



2023/0265(COD)

24.11.2023

TARKISTUS 51 - 304

Mietintöluonnos
Isabel García Muñoz
(PE754.850v01-00)

Ehdotus 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

Ehdotus direktiiviksi
(COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

Tarkistus 51

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 3 kappale

Komission teksti

(3) Tieliikennekuljetuksissa käytettävien raskaiden hyötyajoneuvojen painoja ja mittoja koskevia sääntöjä on tarpeen yksinkertaistaa ja selkeyttää, jotta voidaan parantaa rajat ylittävien kuljetusten energiatehokkuutta ja toiminnallista tehokkuutta, tarjota liikenteenharjoittajille vahvoja kannustimia päästöttömien teknologioiden käyttöönottoon niin, että samalla helpotetaan nykyisten energiansäästöratkaisujen käyttöä, sekä antaa lisätukea intermodaalisille tavarankuljetuksille. Hallinnollisten rasitteiden minimoimiseksi, kilpailun vääristymisen ehkäisemiseksi **sekä** tieturvallisuuteen ja tieinfrastruktuurin vaurioitumiseen liittyvien riskien vähentämiseksi olisi yhdenmukaistettava tiettyjä raskaampien ja pidempien ajoneuvojen käyttöä koskevia vaatimuksia ja vahvistettava voimassa olevien sääntöjen noudattamisen valvontaa.

Tarkistus

(3) Tieliikennekuljetuksissa käytettävien raskaiden hyötyajoneuvojen painoja ja mittoja koskevia sääntöjä on tarpeen yksinkertaistaa ja selkeyttää, jotta voidaan parantaa rajat ylittävien kuljetusten energiatehokkuutta ja toiminnallista tehokkuutta, tarjota liikenteenharjoittajille vahvoja kannustimia päästöttömien teknologioiden käyttöönottoon niin, että samalla helpotetaan nykyisten energiansäästöratkaisujen käyttöä, sekä antaa lisätukea intermodaalisille tavarankuljetuksille. Hallinnollisten rasitteiden minimoimiseksi, kilpailun vääristymisen ehkäisemiseksi, tieturvallisuuteen ja tieinfrastruktuurin vaurioitumiseen liittyvien riskien vähentämiseksi **ja käänteisen liikennemuotosiirtymän välttämiseksi** olisi yhdenmukaistettava tiettyjä raskaampien ja pidempien ajoneuvojen käyttöä koskevia vaatimuksia ja vahvistettava voimassa olevien sääntöjen noudattamisen valvontaa.

Or. en

Tarkistus 52

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 4 kappale

Komission teksti

(4) Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi olisi löydettävä oikea tasapaino taloudellisen tehokkuuden,

Tarkistus

(4) Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi olisi löydettävä oikea tasapaino taloudellisen tehokkuuden,

ympäristökestävyyden, tieinfrastruktuurin suojelun ja liikenneturvallisuuteen liittyvien näkökohtien välillä.

ympäristökestävyyden, tieinfrastruktuurin suojelun ja liikenneturvallisuuteen liittyvien näkökohtien välillä. **Lisäksi lainsäädännön johdonmukaisuuden ja oikeusvarmuuden varmistamiseksi tämä direktiivi olisi saatettava mahdollisimman lähelle hiilidioksidinormeista raskaille hyötyajoneuvoille koskevaa asetusta ja yhdistettyjä kuljetuksia koskevaa direktiiviä.**

Or. en

Tarkistus 53
Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

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. **Oikeusvarmuuden ja johdonmukaisuuden varmistamiseksi tämä direktiivi olisi yhdenmukaistettava raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidinormeja koskevan asetuksen ja yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin kanssa.**

Or. en

Tarkistus 54
Roman Haider

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti

(6) Direktiivin 96/53/EU säännökset

Tarkistus

(6) Direktiivin 96/53/EU säännökset

täydentävät neuvoston direktiiviä 92/106/ETY⁴¹ intermodaalikuljetusten yleistymisen edistämisen ja tukemisen osalta. Intermodaalikuljetuksen määritelmä olisi sen vuoksi yhdenmukaistettava direktiivissä 92/106/ETY sovelletun terminologian kanssa, jotta intermodaalikuljetuksissa käytettäville kuorma-autoille, perävaunuille ja puoliperävaunuille voidaan myöntää samoja lisäpainoa koskevia oikeuksia kuin tieliikenteen ajoneuvoille, joissa kuljetetaan kontteja tai vaihtokoreja ja joita käytetään kontissa olevan lastin intermodaalikuljetuksissa. Tällaisella painokannustimella olisi kannustettava tieliikenteen harjoittajia osallistumaan myös muussa kuin kontissa olevan lastin intermodaalikuljetuksiin.

⁴¹ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

täydentävät neuvoston direktiiviä 92/106/ETY⁴¹ intermodaalikuljetusten yleistymisen edistämisen ja tukemisen osalta. Intermodaalikuljetuksen määritelmä olisi sen vuoksi yhdenmukaistettava direktiivissä 92/106/ETY sovelletun terminologian kanssa, jotta intermodaalikuljetuksissa käytettäville kuorma-autoille, perävaunuille ja puoliperävaunuille voidaan myöntää samoja lisäpainoa koskevia oikeuksia kuin tieliikenteen ajoneuvoille, joissa kuljetetaan kontteja tai vaihtokoreja ja joita käytetään kontissa olevan lastin intermodaalikuljetuksissa. Tällaisella painokannustimella olisi kannustettava tieliikenteen harjoittajia osallistumaan myös muussa kuin kontissa olevan lastin *yhdistettyihin* intermodaalikuljetuksiin.

⁴¹ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

Or. en

Perustelu

Eri liikennemuotojen välinen yhteistyö ja koordinointi on ainoa tapa saavuttaa tehokkaampi tapa kuljettaa yhä suurempia tavaramääriä ja saada aikaan tehokas liikennemuotojakauma, koska rautatiepohjaiset multimodaaliset kuljetusketjut ovat tehokkain ja kestävin tapa kuljettaa tavaroita.

Tarkistus 55

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 6 kappale

Komission teksti

(6) Direktiivin 96/53/EU säännökset

AM\1291695FI.docx

Tarkistus

(6) Direktiivin 96/53/EU säännökset

5/195

PE756.298v02-00

täydentävät neuvoston direktiiviä 92/106/ETY⁴¹ intermodaalikuljetusten yleistymisen edistämisen ja tukemisen osalta. Intermodaalikuljetuksen määritelmä olisi sen vuoksi yhdenmukaistettava direktiivissä 92/106/ETY sovelletun terminologian kanssa, jotta intermodaalikuljetuksissa käytettäville kuorma-autoille, perävaunuille ja puoliperävaunuille voidaan myöntää samoja lisäpainoa koskevia oikeuksia kuin tieliikenteen ajoneuvoille, joissa kuljetetaan kontteja tai vaihtokoreja ja joita käytetään kontissa olevan lastin intermodaalikuljetuksissa. Tällaisella painokannustimella olisi kannustettava tieliikenteen harjoittajia osallistumaan myös muussa kuin kontissa olevan lastin **intermodaalikuljetuksiin**.

⁴¹ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

täydentävät neuvoston direktiiviä 92/106/ETY⁴¹ intermodaalikuljetusten yleistymisen edistämisen ja tukemisen osalta. Intermodaalikuljetuksen määritelmä olisi sen vuoksi yhdenmukaistettava direktiivissä 92/106/ETY sovelletun terminologian kanssa, jotta intermodaalikuljetuksissa käytettäville kuorma-autoille, perävaunuille ja puoliperävaunuille voidaan myöntää samoja lisäpainoa koskevia oikeuksia kuin tieliikenteen ajoneuvoille, joissa kuljetetaan kontteja tai vaihtokoreja ja joita käytetään kontissa olevan lastin intermodaalikuljetuksissa. Tällaisella painokannustimella olisi kannustettava tieliikenteen harjoittajia osallistumaan myös muussa kuin kontissa olevan lastin **yhdistettyihin kuljetuksiin**.

⁴¹ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

Or. en

Tarkistus 56 **Massimiliano Salini**

Ehdotus direktiiviksi **Johdanto-osan 6 kappale**

Komission teksti

(6) Direktiivin 96/53/EU säännökset täydentävät neuvoston direktiiviä 92/106/ETY⁴¹ intermodaalikuljetusten yleistymisen edistämisen ja tukemisen osalta. Intermodaalikuljetuksen määritelmä olisi sen vuoksi yhdenmukaistettava direktiivissä 92/106/ETY sovelletun terminologian kanssa, jotta intermodaalikuljetuksissa käytettäville

Tarkistus

(6) Direktiivin 96/53/EU säännökset täydentävät neuvoston direktiiviä 92/106/ETY⁴¹ intermodaalikuljetusten yleistymisen edistämisen ja tukemisen osalta. Intermodaalikuljetuksen määritelmä olisi sen vuoksi yhdenmukaistettava direktiivissä 92/106/ETY sovelletun terminologian kanssa, jotta intermodaalikuljetuksissa käytettäville

kuorma-autoille, perävaunuille ja puoliperävaunuille voidaan myöntää samoja lisäpainoa koskevia oikeuksia kuin tieliikenteen ajoneuvoille, joissa kuljetetaan kontteja tai vaihtokoreja ja joita käytetään kontissa olevan lastin intermodaalikuljetuksissa. Tällaisella painokannustimella olisi kannustettava tieliikenteen harjoittajia osallistumaan myös muussa kuin kontissa olevan lastin *intermodaalikuljetuksiin*.

⁴¹ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

kuorma-autoille, perävaunuille ja puoliperävaunuille voidaan myöntää samoja lisäpainoa koskevia oikeuksia kuin tieliikenteen ajoneuvoille, joissa kuljetetaan kontteja tai vaihtokoreja ja joita käytetään kontissa olevan lastin intermodaalikuljetuksissa. Tällaisella painokannustimella olisi kannustettava tieliikenteen harjoittajia osallistumaan myös muussa kuin kontissa olevan lastin *yhdistettyihin kuljetuksiin*.

⁴¹ Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

Or. en

Tarkistus 57
Colm Markey

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 7 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(7 a) Jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön erikoisajoneuvojen yksinkertaistetut hyväksyntämenettelyt, jotta ne olisivat kaupallisesti kannattavia.

Or. en

Tarkistus 58
Kosma Zlotowski

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 8 kappale

(8) Jakamattomien kuormien kuljetus on tärkeä markkinasegmentti, joka liittyy uusiutuvan energian, maa- ja vesirakentamisen ja infrastruktuurin, öljyn ja kaasun, raskaan teollisuuden ja sähköntuotannon strategiaan 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 rasitteen keventämiseksi ja tehokkaiden, oikeudenmukaisten ja turvallisten kuljetusten varmistamiseksi on ratkaisevan tärkeää ottaa käyttöön läpinäkyvä, yhdenmukaistettu ja käyttäjäystävällinen järjestelmä lupien saamiseksi.

(8) Jakamattomien kuormien kuljetus on tärkeä markkinasegmentti, joka liittyy uusiutuvan energian, maa- ja vesirakentamisen ja infrastruktuurin, öljyn ja kaasun, raskaan teollisuuden ja sähköntuotannon strategiaan 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 rasitteen keventämiseksi ja tehokkaiden, oikeudenmukaisten ja turvallisten kuljetusten varmistamiseksi on ratkaisevan tärkeää ottaa käyttöön läpinäkyvä, yhdenmukaistettu ja käyttäjäystävällinen järjestelmä lupien saamiseksi, **joka on saatavilla edustavimmilla EU:n kielillä ja sähköisillä viestintävälineillä.**

Or. pl

Tarkistus 59
Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

(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 pidättäydyttävä asettamasta perusteettomia vaatimuksia, kuten jäsenvaltion kansallisen kielen sujuva taito. Liikenteenharjoittajiin kohdistuvan hallinnollisen rasitteen keventämiseksi ja tehokkaiden, oikeudenmukaisten ja turvallisten kuljetusten varmistamiseksi on ratkaisevan tärkeää ottaa käyttöön läpinäkyvä, yhdenmukaistettu ja käyttäjäystävällinen järjestelmä lupien saamiseksi.

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 pidättäydyttävä asettamasta perusteettomia vaatimuksia, kuten jäsenvaltion kansallisen kielen sujuva taito. Liikenteenharjoittajiin kohdistuvan hallinnollisen rasitteen keventämiseksi ja tehokkaiden, oikeudenmukaisten ja turvallisten kuljetusten varmistamiseksi on ratkaisevan tärkeää ottaa käyttöön läpinäkyvä, yhdenmukaistettu ja käyttäjäystävällinen järjestelmä lupien saamiseksi, **joka on saatavilla edustavimmilla EU:n kielillä ja**

Tarkistus 60
Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

(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 kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden oikeutta vahvistaa tarvittavat edellytykset jakamattomien kuormien turvallisen kuljetuksen varmistamiseksi alueellaan. Jäsenvaltioiden olisi myös varmistettava, että kansalliset vaatimukset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä, ja pidättäydyttävä asettamasta perusteettomia vaatimuksia, kuten jäsenvaltion kansallisen kielen sujuva taito. Liikenteenharjoittajiin kohdistuvan hallinnollisen rasiitteen keventämiseksi ja tehokkaiden, oikeudenmukaisten ja turvallisten

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 kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden oikeutta vahvistaa tarvittavat edellytykset jakamattomien kuormien turvallisen kuljetuksen varmistamiseksi alueellaan. Jäsenvaltioiden olisi myös varmistettava, että kansalliset vaatimukset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä, ja pidättäydyttävä 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.

kuljetusten varmistamiseksi on ratkaisevan tärkeää ottaa käyttöön läpinäkyvä, yhdenmukaistettu ja käyttäjäystävällinen järjestelmä lupien saamiseksi, **joka on saatavilla edustavimmilla EU:n kielillä ja sähköisillä viestintävälineillä.**

Or. en

Perustelu

Nykyään monet jäsenvaltiot tarjoavat lupia vain omalla kansallisella kielellään. Käännöshaasteet ovat siis osa alalla toimivien kuljetusyritysten arkea kaikkialla EU:ssa. Tämä on tarpeeton byrokraattinen taakka.

Tarkistus 61

Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

(8) Jakamattomien kuormien kuljetus on tärkeä markkinasegmentti, joka liittyy uusiutuvan energian, maa- ja vesirakentamisen ja infrastruktuurin, öljyn ja kaasun, raskaan teollisuuden ja sähköntuotannon strategiaan 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 kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden oikeutta vahvistaa tarvittavat edellytykset

Tarkistus

(8) Jakamattomien kuormien kuljetus on tärkeä markkinasegmentti, joka liittyy uusiutuvan energian, maa- ja vesirakentamisen ja infrastruktuurin, öljyn ja kaasun, raskaan teollisuuden ja sähköntuotannon strategiaan 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 kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden oikeutta vahvistaa tarvittavat edellytykset

jakamattomien kuormien turvallisen kuljetuksen varmistamiseksi alueellaan. Jäsenvaltioiden olisi myös varmistettava, että kansalliset vaatimukset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä, ja pidättäydyttävä 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.

jakamattomien kuormien turvallisen kuljetuksen varmistamiseksi alueellaan. Jäsenvaltioiden olisi myös varmistettava, että kansalliset vaatimukset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä, ja pidättäydyttävä 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, **joka on saatavilla kaikilla EU:n kielillä ja helposti saatavilla sähköisillä viestintävälineillä.**

Or. en

Tarkistus 62

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 8 kappale

Komission teksti

(8) Jakamattomien kuormien kuljetus on tärkeä markkinasegmentti, joka liittyy uusiutuvan energian, maa- ja vesirakentamisen ja infrastruktuurin, öljyn ja kaasun, raskaan teollisuuden ja sähköntuotannon strategiaan 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

Tarkistus

(8) Jakamattomien kuormien kuljetus on tärkeä markkinasegmentti, joka liittyy uusiutuvan energian, maa- ja vesirakentamisen ja infrastruktuurin, öljyn ja kaasun, raskaan teollisuuden ja sähköntuotannon strategiaan 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 **tiivistä yhteistyötä** näiden vaatimusten yhdenmukaistamiseksi **parhaiden**

mukaan, jotta vältetään samaa tarkoitusta palvelevien toisistaan poikkeavien edellytysten moninkertaistuminen, sanotun kuitenkin 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 rasitteen keventämiseksi ja tehokkaiden, oikeudenmukaisten ja turvallisten kuljetusten varmistamiseksi on ratkaisevan tärkeää ottaa käyttöön läpinäkyvä, yhdenmukaistettu ja käyttäjäystävällinen järjestelmä lupien saamiseksi.

mahdollisuuksien mukaan, jotta vältetään samaa tarkoitusta palvelevien toisistaan poikkeavien edellytysten moninkertaistuminen, sanotun kuitenkin 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 rasitteen keventämiseksi ja tehokkaiden, oikeudenmukaisten ja turvallisten kuljetusten varmistamiseksi on ratkaisevan tärkeää ottaa käyttöön läpinäkyvä, yhdenmukaistettu ja käyttäjäystävällinen järjestelmä lupien saamiseksi, **joka on saatavilla sähköisillä viestintävälineillä.**

Or. en

Tarkistus 63 **Jan-Christoph Oetjen**

Ehdotus direktiiviksi **Johdanto-osan 8 a kappale (uusi)**

Komission teksti

Tarkistus

(8 a) Maantielikenteen erikoiskuljetusten harjoittajien olisi voitava käyttää yksinkertaistettua lupamenettelyä toimiakseen erikoistieliikennekäytävissä. Näiden käytävien pitäisi yhdistää tehokkaasti Euroopan teollisuuskeskukset ja keskeiset logistiikkakeskukset, kuten satamat. Tällaisten käytävien luominen edistäisi muun muassa uusiutuvien energialähteiden laajentamista, koska erityisesti tuulivoimaloiden laajentaminen edellyttää erikoiskuljetusta. Näiden käytävien olisi seurattava Euroopan

laajuista tieverkkoa ja perustuttava tieverkkoon, päällysteisiin, siltoihin ja muihin erityisiin tierakenteisiin, joita pidetään erikoiskuljetusten kannalta sopivina. Käytäviä koskevien tietojen olisi oltava toimijoiden ja muiden asianomaisten osapuolten saatavilla julkisesti. Jäsenvaltioiden olisi annettava ajantasaista tietoa tieliikenteen erikoiskuljetusten käytävien saavutettavuudesta esimerkiksi käynnissä olevia tietöitä, luonnonkatastrofeja ja liikennetiheyttä koskevien liikenne raporttien avulla.

Or. en

Tarkistus 64
Ciarán Cuffe
Verts/ALE-ryhmän puolesta

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 suojelu, 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

Tarkistus

(9) Eurooppalaiset moduulijärjestelmät, joita kutsutaan yleisesti 'jättirekoiksi', ovat kuorma-autoja, jotka ovat yleensä huomattavasti pidempiä ja raskaampia kuin muut tavanomaiset raskaat hyötyajoneuvot. Tutkimukset osoittavat, että pitkiin ja raskaampiin kuorma-autoihin liittyy turvallisuusriskejä, erityisesti törmäyksissä, joissa kuoleman tai vakavan loukkaantumisen todennäköisyys on paljon suurempi lyhyempiin ja kevyempiin kuorma-autoihin verrattuna, ja että näkyvyyteen, pysäköintiin ja ohittamiseen liittyy vaikeuksia. Pidempiin ja raskaampiin kuorma-autoihin siirtymisen kielteisiä käyttäytymisvaikutuksia saattaa myös olla liian vähän tutkittu, koska lisääntynyt todellinen ja havaittu riski estää haavoittuvassa asemassa olevia

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 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.

tienkäyttäjiä, kuten pyöräilijöitä, käyttämästä infrastruktuuria, jossa tällaisia ajoneuvoja on. Koska eurooppalaiset moduulijärjestelmät ovat usein paljon raskaampia ja pidempiä kuin vakiokuorma-autot, vaikutustenarvioinnissa yksilöidään myös merkittävät kustannukset, jotka liittyvät teiden, siltojen, tunnelien, pysäköinti- ja muiden kunnossapitokustannusten mukauttamiseen ja ylläpitämiseen. Eurooppalaiset moduulijärjestelmät uhkaavat myös kestävämpiä muita kuin maantiekuljetuksia, kuten rautatie- ja vesiliikennettä, suuremman hyötykuormapotentiaalin vuoksi, mikä puolestaan vaarantaa käänteisen liikennemuotosiirtymän.

Kuljetusten turvallisuuden, läpinäkyvyyden ja oikeudellisen selkeyden vuoksi olisi **tämän vuoksi** vahvistettava yhteiset edellytykset eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnille kansallisessa liikenteessä. **Näihin olisi sisällyttävä säännöksiä, joilla vältetään kilpailu muiden kestävämpien liikennemuotojen kanssa,** mukaan lukien **rautatie- ja vesiliikenne; turvallisuustoimenpiteitä, kuten kuljettajan koulutuksen parantaminen ja vaarallisia sääolosuhteita koskevat varoitukset; tieinfrastruktuurin kustannusten kattaminen;** selkeiden tietojen tarjoaminen eurooppalaisten moduulijärjestelmien paino- ja mittarajoista sekä tällaisten ajoneuvojen eritelmien kanssa yhteensopivista tieverkon osista; olisi myös seurattava eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytön vaikutuksia tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä näiden järjestelmien ympäristövaikutuksia liikennejärjestelmään, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan. **Lisäksi olisi asetettava vaatimuksia, jotka koskevat niiden käytön rajoittamista tietyille teille ja intermodaalikuljetuksiin ja tietyistä päivämäärästä alkaen tällaisten ajoneuvojen päästöttömyyttä. Ottaen**

huomioon edellä mainitut riskit, jotka liittyvät raskaampien ja pidempien ajoneuvojen sallimiseen, jäsenvaltiot olisi velvoitettava toimittamaan komissiolle perusteltu pyyntö ennen tällaisten ajoneuvojen liikkumisen sallimista, ja komission olisi arvioitava, täytyvätkö edellytykset ennen eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikkumisluvan myöntämistä.

Or. en

Tarkistus 65
Roman Haider

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***

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. Kuljetusten turvallisuuden, läpinäkyvyyden ja oikeudellisen selkeyden vuoksi olisi vahvistettava yhteiset edellytykset eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnille kansallisessa liikenteessä, mukaan lukien selkeiden tietojen tarjoaminen eurooppalaisten moduulijärjestelmien paino- ja

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 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 kuljetusmuotojakaamaan.

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 kuljetusmuotojakaamaan.

Or. en

Perustelu

Given the fact that some of the terminals are not able to accommodate these vehicles, and due to the increasing importance of handling costs as road freight becomes more cost-efficient, combined transport will lose market share. In addition to their impact on modal shift huge trucks are a danger to the safety of all road users and an enormous cost driver. If 60-ton long trucks were permitted, additional costs of 4.8 billion euros would be incurred for bridge construction on the highway and expressway network in Austria alone, and another 600 million euros for restraint systems, tunnel safety and ancillary facilities. For 48-ton long trucks, the additional costs would be 160 million euro, and for 44-ton long trucks, 80 million euro.

Tarkistus 66

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

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 suojelu, 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 oikeudellisen selkeyden vuoksi olisi vahvistettava yhteiset edellytykset eurooppalaisten moduulijärjestelmien

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 suojelu, 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 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.

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. ***Viisi vuotta tämän lainsäädännön hyväksymisen jälkeen komission olisi Euroopan vihreän kehityksen ohjelman mukaisesti helpotettava siirtymistä hiilestä irtautumiseen tieliikennealalla ja analysoitava tietoja, jotka on kerätty kansainvälisessä liikenteessä käytettävistä eurooppalaisista moduulijärjestelmistä, ja harkittava tarvittaessa päästöttömiä tavoitteita eurooppalaisen moduulijärjestelmän ajoneuvoille.***

Or. en

Perustelu

Eurooppalaisten moduulijärjestelmien käsite esitellään direktiivissä ensimmäistä kertaa tässä tarkistuksessa. Jotta näiden ajoneuvojen vaikutuksista saataisiin kattava käsitys, seurannalle ja tiedonkeruulle olisi oltava riittävästi aikaa. Sen vuoksi komission olisi harkittava päästöttömiä tavoitteita eurooppalaisen moduulijärjestelmän ajoneuvoille viisi vuotta tämän lainsäädännön antamisen jälkeen.

Tarkistus 67 **Bergur Løkke Rasmussen**

Ehdotus direktiiviksi **Johdanto-osan 9 kappale**

Komission teksti

(9) Eurooppalaisia moduulijärjestelmiä on käytetty ja kokeiltu pitkään, ja ne ovat

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. 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 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,

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 **ja muiden suuren kapasiteetin ajoneuvoyhdistelmien** liikennöintiä alueellaan ja sallia se. Näin varmistetaan, että rajat ylittävissä kuljetuksissa käytettävät eurooppalaiset moduulijärjestelmät **tai muut suuren kapasiteetin ajoneuvoyhdistelmät** 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, 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.

tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä näiden järjestelmien ympäristövaikutuksia liikennejärjestelmään, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan.

Or. en

Tarkistus 68

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

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 ylittävien rajojen määrää, kunhan ajoneuvot ovat jäsenvaltioiden alueellaan vahvistamien eurooppalaisten moduulijärjestelmien suurimpien sallittujen

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. 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 ylittävien 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 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, 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.

Tässä direktiivissä oleva eurooppalaisten moduulijärjestelmien selkeä määritelmä takaa, että ne koostuvat vakioajoneuvoyksiköistä, jotta varmistetaan yhteensopivuus muiden liikennemuotojen, erityisesti rautatieliikenteen, kanssa.

Or. en

Tarkistus 69
Erik Bergkvist

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 9 kappale

Komission teksti

(9) Eurooppalaisia moduulijärjestelmiä on käytetty ja kokeiltu pitkään, ja ne ovat osoittautuneet mielenkiintoiseksi ratkaisuksi kuljetusten taloudellisen

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. 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 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

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 **ja suuren kapasiteetin ajoneuvoyhdistelmien** 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 **ja liitteestä I poikkeavat ajoneuvoyhdistelmät** alueellaan, rajoittamatta ylitettävien rajojen määrää, kunhan ajoneuvot ovat jäsenvaltioiden alueellaan vahvistamien eurooppalaisten moduulijärjestelmien **tai muiden suuren kapasiteetin ajoneuvoyhdistelmien** suurimpien sallittujen painojen ja mittojen mukaisia. Näin varmistetaan, että rajat ylittävissä kuljetuksissa käytettävät eurooppalaiset moduulijärjestelmät **tai muut suuren kapasiteetin ajoneuvoyhdistelmät** 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, mukaan lukien selkeiden tietojen tarjoaminen eurooppalaisten moduulijärjestelmien paino- ja mittarajoista sekä tällaisten ajoneuvojen eritelmien kanssa yhteensopivista tieverkon

järjestelmien ympäristövaikutuksia liikennejärjestelmään, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaamaan.

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 kuljetusmuotojakaamaan.

Or. en

Perustelu

Suurikapasiteettisten ajoneuvoyhdistelmien on osoitettu vähentävän merkittävästi polttoaineen kulutusta, päästöjä ja kuorma-autojen määrää maanteillä ja lievittävän kuljettajapulaa EU:ssa. On tärkeää sallia edelleen tämä käytäntö suostumuksensa antaneiden jäsenvaltioiden välillä, koska joillakin jäsenvaltioilla ei ole mahdollisuutta harjoittaa rajat ylittävää toimintaa millään muulla tavalla esimerkiksi erilaisten rautatievaatimusten vuoksi. Tällaista toimintaa on harjoitettu vuosikymmeniä sen vaikuttamatta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun liikennealalla.

Tarkistus 70

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

(10) Jäsenvaltioiden olisi edelleen voitava suorittaa kokeita väliaikaisesti. Uudet teknologiat, jotka mahdollistavat ajoneuvon sisäisen latauksen, kuten aurinkopaneelit, virroitimet ja sähkötiety, tai eurooppalaisten moduulijärjestelmien asteittainen käyttöönotto jäsenvaltioissa voivat vaatia enimmäispainojen ja -mittojen ylittämistä testausympäristössä, **myös maiden rajat ylittävillä tieverkon osuuksilla**. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi edelleen voitava suorittaa tällaisia kokeita ja testata uusien teknologioiden ja kuljetusjärjestelmien yhteensopivuutta **ylärajojen**. Kokeiden väliaikaista ja innovatiivista luonnetta on selvennettävä

Tarkistus

(10) Jäsenvaltioiden olisi edelleen voitava suorittaa kokeita väliaikaisesti. Uudet teknologiat, jotka mahdollistavat ajoneuvon sisäisen latauksen, kuten aurinkopaneelit, virroitimet ja sähkötiety, tai eurooppalaisten moduulijärjestelmien asteittainen käyttöönotto jäsenvaltioissa voivat vaatia enimmäispainojen ja -mittojen ylittämistä testausympäristössä. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi edelleen voitava suorittaa tällaisia kokeita ja testata uusien teknologioiden ja kuljetusjärjestelmien yhteensopivuutta. Kokeiden väliaikaista ja innovatiivista luonnetta on selvennettävä asettamalla niiden suorittamiselle enimmäisaika.

asettamalla niiden suorittamiselle enimmäisaika. ***Uusia teknologioita ja innovatiivisia järjestelmiä koskevien kokeiden määrää ei kuitenkaan pitäisi rajoittaa, jotta ei haitata innovointia.*** Jäsenvaltioiden olisi seurattava ja arvioitava säännöllisesti uusien teknologioiden ja kuljetusjärjestelmien testaamisen tehokkuutta ja vaikutuksia tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä ympäristövaikutuksia liikennejärjestelmään, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan.

Jäsenvaltioiden olisi seurattava ja arvioitava säännöllisesti uusien teknologioiden ja kuljetusjärjestelmien testaamisen tehokkuutta ja vaikutuksia tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä ympäristövaikutuksia liikennejärjestelmään, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan.

Or. en

Tarkistus 71

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 10 kappale

Komission teksti

(10) Jäsenvaltioiden olisi edelleen voitava suorittaa kokeita väliaikaisesti. Uudet teknologiat, jotka mahdollistavat ajoneuvon sisäisen latauksen, kuten aurinkopaneelit, virroittimet ja sähkötiet, tai eurooppalaisten moduulijärjestelmien asteittainen käyttöönotto jäsenvaltioissa voivat vaatia enimmäispainojen ja -mittojen ylittämistä testausympäristössä, myös maiden rajat ylittävillä tieverkon osuuksilla. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi edelleen voitava suorittaa tällaisia kokeita ja testata uusien teknologioiden ja kuljetusjärjestelmien yhteensopivuutta yli rajojen. Kokeiden väliaikaista ja innovatiivista luonnetta on selvennettävä asettamalla niiden suorittamiselle enimmäisaika. Uusia teknologioita ja innovatiivisia järjestelmiä koskevien kokeiden määrää ei kuitenkaan pitäisi rajoittaa, jotta ei haitata innovointia. Jäsenvaltioiden olisi seurattava ja

Tarkistus

(10) Jäsenvaltioiden olisi edelleen voitava suorittaa kokeita väliaikaisesti. Uudet teknologiat, jotka mahdollistavat ajoneuvon sisäisen latauksen, kuten aurinkopaneelit, virroittimet ja sähkötiet, tai eurooppalaisten moduulijärjestelmien asteittainen käyttöönotto jäsenvaltioissa voivat vaatia enimmäispainojen ja -mittojen ylittämistä testausympäristössä, myös maiden rajat ylittävillä tieverkon osuuksilla. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi edelleen voitava suorittaa tällaisia kokeita ja testata uusien teknologioiden ja kuljetusjärjestelmien yhteensopivuutta yli rajojen. Kokeiden väliaikaista ja innovatiivista luonnetta on selvennettävä asettamalla niiden suorittamiselle enimmäisaika ***ja kertaluonteinen uusiminen, jonka jäsenvaltio voi perustella komissiolle.*** Uusia teknologioita ja innovatiivisia järjestelmiä koskevien kokeiden määrää ei kuitenkaan pitäisi

arvioitava säännöllisesti uusien teknologioiden ja kuljetusjärjestelmien testaamisen tehokkuutta ja vaikutuksia tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä ympäristövaikutuksia liikennejärjestelmään, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan.

rajoittaa, jotta ei haitata innovointia. Jäsenvaltioiden olisi seurattava ja arvioitava säännöllisesti uusien teknologioiden ja kuljetusjärjestelmien testaamisen tehokkuutta ja vaikutuksia tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä ympäristövaikutuksia liikennejärjestelmään, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan.

Or. en

Perustelu

Tiukasti rajoitettu koeaika ei välttämättä aina anna riittävästi aikaa ajoneuvon kypsyysasteen määrittämiseen tai kannusta yrityksiä investoimaan ja innovoimaan. Sen vuoksi kokeilujakso olisi sallittava uusia kerran, ja se olisi perusteltava asianmukaisesti.

Tarkistus 72

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

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

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 vakiomuotoisen hakemuksen, joka koskee jakamattomien kuormien kuljettamista kyseisessä jäsenvaltiossa koskevia erityislupia.

edellytyksistä. Tämän kansallisen järjestelmän olisi myös mahdollistettava se, että liikenteenharjoittajat saavat tiedot ja toimittavat sähköisesti **EU:n** vakiomuotoisen hakemuksen, joka koskee jakamattomien kuormien kuljettamista kyseisessä jäsenvaltiossa koskevia erityislupia. **Luvat olisi myönnettävä sähköisessä muodossa, ja tämän sähköisen asiakirjan avulla olisi voitava suorittaa erikoiskuljetus. Lisäksi kyseisessä kansallisessa järjestelmässä olisi annettava tietoja ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimmista kansallisista sallituista mitoista ja painoista, tietoja mahdollisista rajoituksista, erityisesti korkeuden osalta, sekä kuljettajien pätevyysvaatimuksista. Sen varmistamiseksi, että liikenteenharjoittajat ja kansalaiset voivat saada kaikki asiaankuuluvat tiedot yhdestä paikasta, komission olisi perustettava viimeistään [kuuden kuukauden kuluttua päivästä, jona tämä direktiivi on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä] erityinen eurooppalainen verkkoportaalit, joka yhdistää kansalliset sähköiset ja viestintäjärjestelmät ja tarjoaa muun muassa selkeän graafisen yleiskatsauksen teistä, joilla eurooppalaiset moduulijärjestelmät saavat liikkua asianomaisissa jäsenvaltioissa.**

Or. en

Tarkistus 73
Kosma Zlotowski

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 11 kappale

Komission teksti

(11) Enimmäispainot tai -mitat ylittävillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä suoritettavat jakamattomien kuormien kuljetukset sekä

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 vakiomuotoisen hakemuksen, *joka koskee* jakamattomien kuormien *kuljettamista* kyseisessä jäsenvaltiossa koskevia erityislupia.

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 vakiomuotoisen hakemuksen, *jotta he voivat saada erityislupia* jakamattomien kuormien *kuljettamiseen* kyseisessä jäsenvaltiossa. *Kyseiset luvat olisi myönnettävä sähköisessä muodossa, ja sähköisesti myönnetyllä luvalla olisi voitava suorittaa muita kuin standardien mukaisia kuljetuksia.*

Or. pl

Tarkistus 74

Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

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,

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 vakimuotoisen hakemuksen, joka koskee jakamattomien kuormien kuljettamista kyseisessä jäsenvaltiossa koskevia erityislupia.

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 jäsenvaltiossa koskevia erityislupia. ***Luvat olisi myönnettävä sähköisessä muodossa, jotta liikenteenharjoittajat voivat suorittaa tällaisen erikoiskuljetuksen tätä sähköistä asiakirjaa käyttäen.***

Or. en

Tarkistus 75

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

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

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 vakimuotoisen hakemuksen, joka koskee jakamattomien kuormien kuljettamista kyseisessä jäsenvaltiossa koskevia erityislupia.

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 jäsenvaltiossa koskevia erityislupia. **Luvat olisi myönnettävä sähköisessä muodossa, ja liikenteenharjoittajat voisivat suorittaa tällaisen erikoiskuljetuksen tätä sähköistä asiakirjaa käyttäen.**

Or. en

Perustelu

Jotkin jäsenvaltiot vaativat kuljettajia säilyttämään luvat ajoneuvoissa ainoastaan paperimuodossa. Tämä aiheuttaa tarpeetonta hallinnollista ja byrokraattista taakkaa. Yksinkertaisempien ja virtaviivaisempien prosessien luomiseksi kuljettajien olisi voitava käyttää sähköisiä lupa-asiakirjoja.

Tarkistus 76

Bergur Løkke Rasmussen

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

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 vakiomuotoisen hakemuksen, joka koskee jakamattomien kuormien kuljettamista kyseisessä jäsenvaltiossa koskevia erityislupia.

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 vakiomuotoisen hakemuksen, joka koskee jakamattomien kuormien kuljettamista kyseisessä jäsenvaltiossa koskevia erityislupia. ***Luvat olisi myönnettävä sähköisessä muodossa, ja tämän sähköisen asiakirjan avulla olisi voitava suorittaa erikoiskuljetus.***

Or. en

Tarkistus 77

Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

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

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 vakiomuotoisen hakemuksen, joka koskee jakamattomien kuormien kuljettamista kyseisessä jäsenvaltiossa koskevia erityislupia.

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 vakiomuotoisen hakemuksen, joka koskee jakamattomien kuormien kuljettamista kyseisessä jäsenvaltiossa koskevia erityislupia. **Luvat olisi myönnettävä sähköisessä muodossa.**

Or. en

Perustelu

Jotkin jäsenvaltiot vaativat kuljettajia kuljettamaan lupia ajoneuvossa vain paperimuodossa. Samat jäsenvaltiot myöntävät myös lupia, jotka sisältävät joskus yli 300 sivua ja jotka on kuljetettava kuorma-autossa ja kaikissa mukana seuraavissa ajoneuvoissa. Tämä aiheuttaa liiallista byrokraattista taakkaa, on paperin tuhlausta eikä millään tavoin edistä liikenneturvallisuutta.

Tarkistus 78

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

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 fossiililla polttoaineilla toimivien raskaampien kuorma-autojen

Tarkistus

(12) Päästöttömään liikkumiseen siirtymisen ***ja yhdistettyjen kuljetusten*** tehokkaaksi edistämiseksi on välttämätöntä luopua asteittain fossiililla polttoaineilla toimivien raskaampien kuorma-autojen käytöstä. ***Tästä syystä rajat ylittävässä liikenteessä päästöttömiä ajoneuvoja olisi kannustettava tulevana vuosina paremmin kuin fossiilisia polttoaineita käyttäviä ajoneuvoja.***

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.*

Or. en

Tarkistus 79
Roman Haider

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 12 kappale

Komission teksti

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 on välttämätöntä luopua asteittain fossiilisilla polttoaineilla toimivien raskaampien kuorma-autojen käytöstä vuodesta 2035 alkaen, jolloin päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen*

(12) Päästöttömään liikkumiseen siirtymisen tehokkaaksi edistämiseksi on välttämätöntä luopua asteittain fossiilisilla polttoaineilla toimivien raskaampien kuorma-autojen käytöstä vuodesta 2035 alkaen, jolloin päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen markkinaosuuden ennustetaan kasvavan merkittävästi, jopa noin 50 prosenttiin uusista raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröinneistä. Vaiheittaisen käytöstä poistamisen jälkeen **raskaampien kuorma-autojen** olisi noudatettava direktiivin 96/53/EY liitteessä I vahvistettuja suurimpia sallittuja painoja. Kyseisessä direktiivissä lisäpainoa koskevat oikeudet rajoitetaan päästöttömiin ajoneuvoihin ja intermodaalikuljetuksissa

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.

käytettäviin ajoneuvoihin.

Or. en

Perustelu

Raskaampien kuorma-autojen vaikutus liikennemuotosiirtymään sekä tieinfrastruktuuriin ja turvallisuuteen on minimoitava, joten kansallisella tasolla ei voida perustella poikkeusta.

Tarkistus 80
Peter Lundgren

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 käytöstä vuodesta 2035 alkaen, jolloin***

Tarkistus

(12) 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 ***kannustaa edelleen tehokkaampien*** päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen ***markkinoille tuloa. Päästöttömät ajoneuvoyhdistelmät, joissa on viisi ja kuusi akselia,*** olisi edelleen sallittava kansainvälisessä

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.*

liikenteessä *samoilla suurimmilla sallituilla painoilla kuin päästöttömät ajoneuvot, kunhan asetuksessa (EU) 2019/1242 asetetut tavoitteet mahdollistavat tällaisten ajoneuvojen tai yhdistelmien ensirekisteröinnin.*

Or. en

Tarkistus 81 Rovana Plumb

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 käytöstä vuodesta 2035 alkaen, jolloin** päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen markkinaosuuden ennustetaan kasvavan merkittävästi, jopa noin 50 prosenttiin*

Tarkistus

(12) 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 **kannustaa edelleen tehokkaampien** päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen **markkinoille tuloa. Päästöttömät ajoneuvoyhdistelmät, joissa on viisi ja kuusi akselia,** olisi edelleen sallittava kansainvälisessä liikenteessä *samoilla suurimmilla sallituilla painoilla kuin päästöttömät ajoneuvot, kunhan asetuksessa (EU)*

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.**

2019/1242 asetetut tavoitteet mahdollistavat tällaisten ajoneuvojen tai yhdistelmien ensirekisteröinnin.

Or. en

Tarkistus 82
Markus Ferber, Henna Virkkunen

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 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

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 on välttämätöntä **kannustaa edelleen tehokkaampien päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen markkinoille tuloa. Päästöttömät ajoneuvoyhdistelmät, joissa on viisi ja kuusi akselia,** olisi edelleen sallittava kansainvälisessä liikenteessä **samoilla suurimmilla sallituilla painoilla kuin päästöttömät ajoneuvot, kunhan asetuksessa (EU) 2019/1242 asetetut tavoitteet**

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.

mahdollistavat tällaisten ajoneuvojen tai yhdistelmien ensirekisteröinnin ja niiden olosuhteiden tilanne, jotka tämän mahdollistavat, on tyydyttävä.

Or. en

Perustelu

Yhdenmukaistetaan raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidinormeista annetun asetuksen (EU) 2019/1242 kanssa, jossa asetetaan vuoteen 2040 mennessä tavoitteet uusien päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen markkinoille saattamiselle.

Tarkistus 83

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

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 käytöstä **vuodesta 2035 alkaen, jolloin päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen markkinaosuuden ennustetaan kasvavan merkittävästi, jopa**

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 on välttämätöntä luopua asteittain fossiilisilla polttoaineilla toimivien raskaampien kuorma-autojen käytöstä **raskaiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidinormeista annetussa asetuksessa esitettyjen tavoitteiden mukaisesti. Tämän vuoksi asteittaisen**

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.

luopumisen olisi alettava vuonna 2040, kunhan mahdollistavat edellytykset täyttyvät. 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.

Or. en

Perustelu

On tärkeää saada liikenteenharjoittajille kannustimia tieliikenteen hiilestä irtautumiseen. Oikeusvarmuuden ja lainsäädännön johdonmukaisuuden vuoksi asteittaisen poistamisen aikataulu olisi kuitenkin mukautettava mahdollisimman läheisesti raskaita hyötyajoneuvoja koskevissa hiilidioksidinormeissa asetettuihin tavoitteisiin. Mahdollistavia edellytyksiä ovat muun muassa infrastruktuurin ja päästöttömien ajoneuvojen saatavuus.

Tarkistus 84

Pablo Arias Echeverría, José Ramón Bauzá Díaz

**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

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 on välttämätöntä ***arvioida vuodesta 2032 alkaen, mahdollistavatko***

toimivien raskaampien kuorma-autojen 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.

markkinoiden tekniset kehitykset luopumisen asteittain fossiililla polttoaineilla toimivien raskaampien kuorma-autojen käytöstä 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.

Or. en

Tarkistus 85

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

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

Tarkistus

Poistetaan.

tavoitteiden asianmukainen saavuttaminen.

Or. en

Tarkistus 86
Peter Lundgren

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. **Monet erilaiset** kansalliset säännöt kuormien **ylityspituuksien käytöstä** ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa aiheuttavat kilpailun vääristymistä ja rajoittavat merkittävästi mahdollisuuksia parantaa niiden osalta toiminnallista tehokkuutta ja energiatehokkuutta kansainvälisessä liikenteessä. Sen vuoksi on välttämätöntä yhdenmukaistaa säännöt kuormien **ylityspituuksien käytöstä** ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa, jotta varmistetaan näiden tavoitteiden asianmukainen saavuttaminen.

Or. en

Tarkistus 87
Rovana Plumb

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 14 kappale

Komission teksti

(14) Mahdollisuudet vähentää ajoneuvonkuljetusajoneuvojen, **joissa** on avoimet korit, energiankulutusta

Tarkistus

(14) Mahdollisuudet vähentää ajoneuvonkuljetusajoneuvojen, **joista useimmissa** on avoimet korit,

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.

energiankulutusta parantamalla aerodynamiikkaa ovat hyvin rajalliset. **Monet erilaiset** kansalliset säännöt kuormien **ylityspituuksien käytöstä** ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa aiheuttavat kilpailun vääristymistä ja rajoittavat merkittävästi mahdollisuuksia parantaa niiden osalta toiminnallista tehokkuutta ja energiatehokkuutta kansainvälisessä liikenteessä. Sen vuoksi on välttämätöntä yhdenmukaistaa säännöt kuormien **ylityspituuksien käytöstä** ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa, jotta varmistetaan näiden tavoitteiden asianmukainen saavuttaminen.

Or. en

Tarkistus 88

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 14 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(14 a) Uusista henkilöautoista on tulossa yhä laajempia, ja niiden myynnin kasvua kiihdyttää kaupunkimaastureiden (SUV) myynti. EU:n lainsäädännössä sovelletaan tällä hetkellä yhtä lakisääteistä rajaa (255 cm) kaikenlaisien uusien ajoneuvojen leveyteen. Tämä tähän mennessä noudatettu yhden koon lähestymistapa mahdollistaa autojen ja avopakettiautojen keskimääräisen leveyden nopean kasvun kohti 255 cm:n leveysrajaa, sillä joukossa on suuria katumaastureita ja avopakettiautomalleja, joiden leveys on jo 200–215 cm. Ajoneuvojen suurempi koko aiheuttaa erityisiä ongelmia liikenneturvallisuuden, ympäristön ja tieinfrastruktuurin näkökulmasta, koska haavoittuvat tienkäyttäjät joutuvat suuremman turvallisuusriskin kohteeksi,

ajoneuvojen rakentamiseen tarvitaan enemmän materiaaleja, pakokaasupäästöjen ja energiankulutuksen kasvua ja tieinfrastruktuuriin kohdistuu enemmän räsitusta. Ajoneuvoluokkien M1 ja N1 lakisäateistä leveyttä olisi sen vuoksi alennettava muuttamalla asetusta (EU) 2019/2144, ja samalla olisi säädettävä riittävästä käyttönottoajasta valmistajille, erityisesti päästöttömien ajoneuvojen valmistajille.

Or. en

Tarkistus 89
Mario Furore

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

(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. ***Käymälätilojen olemassaolo on taattava, jos sellaisia on, eikä niitä voida poistaa päästöttömän teknologian sijoittamiseksi.***

Tarkistus 90
Ciarán Cuffe
Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 15 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(15 a) Sen varmistamiseksi, että tieliikenteen sekä rautatie- ja sisävesiliikenteen yhteensopimattomuus ei estä intermodaaliliikenteen valmiuksia tehdä yhteistyötä ja kilpailla tieliikenteen kanssa, komission olisi varmistettava, että uudet ajoneuvot ja uudet ajoneuvoyhdistelmät ovat teknisesti ja toiminnallisesti yhteensopivia yhdistettyjen kuljetusten vaatimusten kanssa. Tätä varten komission olisi muutettava tyyppihyväksyntälainsäädäntöä ja puututtava muun muassa uusien perävaunujen ulkonevien laitteiden painoon, muotoon, kokoon, nostettavaan kuormaan, kestävyYTEEN rautateiden ilmanvastusta vastaan sekä sisäänvedettävyyteen ja taitettavuuteen.

Or. en

Tarkistus 91
Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(16) Kuten on tilanne lisätilan osalta, nykyiset normit eivät myöskään sovellu kompensoimaan päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen lisäpainoa, etenkin

(16) Kuten on tilanne lisätilan osalta, nykyiset normit eivät myöskään sovellu kompensoimaan päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen lisäpainoa, etenkin

kaukoliikenteessä. Lisäpainon ja ylimääräisen akselipainon salliminen on välttämätöntä päästöttömille ajoneuvoyhdistelmille sekä yleisimmille unionissa käytössä oleville henkilöautoille. Kevyemmät teknologiat ja parempi aerodynamiikka tekevät päästöttömien käyttövoimajärjestelmien käytöstä tehokkaampaa (esimerkiksi mahdollistamalla pidempien matkojen ajamisen ja pidemmän akun keston) vähentämällä niiden energiankulutusta. ***Jotta voidaan tarjota lisäkannustimia päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönotolle, edistää teknologista kehitystä ja varustaa ajoneuvoja paremmalla aerodynamiikalla, sallitut lisäpainot eivät saisi liittyä päästöttömän teknologian painoon.***

kaukoliikenteessä. Lisäpainon ja ylimääräisen akselipainon salliminen on välttämätöntä päästöttömille ajoneuvoyhdistelmille sekä yleisimmille unionissa käytössä oleville henkilöautoille. Kevyemmät teknologiat ja parempi aerodynamiikka tekevät päästöttömien käyttövoimajärjestelmien käytöstä tehokkaampaa (esimerkiksi mahdollistamalla pidempien matkojen ajamisen ja pidemmän akun keston) vähentämällä niiden energiankulutusta.

Or. en

Tarkistus 92 Roman Haider

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti

(16) Kuten on tilanne lisätilan osalta, nykyiset normit eivät myöskään sovellu kompensoimaan päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen lisäpainoa, etenkin kaukoliikenteessä. Lisäpainon ja ylimääräisen akselipainon salliminen on välttämätöntä päästöttömille ajoneuvoyhdistelmille sekä yleisimmille unionissa käytössä oleville henkilöautoille. Kevyemmät teknologiat ja parempi aerodynamiikka tekevät päästöttömien käyttövoimajärjestelmien käytöstä tehokkaampaa (esimerkiksi mahdollistamalla pidempien matkojen ajamisen ja pidemmän akun keston) vähentämällä niiden energiankulutusta. ***Jotta voidaan tarjota lisäkannustimia***

Tarkistus

(16) Kuten on tilanne lisätilan osalta, nykyiset normit eivät myöskään sovellu kompensoimaan päästöttömien raskaiden ***vaihtoehtoisten*** hyötyajoneuvojen lisäpainoa, etenkin kaukoliikenteessä. Lisäpainon ja ylimääräisen akselipainon salliminen ***vaihtoehtoisen ajoneuvon painoon asti, mutta enintään liitteessä 1 olevassa 2.2.2 kohdassa esitettyihin arvoihin asti***, on välttämätöntä päästöttömille ajoneuvoyhdistelmille sekä yleisimmille unionissa käytössä oleville henkilöautoille. Kevyemmät teknologiat ja parempi aerodynamiikka tekevät päästöttömien käyttövoimajärjestelmien käytöstä tehokkaampaa (esimerkiksi mahdollistamalla pidempien matkojen

***päästöttömien raskaiden
hyötyajoneuvojen käyttöönnotolle, edistää
teknologista kehitystä ja varustaa
ajoneuvoja paremmalla aerodynamiikalla,
sallitut lisäpainot eivät saisi liittyä
päästöttömän teknologian painoon.***

ajamisen ja pidemmän akun keston)
vähentämällä niiden energiankulutusta.

Or. en

Perustelu

Rail transport in general and single wagon transport in particular are characterized by a very low economic threshold, which in turn means that they are very sensitive to even small volume reductions. Across all corridors and at 44t/25.25m LHV, volume reductions of more than 30% are found in single wagon transport and of more than 13% in combined transport. The impact of the allowance of additional transport volume on road would have an irreversible impact on the modal shift. In order to reduce the already higher external costs of road transport as much as possible compared to more ecological rail transport and to minimize the effects of heavy-duty vehicles on the road infrastructure, the extra weight allowances should be linked to the weight of the respective alternative drive.

Tarkistus 93

Elsi Katainen, Ondřej Kovařík

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti

(16) Kuten on tilanne lisätilan osalta, nykyiset normit eivät myöskään sovellu kompensoimaan päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen lisäpainoa, etenkin kaukoliikenteessä. Lisäpainon **ja ylimääräisen akselipainon** salliminen on välttämätöntä päästöttömille ajoneuvoyhdistelmille sekä yleisimmille unionissa käytössä oleville henkilöautoille. Kevyemmät teknologiat ja parempi aerodynamiikka tekevät päästöttömien käyttövoimajärjestelmien käytöstä tehokkaampaa (esimerkiksi mahdollistamalla pidempien matkojen ajamisen ja pidemmän akun keston) vähentämällä niiden energiankulutusta. Jotta voidaan tarjota lisäkannustimia päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönnotolle, edistää teknologista

Tarkistus

(16) Kuten on tilanne lisätilan osalta, nykyiset normit eivät myöskään sovellu kompensoimaan päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen lisäpainoa, etenkin kaukoliikenteessä. Lisäpainon salliminen on välttämätöntä päästöttömille ajoneuvoyhdistelmille sekä yleisimmille unionissa käytössä oleville henkilöautoille. ***Tämä on kuitenkin tehtävä nostamalla akselipainoja, jotta vältetään tien kulumisen eksponentiaalisesti.*** Kevyemmät teknologiat ja parempi aerodynamiikka tekevät päästöttömien käyttövoimajärjestelmien käytöstä tehokkaampaa (esimerkiksi mahdollistamalla pidempien matkojen ajamisen ja pidemmän akun keston) vähentämällä niiden energiankulutusta. Jotta voidaan tarjota lisäkannustimia

kehitystä ja varustaa ajoneuvoja paremmalla aerodynamiikalla, sallitut lisäpainot eivät saisi liittyä päästöttömän teknologian painoon.

päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönotolle, edistää teknologista kehitystä ja varustaa ajoneuvoja paremmalla aerodynamiikalla, sallitut lisäpainot eivät saisi liittyä päästöttömän teknologian painoon.

Or. en

Perustelu

Päästöttömien ajoneuvojen ylimääräinen painonlisäys kannustaa niiden käyttöön, ja sitä tarvitaan myös raskaampien teknologioiden käsittelyyn. Akselipainojen nostaminen kuitenkin lisää tien kulumista eksponentiaalisesti. Tämän välttämiseksi näissä kuorma-autoissa olisi valittava akseleiden lisääminen tai muiden teknisten ratkaisujen käyttö, jolloin akselipainot pysyvät alhaisempina, mikä vähentää tien kulumista ja infrastruktuurivaurioita.

Tarkistus 94

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 16 kappale

Komission teksti

(16) Kuten on tilanne lisätilan osalta, nykyiset normit eivät myöskään sovellu kompensoimaan päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen lisäpainoa, etenkin kaukoliikenteessä. Lisäpainon ja ylimääräisen akselipainon salliminen on välttämätöntä **päästöttömille** ajoneuvoyhdistelmille sekä yleisimmille unionissa käytössä oleville henkilöautoille. Kevyemmät teknologiat ja parempi aerodynamiikka tekevät päästöttömien käyttövoimajärjestelmien käytöstä tehokkaampaa (esimerkiksi mahdollistamalla pidempien matkojen ajamisen ja pidemmän akun keston) vähentämällä niiden energiankulutusta. Jotta voidaan tarjota lisäkannustimia päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönotolle, edistää teknologista kehitystä ja varustaa ajoneuvoja paremmalla aerodynamiikalla, sallitut lisäpainot eivät saisi liittyä päästöttömän

Tarkistus

(16) Kuten on tilanne lisätilan osalta, nykyiset normit eivät myöskään sovellu kompensoimaan päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen lisäpainoa, etenkin kaukoliikenteessä. Lisäpainon ja ylimääräisen akselipainon salliminen on välttämätöntä ajoneuvoyhdistelmille, **myös päästöttömille moottoriajoneuvoille**, sekä yleisimmille unionissa käytössä oleville henkilöautoille. Kevyemmät teknologiat ja parempi aerodynamiikka tekevät päästöttömien käyttövoimajärjestelmien käytöstä tehokkaampaa (esimerkiksi mahdollistamalla pidempien matkojen ajamisen ja pidemmän akun keston) vähentämällä niiden energiankulutusta. Jotta voidaan tarjota lisäkannustimia päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönotolle, edistää teknologista kehitystä ja varustaa ajoneuvoja paremmalla aerodynamiikalla, sallitut lisäpainot eivät saisi liittyä päästöttömän

teknologian painoon.

teknologian painoon.

Or. en

Tarkistus 95
Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 16 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(16 a) 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 ole asianmukaisia tai kilpailukykyisiä kustannuksiltaan, teknologianeutraaliuden periaatteen avulla on mahdollista varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset muiden, kehittyneempien teknologioiden kanssa.

Or. en

Tarkistus 96
Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

Tarkistus

(17) Sääntöjen noudattamisen tuloksellinen, tehokas ja johdonmukainen valvonta on äärimmäisen tärkeää, jotta voidaan varmistaa liikenteenharjoittajien

(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.

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. ***Sertifioitujen automaattisten järjestelmien olisi voitava tunnistaa ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ylittävät suurimmat sallitut painot ja joilla on erityislupaan tai vastaavaan järjestelyyn perustuva poikkeus. Näin vältetään perusteettomat seuraamukset ja säästetään hallinnollisia kustannuksia sekä liikenteenharjoittajille että jäsenvaltioille.***

Or. en

Tarkistus 97

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen, Ondřej Kovařík

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

(17) Sääntöjen noudattamisen tuloksellinen, tehokas ja johdonmukainen valvonta on äärimmäisen tärkeää, jotta voidaan varmistaa liikenteenharjoittajien

Tarkistus

(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.

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. ***Kussakin jäsenvaltiossa käytössä olevassa järjestelmässä olisi, jos se on teknisesti mahdollista, tunnustettava ylimääräiset sallitut painot tai mitat erikoiskuljetukselle, jos voimassa oleva lupa on myönnetty, jotta vältetään perusteettomat sakot näille kuljetuksille.***

Or. en

Perustelu

Erikoiskuljetukset ylittävät vakiopainorajat. Jos automaattiset järjestelmät eivät suoraan tunnista erikoiskuljetushupia, voidaan määrätä erikoiskuljettajia koskevia epäoikeudenmukaisia sakkoja. Erityisesti ulkomaisille liikenteenharjoittajille tällaisen sakon korjaaminen on vaikeaa ja aikaa vievää. Tämä luo epäoikeudenmukaisia käytäntöjä jäsenvaltioiden välisillä sisämarkkinoilla, minkä vuoksi käytössä olevissa järjestelmissä olisi tunnustettava erikoiskuljetushuvat.

Tarkistus 98
Kosma Zlotowski

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 17 kappale

(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 tiensivertarkastukset 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.

(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 tiensivertarkastukset 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. ***Toteutetussa järjestelmässä olisi tunnustettava oikeus muihin kuin standardien mukaiseen kuljetukseen, jos siihen on myönnetty voimassa oleva lupa, jotta vältetään tällaisten kuljetusten suorittamisesta liikenteenharjoittajalle koituvat perusteettomat seuraamukset.***

Or. pl

Tarkistus 99
Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 17 kappale

(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 tiensivustarkastukset 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.

(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 tiensivustarkastukset 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. ***Nykyisessä järjestelmässä olisi tunnustettava erikoiskuljetuksia koskevat luvat, jos voimassa oleva lupa on myönnetty perusteettomien sakkojen välttämiseksi näille kuljetuksille.***

Or. en

Perustelu

Jos automaattisissa järjestelmissä ei tunnusteta suoraan erikoiskuljetuslupia, liikenteenharjoittajille määrätään virheellisesti sakkoja normaalien painorajojen ylittämisestä. Jos kyseessä on ulkomainen liikenteenharjoittaja, sakon korjaaminen on vaikeaa ja aikaa vievää. Tämä on ulkomaisille toimijoille kilpailuhaitta.

Tarkistus 100**Ciarán Cuffe**

Verts/ALE-ryhmän puolesta

**Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 17 kappale**

Komission teksti

(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.

Tarkistus

(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 tarkastuksia yöaikaan. ***Lisäksi olisi vaadittava, että ajoneuvoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä on oltava asennetut punnituslaitteet, jotka on liitetty asennettuihin ajopiirtureihin täytäntöönpanon helpottamiseksi.***

Or. en

Tarkistus 101
Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 17 kappale

(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 tiensivertarkastukset 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.

(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 tiensivertarkastukset 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. ***Käytössä olevassa järjestelmässä olisi tunnustettava ylimääräiset sallitut painot tai mitat erikoiskuljetukselle, jos voimassa oleva lupa on myönnetty, jotta vältetään perusteettomat sakot näille kuljetuksille.***

Or. en

Perustelu

Jos automaattisissa järjestelmissä ei tunnusteta suoraan erikoiskuljetushupia, liikenteenharjoittajille määrätään sakkoja normaalien painorajojen ylittämisestä.

Tarkistus 102
Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 17 kappale

Komission teksti

(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 tiensivertarkastukset 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.

Tarkistus

(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 tiensivertarkastukset 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. ***Käytössä olevassa järjestelmässä olisi tunnustettava ylimääräiset sallitut painot tai mitat erikoiskuljetukselle, jos voimassa oleva lupa on myönnetty, jotta vältetään perusteettomat sakot näille kuljetuksille.***

Or. en

Tarkistus 103
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 17 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(17 a) Kuorma-autonkuljettajien ammatin harjoittamisen puite-edellytyksiä

on kiireellisesti parannettava. Kuorma-autojen pysäköintipaikkojen puute EU:ssa lisää kuorma-autojen kuljettajien työolojen heikkenemistä ja ruokkii kuljettajapulaa. Tämän seurausten torjumiseksi Euroopan komission olisi kehitettävä ajoneuvokonsepteja, jotka tekevät kuljettajista enemmän riippumattomia pysäköintipaikkojen mukavuuteen liittyvistä laitteista ja mahdollistettava saniteettitilojen asentaminen ajoneuvoon sen mittojen mukaisesti.

Or. en

Tarkistus 104
Dominique Riquet

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

Poistetaan.

Or. en

Tarkistus 105
Kateřina Konečná

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 19 kappale

Komission teksti

(19) Multimodaalisen kuljetusjärjestelmän yleistymisen edistämiseksi kontissa olevan lastin kuljetuksia olisi edelleen helpotettava

Tarkistus

(19) Multimodaalisen kuljetusjärjestelmän yleistymisen edistämiseksi kontissa olevan lastin kuljetuksia olisi edelleen helpotettava

sallimalla ylikorkeita kontteja kuljettaville tieajoneuvoille suurempi korkeus.

sallimalla ylikorkeita kontteja kuljettaville tieajoneuvoille suurempi korkeus **ja luomalla tarvittavat puite-edellytykset tie- ja rautatieinfrastruktuurille näiden yksiköiden kuljettamiseen.**

Or. en

Tarkistus 106

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

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 **erityisesti yhdistettynä rautatieliikenteeseen** kontissa olevan lastin kuljetuksia olisi edelleen helpotettava sallimalla ylikorkeita kontteja kuljettaville tieajoneuvoille suurempi korkeus.

Or. en

Tarkistus 107

Roman Haider

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 olisi edelleen helpotettava **luomalla tarvittavat puite-edellytykset tie- ja rautatieinfrastruktuurille näiden yksiköiden kuljettamiseksi.**

Or. en

Perustelu

Ylikorkeiden konttien käytön helpottaminen yhdistettyjen kuljetusten edistämiseksi on tarpeen, mutta niiden käyttö edellyttää rautatie- ja tieinfrastruktuurin mukauttamista, esimerkiksi kuormaulottuman P400 täysimääräistä käyttöönottoa.

Tarkistus 108
Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 19 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(19 a) Kun otetaan huomioon liikennemuotosiirtymätavoitteiden mukaisten yhdistettyjen kuljetusten helpottamiseksi toteutetut toimet, tieliikenteen ajoneuvojen enimmäiskorkeutta ei pitäisi muuttaa erityisesti siksi, että rautatieinfrastruktuuriin sovelletaan P400-standardia.

Or. en

Tarkistus 109
Ciarán Cuffe
Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 21 kappale

Komission teksti

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,

Poistetaan.

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.

Or. en

Tarkistus 110

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi

Johdanto-osan 22 a kappale (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

(22 a) Eurooppalaisen moduulijärjestelmän ajoneuvot ovat edelleen suhteellisen uusia EU:ssa, vaikka ne ovat jo käytössä joissakin jäsenvaltioissa. Seurannasta ja tiedonkeruusta saatujen tietojen hyödyntämiseksi sekä eurooppalaisen moduulijärjestelmän ajoneuvoja koskevien kokemusten ja tietämyksen vaihtamiseksi eri jäsenvaltioiden välillä olisi perustettava eurooppalaisen moduulijärjestelmän parhaiden käytäntöjen foorumi, joka kokoontuu vähintään kerran vuodessa.

Or. en

Perustelu

Eurooppalaisen moduulijärjestelmän ajoneuvoja käytetään joissakin jäsenvaltioissa, mutta ei toisissa. Kun näiden ajoneuvojen liikennöinti ja tiedonkeruu lisääntyvät, olisi hyödyllistä luoda jäsenvaltioille mahdollisuuksia jakaa kokemuksia, tietämystä ja parhaita käytäntöjä ajoneuvoista eurooppalaisen moduulijärjestelmän parhaiden käytäntöjen foorumin muodossa.

Tarkistus 111

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi Johdanto-osan 23 kappale

Komission teksti

(23) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta vahvistaa yhteinen vakimuotoinen 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 vakimuotoinen 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 asetukset (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) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta vahvistaa yhteinen vakimuotoinen 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 **sekä** vahvistaa vakimuotoinen raportointimalli jäsenvaltioille niiden raportointivelvollisuuksien noudattamiseksi. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011⁴⁵ mukaisesti.

⁴⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (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).

Or. en

Tarkistus 112
Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Ehdotus direktiiviksi
Johdanto-osan 23 kappale

(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 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 asetukset (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).

(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 asetukset (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).

Or. en

Tarkistus 113 **Jan-Christoph Oetjen**

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

Komission teksti

– ’perävaunulla’ tarkoitetaan **asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 17 alakohdassa määriteltyä** ajoneuvoa,

Tarkistus

– ’perävaunulla’ tarkoitetaan **mitä tahansa** ajoneuvoa, **joka ei kulje omalla käyttövoimallaan ja joka on suunniteltu ja rakennettu moottoriajoneuvon vedettäväksi ja joka sisältää puoliperävaunut. Perävaunua voidaan kuitenkin liikuttaa tukemaan liikettä kohdistamatta käyttövoimia, kun sitä ei ole kytketty vetoajoneuvoon.**

Or. en

Perustelu

On varmistettava, että liikenteenharjoittajat, jotka haluavat investoida päästöttömiin tai energiatehokkaampiin moottoriajoneuvoihin, perävaunuihin ja puoliperävaunuihin, voivat tehdä niin esteettä lainsäädännön muutoksista huolimatta. EU:n tyyppihyväksyntälainsäädäntö ei vielääkään helpota lisäkäyttövoimajärjestelmällä varustettujen perävaunujen ja puoliperävaunujen tyyppihyväksyntää. Tämä on erittäin vakava este niiden markkinoille pääsulle ja käytölle.

Tarkistus 114
Carlo Fidanza

Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – uusi luetelmakohta

Komission teksti

Tarkistus

lisätään seuraava määritelmä:

– ’**sähköisellä perävaunuteknologialla**’ tarkoitetaan teknologiaa, joka on suunniteltu tukemaan perävaunun lisälaitteita, erityisesti kylmäkuljetusyksikköä, johon voi kuulua hyötjarrutuksella varustettu sähköakseli ja akkujärjestelmä sähköakselin tuottaman tai lisälähteestä vastaanotetun sähkön varastointia varten.

Or. en

Tarkistus 115
Jan-Christoph Oetjen

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

Komission teksti

– 'puoliperävaunulla' tarkoitetaan
asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan
33 alakohdassa määriteltyä ajoneuvoa,

Tarkistus

– 'puoliperävaunulla' tarkoitetaan
vedettävää ajoneuvoa, **jonka akseli tai**
akselisto on sijoitettu tasaisesti
kuormatun ajoneuvon painopisteen
taakse ja joka on varustettu
kytkentälaitteella, joka sallii vaaka- ja
pystysuuntaisten voimien välittymisen
vetoajoneuvon. Yksi tai useampi akseli
voidaan vetää vetoajoneuvon tueksi, ja
ajoneuvon yhdistelmän käyttövoimiin
voidaan vaikuttaa kaikilla nopeuksilla.
Ajoneuvoyhdistelmän vakauden
varmistamiseksi puoliperävaunun
käyttövoimat eivät saa ylittää
vetoajoneuvon käyttövoimia yli 15 km/h:n
nopeuksilla.;

Or. en

Perustelu

On varmistettava, että liikenteenharjoittajat, jotka haluavat investoida päästöttömiin tai energiatehokkaampiin moottoriajoneuvoihin, perävaunuihin ja puoliperävaunuihin, voivat tehdä niin esteettä lainsäädännön muutoksista huolimatta. EU:n tyyppihyväksyntälainsäädäntö ei vielääkään helpota lisäkäyttövoimajärjestelmällä varustettujen perävaunujen ja puoliperävaunujen tyyppihyväksyntää. Tämä on erittäin vakava este niiden markkinoille pääsulle ja käytölle.

Tarkistus 116
Ciarán Cuffe
Verts/ALE-ryhmän puolesta

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

Komission teksti

– ’eurooppalaisella moduulijärjestelmällä’ tarkoitetaan yhteen tai useampaan perävaunuun tai puoliperävaunuun kytkettyä moottoriajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jossa koko yhdistelmä ylittää suurimman sallitun pituuden ja voi ylittää liitteessä I vahvistetut suurimmat sallitut painot ja jossa yksittäisen moottoriajoneuvon, perävaunu(je)n tai puoliperävaunu(je)n painot tai mitat eivät ylitä liitteessä I vahvistettuja painoja tai mittoja,

Tarkistus

– ’eurooppalaisella moduulijärjestelmällä’ tarkoitetaan yhteen tai useampaan perävaunuun tai puoliperävaunuun kytkettyä moottoriajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jossa koko yhdistelmä ylittää suurimman sallitun pituuden ja voi ylittää liitteessä I vahvistetut suurimmat sallitut painot ja jossa yksittäisen moottoriajoneuvon, perävaunu(je)n tai puoliperävaunu(je)n painot tai mitat eivät ylitä liitteessä I vahvistettuja painoja tai mittoja **ja ovat teknisesti ja toiminnallisesti yhteensopivia intermodaalisten toimintojen ja siirtojen kanssa;**

Or. en

Tarkistus 117
Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – c alakohta
Direktiivi 96/53/EY
2 artikla – 5 luetelmakohta

Komission teksti

– ’eurooppalaisella moduulijärjestelmällä’ tarkoitetaan yhteen tai useampaan perävaunuun tai puoliperävaunuun kytkettyä moottoriajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jossa koko yhdistelmä ylittää suurimman sallitun pituuden ja voi ylittää liitteessä I vahvistetut suurimmat sallitut painot ja jossa yksittäisen moottoriajoneuvon, perävaunu(je)n tai puoliperävaunu(je)n painot tai mitat eivät ylitä liitteessä I

Tarkistus

– ’eurooppalaisella moduulijärjestelmällä’ tarkoitetaan yhteen tai useampaan perävaunuun tai puoliperävaunuun kytkettyä moottoriajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jossa koko yhdistelmä ylittää suurimman sallitun pituuden ja voi ylittää liitteessä I vahvistetut suurimmat sallitut painot ja jossa yksittäisen moottoriajoneuvon, perävaunu(je)n tai puoliperävaunu(je)n painot tai mitat eivät ylitä liitteessä I vahvistettuja painoja tai mittoja **ja joka on**

vahvistettuja painoja tai mittoja,

teknisesti yhteensopiva yhdistettyjen kuljetusten kanssa;

Or. en

Tarkistus 118
Dominique Riquet

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

Komission teksti

Tarkistus

c a) lisätään 'lämpöeristetyn ajoneuvon' määritelmän jälkeen määritelmä seuraavasti:

'muulla kuin kontissa olevan lastin kuljetuksilla' tarkoitetaan tavaroiden tai rahdin kuljetusta, joka on lastattu, kuljetettu ja purettu yksittäin, irtotavarana tai muilla erikoismenetelmillä ilman tavanomaisia kontteja;

Or. en

Tarkistus 119
Dominique Riquet

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

Komission teksti

Tarkistus

c b) lisätään 'lämpöeristetyn ajoneuvon' määritelmän jälkeen määritelmä seuraavasti:

'avokorisella ajoneuvolla' tarkoitetaan ajoneuvoa, jossa on avoin lastitila tai vuode ilman täysin suljettua tai katettua

lastitilaa.

Or. en

Tarkistus 120
Dominique Riquet

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

Komission teksti

Tarkistus

c c) lisätään 'lämpöeristetyn ajoneuvon' määritelmän jälkeen määritelmä seuraavasti:

'kuormien ylityspituuksilla' tarkoitetaan tilannetta, jossa osa ajoneuvon kuormasta ulottuu ajoneuvon lakisääteisten tai sallittujen rajojen ulkopuolelle, mukaan lukien sen pituus, leveys tai korkeus.

Or. en

Tarkistus 121
Ciarán Cuffe
Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – d a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
2 artikla – 13 luetelmakohta

Nykyinen teksti

Tarkistus

'vaihtoehtoisilla polttoaineilla' tarkoitetaan polttoaineita tai voimanlähteitä, joilla korvataan *ainakin osittain* fossiilisen öljyn lähteiden käyttö liikenteen energianlähteenä ja joilla on mahdollista

d a) korvataan kolmannessa luetelmakohdassa 'vaihtoehtoisten polttoaineiden' määritelmä seuraavasti:

'vaihtoehtoisilla polttoaineilla' tarkoitetaan polttoaineita tai voimanlähteitä, joilla korvataan fossiilisen öljyn lähteiden käyttö liikenteen energianlähteenä ja joilla on mahdollista edistää hiilen poistamista

edistää hiilen poistamista liikenteestä ja parantaa liikenteen alan ympäristötehokkuutta. Näitä ovat:

a) kaikentyyppisissä sähkökäyttöisissä ajoneuvoissa käytettävä sähkö;

b) vety;

c) maakaasu, mukaan lukien biometaani, kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu – CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu – LNG);

d) nestekaasu (LPG);

e) mekaaninen energia ajoneuvon omista varastoista/lähteistä, mukaan lukien hukkalämpö;

liikenteestä ja parantaa liikenteen alan ympäristötehokkuutta. Näitä ovat:

a) kaikentyyppisissä sähkökäyttöisissä ajoneuvoissa käytettävä sähkö;

b) **uusiutuva** vety;

e) mekaaninen energia ajoneuvon omista varastoista/lähteistä, mukaan lukien hukkalämpö;

Or. en

Direktiivi 96/53/EY

Tarkistus 122

Peter Lundgren

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – 13 luetelmakohta

Nykyinen teksti

'vaihtoehtoisilla polttoaineilla' tarkoitetaan polttoaineita tai voimanlähteitä, joilla korvataan fossiilisen öljyn lähteiden käyttö liikenteen energianlähteenä ja joilla on mahdollista edistää hiilen poistamista liikenteestä ja parantaa liikenteen alan ympäristötehokkuutta. Näitä ovat:

a) kaikentyyppisissä sähkökäyttöisissä ajoneuvoissa käytettävä sähkö;

b) vety;

Tarkistus

d a) korvataan kolmannessa luetelmakohdassa 'vaihtoehtoisten polttoaineiden' määritelmä seuraavasti:

'vaihtoehtoisilla polttoaineilla' tarkoitetaan polttoaineita tai voimanlähteitä, joilla korvataan fossiilisen öljyn lähteiden käyttö liikenteen energianlähteenä ja joilla on mahdollista edistää hiilen poistamista liikenteestä ja parantaa liikenteen alan ympäristötehokkuutta. Näitä ovat:

a) kaikentyyppisissä sähkökäyttöisissä ajoneuvoissa käytettävä sähkö;

b) vety;

c) maakaasu, mukaan lukien biometaanin, kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu – CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu – LNG);

d) nestekaasu (LPG);

e) mekaaninen energia ajoneuvon omista varastoista/lähteistä, mukaan lukien hukkalämpö;

c) maakaasu, mukaan lukien biometaanin, kaasumaisessa muodossa (paineistettu maakaasu – CNG) ja nesteytetyssä muodossa (nesteytetty maakaasu – LNG);

d) nestekaasu (LPG);

e) mekaaninen energia ajoneuvon omista varastoista/lähteistä, mukaan lukien hukkalämpö;

f) hiilineutraalit polttoaineet;

Or. en

Direktiivi 96/53/EY

Perustelu

”Hiilineutraalit polttoaineet” olisi sisällytettävä ”vaihtoehtoisten polttoaineiden” määritelmään, koska ne voisivat olla tärkeä energialähde, jolla edistetään kaupallisen henkilö- ja tavaraliikennekaluston hiilestä irtautumista.

Tarkistus 123

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – e alakohta

Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – 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,

Or. en

Perustelu

Tarkistuksella palautetaan vaihtoehtoista polttoainetta käyttävän ajoneuvon määritelmä nykyiseen tekstiin ja pannaan merkille, että tätä direktiiviä sovelletaan kaikkiin käytössä

oleviin ajoneuvoihin.

Tarkistus 124
Marco Campomenosi

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – e alakohta
Direktiivi 95/53/EY
2 artikla – 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,

Or. en

Tarkistus 125
Peter Lundgren

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

Or. en

Tarkistus 126
Marco Campomenosi

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – e a alakohta (uusi)Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – luetelmakohta

Nykyinen teksti

'päästöttömällä ajoneuvolla' tarkoitetaan päästötöntä raskasta *hyötyajoneuvoa*, sellaisena kuin se on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 11 alakohdassa,

Tarkistus

(e a) Muutetaan 'päästöttömän ajoneuvon' määritelmä seuraavasti:

”

'päästöttömällä ajoneuvolla' tarkoitetaan päästötöntä raskasta *moottorihyötyajoneuvoa*, sellaisena kuin se on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/1242 3 artiklan 11 alakohdassa,

”

Or. en

Direktiivi 96/53/EY

Tarkistus 127

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 2 alakohta – f alakohta

Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – 15 luetelmakohta

Komission teksti

'intermodaalikuljetuksella' tarkoitetaan

a) neuvoston direktiivin 92/106/ETY 1 artiklassa määriteltyjä yhdistettyjä kuljetuksia

b) kuljetuksia, joissa kuljetetaan yhtä tai useampaa yhteenlasketulta pituudeltaan enintään 45 jalan mittaista konttia tai vaihtokoria ja joissa käytetään vesiliikennettä, edellyttäen, että

Tarkistus

'intermodaalikuljetuksella' tarkoitetaan neuvoston direktiivin 92/106/ETY^{1b} 1 artiklassa määriteltyjä yhdistettyjä kuljetuksia

kuljetuksen alku- tai loppuosuuden muodostavan tiekuljetuksen pituus on enintään 150 kilometriä unionin alueella. Edellä tarkoitettu 150 kilometrin etäisyys voidaan ylittää palvelun kannalta lähimmän sopivan kuljetustermiinin saavuttamiseksi, kun kyseessä on

i) ajoneuvo, joka on liitteessä I olevan 2.2.2 kohdan a tai b alakohdan mukainen; tai

ii) ajoneuvo, joka on liitteessä I olevan 2.2.2 kohdan c tai d alakohdan mukainen, jos tällaiset kuljetusmatkat ovat sallittuja asianomaisessa jäsenvaltiossa.

Intermodaalikuljetuksissa lähin sopiva palvelun tarjoava kuljetustermiini voi sijaita muussa kuin siinä jäsenvaltiossa, jossa lähetys kuormataan tai puretaan,

^{1 b} Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä

^{1 b} Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä

Or. en

Tarkistus 128

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 96/53/EY

2 artikla – uusi luettelukohta

Komission teksti

Tarkistus

g a) lisätään 'eFTI-alustan' määritelmän jälkeen määritelmä seuraavasti:

'ulkoisilla kustannuksilla' tarkoitetaan neuvoston direktiivissä 92/106/ETY

määriteltyjä kustannuksia.

Or. en

Tarkistus 129
Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – a alakohta – johdantokappale
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 1 kohta

Komission teksti

a) lisätään **1** kohtaan c alakohta seuraavasti:

Tarkistus

a) lisätään **2** kohtaan c alakohta seuraavasti:

'c) sellaisten kansainvälistä tavara- tai henkilöliikennettä varten tarkoitettujen ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta, jotka eivät ole liitteessä I vahvistettujen ominaisuuksien mukaisia, edellyttäen, että ne eivät vaikuta merkittävästi 4 artiklan 4 kohdassa määriteltyyn kansainväliseen kilpailuun tieliikenteen alalla.'

Or. en

Tarkistus 130
Erik Bergkvist

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – a alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 1 kohta – c alakohta

Komission teksti

c) sellaisilla tavaroiden tai matkustajien kansainvälisiin kuljetuksiin käytettävillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka eivät täytä liitteessä I mainittuja vaatimuksia.

Tarkistus

c) sellaisilla tavaroiden tai matkustajien kansainvälisiin kuljetuksiin käytettävillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka eivät täytä liitteessä I mainittuja vaatimuksia, **lukuun ottamatta rajat ylittävää liikennöintiä**

ajoneuvoyhdistelmillä, jotka eivät täytä liitteessä I vahvistettuja ominaisuuksia, edellyttäen, että asianomaiset jäsenvaltiot ovat keskenään samaa mieltä ja että nämä toiminnot eivät vaikuta merkittävästi 4.4 artiklassa määriteltyyn kansainväliseen kilpailuun tieliikennealalla.

Or. en

Perustelu

Suurikapasiteettisten ajoneuvoyhdistelmien on osoitettu vähentävän merkittävästi polttoaineen kulutusta, päästöjä ja kuorma-autojen määrää maanteillä ja lievittävän kuljettajapulaa EU:ssa. On tärkeää sallia edelleen tämä käytäntö suostumuksensa antaneiden jäsenvaltioiden välillä, koska joillakin jäsenvaltioilla ei ole mahdollisuutta harjoittaa rajat ylittävää toimintaa millään muulla tavalla esimerkiksi erilaisten rautatievaatimusten vuoksi. Tällaista toimintaa on harjoitettu vuosikymmeniä sen vaikuttamatta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun liikennealalla.

Tarkistus 131
Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – a alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 1 kohta – c alakohta

Komission teksti

c) sellaisilla tavaroiden tai matkustajien kansainvälisiin kuljetuksiin käytettävillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka eivät täytä liitteessä I mainittuja vaatimuksia.”

Tarkistus

c) sellaisilla tavaroiden tai matkustajien kansainvälisiin kuljetuksiin käytettävillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka eivät täytä liitteessä I mainittuja vaatimuksia, **lukuun ottamatta rajat ylittävää liikennöintiä ajoneuvoyhdistelmillä, jotka eivät täytä liitteessä I vahvistettuja ominaisuuksia, edellyttäen, että asianomaiset jäsenvaltiot ovat keskenään samaa mieltä ja että nämä toiminnot eivät vaikuta merkittävästi 4.4 artiklassa määriteltyyn kansainväliseen kilpailuun tieliikennealalla.**

Or. en

Tarkistus 132
Rovana Plumb

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – a alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 1 kohta – c alakohta

Komission teksti

c) sellaisilla tavaroiden tai matkustajien kansainvälisiin kuljetuksiin käytettävillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka eivät täytä liitteessä I mainittuja vaatimuksia.

Tarkistus

c) sellaisilla tavaroiden tai matkustajien kansainvälisiin kuljetuksiin käytettävillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka eivät täytä liitteessä I mainittuja vaatimuksia. ***Näiden ei pitäisi vaikuttaa merkittävästi 4 artiklan 4 kohdassa määriteltyyn kansainväliseen kilpailuun tieliikennealalla;***

Or. en

Tarkistus 133
Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 3 kohta – 3 alakohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on taattava, että jakamattomien kuormien kuljetukseen liittyvien lupien tai vastaavien ehtojen myöntämisedellytykset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä. Jäsenvaltioiden on erityisesti tehtävä yhteistyötä ***luvan myöntämisen määräaikojen yhdenmukaistamiseksi. Jäsenvaltioiden on myös erityisesti tehtävä yhteistyötä ajoneuvojen merkintöjen ja merkinannon moninaisuuden välttämiseksi ja kuvamerkkien käytön suosimiseksi tekstin sijasta. Jäsenvaltioiden on myös tehtävä yhteistyötä saattaakseen saattoajoneuvojen ja pilottiautojen ulkoasun, merkinnät ja merkit***

yhdenmukaisemmiksi. Jäsenvaltiot eivät saa asettaa jakamattomien kuormien kuljetukseen liittyviä kielivaatimuksia.

Jäsenvaltioita kannustetaan antamaan avointa tietoa jakamattomien kuormakuljetusten käytettävissä olevasta perusverkosta, jos sellainen on olemassa.

Or. en

Perustelu

Ehdotukseen voi sisältyä enemmän elementtejä, jotka helpottavat kansallisten ja rajat ylittävien jakamattomien kuormakuljetusten valmistelua, mukaan lukien lupahakemukset, tienvarsitarkastukset, käytettävissä oleva tieverkko ja saattoautot. Tämä voisi helpottaa entisestään lupien myöntämistä ja asianmukaisen reitityksen luomista kansallisille ja rajat ylittäville jakamattomille kuormakuljetuksille.

Tarkistus 134

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 3 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että 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.

Or. en

Tarkistus 135

Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on taattava, että jakamattomien kuormien kuljetukseen liittyvien lupien tai vastaavien ehtojen myöntämisedellytykset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä. Jäsenvaltioiden on erityisesti tehtävä yhteistyötä **luvan myöntämisen määräaikaisten yhdenmukaistamiseksi. Jäsenvaltioiden on toimittava yhdessä, jotta vältetään ajoneuvojen merkintöjen ja merkinannon moninaisuus, suositaan kuvamerkkien käyttöä** tekstin sijasta **ja yhdenmukaistetaan edelleen saattoajoneuvojen ja pilottiautojen ulkonäköä, merkintöjä ja merkkejä.** Jäsenvaltiot eivät saa asettaa jakamattomien kuormien **kuljetusten kuljettajiin** liittyviä kielivaatimuksia. **Jäsenvaltioita kannustetaan antamaan avointa tietoa jakamattomien kuormakuljetusten käytettävissä olevasta perusverkosta, jos sellainen on olemassa.**

Or. en

Tarkistus 136

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 3 kohta – 3 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on taattava, että jakamattomien kuormien kuljetukseen liittyvien lupien tai vastaavien ehtojen myöntämisedellytykset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä. Jäsenvaltioiden on erityisesti tehtävä yhteistyötä **lupien tai vastaavien järjestelyjen myöntämiseksi**

moninaisuuden välttämiseksi ja kuvamerkkien käytön suosimiseksi tekstin sijasta. Jäsenvaltiot eivät saa asettaa jakamattomien kuormien kuljetukseen liittyviä kielivaatimuksia.

sähköisessä muodossa sekä ajoneuvojen merkintöjen ja merkinannon moninaisuuden välttämiseksi ja kuvamerkkien käytön suosimiseksi tekstin sijasta. **Jäsenvaltioiden on myös tehtävä yhteistyötä saattoajoneuvojen määrättyä käyttöä, merkintöjä ja merkkejä koskevien sääntöjen yhdenmukaistamiseksi.** Jäsenvaltiot eivät saa asettaa jakamattomien kuormien kuljetukseen liittyviä kielivaatimuksia.

Or. en

Tarkistus 137
Kosma Zlotowski

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 3 kohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

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, kuvamerkkien käytön suosimiseksi tekstin sijasta **ja muiden kuin standardien mukaisten kuljetusten saattamista koskevien sääntöjen yhdenmukaistamiseksi.** Jäsenvaltiot eivät saa asettaa jakamattomien kuormien kuljetukseen **käytettävien ajoneuvojen kuljettajille** kielivaatimuksia.

Or. pl

Tarkistus 138
Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 3 kohta – 3 alakohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

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 **ja erikoiskuljetusten saattamista koskevien sääntöjen yhdenmukaistamiseksi**. Jäsenvaltiot eivät saa asettaa jakamattomien kuormien kuljetukseen **ja kuljettajiin** liittyviä kielivaatimuksia.

Or. en

Tarkistus 139

Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 3 kohta – 3 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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 **ja erikoiskuljetusten saattamista koskevien sääntöjen**

liittyviä kielivaatimuksia.

yhdenmukaistamiseksi. Jäsenvaltiot eivät saa asettaa jakamattomien kuormien kuljetukseen liittyviä kielivaatimuksia.

Or. en

Tarkistus 140

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 3 kohta – 3 alakohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

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 **ja erikoiskuljetusten saattamista koskevien sääntöjen yhdenmukaistamiseksi.** Jäsenvaltiot eivät saa asettaa jakamattomien kuormien kuljetukseen liittyviä kielivaatimuksia.

Or. en

Perustelu

Erikoiskuljetusten saattoajoneuvoja koskevien sääntöjen yhdenmukaistaminen helpottaisi liikenteenharjoittajien rajat ylittävien kuljetusten toteuttamista.

Tarkistus 141

Erik Bergkvist

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai 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.

Tarkistus

Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joita käytetään tiettyihin kansallisiin ***tai kansainvälisiin*** kuljetuksiin ja jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, liikkuvat jäsenvaltion alueella 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.

Or. en

Perustelu

Tekstiin tulee lisätä kansainväliset kuljetukset, joten myös rajat ylittävät kuljetukset sisällytetään tekstiin. Pituuden, leveyden, korkeuden ja/tai painon olisi myös voitava poiketa, koska tämän on osoitettu vähentävän merkittävästi polttoaineen kulutusta ja päästöjä. Jos tätä lisäystä ei ole, kuorma-autot on purettava rajalla, ladattava pienempiin ajoneuvoihin ja jälleen kerran purettava ja ladattava suurempiin ajoneuvoihin ylityksen jälkeen. Tämä ei ole hyvä sisämarkkinakäytäntö eikä se hyödytä myöskään ympäristöä.

Tarkistus 142

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai 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.

Tarkistus

Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joita käytetään tiettyihin kansallisiin ***tai kansainvälisiin*** kuljetuksiin ja jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, liikkuvat jäsenvaltion alueella ***painolla 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.

Perustelu

Hyväksynnän antaneiden jäsenvaltioiden välillä on useiden vuosikymmenten ajan harjoitettu rajat ylittävää liikennöintiä ajoneuvoilla tai yhdistelmillä, jotka poikkeavat liitteestä 1, vaikuttamatta merkittävästi tässä direktiivissä määriteltyyn kansainväliseen kilpailuun liikennealalla. Toimintaympäristön vuoksi näihin toimintoihin käytetään erikoisajoneuvoja tai -yhdistelmiä. Ehdotukseen olisi sisällytettävä nämä toimet ja luotava oikeudellista selkeyttä näille hyvin toimiville ja energiatehokkaille nykyisille käytännöille, jotka on jo hyväksytty jäsenvaltioiden suostumuksella.

Tarkistus 143

Markus Ferber, Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa, Jörgen Warborn

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai 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.

Tarkistus

Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai 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.

Perustelu

Rajatylittävää toimintaa, jossa käytetään liitteen 1 ominaispiirteistä poikkeavia erikoisajoneuvoja tai yhdistelmiä, on harjoitettu luvan antaneiden jäsenvaltioiden välillä useita vuosikymmeniä tämän vaikuttamatta merkittävästi tässä direktiivissä määriteltyyn kansainväliseen kilpailuun liikennealalla. Nämä energiatehokkaat toimet olisi sisällytettävä ehdotukseen oikeusvarmuuden luomiseksi tälle käytännölle, joka on jo hyväksytty jäsenvaltioiden suostumuksella.

Tarkistus 144
Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Jäsenvaltiot **voivat sallia**, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai 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.

Tarkistus

Jäsenvaltiot **sallivat**, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai 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**, 4.2 ja 4.4 mainituista mitoista.

Or. en

Tarkistus 145
Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai 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.

Tarkistus

Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai 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.

Or. en

Perustelu

Jos naapurijäsenvaltiot sallivat kansallisesti ajoneuvojen tai yhdistelmien liikennöinnin tietyillä mitoilla, jotka poikkeavat liitteessä 1 vahvistetuista mitoista, näiden ajoneuvojen tai yhdistelmien olisi sallittava ylittää näiden jäsenvaltioiden välinen raja. Jos jäsenvaltiot ovat sallineet jo vuosikymmenten ajan huomattavasti suuremmat ajoneuvot ja yhdistelmät ja parantaneet johdonmukaisesti liikenteen logistista tehokkuutta ja ympäristövaikutuksia, niiden olisi voitava tehdä niin myös tulevaisuudessa.

Tarkistus 146

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta – b alakohta

Komission teksti

Tarkistus

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.”

Poistetaan.

Or. en

Tarkistus 147

Markus Ferber, Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa, Jörgen Warborn

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta – b alakohta

Komission teksti

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

b) jäsenvaltio, joka sallii kuljetukset alueellaan ajoneuvoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä, joiden mitat poikkeavat liitteessä I säädetyistä **painoista tai** 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.”

Or. en

Tarkistus 148

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – b alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 kohta – b alakohta

Komission teksti

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

b) jäsenvaltio, joka sallii kuljetukset alueellaan ajoneuvoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä, joiden mitat poikkeavat liitteessä I säädetyistä **painoista tai** 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.”

Or. en

Tarkistus 149

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta – johdanto-osa

Komission teksti

Jäsenvaltiot voivat sallia eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin alueellaan kansallisessa *ja kansainvälisessä* liikenteessä edellyttäen, että kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:

Tarkistus

Jäsenvaltiot voivat sallia eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin alueellaan kansallisessa liikenteessä *tai 5 kohdan mukaisissa kokeissa* edellyttäen *ainoastaan*, että kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:

Or. en

Tarkistus 150

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

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

Komission teksti

Tarkistus

b a) jäsenvaltioiden on tehtävä analyysi investoinneista, joita saatetaan tarvita infrastruktuurin mukauttamiseksi eurooppalaisten moduulijärjestelmien turvallisen liikennöinnin mahdollistamiseksi, ja julkistettava tämä analyysi;

Or. en

Tarkistus 151

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta – c alakohta

Komission teksti

Tarkistus

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;

Poistetaan.

Or. en

Tarkistus 152

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta – d alakohta

Komission teksti

Tarkistus

d) jäsenvaltioiden on perustettava seurantajärjestelmä **ja arvioitava** eurooppalaisten moduulijärjestelmien vaikutusta tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin **ja** eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennejärjestelmään kohdistamia ympäristövaikutuksia, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan.

d) jäsenvaltioiden on perustettava **jatkuva** seurantajärjestelmä, **jossa arvioidaan** eurooppalaisten moduulijärjestelmien vaikutusta tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin, eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön, **liikennemääriin** sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennejärjestelmään kohdistamia ympäristövaikutuksia, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan; **seurannassa on otettava huomioon myös edellä mainittujen näkökohtien vaikutus naapurijäsenvaltioihin; arviointien on oltava säännöllisiä ja julkisesti saatavilla;**

Or. en

Tarkistus 153
Kateřina Konečná

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 a kohta – d alakohta

Komission teksti

d) jäsenvaltioiden on perustettava seurantajärjestelmä ja arvioitava eurooppalaisten moduulijärjestelmien vaikutusta tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennejärjestelmään kohdistamia ympäristövaikutuksia, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan.

Tarkistus

d) jäsenvaltioiden on perustettava seurantajärjestelmä ja arvioitava eurooppalaisten moduulijärjestelmien vaikutusta tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin, ***kuljettajien lisäkoulutuksen tarpeeseen*** ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennejärjestelmään kohdistamia ympäristövaikutuksia, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan.

Or. en

Tarkistus 154
Ciarán Cuffe
Verts/ALE-ryhmän puolesta

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

Komission teksti

d a) jäsenvaltioiden on varmistettava, että eurooppalaisten moduulijärjestelmien käyttö rajoitetaan tiukasti seuraaviin: tiet, joilla on molempiin ajosuuntiin kulkevat ajoradat, jotka erotetaan toisistaan joko maa-alueella, jota ei ole tarkoitettu liikenteelle, tai poikkeustapauksissa jollain muulla tavalla; asuinalueiden ulkopuolella olevat tiet; kaupunkialueiden ulkopuoliset tiet ja tiet taajamien ulkopuolella;

Tarkistus

Tarkistus 155

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta – d b alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

d b) jäsenvaltioiden on varmistettava, että kaikista päätöksistä, jotka koskevat teitä, joilla eurooppalaiset moduulijärjestelmät voivat liikennöidä, järjestetään julkinen kuuleminen ja että siitä tiedotetaan;

Or. en

Tarkistus 156

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

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

Komission teksti

Tarkistus

d c) jäsenvaltioiden on varmistettava, että eurooppalaisten moduulijärjestelmien käyttö ei lisää tieliikenteen osuutta liikennemuodoista kyseisissä jäsenvaltioissa, ei vaikuta haitallisesti rautateiden tavaraliikenteeseen tai vesiliikenteeseen eikä johda tieliikenteen aiheuttamien ulkoisten kustannusten merkittävään kasvuun;

Or. en

Tarkistus 157

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

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

Komission teksti

Tarkistus

d d) jäsenvaltion on varmistettava, ettei eurooppalaisten moduulijärjestelmien käyttämällä reiteillä kilpailla rautateiden rahdin tai vesiliikenteen rahdin kanssa, ja osoitettava, että eurooppalaisten moduulijärjestelmien käyttöönotto on tarpeen, koska ei ole olemassa muita kuljetusvaihtoehtoja, jotka aiheuttaisivat suhteellisesti vähemmän ulkoisia kustannuksia;

Or. en

Tarkistus 158

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta – d e alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

d e) jäsenvaltioiden on varmistettava, että toteutetaan toimenpiteitä eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnistä aiheutuvien liikenneturvallisuuden kohdistuvien kielteisten vaikutusten välttämiseksi;

Or. en

Tarkistus 159

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta – d f alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

d f) jäsenvaltioiden on varmistettava, että eurooppalaiset moduulijärjestelmät saavat liikennöidä ainoastaan silloin, kun ne ovat osa intermodaalikuljetusta;

Or. en

Tarkistus 160

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta – d g alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

d g) jäsenvaltioiden on varmistettava, että kun tieinfrastruktuuri edellyttää kunnossapitoa, laajentamista, muuttamista tai muuta uudelleensuunnittelua eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin mahdollistamiseksi, tällaisista töistä hyötyvät eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöitsijät kattavat kyseiset kustannukset osittain tai kokonaan.

Or. en

Tarkistus 161

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta – d h alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

d h) jäsenvaltioiden on varmistettava, että 1 päivään tammikuuta 2030 mennessä kaikkia eurooppalaisia moduulijärjestelmiä liikennöidään päästöttömillä ajoneuvoilla;

Or. en

Tarkistus 162

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta – d i alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

d i) jäsenvaltioiden on varmistettava, että kun niiden kansalliset ilmatieteen laitokset tai muut asiaankuuluvat elimet antavat vaarallista liikennesäätä koskevan varoituksen, eurooppalaisille moduulijärjestelmille ilmoitetaan automaattisesti tällaisista ilmoituksista ja niiden käyttö teillä keskeytetään tarvittaessa, kunnes varoitus on peruutettu;

Or. en

Tarkistus 163

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta – d j alakohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

d j) jäsenvaltioiden on varmistettava, että eurooppalaisten moduulijärjestelmien kuljettajilla on vähintään 24 vuoden ikä, vähintään viiden vuoden kokemus C- ja CE-luokan ajoneuvoista, että heillä on ajopäiväkirja ilman keskeytyksiä viimeisen kolmen vuoden ajalta ja että heillä on erityinen eurooppalaisen moduulijärjestelmän liikennöintiä koskeva todistus.

Or. en

Tarkistus 164

Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta – 6 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

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.

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 olisi tehtävä yhteistyötä tunnustaakseen vastavuoroisesti toistensa sertifiointit eurooppalaisten moduulijärjestelmien kuljettajille.***

Or. en

Tarkistus 165
Erik Bergkvist

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 a kohta – 6 alakohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

Jos jäsenvaltio sallii tämän kohdan nojalla eurooppalaisten moduulijärjestelmien ***tai liitteestä 1 poikkeavien ajoneuvoyhdistelmien*** liikennöinnin kansallisessa liikenteessä, se ei saa estää tai kieltää eurooppalaisten moduulijärjestelmien ***tai liitteestä 1 poikkeavien ajoneuvoyhdistelmien*** liikennöimistä alueellaan kansainvälisessä liikenteessä ***suostumuksensa antaneiden jäsenvaltioiden välillä***, kunhan tällaiset järjestelmät eivät ylitä kansallisessa liikenteessä käytettäville eurooppalaisille moduulijärjestelmille ***tai liitteestä 1 poikkeaville ajoneuvoyhdistelmille*** vahvistettuja enimmäispainoja ja -mittoja.

Or. en

Perustelu

Suurikapasiteettisten ajoneuvoyhdistelmien on osoitettu vähentävän merkittävästi polttoaineen kulutusta, päästöjä ja kuorma-autojen määrää maanteillä ja lievittävän kuljettajapulaa EU:ssa. On tärkeää sallia edelleen tämä käytäntö suostumuksensa antaneiden jäsenvaltioiden välillä, koska joillakin jäsenvaltioilla ei ole mahdollisuutta harjoittaa rajat ylittävää toimintaa millään muulla tavalla esimerkiksi erilaisten rautatievaatimusten vuoksi. Tällaista toimintaa on harjoitettu vuosikymmeniä sen vaikuttamatta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun liikennealalla.

Tarkistus 166
Ciarán Cuffe
Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 a kohta – 6 alakohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

Ennen kuin jäsenvaltiot sallivat eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin omalla alueellaan, niiden on esitettävä komissiolle perusteltu pyyntö, jossa ne ilmoittavat, miten ne ovat täyttäneet kaikki tämän kohdan a–d) alakohdassa säädetyt edellytykset. Komissio arvioi pyynnön ja antaa luvan eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöintiin jäsenvaltiossa ainoastaan, jos edellytykset täyttyvät. Komissio julkistaa arvionsa ja perustelunsa tämän alakohdan nojalla tekemilleen päätöksille.

Or. en

Tarkistus 167

Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta – 6 alakohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

Jos jäsenvaltio sallii tämän kohdan nojalla eurooppalaisten moduulijärjestelmien ***tai liitteestä 1 poikkeavien ajoneuvoyhdistelmien*** liikennöinnin kansallisessa liikenteessä, se ei saa estää tai kieltää eurooppalaisten moduulijärjestelmien ***tai liitteestä 1 poikkeavien ajoneuvoyhdistelmien*** liikennöimistä alueellaan kansainvälisessä liikenteessä, kunhan tällaiset järjestelmät eivät ylitä kansallisessa liikenteessä käytettäville eurooppalaisille moduulijärjestelmille ***tai liitteestä 1 poikkeaville ajoneuvoyhdistelmille*** vahvistettuja enimmäispainoja ja -mittoja.

Or. en

Tarkistus 168
Jan-Christoph Oetjen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 a kohta – 6 alakohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

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 tehtävä yhteistyötä tunnustaakseen vastavuoroisesti toistensa sertifiointit eurooppalaisten moduulijärjestelmien kuljettajille.

Or. en

Perustelu

Jäsenvaltioita, jotka sallivat eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöimisen kansainvälisessä liikenteessä, olisi kannustettava tekemään yhteistyötä muista jäsenvaltioista tulevien eurooppalaisten moduulijärjestelmien kuljettajien pätevyyden vastavuoroiseksi tunnustamiseksi, jotta voidaan välttää se, että koulutuksen ja kokeiden epäämisestä vastaanottavassa jäsenvaltiossa tulee este kansainväliselle toiminnalle.

Tarkistus 169
Rovana Plumb

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 a kohta – 6 alakohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

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 tehtävä yhteistyötä tunnustaakseen vastavuoroisesti toistensa sertifioinnit eurooppalaisten moduulijärjestelmien kuljettajille.

Or. en

Tarkistus 170

Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta (uusi) – 7 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle, jos ne sallivat eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin alueellaan. ***Komissio esittää kolmen vuoden kuluttua voimaantulosta kertomuksen eurooppalaisen moduulijärjestelmän yhdistelmien rajat ylittävistä liikkuvuudesta EU:ssa ja tekee tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen, johon liitetään vaikutustenarviointi järjestelmän käytön laajentamiseksi.***

Or. en

Tarkistus 171

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta (uusi) – 7 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinti kansainvälisessä liikenteessä kahden naapurijäsenvaltion välillä on sallittua vain, jos tämän direktiivin tullessa voimaan eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinti on jo laajalle levinnyttä, säännöllistä ja muuta kuin kokeellista rajat ylittävää liikennöintiä näiden kahden jäsenvaltion välillä, jollei 4 a kohdassa säädetyistä edellytyksistä muuta johdu.

Or. en

Tarkistus 172

Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 4 a kohta – uusi alakohta

Komission teksti

Komissio esittää kolmen vuoden kuluttua voimaantulosta kertomuksen eurooppalaisen moduulijärjestelmän yhdistelmien rajat ylittävästä liikkuvuudesta EU:ssa ja tekee tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen, johon liitetään vaikutustenarviointi järjestelmän käytön laajentamiseksi.

Tarkistus

Or. en

Tarkistus 173
Rovana Plumb

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 a kohta – uusi alakohta

Komission teksti

Tarkistus

Komissio esittää kolmen vuoden kuluttua voimaantulosta kertomuksen eurooppalaisen moduulijärjestelmän yhdistelmien rajat ylittävistä liikkuvuudesta EU:ssa ja tekee tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen, johon liitetään vaikutustenarviointi järjestelmän käytön laajentamiseksi.

Or. en

Tarkistus 174
Pablo Arias Echeverría, José Ramón Bauzá Díaz

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – c alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 artikla – 4 a kohta – uusi alakohta

Komission teksti

Tarkistus

Jos jäsenvaltiot sallivat kansainvälisessä liikenteessä käytettävien eurooppalaisten moduulijärjestelmien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien liikennöinnin alueellaan, niiden on 1 päivästä tammikuuta 2040 alkaen arvioitava, mahdollistaako markkinoiden teknologian kehitys tällaisen fossiilisilla polttoaineilla toimivan eurooppalaisen moduulijärjestelmän käytön asteittaisen lopettamisen.

Or. en

Tarkistus 175
Peter Lundgren

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. Erityisesti kokeet eurooppalaisilla moduulijärjestelmillä sallitaan viideksi vuodeksi **ja ne voidaan uusia kerran. Jos jäsenvaltio uusii eurooppalaisen moduulijärjestelmän kokeen, sen on esitettävä komissiolle riittävät perustelut.** Kokeiden määrää ei rajoiteta. Jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa tästä komissiolle.

Or. en

Perustelu

Koejakso on rajoitettu viiteen vuoteen, mikä ei välttämättä riitä määrittämään ajoneuvokonseptin kypsyystasoa kaikissa olosuhteissa. Määräaikaa olisi voitava pidentää. Asianomaisille kansallisille toimivaltaisille viranomaisille olisi kuitenkin esitettävä asianmukaiset perustelut.

Tarkistus 176
Massimiliano Salini

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 rautateitse tai millään muulla kuljetusmuodolla, joka tarjoaa samanlaisia tai parempia turvallisuus- ja ympäristöhyötyjä. On osoitettava, että tällä ei ole merkittävää vaikutusta intermodaaliseen kilpailuun koko kuljetusalalla.*** Erityisesti kokeet eurooppalaisilla moduulijärjestelmillä sallitaan enintään viideksi vuodeksi. Kokeiden määrää ei rajoiteta. Jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa tästä komissiolle.

Or. en

Tarkistus 177

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

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

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. Erityisesti kokeet eurooppalaisilla moduulijärjestelmillä sallitaan enintään viideksi vuodeksi. Kokeiden määrää ei rajoiteta. Jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa tästä komissiolle.

kansainvälisiin kuljetustehtäviin koekauden ajan. Erityisesti kokeet eurooppalaisilla moduulijärjestelmillä sallitaan enintään viideksi vuodeksi, **ja ne voidaan uusia kerran toiseksi viideksi vuodeksi. Jos jäsenvaltio päättää uusia kokeet, sen on esitettävä komissiolle riittävät perustelut.** Kokeiden määrää ei rajoiteta. Jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa tästä komissiolle.

Or. en

Perustelu

Viiteen vuoteen rajattu koeaika ei välttämättä riitä ajoneuvomallin kypsyysasteen määrittämiseen. Lisäksi monille pienille ja keskisuurille yrityksille kokeilut ovat merkittävä investointi, ja viiden vuoden koeajan rajoittaminen voi vaikuttaa kielteisesti niiden halukkuuteen investoida ja innovoida esimerkiksi energiatehokkaampia ajoneuvoja. Sen vuoksi kokeen uusiminen olisi sallittava kerran, ja se olisi perusteltava asianmukaisesti.

Tarkistus 178

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

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 kuljetustehtäviin koekauden ajan **vasta sen jälkeen, kun tämän artiklan 4 a kohdassa säädetty edellytykset on täytetty.** Erityisesti kokeet eurooppalaisilla moduulijärjestelmillä sallitaan enintään **kolmeksi** vuodeksi. Jäsenvaltioiden **on pyydettävä komissiolta 4 a kohdan**

mukaista lupaa.

Or. en

Tarkistus 179
Jan-Christoph Oetjen

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 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. Kokeiden määrää ei rajoiteta. Jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa tästä komissiolle.

Or. en

Perustelu

Määräaika vähentää yritysten kannustimia investoida innovatiivisiin ja energiatehokkaampiin eurooppalaisiin moduulijärjestelmiin. Erityisesti pk-yritysten on vaikea ymmärtää, miksi niiden olisi tehtävä merkittävä investointi eurooppalaiseen moduulijärjestelmään, jos niiden elinajanodote on yli viisi vuotta mutta niiden käyttö voi olla rajallista.

Tarkistus 180
Bergur Løkke Rasmussen

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 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. Kokeiden määrää ei rajoiteta. Jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa tästä komissiolle.

Or. en

Tarkistus 181
Dominique Riquet

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

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 kuljetustehtäviin koekauden ajan. Erityisesti kokeet eurooppalaisilla moduulijärjestelmillä sallitaan enintään viideksi vuodeksi. Kokeiden määrää ei rajoiteta. Jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa

komissiolle.

tästä komissiolle.

Or. en

Tarkistus 182

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

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 suorituskykyindikaattorit, 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 **tämän artiklan a-dj alakohtaan liittyvät** vähimmäistiedot ja suorituskykyindikaattorit, jotka on toimitettava tämän artiklan 4 a kohdan d alakohdassa ja 5 kohdassa tarkoitettujen, jäsenvaltioiden perustamien seurantajärjestelmien avulla.

Or. en

Tarkistus 183

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 3 alakohta – e e alakohta (uusi)

Direktiivi 96/53/EY

4 artikla – 5 b kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

Lisätään 5 b kohta seuraavasti:

Komissio varmistaa viimeistään 30 päivänä kesäkuuta 2025, että kaikkia asetuksen (EU) 2019/2144^{1 a} mukaisia

raskaita hyötyajoneuvoja koskevia vaatimuksia ja teknologioita sovelletaan eurooppalaisiin moduulijärjestelmiin ja tarvittaessa niitä muutetaan, jotta voidaan ottaa huomioon tällaisten ajoneuvojen mahdollisesti lisääntynyt liikenneturvallisuusriski;

1^a Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (ETA:n kannalta merkityksellinen teksti).

Or. en

Tarkistus 184
Jan-Christoph Oetjen

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

Komission teksti

4) Lisätään 4 a **ja** 4 b artikla seuraavasti:

Tarkistus

4) Lisätään 4 a, 4 b **ja 4 c** artikla seuraavasti:

Or. en

Tarkistus 185

Kateřina Konečná

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta – johdantokappale

Direktiivi 96/53/EY

4 a ja 4 b artikla

Komission teksti

4) Lisätään 4 a **ja 4 b** artikla seuraavasti:

Tarkistus

4) Lisätään 4 a artikla seuraavasti:

Or. en

Perustelu

Polttomoottoriajoneuvojen salliminen nousta 40 tonnista 44 tonniin vähentää markkinatoimijoiden kannustinta siirtyä polttomoottorista sähköajoneuvoihin, ja se, että jäsenvaltioiden kahdenvälisten sopimusten sallitaan soveltaa tässä direktiivissä vahvistettuja painoja ja mittoja suurempia mittoja rajat ylittävässä liikenteessä, tekee direktiivistä vanhentuneen.

Tarkistus 186

Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 a artikla – b alakohta

Komission teksti

b) keskitetty kansallinen yhteyspiste, jonka kautta hakijat voivat saada tiedot 4 artiklan 3 kohdassa säädetyistä erityislupien tai vastaavien ehtojen

Tarkistus

b) keskitetty kansallinen yhteyspiste, jonka kautta hakijat voivat saada tiedot 4 artiklan 3 kohdassa säädetyistä erityislupien tai vastaavien ehtojen

hakemista koskevista vaatimuksista sekä reittiensä suunnittelua varten tarvittavat tiedot selkeällä, helposti saatavilla olevalla ja avoimella tavalla;

hakemista koskevista vaatimuksista sekä reittiensä suunnittelua varten tarvittavat tiedot selkeällä, helposti saatavilla olevalla ja avoimella tavalla. **Korkeusrajoituksia koskevat tiedot on annettava;**

Or. en

Tarkistus 187 **Rovana Plumb**

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

Komission teksti

b) keskitetty kansallinen yhteyspiste, jonka kautta **hakijat voivat** saada tiedot 4 artiklan 3 kohdassa säädetyistä erityislupien tai vastaavien ehtojen hakemista koskevista vaatimuksista sekä reittiensä suunnittelua varten tarvittavat tiedot selkeällä, helposti saatavilla olevalla ja avoimella tavalla;

Tarkistus

b) keskitetty kansallinen yhteyspiste, jonka kautta **voidaan** saada tiedot 4 artiklan 3 kohdassa säädetyistä erityislupien tai vastaavien ehtojen hakemista koskevista vaatimuksista sekä reittiensä suunnittelua varten tarvittavat tiedot selkeällä, helposti saatavilla olevalla ja avoimella tavalla. **Korkeusrajoituksia koskevat tiedot on annettava;**

Or. en

Tarkistus 188 **Peter Lundgren**

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

Komission teksti

b) keskitetty kansallinen yhteyspiste, jonka kautta **hakijat voivat** saada tiedot 4 artiklan 3 kohdassa säädetyistä erityislupien tai vastaavien ehtojen hakemista koskevista vaatimuksista sekä

Tarkistus

b) keskitetty kansallinen yhteyspiste, jonka kautta **voidaan** saada tiedot 4 artiklan 3 kohdassa säädetyistä erityislupien tai vastaavien ehtojen hakemista koskevista vaatimuksista sekä

reittiensä suunnittelua varten tarvittavat tiedot selkeällä, helposti saatavilla olevalla ja avoimella tavalla;

reittiensä suunnittelua varten tarvittavat tiedot selkeällä, helposti saatavilla olevalla ja avoimella tavalla. **Korkeusrajoituksia koskevat tiedot on annettava;**

Or. en

Tarkistus 189
Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

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 yhteinen **vakio- ja ajoneuvojen rekisteröinti- ja lupahakemuslomake** ja yhdenmukaistetaan säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan kansallisten lupien myöntämiseen, **myös digitaalisessa muodossa, tai tämän artiklan 1 kohdassa ja 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua vastaavat ehdot, sekä yhdenmukaistetaan erikoiskuljetusten saattamista koskevat säännöt.** Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Or. en

Perustelu

Tällä hetkellä kaikki jäsenvaltiot tarvitsevat samat tiedot erikoislupien hakuprosessin aikana. Tämä tapahtuu kuitenkin eri muodossa ja omalla kotimaisella kielellään. Tämä aiheuttaa turhaa byrokraattista taakkaa. Jäsenvaltioiden välisten hakumenettelyjen yksinkertaistaminen ei edellytä muutoksia tieliikenteen harjoittajien vastuisiin tai lupien myöntämismenetelmiin.

Tarkistus 190
Kosma Zlotowski

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 yhteinen **vakiomuotoinen ajoneuvojen rekisteröinti- ja lupahakemuslomake** ja yhdenmukaistetaan säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan kansallisten lupien myöntämiseen, **myös digitaalisessa muodossa, tai tämän artiklan 1 kohdassa ja 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua vastaavat ehdot, sekä yhdenmukaistetaan muiden kuin standardien mukaisten kuljetusten saattamista koskevat säännöt.** Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.”;

Or. pl

Tarkistus 191
Bergur Løkke Rasmussen

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

Tarkistus

2. Komissio **hyväksyy** täytäntöönpanosäädöksiä, joilla vahvistetaan yhteinen **vakiomuotoinen ajoneuvojen rekisteröinti- ja lupahakemuslomake** ja yhdenmukaistetaan säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan tämän artiklan 1 kohdassa ja 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen kansallisten lupien tai vastaavien ehtojen

täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

myöntämiseen. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

Or. en

Tarkistus 192

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

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, joilla vahvistetaan yhteinen **vakio- ja ajoneuvojen rekisteröinti- ja lupahakemuslomake** 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.

Or. en

Perustelu

Tällä hetkellä jäsenvaltiot edellyttävät samoja tietoja hakumenettelyn aikana, mutta eri muodossa ja omalla kansallisella kielellään. Hakumenettelyjen yhdenmukaistaminen kaikkien jäsenvaltioiden yhteisen standardin kanssa vähentää erikoiskuljetusten harjoittajien hallinnollista taakkaa ja johtaa myös taloudellisiin säästöihin.

Tarkistus 193

Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

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, joilla vahvistetaan yhteinen **vakiomuotoinen ajoneuvojen rekisteröinti- ja lupahakemuslomake** 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.

Or. en

Tarkistus 194

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

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 voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan **EU:n** 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.

Or. en

Tarkistus 195
Peter Lundgren

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 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.

Or. en

Tarkistus 196
Kateřina Konečná

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

Komission teksti

4b artikla

1. **Jos jäsenvaltio sallii 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla alueellaan liikennöinnin ajoneuvoyhdistelmillä, joiden enimmäispaino ylittää liitteessä I olevassa 2.2.1 tai 2.2.2 kohdassa vahvistetut rajat, se ei saa estää tai kieltää alueellaan liikennöintiä sellaisilla kansainvälisessä liikenteessä käytettävillä ajoneuvoyhdistelmillä, jotka noudattavat kansallisille tavarankuljetuksille**

Tarkistus

Poistetaan.
Poistetaan.

vahvistettuja painoarvoja, kunhan tällaisten ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu paino ei ylitä 44:ää tonnia.

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, 1 kohdassa vahvistettu 44 tonnin painoraja voidaan ylittää, jos jäsenvaltio sallii tällaisille ajoneuvoyhdistelmille suuremmat painoarvot, kun niitä käytetään intermodaalikuljetuksessa.

Poistetaan.

3. Päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton odotetun yleistymisen vuoksi tätä artiklaa sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2034 asti.”;

Poistetaan.

Or. en

Perustelu

Polttomoottoriajoneuvojen salliminen nousta 40 tonnista 44 tonniin vähentää markkinatoimijoiden kannustinta siirtyä polttomoottorista sähköajoneuvoihin, ja se, että jäsenvaltioiden kahdenvälisten sopimusten sallitaan soveltaa tässä direktiivissä vahvistettuja painoja ja mittoja suurempia mittoja rajatylittävässä liikenteessä, tekee direktiivistä vanhentuneen.

Tarkistus 197

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 b artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Jos jäsenvaltio sallii 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla alueellaan liikennöinnin ajoneuvoyhdistelmillä, joiden enimmäispaino ylittää liitteessä I olevassa 2.2.1 tai 2.2.2 kohdassa vahvistetut rajat, se ***ei saa estää tai kieltää*** alueellaan ***liikennöintiä*** sellaisilla kansainvälisessä liikenteessä käytettävillä ajoneuvoyhdistelmillä, jotka noudattavat kansallisille tavarankuljetuksille

Tarkistus

1. Jos jäsenvaltio sallii 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla alueellaan liikennöinnin ajoneuvoyhdistelmillä, joiden enimmäispaino ylittää liitteessä I olevassa 2.2.1 tai 2.2.2 kohdassa vahvistetut rajat, se ***voi päättää sallia*** alueellaan ***liikennöinnin*** sellaisilla kansainvälisessä liikenteessä käytettävillä ajoneuvoyhdistelmillä, jotka noudattavat kansallisille tavarankuljetuksille vahvistettuja

vahvistettuja painoarvoja, kunhan tällaisten ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu paino ei ylitä 44:ää tonnia.

painoarvoja, kunhan tällaisten ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu paino ei ylitä 44:ää tonnia, **tällaisten ajoneuvojen käyttämät reitit eivät kilpaile rautatie- tai vesiliikennemuotojen kanssa ja vähintään yksi seuraavista edellytyksistä täyttyy:**

a) ajoneuvoyhdistelmä on päästötön;

b) ajoneuvoyhdistelmää käytetään intermodaaliseen kuljetukseen;

Tämän kohdan b alakohtaa sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2030.

Or. en

Tarkistus 198 **Markus Ferber**

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

Komission teksti

1. Jos jäsenvaltio sallii 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla alueellaan liikennöinnin ajoneuvoyhdistelmillä, joiden enimmäispaino ylittää liitteessä I olevassa 2.2.1 tai 2.2.2 kohdassa vahvistetut rajat, se ei saa estää tai kieltää alueellaan liikennöintiä sellaisilla kansainvälisessä liikenteessä käytettävillä ajoneuvoyhdistelmillä, jotka noudattavat kansallisille tavarankuljetuksille vahvistettuja painoarvoja, kunhan tällaisten ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu paino ei ylitä **44:ää** tonnia.

Tarkistus

1. Jos jäsenvaltio sallii 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla alueellaan liikennöinnin ajoneuvoyhdistelmillä, joiden enimmäispaino ylittää liitteessä I olevassa 2.2.1 tai 2.2.2 kohdassa vahvistetut rajat, se ei saa estää tai kieltää alueellaan liikennöintiä sellaisilla kansainvälisessä liikenteessä käytettävillä ajoneuvoyhdistelmillä, jotka noudattavat kansallisille tavarankuljetuksille vahvistettuja painoarvoja, kunhan tällaisten ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu paino ei ylitä **46:ää** tonnia.

Or. en

Perustelu

Nollapäästöisten ajoneuvojen käyttöönoton vauhdittamiseksi, intermodaalisuuden lisäämiseksi ja hiilestä irtautumista koskevien ponnistelujen lisäämiseksi, samalla kun

sallitaan lisähyötykuorma, kolmiakselisille moottoriajoneuvoille, joissa on kolmiakselinen puoliperävaunu, sallitaan 44 tonnia ja lisäksi kaksi tonnia nollapäästöiselle ajoneuvoille, jotka käyttävät vaihtoehtoisia polttoaineita tai jotka osallistuvat intermodaaliseen liikenteeseen. Kokonaiskorotuksen 44 tonniin on taattava vähemmän matkoja kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi

Tarkistus 199

Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 b artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. *Jos jäsenvaltio sallii 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla alueellaan liikennöinnin ajoneuvoyhdistelmillä, joiden enimmäispaino ylittää liitteessä I olevassa 2.2.1 tai 2.2.2 kohdassa vahvistetut rajat, se ei saa estää tai kieltää alueellaan liikennöintiä sellaisilla kansainvälisessä liikenteessä käytettävillä ajoneuvoyhdistelmillä, jotka noudattavat kansallisille tavarankuljetuksille vahvistettuja painoarvoja, kunhan tällaisten ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu paino ei ylitä **44:ää** tonnia.*

Tarkistus

1. Jäsenvaltio *voi asettaa omat painonsa ja mittansa, mutta sen on sallittava sellaisilla ajoneuvoyhdistelmillä liikennöiminen alueellaan*, joiden enimmäispaino *on 60 tonnia, TEN-T-verkossa, eikä se* saa estää tai kieltää alueellaan liikennöintiä sellaisilla kansainvälisessä liikenteessä käytettävillä ajoneuvoyhdistelmillä, jotka noudattavat kansallisille tavarankuljetuksille vahvistettuja painoarvoja, kunhan tällaisten ajoneuvoyhdistelmien suurin sallittu paino ei ylitä **60:ä** tonnia.

Or. en

Tarkistus 200

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 b artikla – 2 kohta

Komission teksti

2. *Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, 1 kohdassa vahvistettu*

Tarkistus

Poistetaan.

44 tonnin painoraja voidaan ylittää, jos jäsenvaltio sallii tällaisille ajoneuvoyhdistelmille suuremmat painoarvot, kun niitä käytetään intermodaalikuljetuksessa.

Or. en

Tarkistus 201
Bergur Løkke Rasmussen

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

Komission teksti

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, 1 kohdassa vahvistettu **44** tonnin painoraja voidaan ylittää, jos jäsenvaltio sallii tällaisille ajoneuvoyhdistelmille suuremmat painoarvot, kun niitä käytetään intermodaalikuljetuksessa.

Tarkistus

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, 1 kohdassa vahvistettu **60** tonnin painoraja voidaan ylittää, jos jäsenvaltio sallii tällaisille ajoneuvoyhdistelmille suuremmat painoarvot, kun niitä käytetään intermodaalikuljetuksessa.

Or. en

Tarkistus 202
Markus Ferber

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

Komission teksti

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, 1 kohdassa vahvistettu **44** tonnin painoraja voidaan ylittää, jos jäsenvaltio sallii tällaisille ajoneuvoyhdistelmille suuremmat painoarvot, kun niitä käytetään

Tarkistus

2. Poiketen siitä, mitä 1 kohdassa säädetään, 1 kohdassa vahvistettu **46** tonnin painoraja voidaan ylittää, jos jäsenvaltio sallii tällaisille ajoneuvoyhdistelmille suuremmat painoarvot, kun niitä käytetään

intermodaalikuljetuksessa.

intermodaalikuljetuksessa.

Or. en

Tarkistus 203

Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 b artikla – 3 kohta

Komission teksti

Tarkistus

3. Päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton odotetun yleistymisen vuoksi tätä artiklaa sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2034 asti.”;

Poistetaan.

Or. en

Tarkistus 204

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

4 b artikla – 3 kohta

Komission teksti

Tarkistus

3. Päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton odotetun yleistymisen vuoksi tätä artiklaa sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2034 asti.”;

Poistetaan.

Or. en

Tarkistus 205

Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 b artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton odotetun yleistymisen vuoksi tätä artiklaa sovelletaan 31 päivään joulukuuta **2034** asti.”;

Tarkistus

3. Päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton odotetun yleistymisen vuoksi tätä artiklaa sovelletaan 31 päivään joulukuuta **2039** asti, **jos markkinoiden mahdollistavat edellytykset sen sallivat.**”;

Or. en

Tarkistus 206
Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Ondřej Kovařík

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 b artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton odotetun yleistymisen vuoksi tätä artiklaa sovelletaan 31 päivään joulukuuta **2034** asti.”;

Tarkistus

3. Päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton odotetun yleistymisen vuoksi tätä artiklaa sovelletaan 31 päivään joulukuuta **2039** asti, **jos mahdollistavat edellytykset täyttyvät.**”;

Or. en

Perustelu

On tärkeää saada liikenteenharjoittajille kannustimia tieliikenteen hiilestä irtautumiseen. Oikeusvarmuuden ja lainsäädännön johdonmukaisuuden vuoksi asteittaisen poistamisen aikataulu olisi kuitenkin mukautettava mahdollisimman läheisesti raskaita hyötyajoneuvoja koskevilla hiilidioksidinormeilla asetettuihin tavoitteisiin. Mahdollistavia edellytyksiä ovat muun muassa infrastruktuurin ja päästöttömien ajoneuvojen saatavuus.

Tarkistus 207
Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 b artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton odotetun yleistymisen vuoksi **tätä artiklaa sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2034 asti.**”;

Tarkistus

3. Päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton odotetun yleistymisen vuoksi **tämän artiklan soveltamista arvioidaan vuonna 2040.**”;

Or. en

Tarkistus 208
Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 4 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
4 b artikla – 3 kohta

Komission teksti

3. Päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton odotetun yleistymisen vuoksi **tätä artiklaa sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2034 asti.**”;

Tarkistus

3. Päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton odotetun yleistymisen vuoksi **tätä artiklaa arvioidaan vuonna 2035.**”;

Or. en

Tarkistus 209
Jan-Christoph Oetjen

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

Komission teksti

Tarkistus

4 c artikla

Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joilla perustetaan erikoiskuljetuskäytävät sekä

*yksinkertaistettu lupamenettely näiden
käytävien käyttöä varten. Nämä
täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10
i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua
tarkastelumenettelyä noudattaen.*

Or. en

Tarkistus 210

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

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 vain silloin, kun epäillään, että direktiiviä ei noudateta.

Or. en

Directive 96/53/ EC

Tarkistus 211

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 5 alakohta – c alakohta

Direktiivi 96/53/EY

6 artikla – 7 kohta

Komission teksti

Tarkistus

c) ***lisätään 7 kohta seuraavasti:*** ***Poistetaan.***

”

7. Jotta kuljetus voidaan katsoa tässä direktiivissä tarkoitetuksi intermodaalikuljetukseksi, rahdinantajan tai intermodaalikuljetuksen järjestävän yrityksen, jos se on eri kuin rahdinantaja, on varmistettava, että direktiivin 92/106/ETY 3 ja 7 artiklassa tarkoitettut asiakirjat kirjataan ja asetetaan saataville eFTI-alustalla asetuksen (EU) 2020/1056 mukaisesti. Tällaisten tietojen on oltava toimivaltaisten viranomaisten saatavilla samalla eFTI-alustalla, jolle kuljetustiedot on kirjattu, asetuksen (EU) 2020/1056 mukaisesti.

”

Or. en

Perustelu

Tätä säännöstä olisi käsiteltävä osana yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin tarkistamista.

Tarkistus 212

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

8 c artikla

Komission teksti

Tarkistus

7) ***Lisätään 8 c artikla seuraavasti:*** ***Poistetaan.***

”

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 viimeinen akseli on perävaunurakenteen päällä.

”

Or. en

Perustelu

Tämä säännös lisää maanteiden tavaraliikenteen ja rautateiden välistä kilpailua. On järkevää, että kuorma-autoja käytetään maantieajoneuvojen kuljetukseen lyhyitä matkoja, mutta niitä ei kannusteta rajat ylittävän matkustamisen pituuden lisäämisen kautta. Lisäksi, kuten vaikutustenarvioinnissa todetaan, kun ylikuorma ylittää suunnitelman, turvallisuusriskit kasvavat huomattavasti.

Tarkistus 213 Peter Lundgren

**Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta – johdantokappale
Direktiivi 96/53/EY
8 c artikla**

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Kuorma voi työntyä **ajoneuvonkuljetusajoneuvon** eteen, **lukuun ottamatta puoliperävaunun yhdistelmiä**, 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 viimeinen akseli on perävaunurakenteen päällä.*

0,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon *akselit ovat korirakenteen* päällä. *Takana kuorma voi työntyä taakse enintään 1,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon kuljetettavien ajoneuvojen etuakselit ovat perävaunurakenteen päällä.* *Ulosvedettävät takakuormatuet eivät saa työntyä kuormien ylityspituutta pidemmälle.*

Or. en

Tarkistus 214
Markus Ferber

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

Komission teksti

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.

Tarkistus

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

Or. en

Tarkistus 215
Jan-Christoph Oetjen, Elsi Katainen

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

Komission teksti

Ajoneuvonkuljetusajoneuvot, joissa on avoimet korit, voivat kuormattuina ylittää liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa

Tarkistus

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**.

vahvistetut enimmäispituudet yhteensä enintään 20,75 metriin asti käyttäen **ulosvedettäviä takakuormatukia**.

Or. en

Perustelu

Ei ole määritelty, mitkä kuorman kannattimet ovat ”sallittuja” ja mitkä eivät. Näin ollen selvennys on tarpeen.

Tarkistus 216
Marco Campomenosi

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

Komission teksti

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.

Tarkistus

Ajoneuvonkuljetusajoneuvot, joissa on avoimet korit, voivat kuormattuina ylittää liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa vahvistetut enimmäispituudet yhteensä enintään **21** metriin asti käyttäen sallittuja kuormatasoja.

Or. it

Tarkistus 217
Massimiliano Salini

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

Komission teksti

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

Tarkistus

Ajoneuvonkuljetusajoneuvot, joissa on avoimet korit, voivat kuormattuina ylittää liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa vahvistetut enimmäispituudet yhteensä enintään **21** metriin asti käyttäen sallittuja

sallittuja kuormatasoja.

kuormatasoja.

Or. en

Tarkistus 218
Rovana Plumb

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

Komission teksti

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**.

Tarkistus

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

Or. en

Tarkistus 219
Bergur Løkke Rasmussen

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

Komission teksti

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.

Tarkistus

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

Or. en

Tarkistus 220
Rovana Plumb

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
8 c artikla – 2 kohta

Komission teksti

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 viimeinen akseli on*** perävaunurakenteen päällä.”

Tarkistus

Kuorma voi työntyä ***ajoneuvonkuljetusajoneuvon*** eteen, ***lukuun ottamatta puoliperävaunuyhdistelmiä***, enintään 0,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon ***akselit ovat korirakenteen*** päällä. ***Takana*** kuorma voi työntyä taakse enintään 1,5 metriä edellyttäen, että ***kuljetettavien ajoneuvojen etuakselit ovat perävaunurakenteen*** päällä. ***Ulosvedettävät takakuormatuet eivät saa työntyä kuormien ylityspituutta pidemmälle;***

Or. en

Tarkistus 221
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta
Direktiivi 95/53/EY
8 c artikla – 2 kohta

Komission teksti

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 ***viimeinen akseli on perävaunurakenteen*** päällä.”

Tarkistus

Kuorma voi työntyä ***ajoneuvonkuljetusajoneuvon*** eteen, ***lukuun ottamatta puoliperävaunuyhdistelmiä***, enintään 0,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon ***akselit ovat perävaunurakenteen*** päällä. Kuorma voi työntyä taakse enintään 1,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon ***etuakseli on perävaunurakenteen*** päällä.”

Perustelu

Selvennys, koska ”avoimille” ja ”suljetuille” ajoneuvonkuljetusajoneuvoille ei ole tunnustettua määritelmää, ja jotta markkinoille tuleville osittaisille tai tuleville suunnitelmille jätetään tilaa, samalla kun otetaan huomioon alan ajoneuvonkuljetusajoneuvojen toimintatodellisuus.

Tarkistus 222**Massimiliano Salini****Ehdotus direktiiviksi****1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta**

Direktiivi 96/53/EY

8 c artikla – 2 kohta

Komission teksti

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 viimeinen akseli on perävaunurakenteen päällä.

Tarkistus

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 **moottoriajoneuvon rakenteen** päällä. Kuorma voi työntyä taakse enintään 1,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon viimeinen akseli on perävaunurakenteen päällä.

Tarkistus 223**Marco Campomenosi****Ehdotus direktiiviksi****1 artikla – 1 kohta – 7 alakohta**

Direktiivi 96/53/EY

8 c artikla – 2 kohta

Komission teksti

Ajoneuvonkuljetusajoneuvojen ylityspituus tai kuormataso ei saa työntyä ulos

Tarkistus

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 viimeinen akseli on perävaunurakenteen päällä.”

suhteessa kuormaan. Kuorma voi työntyä vetoauton eteen enintään 0,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon ensimmäinen akseli on **moottoriajoneuvorakenteen** päällä. Kuorma voi työntyä taakse enintään 1,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon viimeinen akseli on perävaunurakenteen päällä.”

Or. it

Tarkistus 224

Peter Lundgren

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 kuljettajan 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.

Or. en

Tarkistus 225
Mario Furore

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 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.

Jos ohjaamoissa on käymälätiloja, niitä ei saa poistaa päästöttömän teknologian asentamiseksi.

Or. it

Tarkistus 226
Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

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

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 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.

ajoneuvoyhdistelmien sallitaan ylittää tämän direktiivin liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa asetetut enimmäispituudet edellyttäen, että niiden ohjaamot parantavat aerodynamiikkaa, energiatehokkuutta, **kuljettajan mukavuutta** 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.

Or. en

Tarkistus 227 **Markus Ferber**

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

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 kuljettajan 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

lisääntymiseen.

kyseisten ajoneuvojen kuljetuskapasiteetin lisääntymiseen.

Or. en

Perustelu

Maanteiden tavaraliikenteen alalla on krooninen kuljettajapula, joten turvallisuuden parantaminen ja yleinen mukavuus ovat ratkaisevan tärkeitä helpottamaan tilannetta.

Tarkistus 228

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

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 kuljettajan 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.

Or. en

Tarkistus 229

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

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

Komission teksti

Tarkistus

8 a) Lisätään 9 b artikla seuraavasti:

Euroopan komissio muuttaa yhden vuoden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta asiaa koskevaa tyyppihyväksyntälainsäädäntöä, mukaan lukien asetus (EU) 2018/858^{6a}, sen varmistamiseksi, että uudet ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät ovat teknisesti ja toiminnallisesti yhteensopivia intermodaalisen uudelleenlastauksen vaatimusten kanssa, mukaan lukien muun muassa painoa, muotoa, kokoa, nosturin kestävyyttä, rautateiden ilmanvastuksen sietoa ja ulkonevien laitteiden sisäänvedettävyyttä ja taittavuutta koskevat vaatimukset.

^{6 a} Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta.

Or. en

Perustelu

Useimmat tiekuljetusyksiköt eivät nykyisin ole yhteensopivia rautatie- tai sisävesiliikenteen kuljetusten kanssa, ja jotta vältetään merkittävän markkinasegmentin vaikeutumisen (erityisesti liitteeseen I tehtyjen muutosten vuoksi), on ratkaisevan tärkeää varmistaa, että markkinoille saatetut uudet tiekuljetusyksiköt soveltuvat suunniteltuihin intermodaalisiin kuljetuksiin.

Tarkistus 230
Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 b artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien tai päästöttömien ajoneuvojen suurimmat sallitut painot ja akselipainot ovat ne, jotka on vahvistettu liitteessä I olevissa 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 ja 3.4.3 kohdassa.

Tarkistus

Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien tai päästöttömien ajoneuvojen suurimmat sallitut painot ja akselipainot ovat ne, jotka on vahvistettu liitteessä I olevissa 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 ja 3.4.3 kohdassa.

Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen on myös noudatettava liitteessä I olevassa 3 kohdassa säädettyjä, suurinta sallittua akselipainoa koskevia rajoituksia.

Or. en

Tarkistus 231
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 b artikla – 1 kohta – 1 alakohta

Komission teksti

Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien tai päästöttömien ajoneuvojen suurimmat sallitut painot ja akselipainot ovat ne, jotka on vahvistettu liitteessä I olevissa 2.2, 2.3, 2.4, 3.4.2 **ja** 3.4.3 kohdassa.

Tarkistus

Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien tai päästöttömien ajoneuvojen suurimmat sallitut painot ja akselipainot ovat ne, jotka on vahvistettu liitteessä I olevissa 2.2, 2.3, 2.4 **ja** 3.4.2 kohdassa.

Or. en

Perustelu

Synkronointi liitteen muutosten kanssa

Tarkistus 232
Dominique Riquet

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

Komission teksti

Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien **muiden kuin päästöttömien** ajoneuvojen edellyttämä lisäpaino on määriteltävä valmistajan toimittamien asiakirjojen pohjalta kyseisen ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä. Kyseinen lisäpaino ilmoitetaan 6 artiklan mukaisesti vaaditussa virallisessa todistuksessa.

Tarkistus

Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen edellyttämä lisäpaino on määriteltävä asianomaisen valmistajan toimittamien asiakirjojen pohjalta kyseisen ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä. Kyseinen lisäpaino ilmoitetaan 6 artiklan mukaisesti vaaditussa virallisessa todistuksessa.

Or. en

Tarkistus 233
Ciarán Cuffe
Verts/ALE-ryhmän puolesta

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

Komission teksti

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 10 h artiklan mukaisesti tämä direktiivin täydentämiseksi päivittämällä niiden 2 artiklassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden luettelo, jotka edellyttävät lisäpainoa. On erityisen tärkeää, että ennen kuin komissio hyväksyy nämä delegoidut säädökset, se noudattaa tavanomaista käytäntöään ja kuulee asiantuntijoita, jäsenvaltioiden asiantuntijat mukaan lukien.

Tarkistus

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 10 h artiklan mukaisesti tämä direktiivin täydentämiseksi päivittämällä niiden 2 artiklassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden luettelo, jotka edellyttävät lisäpainoa, **edellyttäen, että tällaiset lisäykset koskevat asetuksen (EU) 2019/1242¹ a 3 artiklan 11 kohdan mukaista ajoneuvoa**. On erityisen tärkeää, että ennen kuin komissio hyväksyy nämä delegoidut säädökset, se noudattaa tavanomaista käytäntöään ja kuulee asiantuntijoita, jäsenvaltioiden asiantuntijat

mukaan lukien.

*^{1 a} Euroopan parlamentin ja neuvoston
asetus (EU) 2019/1242, annettu 20
päivänä kesäkuuta 2019,
hiilidioksidipäästönormien asettamisesta
uusille raskaille hyötyajoneuvoille ja
Euroopan parlamentin ja neuvoston
asetusten (EY) N:o 595/2009 ja (EU)
2018/956 sekä neuvoston direktiivin
96/53/EY muuttamisesta.*

Or. en

Tarkistus 234
Dominique Riquet

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

Komission teksti

Tarkistus

2. 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.

Poistetaan.

Päästöttömien ajoneuvojen edellyttämä lisäpituus on määriteltävä valmistajan toimittamien asiakirjojen pohjalta kyseisen ajoneuvon hyväksynnän yhteydessä. Kyseinen lisäpituus ilmoitetaan 6 artiklan mukaisesti vaaditussa virallisessa todistuksessa.”;

Or. en

Tarkistus 235

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 9 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 b artikla – 2 a kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 a. Komissio tarkistaa EU:n tyyppi hyväksyntälainsäädäntöä liitteessä I olevassa 3.4.2, 3.4.3 ja 3.4.4 kohdassa vahvistettujen vaatimusten huomioon ottamiseksi.

Or. en

Tarkistus 236

Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 c artikla

Komission teksti

Tarkistus

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

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.;

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.;

Intermodaalikuljetukseen kuuluvia 45 jalan tai pidempiä kontteja ja vaihtokoreja voidaan kuljettaa myös sellaisella auton ja puoliperävaunun yhdistelmällä, jossa on enintään 15 metriä pitkä puoliperävaunu edellyttäen, että 4 artiklan 1 ja 2 kohdan edellytykset täyttyvät.

Or. en

Tarkistus 237

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 10 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 c artikla

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

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 ***tai 48 jalan*** mittaisia kontteja tai pituudeltaan 45 jalan mittaisia vaihtokoreja, tyhjiä tai kuormattuja, edellyttäen, että kyseisen kontin tai vaihtokorin tieliikennekuljetus on osa intermodaalikuljetusta.;

Or. en

Tarkistus 238

Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 13 alakohta – a alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 d artikla – 1 kohta – uusi alakohta

Komission teksti

Tarkistus

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.

Or. en

Tarkistus 239

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 13 alakohta – a alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 d artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

Tarkistus

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

Jos jäsenvaltiot päättävät sijoittaa automaattisia järjestelmiä tieinfrastruktuureihin, niiden olisi varmistettava tällaisten järjestelmien käyttöönotto vähintään asetuksella (EU) 1315/2013* perustetussa Euroopan laajuisessa tieliikenneverkossa.
Automaattisilla järjestelmillä on pystyttävä, jos se on teknisesti mahdollista, tunnistamaan ajoneuvot tai yhdistelmät, joilla on erityislupa, ja yhdistämään luvassa säädetty ehdot suurimpiin sallittuihin painoihin ja mittoihin.

Or. en

Perustelu

Automaattisten tunnistusjärjestelmien on kyettävä tunnistamaan ajoneuvot tai yhdistelmät, jotka ylittävät suurimmat sallitut painot ja mitat mutta joilla on erityislupaan perustuva poikkeus. Erityisluvalla varustetut ajoneuvot eivät saisi saada perusteetonta seuraamusta automaattisen tunnistusjärjestelmän antamista tiedoista.

Tarkistus 240 **Peter Lundgren**

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 13 alakohta – a alakohta
Direktiivi 96/53/EY
10 d artikla – 1 kohta – 2 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Jos jäsenvaltiot päättävät sijoittaa automaattisia järjestelmiä tieinfrastruktuureihin, niiden olisi varmistettava tällaisten järjestelmien käyttöönotto vähintään asetuksella (EU) 1315/2013* perustetussa Euroopan laajuisessa tieliikenneverkossa.
Automaattisilla järjestelmillä on pystyttävä tunnistamaan ajoneuvot tai yhdistelmät, joilla on erityislupa, ja yhdistämään luvassa säädettyt ehdot suurimpiin sallittuihin painoihin ja mittoihin.

Or. en

Tarkistus 241 **Ciarán Cuffe** Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 13 alakohta – a alakohta
Direktiivi 96/53/EY
10 d artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Komission teksti

Jäsenvaltio ei saa vaatia ajoneuvoon

Tarkistus

Neljän vuoden kuluessa tämän direktiivin

asennettavien punnituslaitteiden asentamista toisessa jäsenvaltiossa rekisteröityihin ajoneuvoihin tai ajoneuvoyhdistelmiin.

voimaantulosta kaikki ajoneuvot ja kaikki ajoneuvoyhdistelmät on varustettava asennetuilla punnituslaitteilla, jotka on liitetty ajoneuvossa oleviin ajopiirtureihin.

Or. en

Tarkistus 242
Kateřina Konečná

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 13 alakohta – a alakohta
Direktiivi 96/53/EY
10 d artikla – 1 kohta – 3 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

Viiden vuoden kuluessa tämän direktiivin voimaantulosta kaikki ajoneuvot ja kaikki ajoneuvoyhdistelmät on varustettava asennetuilla punnituslaitteilla.

Or. en

Perustelu

Tieinfrastruktuureihin satunnaisesti asennettujen punnitusjärjestelmien (jotka ovat helposti kierrettävissä vaihtoehtoisilla reiteillä, jotka todennäköisesti ruuhkautuvat) sijaan tielainsäädännön täytäntöönpanoa parannetaan jatkuvalla painonvalvonnalla, joka perustuu jo olemassa oleviin ajopiirtureihin liitettyihin painoantureihin.

Tarkistus 243
Kosma Zlotowski

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 13 alakohta – a alakohta
Direktiivi 96/53/EY
10b artikla – 1 kohta

Komission teksti

Rajoittamatta unionin lainsäädännön ja kansallisen lainsäädännön soveltamista, kun automaattisia järjestelmiä käytetään

Tarkistus

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.

tähän direktiiviin kohdistuvien rikkomusten toteamiseen ja seuraamusten määräämiseen, tällaisten automaattisten järjestelmien on oltava sertifioituja. ***Nämä järjestelmät on myös liitettävä sähköiseen muiden kuin standardien mukaisten kuljetusten lupajärjestelmään, jotta niiden avulla voidaan tunnistaa luvallisia ajoneuvoja, joilla on jakamattomia kuormia.*** Jos automaattisia järjestelmiä käytetään yksinomaan tunnistamistarkoituksiin, sertifiointia ei vaadita.

Or. pl

Tarkistus 244

Markus Ferber, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 13 alakohta – a alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 d artikla – 1 kohta – 4 alakohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

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. ***Näiden järjestelmien on myös liityttävä erikoiskuljetusten sähköiseen lupajärjestelmään, jotta voidaan tunnistaa sallitut ajoneuvot, joissa on jakamattomia kuormia.*** Jos automaattisia järjestelmiä käytetään yksinomaan tunnistamistarkoituksiin, sertifiointia ei vaadita.

Or. en

Tarkistus 245

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 13 alakohta – a alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 d artikla – 2 kohta

Komission teksti

Kunkin jäsenvaltion on joka kalenterivuosi suoritettava vähintään **kuusi** ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien painoa koskevaa tarkastusta miljoonaa sellaista ajoneuvokilometriä kohti, jotka on kuljettu jäsenvaltion alueella tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvilla tavarankuljetuksiin tarkoitetuilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, riippumatta siitä, missä maassa tällaiset ajoneuvot on rekisteröity tai otettu käyttöön.

Vaatumustenmukaisuustarkastuksiin on sisällyttävä **asianmukainen määrä yöaikaan tehtäviä tarkastuksia.**”;

Tarkistus

Kunkin jäsenvaltion on joka kalenterivuosi suoritettava vähintään **20** ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien painoa koskevaa tarkastusta miljoonaa sellaista ajoneuvokilometriä kohti, jotka on kuljettu jäsenvaltion alueella tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvilla tavarankuljetuksiin tarkoitetuilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, riippumatta siitä, missä maassa tällaiset ajoneuvot on rekisteröity tai otettu käyttöön.

Vaatumustenmukaisuustarkastuksiin on sisällyttävä **vähintään viisi tarkastusta miljoonaa yöllä ajettua ajoneuvokilometriä kohden.**”;

Or. en

Tarkistus 246

Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 d a artikla – 2 kohta

Komission teksti

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,

Tarkistus

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

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 kansallisten yhteyspisteiden kautta.

Jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava, että älykkäällä pääsynohjausjärjestelmällä on pystyttävä tunnistamaan ajoneuvot tai yhdistelmät, joilla on erityislupa, ja yhdistämään luvassa säädetyt ehdot suurimpiin sallittuihin painoihin ja mittoihin.

Or. en

Tarkistus 247

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi

1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta

Direktiivi 96/53/EY

10 d a artikla – 2 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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 muodossa ja saatavilla delegoidulla asetuksella (EU) 2022/670** perustettujen kansallisten yhteyspisteiden kautta. ***Jäsenvaltioiden on lisäksi varmistettava, että älykkäällä***

pääsynohjausjärjestelmällä on pystyttävä tunnistamaan ajoneuvot tai yhdistelmät, joilla on erityislupa, ja yhdistämään luvassa säädetyt ehdot suurimpiin sallittuihin painoihin ja mittoihin.

Or. en

Perustelu

Älykkäällä pääsynohjausjärjestelmällä on kyettävä tunnistamaan ajoneuvot tai yhdistelmät, jotka ylittävät suurimmat sallitut painot ja mitat mutta joilla on erityislupa perustuva poikkeus. Erityisluvalla varustetut ajoneuvot eivät saisi saada perusteetonta seuraamusta automaattisen tunnistusjärjestelmän antamista tiedoista.

Tarkistus 248
Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 14 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
10 d a artikla – 3 kohta – a alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Or. en

Tarkistus 249
Ciarán Cuffe
Verts/ALE-ryhmän puolesta

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:

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että näistä seuraamuksista saatavat tulot käytetään intermodaalikuljetusten kehittämiseen ja tukemiseen, maantiekuljetuksista aiheutuvien ulkoisten kustannusten vähentämiseen ja rautatie- ja vesiliikennemuotojen rajat ylittävien kuljetusten parantamiseen.

Or. en

Tarkistus 250
Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 15 alakohta
Direktiivi 96/53/EY
10 b artikla – 15 kohta

Komission teksti

Tarkistus

15) Korvataan 10 f artiklan 1 kohdan a alakohta seuraavasti:

Poistetaan.

”

a) rahdinantajan on annettava liikenteenharjoittajalle, jonka tehtäväksi kontin tai vaihtokorin kuljetus annetaan, ilmoitus kuljetettavan kontin tai vaihtokorin painosta ja korkeudesta; ja

”

Or. en

Tarkistus 251
Ciarán Cuffe
Verts/ALE-ryhmän puolesta

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 esittää saatujen tietojen perusteella Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta viimeistään **12** kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut tiedot kaikilta jäsenvaltioilta. Tähän kertomukseen on sisällyttävä tiedot merkityksellisestä kehityksestä kyseisillä aloilla.

Or. en

Tarkistus 252

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi

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

Direktiivi 96/53/EY

10 g a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

16 a) Lisätään 10 g a artikla seuraavasti:

10 g a artikla

Eurooppalaisen moduulijärjestelmän parhaiden käytäntöjen foorumi

1. Perustetaan eurooppalaisen moduulijärjestelmän parhaiden käytäntöjen foorumi tukemaan vuoropuhelua ja jakamaan kokemuksia ja parhaita käytäntöjä eurooppalaisen moduulijärjestelmän ajoneuvoista unionissa jäsenvaltioiden asiantuntijoiden ja maantieliikennekomitean jäsenten kesken.

2. Jäsenvaltioiden on delegoitava asiantuntijoina eurooppalaisen moduulijärjestelmän parhaiden käytäntöjen foorumiin 10 i artiklassa tarkoitettuun maantieliikennekomiteaan

osallistuvat asiantuntijat.

3. Sidosryhmät, ajoneuvojen valmistajien edustajat, liikenteenharjoittajien edustajat ja työmarkkinaosapuolet voidaan kutsua eurooppalaisen moduulijärjestelmän parhaiden käytäntöjen foorumiin.

4. Eurooppalaisen moduulijärjestelmän parhaiden käytäntöjen foorumi vahvistaa työjärjestyksensä.

5. Eurooppalaisen moduulijärjestelmän parhaiden käytäntöjen foorumi kokoontuu vähintään kerran vuodessa.

Or. en

Perustelu

Eurooppalaisen moduulijärjestelmän ajoneuvoja käytetään joissakin jäsenvaltioissa, mutta ei toisissa. Kun näiden ajoneuvojen liikennöinti ja tiedonkeruu lisääntyvät, olisi hyödyllistä luoda jäsenvaltioille mahdollisuuksia jakaa kokemuksia, tietämystä ja parhaita käytäntöjä ajoneuvoista eurooppalaisen moduulijärjestelmän parhaiden käytäntöjen foorumin muodossa.

Tarkistus 253

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

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:***

Komissio antaa viimeistään [4 vuoden kuluttua voimaantulopäivästä] ja sen jälkeen joka neljäs vuosi Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin soveltamisesta.

Kertomukseen on sisällyttävä yksityiskohtainen arvio tämän direktiivin vaikutuksista liikenneturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin, alan kilpailukykyyn, yhteyksiin ja liikennemuutosiirtymään.

Kertomuksessa olisi erityisesti arvioitava kansallisessa liikenteessä käytettävien eurooppalaisten moduulijärjestelmien vaikutuksia, jotta voidaan ymmärtää paremmin niiden toiminnan sallimisen seurauksia. Osana tätä kertomusta komissio arvioi myös, missä määrin tämän direktiivin täytäntöönpano on saavuttanut tavoitteensa, ja sen vuorovaikutuksen muiden asiaankuuluvien unionin säädösten kanssa. Komissio tekee kyseisen kertomuksen perusteella tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen tämän direktiivin muuttamiseksi.

Or. en

Tarkistus 254
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
1 artikla – 1 kohta – 19 a alakohta (uusi)
Direktiivi 96/53/EY
10 j a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

19 a) Lisätään 10 j a artikla seuraavasti:

10 j a artikla

Uudelleentarkastelu

Komissio tarkastelee viimeistään vuonna 2027 tämän direktiivin tehokkuutta ja vaikutuksia, 4 b artiklassa säädettyjen päivämäärien toteutettavuutta ja yhteensopivuutta muun asiaa koskevan unionin lainsäädännön kanssa sekä toimittaa uudelleentarkastelun tuloksena Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen. Kertomukseen liitetään tarvittaessa ehdotus tämän direktiivin muuttamisesta uudelleentarkastelun tulosten perusteella sekä vaikutustenarviointi.

Komissio antaa Euroopan parlamentille

ja neuvostolle kertomuksen niiden olosuhteiden tilanteesta unionissa, jotka mahdollistavat päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönoton markkinoilla. Tässä kertomuksessa komissio arvioi muun muassa seuraavia seikkoja:

- a) päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröintien lukumäärä jäsenvaltioissa,*
- b) raskaille hyötyajoneuvoille soveltuvan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönotto jäsenvaltioissa,*
- c) hiilidioksidipäästöjen perusteella eriytetyn tienkäytön hinnoittelun täytäntöönpano jäsenvaltioissa,*
- d) tieliikenteen kattavan uuden päästökauppajärjestelmän mukaisten päästöoikeuksien keskimääräinen hinta,*
- e) muut toimenpiteet, jotka edistävät päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoa.*

Or. en

Tarkistus 255
Dominique Riquet

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

Komission teksti

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

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, **turvallisuuteen** tai hyvinvointiin

yhteiskunnan tavanomainen toiminta häiriintyy merkittävästi ja yleinen etu vaatii kiireellisiä toimia.”;

niin, että yhteiskunnan tavanomainen toiminta häiriintyy merkittävästi ja yleinen etu vaatii kiireellisiä toimia.”;

Or. en

Tarkistus 256
Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi
2 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 a artikla

Asetuksen (EU) 2018/858 muuttaminen

Korvataan asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 17 kohta seuraavasti:

17. 'perävaunulla' tarkoitetaan mitä tahansa ajoneuvoa, joka ei kulje omalla käyttövoimallaan ja joka on suunniteltu ja rakennettu moottoriajoneuvon vedettäväksi ja joka sisältää puoliperävaunut. Perävaunua voidaan kuitenkin liikuttaa tukemaan liikettä kohdistamatta käyttövoimia, kun sitä ei ole kytketty vetoajoneuvoon.

Korvataan asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 33 kohta seuraavasti:

33. 'puoliperävaunulla' tarkoitetaan vedettävää ajoneuvoa, jonka akseli tai akselisto on sijoitettu tasaisesti kuormatun ajoneuvon painopisteen taakse ja joka on varustettu kytkentälaitteella, joka sallii vaaka- ja pystysuuntaisten voimien välittymisen vetoajoneuvoon. Yksi tai useampi akseli voidaan vetää vetoajoneuvon tueksi, ja ajoneuvon yhdistelmän käyttövoimiin voidaan vaikuttaa kaikilla nopeuksilla. Ajoneuvoyhdistelmän vakauden varmistamiseksi puoliperävaunun käyttövoimat eivät saa ylittää vetoajoneuvon käyttövoimia yli 15 km/h:n

nopeuksilla.;

Or. en

Perustelu

On varmistettava, että liikenteenharjoittajat, jotka haluavat investoida päästöttömiin tai energiatehokkaampiin moottoriajoneuvoihin, perävaunuihin ja puoliperävaunuihin, voivat tehdä niin esteettä lainsäädännön muutoksista huolimatta. EU:n tyyppihyväksyntälainsäädäntö ei vielääkään helpota sellaisten perävaunujen ja puoliperävaunujen tyyppihyväksyntää, joissa on lisäkäyttövoimajärjestelmä, mikä on erittäin vakava este niiden markkinoille saattamiselle ja käytölle.

Tarkistus 257

Ciarán Cuffe

Verts/ALE-ryhmän puolesta

Ehdotus direktiiviksi

2 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2 a artikla

Asetuksen (EU) 2019/2144 muuttaminen

***Lisätään asetuksen (EU) 2019/2144
7 artiklaan 4 a kohta seuraavasti:***

***4 a. Luokkien M1 ja N1 ajoneuvojen
suurimman sallitun leveyden on oltava
seuraava:***

***1. M1: 1,921 m lukuun ottamatta M1-
luokan ajoneuvoja, joiden sisätila on
vähintään 10 kuutiometriä ja joiden
leveysrajoitus on 2,07 m***

***2. N1: 1,921 m lukuun ottamatta N1-
luokan ajoneuvoja, joiden sisätila on
vähintään 7 kuutiometriä ja joiden
leveysrajoitus on 2,07 m***

***3. N1: 2,60 m, kun ajoneuvossa on
asetuksen (EU) 2018/858 liitteen I
lisäyksessä 2 koritunnuksessa 04 tai 05
tarkoitettu lämpöeristetty kori, jonka
seinän paksuus on vähintään 45 mm.***

***Ensimmäisen alakohdan 1 ja 2 kohdassa
mainittuja vaatimuksia sovelletaan 1
päivästä tammikuuta 2028
pakokaasupäästöjä aiheuttaviin***

Tarkistus 258
Markus Ferber

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

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [hyväksymispäivä + 1 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.

Perustelu

Aikataulun vuoksi painoja ja mittoja koskevia tarkistettuja säännöksiä olisi sovellettava mahdollisimman pian. Kansallista saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä olisi sen vuoksi nopeutettava mahdollisimman paljon.

Tarkistus 259
Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen, Bergur Løkke Rasmussen

Ehdotus direktiiviksi
3 artikla – 1 kohta

Komission teksti

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset

Tarkistus

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.

määräykset viimeistään [hyväksymispäivä + 1 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.

Or. en

Perustelu

Tämä on tieliikenteen kannalta olennaista lainsäädäntöä, ja siksi on tärkeää, että sitä sovelletaan mahdollisimman pian. Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä ei näin ollen saisi ylittää vuotta hyväksymisen jälkeen.

Tarkistus 260 **Kateřina Konečná**

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

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [hyväksymispäivä + 1 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.

Or. en

Tarkistus 261 **Isabel García Muñoz, Inma Rodríguez-Piñero, Thomas Rudner**

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

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [hyväksymispäivä + 1 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.

Or. en

Tarkistus 262
Colm Markey

Ehdotus direktiiviksi
3 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a artikla

Komissio tarkistaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 kevyitä hyötyajoneuvoja koskevan EU:n lainsäädännön enimmäisleveyden ja esittää tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksia, joita sovelletaan uusiin rekisteröinteihin asianmukaisista päivämääristä alkaen.

Or. en

Perustelu

Kun otetaan huomioon kevyiden henkilöautojen (eli autojen, niiden risteymien, katumaasturien ja avolava-autojen) laajentuva leveys, on varmistettava lainsäädännön selkeys siitä, että niiden enimmäisleveys tarkistetaan määräajassa.

Tarkistus 263
Marianne Vind, Vera Tax, Kathleen Van Brempt

Ehdotus direktiiviksi
3 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a artikla

Komissio tarkistaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 kevyitä hyötyajoneuvoja koskevan EU:n lainsäädännön enimmäisleveyden ja esittää lainsäädäntöehdotuksia, joita sovelletaan uusiin rekisteröinteihin asianmukaisista päivämääristä alkaen.

Or. en

Perustelu

Kun otetaan huomioon kevyiden henkilöautojen (eli autojen, niiden risteymien, katumaasturien ja avolava-autojen) laajentuva leveys, on varmistettava lainsäädännön selkeys siitä, että niiden enimmäisleveys tarkistetaan määräajassa.

Tarkistus 264
Clare Daly, Leila Chaibi

Ehdotus direktiiviksi
3 a artikla (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

3 a artikla

Komissio tarkistaa viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2024 kevyitä hyötyajoneuvoja koskevan EU:n lainsäädännön enimmäisleveyden ja esittää lainsäädäntöehdotuksia, joita sovelletaan uusiin rekisteröinteihin asianmukaisista päivämääristä alkaen.

Or. en

Tarkistus 265
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 1.1 kohta

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

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	18,00 m
	- perävaunuyhdistelmä	18,75 m
	- kolmiakseliset nivellinja-autot	18,75 m

	- <i>neliakseliset nivellinja-autot</i>	21,00 m
	- kaksiakselinen linja-auto	13,50 m
	- vähintään kolmiakselinen linja-auto	15,00 m
	- linja-auton ja perävaunun yhdistelmä	18,75 m

Or. en

Tarkistus 266

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 1.1 kohta ja 2.5 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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 nivellinja-auto</i>	21,00 m
- kaksiakselinen linja-auto	13,50 m
- vähintään kolmiakselinen linja-auto	15,00 m
- linja-auton ja perävaunun yhdistelmä	18,75 m
2,5 Neliakseliset nivellinja-autot	32 tonnia
<i>Kun on kyse muista vaihtoehtoisella polttoaineella toimivista ajoneuvoista kuin päästöttömistä ajoneuvoista, 2.5 alaosiossa säädettyä 32 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian edellyttämällä lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.</i>	
<i>Kun on kyse päästöttömistä ajoneuvoista, 2.5 alaosiossa säädettyä 32 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan 2 tonnilla.</i>	

Or. en

Perustelu

Tarkistuksella lisätään erillinen luokka neliakselisille nivellinja-autoille, jotta tästä lainsäädännöstä tulisi tulevaisuuden kannalta kestävämpi. Näitä linja-autoja käytetään yhä enemmän, mutta niitä ei ole vielä pidetty erillisenä luokkana.

Tarkistus 267
Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 1.1 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

1.1 Suurin sallittu pituus	
- moottoriajoneuvo, muu kuin linja-auto	12,00 m
- perävaunu	12,00 m
- puoliperävaunuyhdistelmä	16,50 m
- puoliperävaunuyhdistelmä intermodaalikuljetuksiin osallistuvien 45 jalan konttien tai vaihtokorien kuljettamiseen	18,00 m
- perävaunuyhdistelmä	18,75 m
- kolmiakselinen nivellinja-auto	18,75 m
- neliakselinen 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

Or. en

Tarkistus 268
Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 1.3 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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)	4,00 m

Or. en

Tarkistus 269
Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 1.1 kohta ja 1.6 kohta

Komission teksti

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
1.6	Suurin etäisyys puoliperävaunun vetotapin akselin ja puoliperävaunun takaosan välillä	12,00 m

Tarkistus

1.1 Suurin sallittu pituus		
	- moottoriajoneuvo, muu kuin linja-auto	12,00 m
	- perävaunu	12,00 m
	- puoliperävaunuyhdistelmä	18,00 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
1.6	Suurin etäisyys puoliperävaunun vetotapin akselin ja puoliperävaunun takaosan välillä	13,50 m

Or. en

Perustelu

Enimmäispituutta pidentämällä vain 1,5 metriä voidaan kuljettaa sekä 45 että 48 jalan mittainen kontti. Tämä vahvistaa intermodaalisuutta. Lisäksi 48 jalan kontti mahdollistaa noin 30 prosenttia suuremman kuljetusmäärän lähes samalla hinnalla kuin 40 jalan kontti. Tämä parempi tehokkuus säästää hiilidioksidia ja vaikuttaa myönteisesti kuljettajapulaan, koska saman tavaramäärän kuljettamiseen tarvitaan vähemmän kuljettajia. Tämä laajennus vain lisää kuljetettavaa tilavuutta, mutta ei muuta sallittua kokonaispainoa. Tieinfrastruktuuriin ei siis kohdistu lisärasitetta.

Tarkistus 270
Ciarán Cuffe

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 2.2 kohta

Komission teksti

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 <i>ajoneuvoja</i> , 2.2.1 ja 2.2.2 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 4 tonnilla.			

	Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä <i>ajoneuvoja</i> , 2.2.3 ja 2.2.4 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.
--	---

Tarkistus

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 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 **moottoriajoneuvoja**, 2.2.1 ja 2.2.2 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 4 tonnilla. **Päästöttömien ajoneuvoyhdistelmien painovähennystä sovelletaan sekä kansalliseen että kansainväliseen liikenteeseen.**

Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä **moottoriajoneuvoja**, 2.2.3 ja 2.2.4 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla. **Päästöttömien ajoneuvoyhdistelmien painovähennystä sovelletaan sekä kansalliseen että kansainväliseen liikenteeseen.**

Or. en

Tarkistus 271

Elsi Katainen, Jan-Christoph Oetjen

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 2.2.1 kohta – 2.2.2 alakohta

Komission teksti

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

Tarkistus

2.2.1	Viisi- tai kuusiakseliset perävaunuyhdistelmät	
	a) kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen perävaunu	40 tonnia
	b) kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksiakselinen perävaunu	40 tonnia

	<i>b a) kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu</i>	44 tonnia
2.2.2	Viisi- tai kuusiakselinen puoliperävaunuyhdistelmä	
a)	kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu	40 tonnia
b)	kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja <i>kaksiakselinen</i> puoliperävaunu	40 tonnia
<i>b a)</i>	<i>kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu</i>	44 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

Or. en

Perustelu

Yhtäältä kokonaispainon kasvu 4 tonnilla lisää tavaraliikenteen tehokkuutta. Tämä parempi tehokkuus säästää hiilidioksidia ja vaikuttaa myönteisesti kuljettajapulaan, koska saman tavaramäärän kuljettamiseen tarvitaan vähemmän kuljettajia. Toisaalta tämä lisää tien kulumista. Ehdotus on tasapainoinen kompromissi. Antamalla 3+3-akselisten ajoneuvojen kuljettaa ylimääräisen painon, lisäkuorma jakautuu vielä yhdelle akselille, mikä lieventää epäedullista tilannetta ja säilyttää samalla tehokkaamman tavaraliikenteen edut.

Tarkistus 272

Massimiliano Salini

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 2.2.2 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Or. en

Tarkistus 273
Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 2.2.2 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

2.2.2	Viisi- tai kuusiakselinen puoliperävaunuyhdistelmä		
	a)	kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu	40 tonnia
	b)	kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja <i>kaksiakselinen</i> puoliperävaunu	40 tonnia
	b a)	<i>kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu</i>	46 tonnia
	c)	kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu, jota käytetään intermodaalikuljetuksissa	42 tonnia
	d)	kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja <i>kaksiakselinen</i> puoliperävaunu, jota käytetään intermodaalikuljetuksissa	44 tonnia
	d a)	<i>kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu, jota käytetään intermodaalikuljetuksissa</i>	46 tonnia

Or. en

Tarkistus 274

Marco Campomenosi

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 2.2.2 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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

Or. en

Tarkistus 275
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 2.2.2 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

2.2.2	Viisi- tai kuusiakselinen puoliperävaunuyhdistelmä		
	a)	kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu	40 tonnia
	b)	kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksiakselinen puoliperävaunu	40 tonnia

b a)	kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu	44 tonnia
c)	kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu, jota käytetään intermodaalikuljetuksissa, tai päästötön tai vaihtoehtoista polttoainetta käyttävä kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu	44 tonnia
d)	kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, jota käytetään intermodaalikuljetuksissa, tai päästötön tai vaihtoehtoista polttoainetta käyttävä kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu	46 tonnia

Or. en

Perustelu

Nollapäästöisten ajoneuvojen käyttöönoton vauhdittamiseksi, intermodaalisuuden lisäämiseksi ja hiilestä irtautumista koskevien ponnistelujen lisäämiseksi, samalla kun sallitaan lisähyötykuorma, kolmiakselisille moottoriajoneuvoille, joissa on kolmiakselinen puoliperävaunu, sallitaan 44 tonnia ja lisäksi kaksi tonnia nollapäästöiselle ajoneuvoille, jotka käyttävät vaihtoehtoisia polttoaineita tai jotka osallistuvat intermodaaliseen liikenteeseen. Kokonaiskorotuksella 44 tonniin on varmistettava, että kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi tehdään vähemmän matkoja.

Tarkistus 276

Jan-Christoph Oetjen

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 2.2.4 kohta

Komission teksti

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.		

Tarkistus

2.2.4.	Kaksiakselisesta moottoriajoneuvosta ja kaksiakselisesta puoliperävaunusta koostuvat neliakseliset puoliperävaunun yhdistelmät, 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, 2.2.1b, 2.2.2b ja 2.2.2d 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.			

Or. en

Perustelu

Päästöttömien ajoneuvojen kokonaispainon lisääminen 4 tonnilla on toisaalta tarpeen niiden

lisäpainon kompensoimiseksi ja niiden käytön kannustamiseksi. Toisaalta tämä lisää tien kulumista. Ehdotus on tasapainoinen kompromissi. Antamalla 3+3-akselisten ajoneuvojen kuljettaa ylimääräisen painon, lisäkuorma jakautuu vielä yhdelle akselille, mikä lieventää epäedullista tilannetta ja säilyttää samalla tehokkaamman tavaraliikenteen edut.

Tarkistus 277
Jan-Christoph Oetjen

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 2.2.4 kohta

Komission teksti

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.		

Tarkistus

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

	<p>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.</p>
	<p>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.</p>
	<p>Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä ajoneuvoja ja/tai päästöttömällä teknologialla varustettuja perävaunuja, 2.2.1 ja 2.2.2 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 4 tonnilla.</p>
	<p>Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä ajoneuvoja ja/tai päästöttömällä teknologialla varustettuja perävaunuja, 2.2.3 ja 2.2.4 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.</p>

Or. en

Perustelu

Täysin päästöttömään maanteiden tavaraliikenteeseen siirtymisen aikana ja ilman täysin vakiintunutta AFIR-ohjelmaa kahden tonnin painoraja on voitava myöntää myös polttomoottoriajoneuvojen hinaamille päästöttömällä teknologialla varustetuille perävaunuille.

Tarkistus 278
Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 2.2.4 kohta – kolme viimeistä riviä

Komission teksti

<p><i>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.</i></p>
<p><i>Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä ajoneuvoja, 2.2.1 ja 2.2.2 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 4 tonnilla.</i></p>
<p><i>Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä ajoneuvoja, 2.2.3 ja 2.2.4 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.</i></p>

Tarkistus

Poistetaan.

Or. en

Tarkistus 279
Carlo Fidanza

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 2.2.4 kohta – kolme viimeistä riviä

Komission teksti

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.

Tarkistus

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 **2 tonnia**.

Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä ajoneuvoja, 2.2.1 ja 2.2.2 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan **2** tonnilla **päästöttömälle ajoneuvolle ja 2 tonnilla perävaunulle, mukaan lukien sähköinen perävaunuteknologia**.

Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä ajoneuvoja, 2.2.3 ja 2.2.4 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan **1** tonnilla **päästöttömälle ajoneuvolle ja 1 tonnilla perävaunulle, mukaan lukien sähköinen perävaunuteknologia**.

Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluvat muut kuin vaihtoehtoista polttoainetta käyttävät ajoneuvot tai päästöttömät ajoneuvot, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 ja 2.2.4 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla perävaunun osalta, mukaan lukien sähköinen perävaunuteknologia.

Or. en

Perustelu

The proposed amendments aim at dedicating a specific additional weight to accommodate the installation of zero-emissions refrigeration units and the necessary technologies (e-axle and battery pack) whilst also making sure that there is a fair split of the extra weight allowance between the vehicle and the trailer. The new exception proposed looks at allowing the possibility to deploy zero-emissions refrigeration units also on ICE vehicles as a bridging measure until all HDVs are ZEV. This would enable the elimination of roughly 6 million tons of CO2 emitted annually by all refrigeration units circulating on EU roads..

Tarkistus 280

Ciarán Cuffe

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 2.3 kohta

Komission teksti

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.

Tarkistus

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	32 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 moottoriajoneuvoista , 2.3 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla. Päästöttömien ajoneuvoyhdistelmien painovähennystä sovelletaan sekä kansalliseen että kansainväliseen liikenteeseen.		

Or. en

Tarkistus 281
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 2.3 kohta

Komission teksti

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, <i>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>	26 tonnia
2.3.5	Neliakseliset moottoriajoneuvot, joissa on kaksi ohjaavaa akselia, <i>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>	32 tonnia
2.3.6	Viisiakseliset moottoriajoneuvot, joissa on kaksi ohjaavaa akselia, <i>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>	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.		

Tarkistus

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, <i>joiden vetävä akseli on alaosion 3.5.3.2-3.5.3.4 mukainen</i>	26 tonnia
2.3.5	Neliakseliset moottoriajoneuvot, joissa on kaksi ohjaavaa akselia <i>ja joiden vetävä akseli on alaosion 3.5.3.2-3.5.3.4 mukainen</i>	32 tonnia
2.3.6	Viisiakseliset moottoriajoneuvot, joissa on kaksi ohjaavaa akselia <i>ja joiden vetävä akseli on alaosion 3.5.3.2-3.5.3.4 mukainen</i>	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.		

Or. en

Tarkistus 282
Paolo Borchia

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 2.3 kohta

Komission teksti

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 <i>tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä</i> vastaavaksi tunnustamalla jousituksella <i>tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,5:tä tonnia</i>	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.		

Tarkistus

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 vastaavaksi tunnustamalla jousituksella	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.		

Or. en

Tarkistus 283

Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 2.3 kohta – viimeinen rivi

Komission teksti

Kun on kyse päästöttömistä ajoneuvoista, 2.3 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.

Tarkistus

Kun on kyse päästöttömistä ajoneuvoista, 2.3 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla. **2.3.2 kohtaa nostetaan 0,5 tonnilla.**

Or. en

Perustelu

Komission ehdotuksessa sallittaisiin 21,5 tonnin linja-auto, jossa on vain kaksi akselia. Tällainen raja aiheuttaisi useita ongelmia tieinfrastruktuurissa, erityisesti kaupungeissa. Kolmiakselisia ajoneuvoja on jo saatavilla markkinoilla, ne turvaavat paremmin tieinfrastruktuurin ja mahdollistavat suuremman matkustajamäärän suuremman enimmäispituuden vuoksi.

Tarkistus 284

Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi**Liite I – taulukko – 2.3.4 kohta, 2.3.5 kohta ja 2.3.6 kohta***Komission teksti*

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.		

Tarkistus

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 tai joissa on 3.5.2 tai 3.5.3 kohdan mukaiset vetävät akselit.	26 tonnia
2.3.5	Neliakseliset moottoriajoneuvot, joissa on kaksi ohjaavaa akselia ja joissa on vähintään yksi vetävä akseli 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 ja joissa on vähintään yksi vetävä akseli 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, 2.3.2 , 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, 2.3.1 ja 2.3.3-2.3.6 kohdassa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 4 tonnilla ja kohdassa 2.3.2 tarkoitettujen ajoneuvojen osalta 2 tonnilla.		

Or. en

Tarkistus 285
Dominique Riquet

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 2.3.5 kohta – kaksi viimeistä riviä

Komission teksti

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.

Tarkistus

Poistetaan.

Or. en

Tarkistus 286
Ciarán Cuffe

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 2.4 kohta

Komission teksti

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 <i>ajoneuvoista</i> , 2.4 alaosiossa säädettyä 28 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan 2 tonnilla.	

Tarkistus

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 <i>moottoriajoneuvoista</i> , 2.4 alaosiossa säädettyä 28 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan 2 tonnilla. <i>Päästöttömien ajoneuvoyhdistelmien painovähennystä sovelletaan sekä kansalliseen että kansainväliseen liikenteeseen.</i>	

Or. en

Tarkistus 287
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 2.4 kohta

Komission teksti

2.4 <i>Kolmiakseliset</i> nivellinja-autot	<i>28 tonnia</i>
Kun on kyse muista vaihtoehtoisella polttoaineella toimivista ajoneuvoista kuin päästöttömistä ajoneuvoista, 2.4 alaosiossa säädettyä <i>28 tonnin</i> sallittua enimmäispainoa nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian edellyttämällä lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.	
Kun on kyse päästöttömistä ajoneuvoista, <i>2.4</i> alaosiossa säädettyä 28 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan <i>2</i> tonnilla.	

Tarkistus

<i>2.4 Nivellinja-autot</i>

2.4.1	<i>Kolmiakseliset nivellinja-autot</i>	<i>28 tonnia</i>
2.4.2	<i>Neliakseliset nivellinja-autot</i>	<i>32 tonnia</i>
	<p>Kun on kyse muista vaihtoehtoisella polttoaineella toimivista ajoneuvoista kuin päästöttömistä ajoneuvoista, 2.4 alaosiossa säädettyä sallittua enimmäispainoa nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian edellyttämällä lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.</p> <p>Kun on kyse päästöttömistä ajoneuvoista, 2.4.1 alaosiossa säädettyä 28 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan 3 tonnilla ja 2.4.2 alaosiossa säädettyä sallittua enimmäispainoa 4 tonnilla.</p>	

Or. en

Tarkistus 288
Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 2.5 kohta (uusi)

Komission teksti

Tarkistus

2.5	<i>Neliakseliset nivellinja-autot</i>	<i>32 tonnia</i>
	<p><i>Kun on kyse muista vaihtoehtoisella polttoaineella toimivista ajoneuvoista kuin päästöttömistä ajoneuvoista, 2.5 alaosiossa säädettyä 32 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian edellyttämällä lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.</i></p>	
	<p><i>Kun on kyse päästöttömistä ajoneuvoista, 2.5 alaosiossa säädettyä 32 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan 4 tonnilla.</i></p>	

Or. en

Tarkistus 289
Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 3.1 kohta ja 3.4 kohta

Komission teksti

3.1 Yksittäiset akselit		
	Muu kuin vetävä akseli	10 tonnia
3.4 Vetävä akseli		
3.4.1	Edellä 2.2, 2.3 ja 2.4 kohdassa <i>tarkoitettujen muiden kuin päästöttömien ajoneuvojen</i> vetävä akseli	11,5 tonnia
3.4.2	Edellä 2.2.1 ja 2.2.2 kohdassa <i>tarkoitettujen päästöttömien ajoneuvojen</i> vetävä akseli	12,5 tonnia
3.4.3	Päästöttömät kaksiakseliset linja-autot	12,5 tonnia

Tarkistus

3.1 Yksittäiset akselit		
	Muu kuin vetävä akseli	10 tonnia
	Yksittäinen ei-vetävä akseli ja kaksipyöräiset renkaat linja-autoihin	11,5 tonnia
3.4 Vetävä akseli		
3.4.1	Edellä 2.2, 2.3, 2.4 ja 2.5 kohdassa <i>tarkoitettu</i> vetävä akseli	12,5 tonnia

Or. en

Tarkistus 290
Andor Deli

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 3.4 kohta

Komission teksti

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
--	-------	---	--------------------

Tarkistus

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	11,5 tonnia
	3.4.3	Päästöttömät kaksiakseliset linja-autot	11,5 tonnia

Or. en

Perustelu

Ehdotettu vetävän akselin korotus kohdissa 3.4.2 ja 3.4.3 aiheuttaisi liiallista tienkulumista (noin +40 %) eikä kannusta valmistajia tuottamaan kevyempiä ajoneuvoja.

Tarkistus 291
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 3.4 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

3.4 Vetävä akseli			
	3.4.1	Edellä 2.2, 2.3 ja 2.4 kohdassa tarkoitettujen muiden kuin päästöttömien ajoneuvojen vetävä akseli	12,5 tonnia
	3.4.2	Edellä 2.3 ja 2.4 kohdassa tarkoitettujen päästöttömien ajoneuvojen vetävä akseli	12,5 tonnia

Or. en

Tarkistus 292
Kateřina Konečná

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 3.4 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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 tonnia
	3.4.3	Päästöttömät kaksiakseliset linja-autot	12,5 tonnia

Or. en

Perustelu

Tekstissä ehdotettu vetävän akselin korotus kohdissa 3.4.2 ja 3.4.3 aiheuttaisi liiallista tienkulumista (noin +40 %) eikä kannusta valmistajia tuottamaan kevyempiä ajoneuvoja.

Tarkistus 293
Ciarán Cuffe

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 3.4 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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 <i>lukuun ottamatta ajoneuvoja, jotka kuvataan alla.</i> <i>Päästöttömien ajoneuvojen, jotka on äskettäin rekisteröity tämän direktiivin voimaantulon ja 1 päivän tammikuuta 2029 välisenä aikana, vetävä akseli, edellyttäen, että 3.4.4 kohdan edellytykset täyttyvät.</i> <i>Tammikuun 1 päivästä 2029 alkaen 3.4.4 kohdassa vahvistettuja edellytyksiä sovelletaan kaikkiin 2.2.1 ja 2.2.2 kohdassa tarkoitettuihin vastarekisteröityihin ajoneuvoihin niiden voimansiirrosta riippumatta.</i>	11,5 tonnia <i>12 tonnia</i>
3.4.3	Päästöttömät kaksiakseliset linja-autot <i>Päästöttömien kaksiakselisten linja-autojen, jotka on äskettäin rekisteröity tämän direktiivin voimaantulon ja 1 päivän tammikuuta 2035 välisenä aikana, vetävä akseli, edellyttäen, että 3.4.4 kohdan edellytykset täyttyvät.</i> <i>Tammikuun 1 päivästä 2029 alkaen 3.4.4 kohdassa vahvistettuja edellytyksiä sovelletaan kaikkiin vastarekisteröityihin kaksiakselisiin linja-autoihin niiden voimansiirrosta riippumatta.</i>	11,5 tonnia <i>12 tonnia</i>
3.4.4	<i>Päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen, jotka on äskettäin rekisteröity voimaantulon ja 1 päivän tammikuuta 2029 välisenä aikana ja joissa on 12 tonnin vetoakseli, on</i> <i>1. käytettävä erikoisleiveitä tehokkaita yksittäisiä renkaita ohjaavassa akselissa EU:n renkaan nimelliskantokyvyllä A vierintävastuksen ja B pidon merkään maahan osalta;</i> <i>2. käytettävä paripyöräyhdistelmää vetävässä akselissa käyttäen EU:n renkaan nimelliskantokyvyllä A vierintävastuksen ja B pidon merkään maahan osalta;</i> <i>3. asetettava rengaspaineiden seurantajärjestelmien hälytystaso ilmoittamaan</i>	

<p><i>kuljettajalle 0,6 baarin paineen menetyksestä;</i></p> <p><i>4. käytettävä kiihtyvyyssrajoitinta, jolla varmistetaan, että kiihtyvyys lepotilasta ei ylitä 1,2 m/s².</i></p> <p><i>Kaikkien uusien rekisteröityjen raskaiden hyötyajoneuvojen on 1 päivästä tammikuuta 2029 alkaen otettava käyttöön tämän alajakson 1–4 kohdassa kuvattu teknologia.</i></p>
--

Or. en

Tarkistus 294

Elsi Katainen

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 3.4 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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	11,5 tonnia
	3.4.3	Päästöttömät kaksiakseliset linja-autot	11,5 tonnia

Or. en

Perustelu

Akselipainon lisääminen vaikuttaisi merkittävästi tienkulumiseen ja siltoihin. Esimerkiksi kaupungeissa on paljon heikkoja tierakenteita ja pieniä siltoja, jotka eivät kestä lisättyä 12,5

akselipainoa. Tämä rajoittaisi näiden linja-autojen käyttöä. Lähes jokainen linja kulkee kaupunkien läpi matkan aikana, kun ne hakevat matkustajia. Liikenteessä on jo paljon kolmen akselin nollapäästöisiä linja-autoja, eikä 11,5 akselin massa ole ollut ongelma vihreän siirtymän edistämisessä.

Tarkistus 295

Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 3.4 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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	11,5 tonnia
	3.4.3	Päästöttömät kaksiakseliset linja-autot	11,5 tonnia

Or. en

Perustelu

Vetävän akselin massan nostaminen päästöttömäksi yhdistelmäksi 11,5 tonnista 12,5 tonniin aiheuttaisi paino-ongelmia kaupunkien silloille ja rajoittaisi siten linja-autojen käyttöä. Tiekuorma kasvaisi merkittävästi tämän ehdotuksen myötä. Nykyinen 11,5 tonnin akselimassaraja ei ole ollut ongelma vihreän siirtymän sähköbussien kehittämisessä. Markkinoilla on jo paljon erilaisia vaihtoehtoja, kuten kaksi akselia, kolme akselia ja nivelsähköbusseja.

Tarkistus 296

Isabel García Muñoz

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 3.4 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

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>

Or. en

Tarkistus 297

Isabel García Muñoz

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 3.5.3 kohta

Komission teksti

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

Tarkistus

3.5.3	vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonnia
-------	--	-----------

<p>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>Päästöttömien ajoneuvojen osalta akselipainojen yhteenlaskettua enimmäismäärää kaksiakselista telää kohti on korotettava yhdellä tonnilla.</i></p>	<p>19 tonnia</p>
--	------------------

Or. en

Tarkistus 298
Markus Ferber

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 3.5.3 kohta

Komission teksti

<p>3.5.3</p>	<p>vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</p>	<p>18 tonnia</p>
	<p>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</p>	<p>19 tonnia</p>

Tarkistus

<p>3.5.3</p>	<p>vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</p>	
<p>3.5.3.1</p>	<p><i>Yleisesti</i></p>	<p>18 tonnia</p>
<p>3.5.3.2</p>	<p>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</p>	<p>19 tonnia</p>
<p>3.5.3.3</p>	<p><i>Kun kyseessä on 2.3 ja 2.4 kohdassa tarkoitettu päästötön ajoneuvo, jossa vetävä akseli on varustettu parirenkailla ja ilmajousitus tai jousitus on tunnustettu unionissa vastaavaksi liitteessä II määritellyllä tavalla</i></p>	<p>20 tonnia</p>

3.5.3. 4	<i>Kun kyseessä on 2.3 ja 2.4 kohdassa tarkoitettu päästötön ajoneuvo, jossa kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 10:tä tonnia</i>	<i>20 tonnia</i>
-------------	---	------------------

Or. en

Tarkistus 299
Elsi Katainen

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 3.6 kohta

Komission teksti

--

Tarkistus

3.6 Moottoriajoneuvojen kolmiakseliset telit			
	<i>Kolmiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos akselien etäisyys d on</i>		
	3.6.1	<i>pienempi kuin 1,3 m ($d < 1,3$)</i>	<i>21 tonnia</i>
	3.6.2	<i>vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	<i>24 tonnia</i>

Or. en

Perustelu

On tärkeää lisätä moottoriajoneuvojen kolmiakselipainot liitteeseen I, jotta EU:ssa on yhteisiä painoja.

Tarkistus 300
Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 3.6 kohta

Komission teksti

--

Tarkistus

3.6 Moottoriajoneuvojen kolmiakseliset telit			
	<i>Kolmiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos akselien etäisyys d on</i>		
	3.6.1	<i>vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	24 tonnia
	3.6.2	<i>Päästöttömien ajoneuvojen tapauksessa, jos vähintään kaksi akselia on varustettu kaksoisrenkailla, vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	26 tonnia

Or. en

Tarkistus 301

Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 3.6 kohta

Komission teksti

--

Tarkistus

3.6 Moottoriajoneuvojen kolmiakseliset telit			
	<i>Kolmiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos akselien etäisyys d on</i>		
	3.6.1	<i>pienempi kuin 1,3 m ($d < 1,3$)</i>	21 tonnia
	3.6.2	<i>vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)</i>	27 tonnia

Or. en

Perustelu

Moottoriajoneuvojen kolmiakselipainot olisi lisättävä liitteeseen I, jotta niillä olisi yhteinen paino EU:ssa.

Tarkistus 302
Elsi Katainen

Ehdotus direktiiviksi
Liite I – taulukko – 4.3 kohta

Komission teksti

4.3 Akselivälin mukaan määräytyvä suurin sallittu paino	
	Neliakselisen moottoriajoneuvon suurin sallittu paino tonneina ei saa olla suurempi kuin viisi kertaa ajoneuvon etummaisesta ja takimmaisesta akselin välinen etäisyys metreinä.

Tarkistus

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 akselin välinen etäisyys metreinä.

Or. en

Perustelu

Liikenneturvallisuuden ja infrastruktuurin turvaamiseksi on tärkeää hallita siltojen kuormitusta. Viisiakselisilla kuorma-autoilla kuljetetaan raskaimpia tavaroita ja niiden bruttopaino on 40 tonnia. Siksi akselivälin mukaan sallittu suurin paino on itse asiassa vielä tärkeämpi viisiakselisissa kuin neliakselisissa kuorma-autoissa, ja se olisi lisättävä direktiiviin. Liian lyhyt akseliväli aiheuttaisi ongelmia esimerkiksi siltojen infrastruktuurissa.

Tarkistus 303
Peter Lundgren

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 4.3 kohta

Komission teksti

4.3 Akselivälin mukaan määräytyvä suurin sallittu paino	
	Neliakselisen moottoriajoneuvon suurin sallittu paino tonneina ei saa olla suurempi kuin viisi kertaa ajoneuvon etummaisesta ja takimmaisesta akselien välinen etäisyys metreinä.

Tarkistus

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.

Or. en

Tarkistus 304

Henna Virkkunen, Petri Sarvamaa

Ehdotus direktiiviksi

Liite I – taulukko – 4.3 kohta

Komission teksti

4.3 Akselivälin mukaan määräytyvä suurin sallittu paino	
	Neliakselisen moottoriajoneuvon suurin sallittu paino tonneina ei saa olla suurempi kuin viisi kertaa ajoneuvon etummaisesta ja takimmaisesta akselien välinen etäisyys metreinä.

Tarkistus

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.

Or. en

Perustelu

Suurin sallittu paino akselivälin mukaan on vielä tärkeämpi viisiakselisilla kuin neliakselisilla kuorma-autoilla, koska viisiakselisilla kuorma-autoilla on raskaimmat tavarat ja niiden bruttopaino on 40 tonnia. Tämä olisi kodifioitava direktiiviin.