täytäntöönpanosta** viimeistään **13** kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut tiedot kaikilta jäsenvaltioilta. Tähän kertomukseen on sisällyttävä tiedot merkityksellisestä kehityksestä kyseisillä aloilla.

Tarkistus

2. Komissio laatii 1 kohdan nojalla saaduista tiedoista analyysin ja **antaa** saatujen tietojen perusteella **tarvittaessa suosituksia jäsenvaltioille. Jos komissio antaa tällaisia suosituksia, asianomaisen jäsenvaltion on kuuden kuukauden kuluessa niiden antamisesta ilmoitettava komissiolle, miten se aikoo panna kyseiset suositukset täytäntöön. Komissio esittää** Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin **vaatimusten noudattamisesta** viimeistään **12** kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut tiedot kaikilta jäsenvaltioilta. Tähän kertomukseen on sisällyttävä tiedot merkityksellisestä kehityksestä kyseisillä aloilla.

Tarkistus 43

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 17 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 h artikla – 2 kohta

Komission teksti

17. Korvataan 10 h artiklan 2 kohta seuraavasti:

2. Siirretään komissiolle [julkaisutoimisto: lisätään tämän direktiivin voimaantulopäivä] alkaen viiden vuoden ajaksi 4 artiklan 5 a kohdassa **ja** 10 b artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. 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 tällaista

Tarkistus

17. Korvataan 10 h artiklan **2, 3 ja 5** kohta seuraavasti:

2. Siirretään komissiolle [julkaisutoimisto: lisätään tämän direktiivin voimaantulopäivä] alkaen viiden vuoden ajaksi 4 artiklan 5 a kohdassa, 10 b artiklan 1 kohdassa **ja 10 c a artiklassa** tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. 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 tällaista

jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.”;

jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.”;

Tarkistus 44

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 17 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 h artikla – 3 kohta

Nykyinen teksti

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 10 b artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegeoitujen säädösten pätevyys.

Tarkistus

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa **4 artiklan 5 a kohdassa**, 10 b **artiklan 1 kohdassa ja 10 c a** artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegeoitujen säädösten pätevyys.

(direktiivi 96/53/EY)

Tarkistus 45

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 17 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 h artikla – 5 kohta

Nykyinen teksti

5. Edellä olevan 10 b artiklan nojalla annettu delegeoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmoittanut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että

Tarkistus

5. Edellä olevan **4 artiklan 5 a kohdan**, 10 b artiklan **1 kohdan ja 10 c a** artiklan nojalla annettu delegeoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle,

neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

ilmoittanut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaika jatketaan kahdella kuukaudella.

(direktiivi 96/53/EY)

Tarkistus 46

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 19 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 j artikla

Komission teksti

19. **Kumotaan** 10 j artikla;

Tarkistus

19. **Korvataan** 10 j artikla seuraavasti:

10 j artikla

Komissio esittää viimeistään vuonna 2027 ja sen jälkeen neljän vuoden välein kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän direktiivin soveltamisesta. Kertomukseen on sisällyttävä yksityiskohtainen arvio kansallisen ja kansainvälisen tieliikenteen kehityksestä, mukaan lukien tiettyjen markkinasegmenttien erityispiirteet sekä tämän kehityksen vaikutus tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin, tieliikenteen sisämarkkinoiden toimintaan, alan kilpailukykyyn, yhteyksiin ja liikennemuutosiirtymään. Kertomukseen voi sisältyä 10 g artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kertomuksen osia. Tässä kertomuksessa komissio analysoi erityisesti, täyttyvätkö tarvittavat mahdollistavat edellytykset päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönotolle unionissa tyydyttävästi 4 b artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun päivämäärään mennessä. Tässä kertomuksessa arvioidaan erityisesti muun muassa seuraavia mahdollistavia edellytyksiä: päästöttömien raskaiden

hyötyajoneuvojen rekisteröintien lukumäärä jäsenvaltioissa, asianmukaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin saatavuus ja kapasiteetti, Euroopan päästökauppajärjestelmän vaikutus tieliikenteeseen sekä hiilidioksidipäästöjen mukaan eriytetyt tienkäyttömaksut jäsenvaltioissa. Lisäksi tässä analyysissä arvioidaan mahdollistavia edellytyksiä kansainvälisessä liikenteessä käytettävien eurooppalaisten moduulijärjestelmien päästöttömien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien markkinoille saattamiselle sellaisissa jäsenvaltioissa, jotka sallivat niiden liikennöinnin alueellaan.

Kertomuksessa analysoidaan myös älykkäiden pääsynohjausjärjestelmien käyttöä täytäntöönpanon valvonnan osalta ottaen huomioon järjestelmien saatavuus ja kustannustehokkuus. Lisäksi kertomuksessa on annettava tietoa tieliikennealan merkityksellisestä teknologisesta kehityksestä, myös uusien teknologioiden tai uusien kuljetusjärjestelmien ja aerodynaamisten laitteiden sekä päästöttömällä teknologialla varustettujen perävaunujen ja puoliperävaunujen osalta.

Osana tätä kertomusta komissio arvioi myös tämän direktiivin tehokkuutta ja vaikutuksia sekä sitä, missä määrin tämän direktiivin täytäntöönpano on saavuttanut tavoitteensa, ja sen vuorovaikutusta ja yhteensopivuutta muun asiaankuuluvan unionin lainsäädännön kanssa.

Edellä mainittujen arviointien tulosten perusteella kertomukseen olisi tarvittaessa liitettävä lainsäädäntöehdotus tämän direktiivin muuttamiseksi.

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 20 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
10 k artikla – 1 kohta

Komission teksti

Kriisitilanteessa, jossa yleinen etu sitä vaatii ja edellyttäen, ettei tieturvallisuus vaarannu, jäsenvaltiot voivat myöntää kansallisessa liikenteessä käytettäville ajoneuvoille enintään kahden kuukauden ajaksi väliaikaisia poikkeuksia liitteessä I vahvistettujen paino- ja mittarajojen soveltamisesta.

Tarkistus

Kriisitilanteessa, jossa yleinen etu sitä vaatii ja edellyttäen, ettei tieturvallisuus vaarannu, jäsenvaltiot voivat myöntää kansallisessa liikenteessä käytettäville ajoneuvoille enintään kahden kuukauden ajaksi väliaikaisia poikkeuksia liitteessä I vahvistettujen paino- ja mittarajojen soveltamisesta. ***Tätä aikaa voidaan jatkaa vain, jos kriisi jatkuu.***

Tarkistus 48

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 20 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
10 k artikla – 2 kohta

Komission teksti

Tällainen poikkeus on perusteltava asianmukaisesti, ja siitä on ilmoitettava viipymättä komissiolle. Komissio julkaisee viipymättä tiedot myönnetystä poikkeuksesta virallisella verkkosivustollaan.

Tarkistus

Tällainen poikkeus on perusteltava asianmukaisesti, ja siitä on ilmoitettava viipymättä komissiolle. Komissio julkaisee viipymättä tiedot myönnetystä poikkeuksesta virallisella verkkosivustollaan ***ja 4 a artiklan 1 a kohdassa tarkoitettussa tähän tarkoitukseen suunnitellussa eurooppalaisessa verkkoportaalissa.***

Tarkistus 49

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 20 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
10 k artikla – 4 kohta

Komission teksti

Tässä artiklassa kriisitilanteella

Tarkistus

Tässä artiklassa kriisitilanteella

tarkoitetaan unionissa tai sen ulkopuolella tapahtuvaa poikkeuksellista, odottamatonta ja äkillistä, luonnollista tai ihmisen aiheuttamaa tapahtumaa, joka on luonteeltaan ja laajuudeltaan poikkeuksellinen ja jolla on merkittäviä suoria tai välillisiä vaikutuksia tieliikennealaan tai unionin kansalaisten talouteen tai hyvinvointiin niin, että yhteiskunnan tavanomainen toiminta häiriintyy merkittävästi ja yleinen etu vaatii kiireellisiä toimia.”;

tarkoitetaan unionissa tai sen ulkopuolella tapahtuvaa poikkeuksellista, odottamatonta ja äkillistä, luonnollista tai ihmisen aiheuttamaa tapahtumaa, joka on luonteeltaan ja laajuudeltaan poikkeuksellinen ja jolla on merkittäviä suoria tai välillisiä vaikutuksia tieliikennealaan tai unionin kansalaisten talouteen tai hyvinvointiin, **turvallisuus mukaan lukien**, niin, että yhteiskunnan tavanomainen toiminta häiriintyy merkittävästi ja yleinen etu vaatii kiireellisiä toimia.”;

Tarkistus 50

Ehdotus direktiiviksi 3 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [hyväksymispäivä + 2 vuotta]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

Tarkistus 51

Ehdotus direktiiviksi Liite — taulukko

Komission teksti

1. Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen suurimmat sallitut mitat
--

1.1 Suurin sallittu pituus		
	– moottoriajoneuvo, muu kuin linja-auto	12,00 m
	– perävaunu	12,00 m
	– puoliperävaunuyhdistelmä	16,50 m
	– perävaunuyhdistelmä	18,75 m
	– nivellinja-auto	18,75 m
	– kaksiakselinen linja-auto	13,50 m
	– vähintään kolmiakselinen linja-auto	15,00 m
	– linja-auton ja perävaunun yhdistelmä	18,75 m
1.2 Suurin sallittu leveys		
	a) kaikki ajoneuvot lukuun ottamatta b alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja	2,55 m
	b) lämpöeristettyjen ajoneuvojen korirakenteet tai ajoneuvoilla kuljetettavat lämpöeristetyt kontit tai vaihtokorit	2,60 m
1.3 Suurin sallittu korkeus		
	– kaikki ajoneuvot	4,00 m
	– ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka kuljettavat intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa konttia, jonka vakioulkokorkeus on 9' 6" (ylikorkeat kontit)	4,30 m
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		
1.4 a Jos linja-autoon on kiinnitetty irrotettava varuste, esimerkiksi suksilaatikko, linja-auton ja siihen kiinnitetyn varusteen pituus ei saa ylittää 1.1 kohdassa säädettyä enimmäispituutta		
1.5 Kaikkien moottoriajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien on pystyttävä kääntymään ympyräalueessa, jonka ulompi säde on 12,50 m ja sisempi säde 5,30 m		
1.5 a Muut linja-autoja koskevat vaatimukset		

	Linja-auton ollessa paikallaan määritetään ympyrästä ulospäin olevalle ajoneuvon kyljelle pystysuora tangenttitaso piirtämällä maahan viiva. Jos kyseessä on nivellinja-auto, sen kaksi jäykkää osaa asetetaan tason suuntaisiksi.		
	Kun ajoneuvo tulee suorassa linjassa 1.5 kohdassa kuvattuun ympyräalueeseen, mikään sen osista ei saa ylittää tätä pystysuoraa tasoa enempää kuin 0,60 m.		
1.6	Suurin etäisyys puoliperävaunun vetotapin akselin ja puoliperävaunun takaosan välillä		12,00 m
1.7	Suurin sallittu pituus mitattuna perävaunuyhdistelmän pituusakselin suuntaisesti ohjaamon takana olevan kuormatilan etummaisesta pisteestä yhdistelmän perävaunun takimmaiseen pisteeseen vähennettynä etäisyydellä vetoajoneuvon takaosasta perävaunun etuosaan		15,65 m
1.8	Suurin sallittu pituus mitattuna perävaunuyhdistelmän pituusakselin suuntaisesti ohjaamon takana olevan kuormatilan etummaisesta pisteestä yhdistelmän perävaunun takimmaiseen pisteeseen		16,40 m
2. Ajoneuvojen suurimmat sallitut painot			
2.1 Ajoneuvoyhdistelmien osana olevat ajoneuvot			
	2.1.1	Kaksiakselinen perävaunu	18 tonnia
	2.1.2	Kolmiakselinen perävaunu	24 tonnia
2.2 Ajoneuvoyhdistelmät			
	2.2.1	Viisi- tai kuusiakseliset perävaunuyhdistelmät	
		a) kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen perävaunu	40 tonnia
		b) kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen perävaunu	40 tonnia
	2.2.2	Viisi- tai kuusiakselinen puoliperävaunuyhdistelmä	
	a)	kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu	40 tonnia
	b)	kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu	40 tonnia
	c)	kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu, jota käytetään intermodaalikuljetuksissa	42 tonnia
	d)	kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, jota käytetään intermodaalikuljetuksissa	44 tonnia

2.2.3	Kaksiakselisesta moottoriajoneuvosta ja kaksiakselisesta perävaunusta koostuvat neliakseliset perävaunuyhdistelmät	36 tonnia
2.2.4	Kaksiakselisesta moottoriajoneuvosta ja kaksiakselisesta puoliperävaunusta koostuvat neliakseliset puoliperävaunuyhdistelmät, jos puoliperävaunun akseliväli	
2.2.4.1	on vähintään 1,3 m mutta enintään 1,8 m	36 tonnia
2.2.4.2	on yli 1,8 m	36 tonnia
	Kun otetaan huomioon moottoriajoneuvon (18 tonnia) suurin sallittu paino ja puoliperävaunun (20 tonnia) kaksiakselisen telin suurin sallittu paino ja kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella, 2.2.4.2 kohdassa säädettyä suurinta sallittua painoa nostetaan 2 tonnilla.	
	Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu muita vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia ajoneuvoja kuin päästöttömiä ajoneuvoja, 2.2 alajaksossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.	
	Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä ajoneuvoja, 2.2.1 ja 2.2.2 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 4 tonnilla.	
	Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä ajoneuvoja, 2.2.3 ja 2.2.4 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.	
2.3 Moottoriajoneuvot		
2.3.1	Muut kaksiakseliset moottoriajoneuvot kuin linja-autot	18 tonnia
2.3.2	Kaksiakseliset linja-autot	19,5 tonnia
2.3.3	Kolmiakseliset moottoriajoneuvot	25 tonnia
2.3.4	Kolmiakseliset moottoriajoneuvot, kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia	26 tonnia
2.3.5	Neliakseliset moottoriajoneuvot, joissa on kaksi ohjaavaa akselia, kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia	32 tonnia

2.3.6	Viisiakseliset moottoriajoneuvot, joissa on kaksi ohjaavaa akselia, kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia	40 tonnia
Kun on kyse muista vaihtoehtoisella polttoaineella toimivista ajoneuvoista kuin päästöttömistä ajoneuvoista, 2.3 alaosion 2.3.1, 2.3.3 ja 2.3.4 kohdassa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.		
Kun on kyse päästöttömistä ajoneuvoista, 2.3 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.		
2.4 Kolmiakseliset nivellinja-autot		28 tonnia
Kun on kyse muista vaihtoehtoisella polttoaineella toimivista ajoneuvoista kuin päästöttömistä ajoneuvoista, 2.4 alaosiossa säädettyä 28 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian edellyttämällä lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.		
Kun on kyse päästöttömistä ajoneuvoista, 2.4 alaosiossa säädettyä 28 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan 2 tonnilla.		
Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen suurimmat sallitut akselipainot		
3.1 Yksittäiset akselit		
	Muu kuin vetävä akseli	10 tonnia
3.2 Perävaunujen ja puoliperävaunujen kaksiakseliset telit		
Kaksiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos etäisyys d on		
3.2.1	pienempi kuin 1 m ($d < 1,0$)	11 tonnia
3.2.2	vähintään 1,0 m mutta pienempi kuin 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonnia
3.2.3	vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonnia
3.2.4	1,8 m tai suurempi ($1,8 \leq d$)	20 tonnia
3.3 Perävaunujen ja puoliperävaunujen kolmiakseliset telit		
Kolmiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos akselien etäisyys d on		
3.3.1	enintään 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 tonnia
3.3.2	suurempi kuin 1,3 m mutta enintään 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tonnia
3.4 Vetävä akseli		

	3.4.1	Edellä 2.2, 2.3 ja 2.4 kohdassa tarkoitettujen muiden kuin päästöttömien ajoneuvojen vetävä akseli	11,5 tonnia
	3.4.2	Edellä 2.2.1 ja 2.2.2 kohdassa tarkoitettujen päästöttömien ajoneuvojen vetävä akseli	12,5 tonnia
	3.4.3	Päästöttömät kaksiakseliset linja-autot	12,5 tonnia
3,5 Moottoriajoneuvojen kaksiakseliset telit			
	Kaksiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos etäisyys d on		
	3.5.1	pienempi kuin 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tonnia
	3.5.2	vähintään 1,0 m mutta pienempi kuin 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonnia
	3.5.3	vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonnia
		Kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia	19 tonnia
4. Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin liittyvät ominaisuudet			
4.1 Kaikki ajoneuvot			
	Ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän vetävän akselin tai vetävien akseleiden akselipaino ei saa olla pienempi kuin 25 % kuormatun ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaispainosta, kun ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää käytetään kansainvälisessä liikenteessä.		
4.2 Perävaunuyhdistelmät			
	Moottoriajoneuvon taka-akselin ja perävaunun etuakselin välisen etäisyyden täytyy olla vähintään 3,00 m.		
4.3 Akselivälin mukaan määräytyvä suurin sallittu paino			
	Neliakselisen moottoriajoneuvon suurin sallittu paino tonneina ei saa olla suurempi kuin viisi kertaa ajoneuvon etummaisena ja takimmaisena akselin välinen etäisyys metreinä.		
4.4 Puoliperävaunut			
	Vetotapin akselista vaakatasossa mihin tahansa kohtaan puoliperävaunun etupäädystä mitattu etäisyys saa olla enintään 2,04 m.		

Tarkistus

1. Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen suurimmat sallitut mitat		
1.1 Suurin sallittu pituus		
	— moottoriajoneuvo, muu kuin linja-auto	12,00 m
	— perävaunu	12,00 m
	— puoliperävaunuyhdistelmä	16,50 m
	— perävaunuyhdistelmä	18,75 m
	— <i>kolmiakselinen</i> nivellinja-auto	18,75 m
	— <i>neliakselinen</i> nivellinja-auto	21,00 m
	— kaksiakselinen linja-auto	13,50 m
	— vähintään kolmiakselinen linja-auto	15,00 m
	— linja-auton ja perävaunun yhdistelmä	18,75 m
1.2 Suurin sallittu leveys		
	a) kaikki ajoneuvot lukuun ottamatta b alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja	2,55 m
	b) lämpöeristettyjen ajoneuvojen korirakenteet tai ajoneuvoilla kuljetettavat lämpöeristetyt kontit tai vaihtokorit	2,60 m
1.3 Suurin sallittu korkeus		
	— kaikki ajoneuvot	4,00 m
	ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka kuljettavat intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa konttia, jonka vakioulkokorkeus on 9' 6" (ylikorkeat kontit)	4,30 m
1.4 Irrotettavat korirakenteet ja standardoidut kuormatilat, kuten kontit, sisältyvät <u>1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 ja 4.4</u> kohdassa mainittuihin mittoihin		

a Jos linja-autoon on kiinnitetty irrotettava varuste, esimerkiksi suksilaatikko, linja-auton ja siihen kiinnitetyn varusteen pituus ei saa ylittää 1.1 kohdassa säädettyä enimmäispituutta		
1.5 Kaikkien moottoriajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien on pystyttävä kääntymään ympyräalueessa, jonka ulompi säde on 12,50 m ja sisempi säde 5,30 m		
a Muut linja-autoja koskevat vaatimukset		
	Linja-auton ollessa paikallaan määritetään ympyrästä ulospäin olevalle ajoneuvon kyljelle pystysuora tangenttitaso piirtämällä maahan viiva. Jos kyseessä on nivellinja-auto, sen kaksi jäykkää osaa asetetaan tason suuntaisiksi.	
	Kun ajoneuvo tulee suorassa linjassa 1.5 kohdassa kuvattuun ympyräalueeseen, mikään sen osista ei saa ylittää tätä pystysuoraa tasoa enempää kuin 0,60 m.	
1.6 Suurin etäisyys puoliperävaunun vetotapin akselin ja puoliperävaunun takaosan välillä	12,00 m	
1.7 Suurin sallittu pituus mitattuna perävaunuyhdistelmän pituusakselin suuntaisesti ohjaamon takana olevan kuormatilan etummaisesta pisteestä yhdistelmän perävaunun takimmaiseen pisteeseen vähennettynä etäisyydellä vetoajoneuvon takaosasta perävaunun etuosaan	15,65 m	
1.8 Suurin sallittu pituus mitattuna perävaunuyhdistelmän pituusakselin suuntaisesti ohjaamon takana olevan kuormatilan etummaisesta pisteestä yhdistelmän perävaunun takimmaiseen pisteeseen	16,40 m	
2. Ajoneuvojen suurimmat sallitut painot		
2.1 Ajoneuvoyhdistelmien osana olevat ajoneuvot		
2.1.1	Kaksiakselinen perävaunu	18 tonnia
2.1.2	Kolmiakselinen perävaunu	24 tonnia
2.2 Ajoneuvoyhdistelmät		
2.2.1	Viisi- tai kuusiakseliset perävaunuyhdistelmät	
	a) kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen perävaunu	40 tonnia
	b) kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen perävaunu	40 tonnia
2.2.2	Viisi- tai kuusiakselinen puoliperävaunuyhdistelmä	

	a)	kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu	40 tonnia
	b)	kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu	40 tonnia
	c)	kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu, jota käytetään intermodaalikuljetuksissa	44 tonnia.
	d)	kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, jota käytetään intermodaalikuljetuksissa	44 tonnia.
2.2.3	Kaksiakselisesta moottoriajoneuvosta ja kaksiakselisesta perävaunusta koostuvat neliakseliset perävaunuyhdistelmät		36 tonnia
2.2.4	Kaksiakselisesta moottoriajoneuvosta ja kaksiakselisesta puoliperävaunusta koostuvat neliakseliset puoliperävaunuyhdistelmät, jos puoliperävaunun akseliväli		
	2.2.4.1	on vähintään 1,3 m mutta enintään 1,8 m	36 tonnia
	2.2.4.2	on yli 1,8 m	36 tonnia
	Kun otetaan huomioon moottoriajoneuvon (18 tonnia) suurin sallittu paino ja puoliperävaunun (20 tonnia) kaksiakselisen telin suurin sallittu paino ja kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella, 2.2.4.2 kohdassa säädettyä suurinta sallittua painoa nostetaan 2 tonnilla.		
Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu muuta vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia moottoriajoneuvoja kuin päästöttömiä moottoriajoneuvoja , 2.2 alajaksossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.			
Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä moottoriajoneuvoja , 2.2.1 ja 2.2.2 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 4 tonnilla.			
Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä moottoriajoneuvoja , 2.2.3 ja 2.2.4 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.			
<i>Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömällä teknologialla varustettuja perävaunuja tai puoliperävaunuja, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 ja 2.2.4 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.</i>			
<i>Jos yhteen ajoneuvoyhdistelmään sovelletaan useampaa kuin yhtä edellä mainituista korotuksista, kyseisiä korotuksia sovelletaan kumulatiivisesti.</i>			
2.3 Moottoriajoneuvot			
	2.3.1	Muut kaksiakseliset moottoriajoneuvot kuin linja-autot	18 tonnia
	2.3.2	Kaksiakseliset linja-autot	19,5 tonnia

2.3.3	Kolmiakseliset moottoriajoneuvot	25 tonnia
2.3.4	Kolmiakseliset moottoriajoneuvot, kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia	26 tonnia
2.3.5	Neliakseliset moottoriajoneuvot, joissa on kaksi ohjaavaa akselia, kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia	32 tonnia
2.3.6	Viisiakseliset moottoriajoneuvot, joissa on kaksi ohjaavaa akselia, kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia	40 tonnia
Kun on kyse muista vaihtoehtoisella polttoaineella toimivista moottoriajoneuvoista kuin päästöttömistä moottoriajoneuvoista , 2.3 alaosion 2.3.1, 2.3.3 ja 2.3.4 kohdassa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.		
Kun on kyse päästöttömistä moottoriajoneuvoista , 2.3 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.		
2.4 Kolmiakseliset nivellinja-autot		28 tonnia
2.5 Neliakseliset nivellinja-autot		32 tonnia
Kun on kyse muista vaihtoehtoisella polttoaineella toimivista moottoriajoneuvoista kuin päästöttömistä moottoriajoneuvoista , 2.4 ja 2.5 alaosiossa säädetyjä sallittuja enimmäispainoja nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian edellyttämällä lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.		
Kun on kyse päästöttömistä moottoriajoneuvoista , 2.4 ja 2.5 alaosiossa säädetyjä 28 tonnin sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.		
Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen suurimmat sallitut akselipainot		
3.1 Yksittäiset akselit		
	Muu kuin vetävä akseli	10 tonnia
3.2 Perävaunujen ja puoliperävaunujen kaksiakseliset telit		
	Kaksiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos etäisyys d on	

	3.2.1	pienempi kuin 1 m ($d < 1,0$)	11 tonnia
	3.2.2	vähintään 1,0 m mutta pienempi kuin 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonnia
	3.2.3	vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonnia
	3.2.4	1,8 m tai suurempi ($1,8 \leq d$)	20 tonnia
3.3 Perävaunujen ja puoliperävaunujen kolmiakseliset telit			
	Kolmiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos akselien etäisyys d on		
	3.3.1	enintään 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 tonnia
	3.3.2	suurempi kuin 1,3 m mutta enintään 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tonnia
3.4 Vetävä akseli			
	3.4.1	Edellä 2.2, 2.3 ja 2.4 kohdassa tarkoitettujen muiden kuin päästöttömien ajoneuvojen vetävä akseli	11,5 tonnia
	3.4.2	Edellä 2.2.1 ja 2.2.2 kohdassa tarkoitettujen päästöttömien ajoneuvojen vetävä akseli	12,5 tonnia
	3.4.3	Päästöttömät kaksiakseliset linja-autot	12,5 tonnia
	3.4.4	<i>Päästöttömät kolmiakseliset linja-autot</i>	<i>12,5 tonnia</i>
3.5 Moottoriajoneuvojen kaksiakseliset telit			
	Kaksiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos etäisyys d on		
	3.5.1	pienempi kuin 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tonnia
	3.5.2	vähintään 1,0 m mutta pienempi kuin 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonnia
	3.5.3	vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonnia
		Kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia. <i>Kun kyse on päästöttömistä moottoriajoneuvoista, akselipainojen yhteenlaskettua enimmäismäärää kaksiakselista teliä kohti nostetaan yhdellä tonnilla.</i>	19 tonnia
3.6 Moottoriajoneuvojen kolmiakseliset telit			
	<i>Kolmiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos akselien etäisyys d on</i>		
	<i>3.6.1</i>	<i>pienempi kuin 1,3 m ($d < 1,3$)</i>	<i>21 tonnia</i>
	<i>3.6.2</i>	<i>vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	<i>24 tonnia</i>

4. Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin liittyvät ominaisuudet	
4.1 Kaikki ajoneuvot	
	Ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän vetävän akselin tai vetävien akseleiden akselipaino ei saa olla pienempi kuin 25 % kuormatun ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaispainosta, kun ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää käytetään kansainvälisessä liikenteessä.
4.2 Perävaunuyhdistelmät	
	Moottoriajoneuvon taka-akselin ja perävaunun etuakselin välisen etäisyyden täytyy olla vähintään 3,00 m.
4.3 Akselivälin mukaan määräytyvä suurin sallittu paino	
	Neliakselisen <i>tai viisiakselisen</i> moottoriajoneuvon suurin sallittu paino tonneina ei saa olla suurempi kuin viisi kertaa ajoneuvon etummaisesta ja takimmaisesta akselien välinen etäisyys metreinä.
4.4 Puoliperävaunut	
	Vetotapin akselista vaakatasossa mihin tahansa kohtaan puoliperävaunun etupäädystä mitattu etäisyys saa olla enintään 2,04 m.

PERUSTELUT

Taustaa

Painoja ja mittoja koskevassa direktiivissä, joka annettiin alun perin vuonna 1996 ja jota muutettiin myöhemmin vuonna 2002 ja viimeksi vuonna 2015, vahvistetaan unionissa liikkuvien (tavaroita tai matkustajia kuljettavien) kaupallisten raskaiden hyötyajoneuvojen suurimmat sallitut painot ja mitat, mutta sallitaan kansalliset poikkeukset kansallisten erityisolosuhteiden huomioon ottamiseksi. Näillä yhteisillä standardeilla pyritään varmistamaan, että raskaat hyötyajoneuvot eivät ylitä raja-arvoja, mikä voi vaarantaa liikenneturvallisuuden, infrastruktuurin ja ympäristön. Yhteisillä säännöillä pyritään myös helpottamaan rajatylittävää liikennettä ja varmistamaan, että maantieliikenteen harjoittajat voivat kilpailla sisämarkkinoilla tasavertaisesti ajoneujonsa kuormauskapasiteetilla. Lisäksi direktiivillä pyritään edistämään kuljetusten tehokkuutta ja siten vähentämään tästä toiminnasta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä.

Direktiivin äskettäisessä arvioinnissa tuli kuitenkin ilmi merkittäviä puutteita. Ensinnäkin kansalliset poikkeukset, joilla sallitaan mitoiltaan toisenlaisten ajoneuvojen liikkuminen, ovat myös johtaneet toisistaan poikkeaviin sääntöihin, jotka haittaavat raskaiden hyötyajoneuvojen sujuvaa rajatylittävää liikennettä EU:ssa, luovat hajanaisuutta sisämarkkinoille ja johtavat toiminnallisen tehokkuuden heikkenemiseen. Toiseksi tämä yhdistelmä EU:n ja kansallisia vaatimuksia sekä kahdenväliset järjestelyt ja oikeudelliset epävarmuustekijät ovat johtaneet tehottomaan ja epäjohdonmukaiseen sääntöjen täytäntöönpanon valvontaan erityisesti rajatylittävässä liikenteessä, minkä vuoksi liikenteenharjoittajien toimintaedellytykset eivät ole tasapuoliset. Lisäksi direktiivin avulla ei ole tähän mennessä saavutettu riittävästi tuloksia hiilestä irtautumisen osalta, sillä se ei ole tarjonnut riittäviä kannustimia maantieliikenteen energiatehokkuuden parantamiseksi ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Se, että uusille päästöttömille teknologioille ei ole onnistuttu asettamaan tarvittavia lisäpainoa ja -volyyymia koskevia vaatimuksia, on osaltaan vaikuttanut päästöttömien ajoneuvojen toistaiseksi rajalliseen käyttöönottoon ja estänyt merkittävät edistysaskeleet pyrittäessä saavuttamaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoite liikennealan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä 90 prosentilla vuoteen 2050 mennessä. Direktiivin avulla ei myöskään tueta riittävästi intermodaalikuljetuksia, eikä sillä kannusteta asianmukaisesti kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön.

Komission ehdotus

Komission ehdotuksella pyritään korjaamaan nämä puutteet keskittymällä kolmeen pääpilariin:

1) Varmistetaan tavaraliikenteen kestävyys poistamalla sääntelyyn liittyviä ja teknisiä esteitä ja tarjoamalla vahvempia kannustimia päästöttömien teknologioiden ja energiansäästölaitteiden käyttöönotolle raskaiden hyötyajoneuvojen alalla sekä varmistamalla intermodaalinen yhteensopivuus, jonka avulla edistetään intermodaalikuljetuksia ja kannustetaan niihin. Tarkemmin sanottuna ehdotuksessa nostetaan päästöttömien ja vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen suurinta sallittua (akseli)painoa ja päästöttömien ajoneuvojen suurinta sallittua pituutta. Lisäksi sillä tuetaan intermodaalikuljetuksia sallimalla näiden kuljetusten enimmäispainon ja -korkeuden lisääminen ja edellyttämällä, että erikoissuurissa ajoneuvoissa käytetään vakioyksikköjä, jotka sopivat yhteen muiden kuljetusmuotojen kanssa.

2) Parannetaan sisämarkkinoiden toimintaa ja luodaan tasapuoliset toimintaedellytykset selkeyttämällä ja mahdollisuuksien mukaan yhdenmukaistamalla sääntöjä, jotka koskevat pidempien ja/tai painavampien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöä rajatylittävässä toiminnassa. Samalla on kuitenkin huolehdittava siitä, että jäsenvaltioille annetaan riittävästi liikkumavaraa vahvistaa kansalliset säännöt siten, että muun muassa maantieteeseen, liikenneverkon tiheyteen ja alueelliseen talousrakenteeseen liittyvät erot voidaan huomioida. Ehdotus antaa jäsenvaltioille mahdollisuuden siihen, että ne voivat tietyin edellytyksin sallia liikennöinnin eurooppalaisille moduulijärjestelmille, jotka ovat erikoissuuria ajoneuvoja. Tällä hetkellä yhdeksän jäsenvaltiota sallii eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytön alueellaan, ja rajatylittävää liikennettä hallinnoidaan kahdenvälisen sopimusten avulla, mutta käytännöt ovat kirjavia eikä sääntöjä ole yhdenmukaistettu. Ehdotuksella pyritään selkeyttämään näiden erikoissuurten ajoneuvojen käytön edellytyksiä liikenneturvallisuuden, reilun kilpailun ja liikennemuotojen yhteensopivuuden osalta niissä jäsenvaltioissa, jotka haluavat käyttää niitä.

3) Täytäntöönpanon valvontaa tehostetaan tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Ehdotuksessa asetetaan jäsenvaltioiden suorittamalle valvonnalle pakollinen vähimmäistaso ja pyritään sisällyttämään siihen enemmän ”älykästä valvontaa” kannustamalla jäsenvaltioita käyttämään liikkuvien ajoneuvojen punnitsemiseen ja älykkääseen pääsynohjaukseen suunniteltua teknologiaa ja yksinkertaistamalla intermodaalikuljetusten tarkastuksia hyödyntämällä olemassa olevaa sähköisiä kuljetustietoja koskevaa asetusta.

Esittelijän kanta

Esittelijä pitää komission ehdotusta tervetulleena. Se on osa tavaraliikenteen viherryttämispakettia, jolla pyritään tekemään tavaraliikenteestä kestävämpää parantamalla kuljetusalan toiminnallista ja energiatehokkuutta, kannustamalla päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoon ja edistämällä intermodaaliliikennettä.

Tieliikennealasta koituu selvästi merkittäviä taloudellisia ja sosiaalisia etuja EU:ssa. Meidän olisi kuitenkin myös tunnustettava sen kielteiset vaikutukset ympäristöön, infrastruktuuriin ja liikenneturvallisuuteen ja vähennettävä niitä. Tieliikenne aiheuttaa ilmansaasteita, kasvihuonekaasupäästöjä ja melua. Liian vilkas tieliikenne voi aiheuttaa ruuhkia ja lisätä infrastruktuurin kulumista. Se voi myös johtaa onnettomuuksiin ja loukkaantumisiin. On esimerkiksi arvioitu, että raskaat hyötyajoneuvot olivat osallisina tieliikenneonnettomuuksissa, jotka aiheuttivat noin 3 000 EU:n teillä vuonna 2019 sattuneista 22 800 kuolemasta (mikä vastaa noin 13 prosenttia kaikista liikennekuolemista).

Olisi myös pidettävä mielessä, että tieliikenneala koostuu pääasiassa pk-yrityksistä ja että sille on ominaista korkea kilpailu ja alhainen voittomarginaali. Lisäksi EU:ssa on tällä hetkellä systeemistä pulaa ammattikuljettajista. Näin ollen on erittäin tärkeää, että EU:ssa varmistetaan tasapuoliset toimintaedellytykset, selkeät, yhdenmukaistetut, ymmärrettävät ja avoimet säännöt, kohdennetut kannustimet ajoneuvokannan kestävyuden parantamiseksi pienentämättä hyötykuormaa, sääntöjen tiukka valvonta, liikenneturvallisuuden asettaminen etusijalle ja erikoissuurten ajoneuvojen käytön salliminen silloin, kun se on mahdollista ja toivottavaa.

Edellä mainitut tavoitteet huomioon ottaen esittelijä katsoo, että komission ehdotus on

nykytilanteeseen verrattuna askel oikeaan suuntaan. Nykyisen direktiivin arviointi osoitti selvästi, että se sisältää tulkinnanvaraisia tai tietyiltä osin epätarkkoja säännöksiä ja että se jättää huomattavia mahdollisuuksia kansallisiin poikkeuksiin. Tämän vuoksi sen soveltaminen eri jäsenvaltioissa on ollut epäjohtonmukaista ja johtanut markkinoiden hajanaisuuteen, oikeudelliseen epävarmuuteen, toiminnalliseen tehottomuuteen ja epätasapuolisiin toimintaedellytyksiin. Myös säännösten monitulkintaisuus on aiheuttanut haasteita valvontaviranomaisille, samalla kun erot täytäntöönpanon valvonnassa ovat yhä useammin johtaneet säännösten noudattamatta jättämiseen ja vieneet pohjaa yhdenmukaistamistavoitteilta.

Lisäksi nykyinen direktiivi on osoittautunut tehottomaksi vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien ja päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton sekä energiaa säästävien teknologioiden ja aerodynaamisten laitteiden käytön edistämisen kannalta. Sen avulla on myös vain osittain onnistuttu edistämään intermodaaliliikennettä. Päästöttömien ajoneuvojen käyttöönotto raskaiden hyötyajoneuvojen kannassa on tällä hetkellä hyvin vähäistä. Jotta päästöttömät ajoneuvot saavuttavat saman toimintasäteen kuin dieselajoneuvot, niillä on tyypillisesti oltava suurempi massa (akkukäyttöiset sähkökuorma-autot) tai volyyymi (polttokennokäyttöiset sähkökuorma-autot). Erityisesti pk-yritysten kannalta on ratkaisevan tärkeää, että pienempi hyötykuorma ei vaikuta kielteisesti siirtymiseen kestävämpiin ajoneuvoihin. Toisaalta lisäpaino ei saisi vaikuttaa kielteisesti kääntöympyrälle asetettuihin enimmäisrajoihin eikä siitä saisi aiheutua vaaraa tieturvallisuudelle.

Esittelijä pitää selvänä, että jos unioni pyrkii vakavissaan vähentämään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 90 prosentilla vuoteen 2050 mennessä, tieliikennekuljetusten on oltava tehokkaampia ja merkittävästi vähäpäästöisempiä ja samalla on lisättävä kestävämpien liikennevaihtoehtojen osuutta liikennemuotojakaumasta. Tämä tarkoittaa, että päästöttömistä ajoneuvoista on tultava tieliikenteen selkäranka, jotta ala voi saavuttaa hiilestä irtautumista koskevat tavoitteensa. Myös intermodaaliset tai yhdistetyt kuljetukset ovat tärkeä tekijä kestävämpään raskaaseen maantieliikenteeseen siirtymisen ja koko liikennejärjestelmän kannalta. Tämä ehdotus antaa vauhtia molemmille kehityssuuntauksille, mutta lisätoimia tarvitaan. Siksi esittelijä ehdottaa, että vuoteen 2032 mennessä 44 tonnin raskaiden hyötyajoneuvojen rajatylittävästä toiminnasta tulee sallittua vain päästöttömille ajoneuvoille. Tämä luo vahvan kannustimen lisätä näiden ajoneuvojen markkinoille saattamista, ja tähän ajankohtaan mennessä on otettu käyttöön vakaa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin verkosto, joka mahdollistaa päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen saumattoman liikkumisen kaikkialla unionissa.

Samaan aikaan kun siirrytään päästöttömään liikennejärjestelmään, on myös varmistettava, että samaa kuormaa voidaan kuljettaa siten, että ajoneuvoja, matkoja ja päästöjä on vähemmän. Tämä voisi olla avuksi myös nykyisessä kuljettajapulassa. Komission vaikutustenarvioinnin mukaan niissä jäsenvaltioissa, joissa on kokemusta erikoissuurista ajoneuvoista (eurooppalaiset moduulijärjestelmät), on saatu myönteisiä tuloksia onnettomuuksien vähentymisen osalta, ja rautatie- ja/tai vesiliikennemuodoista maantieliikenteeseen ei ole tapahtunut käänteistä liikennemuotosiirtymää. Esittelijä ehdottaa, että eurooppalaisiin moduulijärjestelmiin sovellettavaa hallinnointikehystä uudistettaisiin ja tehtäisiin ennakoarviointi, jossa otetaan huomioon liikenneturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin, liikennemuotojen väliseen yhteistyöhön ja ympäristöön kohdistuvat vaikutukset. Lisäksi ehdotetaan, että jäsenvaltiot vahvistavat eurooppalaisten moduulijärjestelmien kuljettajiin sovellettavat pätevyysvaatimukset ja varmistavat samalla oikeasuhteisuuden, syrjimättömyyden ja vastavuoroisen tunnustamisen

jäsenvaltioiden välillä. Lisäksi erityisen EU:n verkkoportaalin on tarjottava yleisölle selkeää ja helposti saatavilla olevaa tietoa niistä teistä, joilla nämä ajoneuvot saavat liikkua, sekä ajoneuvojen suurimmista sallituista mitoista ja painoista jäsenvaltioissa.

Esittelijä on vakuuttunut siitä, että unionin on edelleen vähennettävä raskaiden hyötyajoneuvojen aiheuttamia liikennekuolemia, jotta voidaan säästää enemmän eurooppalaisia ihmishenkiä. Sen vuoksi yhtenäisessä EU-merkissä on ilmoitettava selkeästi kaikkien tässä direktiivissä tarkoitettujen ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien pituus, jotta muut tienkäyttäjät voivat tunnistaa nämä ajoneuvot ja tutustua niihin ja jotta voidaan vähentää mahdollisia riskejä, joita näkyvyysrajoituksista tai kuolleista kulmista aiheutuu esimerkiksi ohittamisen yhteydessä.

Mitä tulee täytäntöönpanon valvontaan, esittelijä katsoo, että ehdotusta on syytä parantaa. Tämän vuoksi ehdotetaan, että jäsenvaltiot veloitetaan asentamaan sertifioituja liikkeessäpunnitusjärjestelmiä ja ottamaan käyttöön älykkäitä yhteyspisteitä. Jäsenvaltioiden olisi käytettävä tämän direktiivin rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista kertyvät tulot kestävien liikennemuotojen käyttöönoton tukemiseen, intermodaalisuuden edistämiseen ja rajatylittävien kuljetusten kestävyuden parantamiseen.

LIITE: YHTEISÖT TAI HENKILÖT, JOILTA ESITTELIJÄ ON SAANUT TIETOJA

Esittelijä ilmoittaa työjärjestyksen liitteessä I olevan 8 artiklan mukaisesti saaneensa tietoja seuraavilta yhteisöiltä tai henkilöiltä valmistellessaan mietintöä ennen sen hyväksymistä valiokunnassa:

Yhteisö ja/tai henkilö
Transport & Environment
IVECO
CER - Community of European Railway and Infrastructure Companies
ECG - The Association of European Vehicle Logistics
AVERE - The Association for Electromobility
ASTIC - Asociación del Transporte Internacional por Carretera
UIRR - International Union for Road-Rail Combined Transport
ETSC - European Transport Safety Council
Sesé
Renfe
SNCF
Ferrovie Dello Stato Italiane
Iryo
UNIFE
Tesla
Nordic Logistic Association
Union for Road Rail Transport
FinMobility
FI Forest Industries
IRU - The International Road Transport Union
UETR - Union Européenne des Transporteurs Routier
Euroexpress
DHL
CLECAT
Hydrogen Europe
Volvo
ACEA - The European Automobile Manufacturers' Association
ANFAC - Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones
CLEPA - European Association of Automotive Suppliers
Glass for Europe
ESTA - EUROPEAN ASSOCIATION OF ABNORMAL TRANSPORT AND MOBILE CRANES
UIP - INTERNATIONAL UNION OF WAGON KEEPERS
European Clean Trucking Alliance
TRANE technologies
Ministry of Transport and Communications of Finland
Ministry of Transport, Mobility and Urban Agenda of Spain
DG MOVE

Esittelijä on yksin vastuussa edellä olevan luettelon laatimisesta.

ASIAN KÄSITTELY
ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA

Otsikko	Tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttaminen	
Viiteasiakirjat	COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD)	
Annettu EP:lle (pvä)	12.7.2023	
Asiasta vastaava valiokunta Ilmoitettu istunnossa (pvä)	TRAN 14.9.2023	
Valiokunnat, joilta on pyydetty lausunto Ilmoitettu istunnossa (pvä)	ENVI 14.9.2023	IMCO 14.9.2023
Valiokunnat, jotka eivät antaneet lausuntoa Päätös tehty (pvä)	ENVI 12.10.2023	IMCO 19.9.2023
Esittelijät Nimitetty (pvä)	Isabel García Muñoz 5.9.2023	
Valiokuntakäsittely	9.10.2023	16.11.2023
Hyväksytty (pvä)	14.2.2024	
Lopullisen äänestyksen tulos	+: –: 0:	26 11 1
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Magdalena Adamowicz, Izaskun Bilbao Barandica, Karolin Braunsberger-Reinhold, Marco Campomenosi, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Mario Furore, Isabel García Muñoz, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Bogusław Liberadzki, Benoît Lutgen, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Barbara Thaler, Achille Variati, Henna Virkkunen, Petar Vitanov	
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Pablo Arias Echeverría, Sara Cerdas, Markus Ferber, Roman Haider, Ondřej Kovařík, César Luena, Ljudmila Novak, Inma Rodríguez-Piñero	
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (209 art. 7 kohta)	Alicia Homs Ginel, Moritz Körner, Hannah Neumann, Francesca Peppucci	
Jätetty käsiteltäväksi (pvä)	21.2.2024	

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA**

26	+
NI	Mario Furore
PPE	Magdalena Adamowicz, Karolin Braunsberger-Reinhold, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Benoît Lutgen, Marian-Jean Marinescu, Ljudmila Novak, Francesca Peppucci, Massimiliano Salini, Henna Virkkunen
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Elsi Katainen, Moritz Körner, Ondřej Kovařík, Bergur Løkke Rasmussen
S&D	Sara Cerdas, Isabel García Muñoz, Alicia Homs Ginel, Bogusław Liberadzki, César Luena, Rovana Plumb, Inma Rodríguez-Piñero, Achille Variati, Petar Vitanov

11	-
ID	Roman Haider, Philippe Olivier
PPE	Pablo Arias Echeverría, Barbara Thaler
Renew	Dominique Riquet
The Left	Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Tilly Metz, Hannah Neumann

1	0
ID	Marco Campomenosi

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää