C/2025/1019

27.2.2025

P9_TA(2024)0126

Teatavate maanteesõidukite mõõtmed ja mass

Euroopa Parlamendi 12. märtsi 2024. aasta seadusandlik resolutsioon ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Seadusandlik tavamenetlus: esimene lugemine)

(C/2025/1019)

Euroopa Parlament,

— võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (COM(2023)0445),

— võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 2 ja artiklit 91 lõiget 1, mille alusel komisjon esitas ettepaneku Euroopa Parlamendile (C9-0306/2023),

— võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 3,

— võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 26. oktoobri 2023. aasta arvamust ([1]),

— pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,

— võttes arvesse kodukorra artiklit 59,

— võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A9-0047/2024),

1. võtab vastu allpool toodud esimese lugemise seisukoha;

2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamendile saata, kui komisjon asendab selle uue ettepanekuga, muudab seda oluliselt või kavatseb seda oluliselt muuta;

3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide parlamentidele.

([1]) ELT C, C/2024/895, 6.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/895/oj.

P9_TC1-COD(2023)0265

Euroopa Parlamendi seisukoht, vastu võetud esimesel lugemisel 12. märtsil 2024. aastal eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2024/…, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eelkõige selle artiklit 91,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust ([1]),

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust ([2]),

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

(1) Nõukogu direktiivis 96/53/EÜ ([3]) on sätestatud liidu teedel liiklevate raskeveokite lubatud täismass ja maksimaalmõõtmed, et tagada liiklusohutus ja siseturu tõrgeteta toimimine ning edendada vedude energia- ja toimimistõhusust ning vähendada vedudega kaasnevat kasvuhoonegaaside heidet. Direktiivi 96/53/EÜ hindamine on näidanud, et direktiiv on olnud liiklusohutuse, siseturu ja keskkonnaeesmärkide saavutamisel vaid osaliselt tõhus ning selle sätteid on vaja kohandada, et kajastada tehnika arengut ja edendada innovatsiooni, lahendada transporditurru muutuvaid probleeme ja aidata saavutada üht liidu poliitilist prioriteeti vähendada transpordi CO_2 heidet.

(2) Komisjoni teatises „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ ([4]) on selgitatud, et selleks, et aidata saavutada Euroopa rohelise kokkuleppe ([5]) eesmärk vähendada transpordist tulenevat kasvuhoonegaasi heidet 2050. aastaks 90 %, tuleb muuta kõiki transpordiliike kestlikumaks, teha mitmeliigilise transpordi süsteemis kestlikud alternatiivid laialdaselt kättesaadavaks ning anda õigeid stiimuleid, et minna liidus üle nullheitega transpordisüsteemile.

(3) Maanteetranspordi raskesõidukite massi ja mõõtmeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ja selgitamise abil on vaja lahendada piiriüleste vedude ebatõhususe probleemid seoses energia ja toimivusega, pakkuda ettevõtjatele tugevaid stiimuleid heitevaba tehnoloogia kasutuselevõtuks, hõlbustades samal ajal olemasolevate energiasäästulahenduste kasutamist, ning täiendavalt toetada kaupade ühendvedusid. Halduskoormuse vähendamiseks, konkurentsimoonutuste ära hoidmiseks ning liiklusohutusele avalduvate riskide ja teetaristu kahjustamise vähendamiseks tuleks ühtlustada teatavaid nõudeid seoses raskemate ja pikemate sõidukite kasutamisega ning tugevdada kehtivate eeskirjade täitmist.

(4) Nende eesmärkide saavutamiseks tuleks leida õige tasakaal majandusliku tõhususe, keskkonnasäästlikkuse, teetaristu kaitse ja liiklusohutuse aspektide vahel. ***Õigusliku sidususe ja õiguskindluse tagamiseks tuleks käesolev direktiiv viia võimalikult suurel määral kooskõlla ka raskeveokite CO2 heite normide määruse ja kombineeritud vedu käsitleva direktiiviga.*** **[ME 1]**

([1]) ELT C...,..., lk …
([2]) ELT C...,..., lk …
([3]) EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59.
([4]) COM(2020) 789 final.
([5]) COM(2019) 640 final.

(5) Raskeveokite tüüpide ja selliste sõidukite massiväärtuste määratlemisel on viidatud sõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust ja turujärelevalvet käsitlevate liidu õigusaktidele, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustele (EL) 2018/858 ([6]) ja (EL) 2019/2144 ([7]). Seepärast on soovitav ajakohastada viiteid kõnealustele asjakohastele õigusaktidele, et tagada kohaldatava õigusraamistiku selgus.

(6) Direktiivi 96/53/EL sätted täiendavad nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ ([8]) ühendvedude kasvu edendamise ja toetamise osas. Seepärast tuleks ühendvedude määratlus viia kooskõlla direktiivis 92/106/EMÜ kasutatud terminoloogiaga, et võimaldada ühendvedudel kasutatavate veoautode, haagiste ja poolhaagiste puhul sama lubatud lisamassi nagu selliste konteinervedudel kasutatavate maanteesõidukite puhul, mis veavad konteinereid või vahetusveovahendeid. Selline massistiimul peaks innustama autoveo-ettevõtjaid tegelema ka konteineriteta ühendvedudega.

(6a) Käesoleva direktiivi eesmärk on parandada autoveosektori konkurentsivõimet, edendades kulutõhusamaid ja kestlikumaid vedusid ning soodustades ühendvedusid. Kuigi uued sätted toovad kaasa läbitud sõidukilomeetrite arvu vähenemise, jääb suur juhtide nappus liidus eeldatavasti püsima. Selle nappusega tegelemiseks on äärmiselt oluline parandada kiiremas korras raskeveokijuhtide töötingimusi. Veoautode kvaliteetsete parkimisalade puudus liidus halvendab veelgi veoautojuhtide töötingimusi, mis on probleemiks eriti pikamaasõitude ajal. Selle olukorra lahendamiseks ja sektori atraktiivsuse suurendamiseks ei tohiks heiteta tehnoloogiate sõidukitesse paigaldamiseks vajalike mõõtmete suurendamine toimuda piisava kabiiniruumi arvelt ning see peaks parandama juhtide mugavust. Võimaluse korral tuleks uurida ja stimuleerida kontseptsioone, mis võimaldavad lisaruumi kabiinidesse sanitaarruumide paigaldamiseks. **[ME 2]**

(7) Selleks et tagada käesoleva direktiivi sätete ühtne mõistmine ja ühetaoline rakendamine siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses, on vaja selgitada, et ~~siseriiklikke erandeid~~***praegu on olemas konkreetsed erandid, mis põhinevad sageli naaberliikmesriikide vahelistel kahepoolsetel kokkulepetel,*** teatavate ~~siseriiklikus liikluses liiklevate sõidukitüüpide~~***vedudes kasutatavate erisõidukite teatavatest*** lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmete piirmääradest***, mis tuleks säilitada seni, kuni need ei mõjuta rahvusvahelist konkurentsi*** ~~ei kohaldata automaatselt piiriülestes vedudes kasutatavate sõidukite suhtes~~. **[ME 3]**

(8) Jagamatu lasti vedu on oluline turusegment, mis on seotud selliste strateegiliste valdkondadega nagu taastuvenergia, tsiviilehitus ja taristu, nafta ja gaas, rasketööstus ja elektritootmissektor. Kuigi liikmesriikide määratud ekspertide vastu võetud Euroopa ebastandardsete veoste parimaid tavasid käsitlevaid suuniseid väärtustatakse, on jagamatu lasti veolubade saamise eeskirjade ja menetluste lihtsustamisel ja ühtlustamisel tehtud väga vähe edusamme. Ilma et see piiraks liikmesriikide õigust kehtestada vajalikud tingimused jagamatu lasti ohutu veo tagamiseks oma

([6]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1).

([7]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1).

([8]) Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).

territooriumil, peaksid liikmesriigid tegema koostööd nende nõuete võimalikult ulatuslikuks ühtlustamiseks, et hoida ära sama eesmärki täitvate erinevate tingimuste paljusus. Samuti peaksid liikmesriigid tagama, et riiklikud nõuded on proportsionaalsed ja mittediskrimineerivad ning et nendega hoidutakse põhjendamatute nõuete kehtestamisest, nagu asjaomase liikmesriigi riigikeele vabalt valdamine. Selleks et vähendada ettevõtjate halduskoormust ning tagada vedude tegemine tõhusalt, õiglaselt ja ohutult, on oluline kehtestada läbipaistev, ühtlustatud ja kasutajasõbralik lubade saamise süsteem***, mis on kättesaadav kõigis ELi keeltes ja on elektrooniliste sidevahendite abil hõlpsasti ligipääsetav. Need load tuleks välja anda elektrooniliselt ning need peaksid põhinema vedukite ja haagiste Euroopa eriregistreerimise (SERT) dokumendil, mille eesmärk on ühtlustada tehnilist teavet sõidukite kohta, näiteks haagiste või moodulhaagiste registrisse kandmist. Veoettevõtjatel peaks olema lubatud teostada jagamatu lasti vedusid selle elektroonilise dokumendi alusel.*** **[ME 4]**

(9) Euroopa moodulsüsteeme on pikalt kasutatud ja katsetatud ning need on osutunud huvitavaks lahenduseks transporditeenuste majandusliku ja energiatõhususe suurendamisel, tagades samal ajal liiklusohutuse ja taristu kaitse tänu sellele, et need ei ületa teedevõrgu asjakohaste osade piire. Võttes arvesse liikmesriikide eripärasid, erinevaid majandushuve, transpordivajadusi ja transporditaristu erinevat suutlikkust, on liikmesriikidel parimad võimalused hinnata Euroopa moodulsüsteemide liikumist oma territooriumil ja anda selleks luba***. Enne Euroopa moodulsüsteemidele loa andmist peaksid liikmesriigid viima läbi uute marsruutide eelneva hindamise nende võimaliku mõju suhtes liiklusohutusele, taristule, transpordiliikidevahelisele koostööle, ühelt transpordiliigilt teisele üleminekule ja keskkonnale***. Samal ajal on Euroopa moodulsüsteemide kasutamise positiivse sotsiaal-majandusliku ja keskkonnamõju suurendamiseks äärmiselt oluline kõrvaldada tarbetud tõkked nende kasutamisel piiriüleste vedude puhul, mis toimuvad selliste naaberliikmesriikide vahel, kes lubavad selliseid liidendsõidukeid oma territooriumil kasutada. Selleks tuleks kõrvaldada piirang ületatavate piiride arvu suhtes, kui need liidendsõidukid vastavad liikmesriikide poolt nende territooriumil Euroopa moodulsüsteemide suhtes kehtestatud lubatud täismassile ja maksimaalmõõtmetele. Selle eesmärk on tagada, et piiriülestel vedudel kasutatavad Euroopa moodulsüsteemid vastavad nendes liikmesriikides Euroopa moodulsüsteemide suhtes kohaldatavale ühisele madalaimale massi ja mõõtmete piirmäärale. Käitamise ohutuse, läbipaistvuse ja õigusselguse huvides tuleks kehtestada ühised tingimused Euroopa moodulsüsteemide osalemisele riigisiseses ja rahvusvahelises liikluses***. Need tingimused peaksid muu hulgas tagama, et Euroopa moodulsüsteemid liiklevad teedel, kus vähem kaitstud liiklejate ohutus on tagatud. Liikmesriigid peaksid andma***~~, sealhulgas tuleks anda~~ selget teavet Euroopa moodulsüsteemide massi ja mõõtmete piirmäärade ~~ning~~***kohta*** teedevõrgu ~~nende osade kohta~~***nendes osades***, mis on ~~sobiv~~***sobivad*** selliste sõidukite spetsifikatsioonidele~~; samuti tuleks jälgida~~***. Liikmesriigid peaksid looma seiresüsteemi, et hinnata*** Euroopa moodulsüsteemide kasutamise mõju liiklusohutusele, teetaristule ja transpordiliikidevahelisele koostööle ning Euroopa moodulsüsteemide keskkonnamõju transpordisüsteemile, sealhulgas mõju transpordiliikide osakaalule. ***Euroopa moodulsüsteemide selge määratlus käesolevas direktiivis tagab, et Euroopa moodulsüsteemid koosnevad standardsetest sõidukiüksustest, et tagada ühilduvus teiste transpordiliikidega, eelkõige raudteetranspordiga. Selleks et tulemuslikult edendada üleminekut heiteta liikuvusele, peaksid rahvusvahelises liikluses osalevad Euroopa moodulsüsteemid koosnema, niipea kui see on tehniliselt ja praktiliselt teostatav, heiteta sõidukitest või liidendsõidukitest.*** **[ME 5]**

(9a) Maksimaalse liiklusohutuse ja nõuetekohaste töötingimuste tagamiseks on oluline tagada, et Euroopa moodulsüsteemide autojuhtidel oleks piisav väljaõpe ja kvalifikatsioon, mis on vajalik raskemate ja pikemate sõidukite ja liidendsõidukitega ümberkäimiseks. Liikmesriikidel peaks olema võimalus kehtestada Euroopa moodulsüsteemide autojuhtidele miinimumnõuded või sertifitseerimissüsteem. Selleks et tagada võrdsed tingimused, mis tagavad Euroopa moodulsüsteemide autojuhtide ja käitajate võrdse kohtlemise ja mittediskrimineerimise, peaksid liikmesriigid tagama nende sertifikaatide vastastikuse tunnustamise asjaomastes liikmesriikides. **[ME 6]**

(10) Liikmesriikidel peaks jätkuvalt olema lubatud viia läbi ajutisi katseid. Tulenevalt uutest tehnoloogiatest, mis võimaldavad liiklemise ajal laadimist, näiteks päikesepaneelid, pantograafid ja elektriteed, või Euroopa moodulsüsteemide järkjärgulisest kasutuselevõtust liikmesriikides võib katsekeskkonnas olla vaja lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmeid ületada, sealhulgas teedevõrgu piiriülestel lõikudel. Seetõttu peaks liikmesriikidel jätkuvalt olema lubatud selliseid katseid läbi viia ning neil peaks olema võimalik katsetada uute tehnoloogiate ja kontseptsioonide piiriülest ühilduvust. Katsete ajutist ja innovatiivset olemust tuleb selgitada, kehtestades nende läbiviimiseks maksimaalse ajavahemiku. Samal ajal ei tohiks piirata uute tehnoloogiate ja innovatsioonikavadega seotud katsetuste arvu, et mitte takistada innovatsiooni. Liikmesriigid peaksid korrapäraselt jälgima ja hindama uute tehnoloogiate ja uute kontseptsioonide katsetamise toimimist ja mõju liiklusohutusele, teetaristule, transpordiliikidevahelisele koostööle, samuti transpordisüsteemile avalduvat sellist keskkonnamõju nagu mõju transpordiliikide jaotusele.

(10a) Uued ühtlustatud normid Euroopa moodulsüsteemide jaoks riigisiseses ja rahvusvahelises liikluses liikmesriikides, kes võimaldavad nende liiklemist, peaksid hõlmama andmete kogumist liiklusohutuse kohta nendes liikmesriikides, sealhulgas kokkupõrgete tagajärjel hukkunute ja vigastatute osakaalu kohta. Võttes arvesse, et vähem kaitstud liiklejad moodustavad peaaegu kolmandiku raskeveokitega kokkupõrgetes hukkunutest, peaksid liikmesriigid tagama, et Euroopa moodulsüsteemid ei mõjuta negatiivselt liiklusohutust, eelkõige vähem kaitstud liiklejate, nagu jalakäijate, ratturite ja mootorratturite ning puuetega või piiratud liikumisvõime või suunatajuga isikute ohutust. **[ME 7]**

(11) Arvestades, et jagamatu lasti vedu selliste sõidukite või liidendsõidukitega, mis ületavad lubatud täismassi või maksimaalmõõtmeid, ning Euroopa moodulsüsteemide kasutamine~~,~~ vajavad täiendavaid ~~turvaelementide~~***turvaelemente*** ja sobivat taristut, on vaja***, et*** erilist tähelepanu pööratakse sellistele elementidele nagu asjakohase teabe läbipaistvus, õiguskindlus ja loamenetluste ühtlustamine. Seepärast on vaja, et liikmesriigid looksid ühtse elektroonilise teabe- ja sidesüsteemi, mis sisaldab kogu asjakohast teavet jagamatu lasti veo ning Euroopa moodulsüsteemide suhtes kohaldatavate toimivus- ja haldustingimuste kohta selgel ja kergesti kättesaadaval viisil. Kõnealune riiklik süsteem peaks samuti võimaldama ettevõtjatel saada teavet ja esitada elektrooniliselt ***ELi*** standardvormis taotlus jagamatu lasti vedamise erilubade saamiseks asjaomases liikmesriigis. ***Lisaks peaks kõnealune riiklik süsteem andma teavet sõidukite ja liidendsõidukite siseriiklikult lubatud täismasside ja maksimaalmõõtmete kohta ning teavet võimalike piirangute, eelkõige kõrguspiirangute kohta. Selleks et tagada ettevõtjatele ja kodanikele juurdepääs kogu asjakohasele teabele ühes kohas, peaks komisjon hiljemalt [6 kuud pärast käesoleva direktiivi ülevõtmise kuupäeva] looma spetsiaalse Euroopa veebiportaali, mis ühendab riiklikke elektroonilisi ja sidesüsteeme ning annab muu hulgas selge graafilise ülevaate teedest, millel Euroopa moodulsüsteemid, ja kui see teave on kättesaadav, jagamatut lasti vedavad sõidukid võivad asjaomastes liikmesriikides liikuda.*** **[ME 8]**

(12) Peamiselt pikamaavedudel kasutatavate raskemate veoautode (nt 5 ja 6 teljega liidendsõidukid) piiriülestel vedudel ees seisvad kunstlikud tõkked tuleks ühtlustatud viisil kõrvaldada, et lühikeses perspektiivis ära kasutada liikmesriikide võimaldatava suurema kandevõimega kaasnevat toimimise, energia- ja keskkonnatõhusust, sealhulgas ühendvedude puhul. Selleks et tulemuslikult edendada üleminekut heitevabale liikuvusele ***ja maksimeerida asjakohaste olemasolevate keskkonnaalaste õigusaktide mõju***, on järk-järgult vaja lõpetada fossiilkütustel töötavate raskemate veoautode kasutamine alates 2035. aastast, ~~mil~~***et suurendada investeeringute õiguskindlust ja veelgi rohkem ergutada tõhusamate*** heitevabade raskeveokite turuosa ~~suureneb prognooside kohaselt märkimisväärselt ja moodustab ligikaudu 50 % uutest registreeritud raskeveokitest~~***suurenemist***. Pärast sellist järkjärgulist lõpetamist tuleks riigisiseses liikluses jätkuvalt lubada raskemaid veoautosid, samas kui rahvusvahelises liikluses peaksid need vastama lubatud täismassile, mis on esitatud direktiivi 96/53/EÜ I lisas, mille kohaselt võib lubatud lisamassi kasutada vaid saastevabade sõidukite ja ühendvedudes kasutatavate sõidukite puhul. **[ME 9]**

(13) Tõend sõidukite vastavuse kohta direktiivis 96/53/EÜ esitatud väärtustele peaks sisaldama põhjalikku teavet kooskõlas liidu ajakohastatud eeskirjadega sõidukite tüübikinnituse ühtsete menetluste ja tehniliste kirjelduste kohta. Seepärast tuleks viiteid kohaldatavatele liidu õigusnormidele ajakohastada, et lisada konkreetne viide komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2021/535 ([9]). Teave, mis tuleks lisada vastavustõendile, tuleks veelgi paremini viia vastavusse direktiivi 96/53/EÜ alusel lubatud täismassiga. Selle kontrollimine, kas veo puhul on tegemist artiklis 2 määratletud ühendveoga, võib olla eriti keeruline, kui tegemist ei ole konteinerveoga. Selleks et tagada ühendvedudes osalevate raskeveokite puhul lisamassi kasutamine nõuetekohaselt, peavad ettevõtjad esitama tõendid selle kohta, et tegu on ühendveoga. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1056/2020 ([10]) kohaselt loodud digitaalsete transpordiandmete platvormid (edaspidi „eFTI keskkond“) on selleks sobiv vahend, kuna need on loodud direktiivi 92/106/EMÜ artiklites 3 ja 7 sätestatud regulatiivsete teavitamisnõuete lisamiseks. Seepärast tuleks eFTI keskkonna kasutamine muuta kohustuslikuks, et registreerida ja teha kättesaadavaks asjakohane teave veoste vedamiseks kasutatavate transpordiliikide kohta.

([9]) Komisjoni 31. märtsi 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/535, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2144 rakenduseeskirjad sõidukite ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ühtsete menetluste ja tehniliste kirjelduste kohta seoses nende ehituse üldandmete ja ohutusega (ELT L 117, 6.4.2021, lk 1).

([10]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 1056/2020 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33).

(14) Sõidukeid vedavate ~~lahtise kerega~~ sõidukite puhul***, millest paljud on lahtise kerega,*** on potentsiaal vähendada energiatarbimist parema aerodünaamika abil väga piiratud. Erinevad riiklikud eeskirjad sõidukeid vedavatelt sõidukitelt väljaulatuva lasti kohta põhjustavad konkurentsimoonutusi ja piiravad märkimisväärselt nende potentsiaali parandada nendetoimimise tõhusust ja energiatõhusust rahvusvahelistel vedudel. Seepärast on vaja ühtlustada eeskirju, mis käsitlevad sõidukeid vedavate ~~lahtise kerega~~ sõidukite väljaulatuvat lasti, et tagada nende eesmärkide nõuetekohane täitmine. **[ME 10]**

(15) Turule on hakanud sisenema pikendatud kabiinidega raskeveokid, millel on heitevabad jõuseadmed. Heitevabade jõuseadmete kasutamine nõuab sõltuvalt tehnoloogiast lisaruumi, mida ei tohiks arvestada sõiduki tegeliku lasti arvelt, et heitevaba autoveosektorit majanduslikult mitte karistada. Seega tuleks selgitada, et pikendatud kabiinide puhul ette nähtud maksimaalpikkust ületav pikkus võib olla selline, et see annab ruumi heitevaba tehnoloogia, näiteks akude ja vesinikupaakide jaoks, tingimusel et see ei ohusta aerodünaamiliste kabiinide ohutuse, tõhususe ja mugavusega seotud elemente ***ning asjaomane sõiduk vastab pöörderingi reeglile***. **[ME 11]**

(16) Sarnaselt vajadusele lisaruumi järele ei sobi praegused standardid heiteta raskeveokite lisamassi kompenseerimiseks, eelkõige pikamaavedude puhul. Heiteta liidendsõidukite ja liidus kasutusel olevate kõige levinumate sõiduautode puhul on vaja täiendavat massi ja teljekoormust. Kergemad tehnoloogiad ja parem aerodünaamika muudavad heitevabade jõuseadmete kasutamise tõhusamaks (näiteks võimaldavad pikemat sõiduulatust ja aku kasutusiga) ja vähendavad seeläbi energiatarbimist. Selleks et pakkuda täiendavaid stiimuleid heiteta raskeveokite kasutuselevõtuks, edendada tehnoloogia arengut ja sõidukite varustamist täiustatud aerodünaamiliste seadmetega, tuleks lubatud lisamass heitevaba tehnoloogia massist lahti siduda.

(16a) Sõidukite eri märgistuste ja märguannete paljusus liikmesriikides võib tekitada liiklejate jaoks segadust ja kahjustada liiklusohutust liidus. Liiklusohutuse parandamiseks tuleks liidu tasandil kehtestada Euroopa moodulsüsteemides kasutatavate või standardmõõtmetest erinevate mõõtmetega mootorsõidukite või liidendsõidukite pikkuse standardne ELi märgis. See ELi märgis aitaks liiklejatel selliseid sõidukeid tuvastada ja nendega tutvuda ning vähendaks nähtavuse piirangutest või pimealadest tulenevaid riske, näiteks sellistest pikkadest sõidukitest või liidendsõidukitest möödasõidul. **[ME 12]**

(16b) Akutoitega elektrisõidukid ning kütuseelemendiga ja muud vesinikkütusega sõidukid võivad oluliselt vähendada raskeveokite transpordisektori teatavate osade CO2 heidet ja nende arendamist tuleks soodustada, võttes samal ajal arvesse asjaolu, et ükski tehnoloogia ei ole päris keskkonnamõjuta. Kui elektrifitseerimine ei ole võimalik või on vähemtõhus ja vesinikkütusega sõidukid ei ole sobivad või kulutasuvad, saab võrdsed tingimused teiste arenenumate tehnoloogiatega tagada tehnoloogianeutraalsuse põhimõtte abil. **[ME 13]**

(17) Eeskirjade täitmise tulemuslik, tõhus ja järjepidev tagamine on äärmiselt oluline, et tagada moonutamata konkurents ettevõtjate jaoks ning kõrvaldada kohaldatavat massi või mõõtmeid ebaseaduslikult ületavate sõidukitega seotud riskid liiklusohutusele ja teetaristule. Selleks et liikmesriigid saaksid maanteekontrollis võtta paremini sihikule ülekoormatud sõidukid, ~~ja kui nad otsustavad kasutada teetaristus automaatseid süsteeme,~~ peaksid ~~liikmesriigid~~***nad*** tagama vähemalt ~~selliste süsteemide~~***automaatsüsteemide*** kasutuselevõtu üleeuroopalises maanteetranspordivõrgus***, sealhulgas sertifitseeritud automaatsüsteemide kasutuselevõtu TEN-T põhivõrgus. Peale selle peaks olema võimalik kasutada täpseid ja täielikult koostalitlusvõimelisi sõidukile paigaldatavaid kaalumisseadmeid. Sellised sertifitseeritud automaatsüsteemid peaksid suutma ära tunda sõidukeid või liidendsõidukeid, mis ületavad lubatud täismassi, kuid millele on tehtud erand kehtiva eriloa või sarnase kokkuleppe alusel. Samuti peaks nende süsteemidega olema võimalik kindlaks teha, kas erilubade nõuded on täidetud. See peaks aitama vältida põhjendamatuid karistusi ja säästa halduskulusid nii ettevõtjate kui ka liikmesriikide jaoks***. Lisaks tuleks nõuete täitmise tagamise usaldusväärsuse ja järjepidevuse huvides kogu liidus kehtestada kohustuslik minimaalne kontrollitase, mida liikmesriigid peavad järgima proportsionaalselt käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite liikluse tasemega nende territooriumil, tehes sealhulgas asjakohasel hulgal kontrolle öisel ajal. **[ME 14]**

(18) Selleks et veelgi paremini tagada raskeveokite liidu teedel liiklemist käsitlevate eeskirjade täitmise tagamine ja järelevalve, vähendada ummikuid, suurendada liiklusohutust, vähendada taristu kahjustamise ohtu ja edendada säästvat vedu, tuleks liikmesriike innustada kehtestama aruka juurdepääsu korra kavad, millega tagatakse vastavus lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmeid käsitlevatele eeskirjadele. ***Liikmesriigid peaksid kohaldama*** selliste kavade ~~loomisel peaksid liikmesriigid kohaldama~~***suhtes*** ühiseid miinimumnõudeid, et tagada ühtlus ja koostalitlus kogu ~~ELis~~***liidus***, eelkõige seoses asjakohaste vahetatavate andmete kättesaadavuse ja vormiga***. Asjakohased andmed peaksid olema kättesaadavad reaalajas ja liidu ametlikes keeltes***. Kavad peaksid aitama tagada, et õige lastiga sõiduk liikleb õigel teel ja õigel ajal, et tagada minimaalne mõju keskkonnale, taristule, inimeste tervisele ja ohutusele ning ühiskonnale. Selliste kavade kehtestamisel tuleks kasutada täiustatud intelligentseid transpordisüsteeme, nagu sõiduki taristuside, sõiduki võrguside, reaalajas andmete jagamine ja kaugseire, et tagada raskeveokite ohutu ja sujuv liiklemine, ning need ei tohiks põhjustada ebaproportsionaalseid ega diskrimineerivaid liikluspiiranguid. **[ME 15]**

(18a) Direktiivi 96/53/EÜ täitmise tagamine on oluline osa väljakujunenud seire- ja nõuete täitmise tagamise süsteemidest liidu ja liikmesriikide tasandil, mis aitavad kaasa autoveo suhtes kohaldatavate liidu sotsiaalsete, turu- ja tehniliste eeskirjade rakendamisele. Ettenähtud massi ja mõõtmete nõuetele mittevastavuse avastamise korral peavad pädevad riiklikud asutused võtma meetmeid nõuete täitmise tagamiseks. Liikmesriigid peaksid tagama, et karistused ei ole diskrimineerivad ei valitud karistuste liikide ega tasemete osas ning et need on mõjusad, hoiatavad ja proportsionaalsed toimepandud rikkumise raskusastmega. Need rikkumised tuleks kanda riiklikku autoveo-ettevõtjate registrisse ning neid tuleks vahetada Euroopa autoveo-ettevõtjate registri (ERRU) kaudu ja kajastada ettevõtjate riskiastme väärtuses kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1071/2009. Eeldatakse, et direktiivi 96/53/EÜ kohaldamisalasse kuuluvate karistuste piiriülest rakendamist hõlbustatakse muudetud direktiiviga (EL) 2015/413 piiriülese jõustamise kohta. **[ME 16]**

(18b) Selleks et teha edusamme rohe- ja digipöördel ning täita Euroopa rohelises kokkuleppes ning kestliku ja aruka liikuvuse strateegias seatud eesmärke, eelkõige seoses transpordisektori kasvuhoonegaaside heite vähendamisega, tuleks liikmesriike ergutada kasutama käesoleva direktiivi rikkumise eest kohaldatavatest karistustest saadud tulu või selle tulu rahalise väärtusega samaväärset summat kestlike transpordivahendite kasutuselevõtu toetamiseks, leevendades seega vedudest tekkivaid väliskulusid, ühendvedude soodustamiseks ja piiriüleste vedude kestlikkuse suurendamiseks. **[ME 17]**

(19) Mitmeliigilise transpordisüsteemi kasvu edendamiseks tuleks veelgi hõlbustada konteinervedusid***, sealhulgas neid, mille puhul kasutatakse 45-jalaseid või 48-jalaseid konteinereid, 45-jalaseid vahetusveovahendeid või kõrgeid konteinereid,*** ja võimaldada maanteesõidukitele ~~kõrgete~~***nende*** konteinerite veoks lisakõrgust ***ja -pikkust***. **[ME 18]**

(19a) Komisjon peaks läbi vaatama kehtivad tüübikinnitust käsitlevad õigusaktid, et suurendada uute raskeveokite ja liidendsõidukite tehnilist ja tegevuslikku ühilduvust, muu hulgas seoses nende massi, kuju, suuruse, kraana abil liigutatavuse, väljaulatuvate seadmete sissetõmmatavuse ja kokkuvolditavuse ning kombineeritud vedudele esitatavate nõuetega, ning hõlbustada heiteta haagiste ja poolhaagiste kasutamist ja kasutuselevõttu. **[ME 19]**

(20) Euroopa Parlamenti ja nõukogu tuleks korrapäraselt teavitada sellest, milliseid tulemusi on andnud liikmesriikide pädevate asutuste tehtud vastavuskontrollid jõustamisvahendite ja seiresüsteemide kasutuselevõtu ja kasutamise üle, eelkõige seoses raskemate ja/või pikemate sõidukite, sealhulgas moodulsüsteemide kasutamise toimivus-, ohutus- ja keskkonnamõju hindamisega. See liikmesriikide esitatud teave peaks võimaldama komisjonil jälgida turusuundumusi ja vastavust direktiivile 96/53/EÜ. Selleks et hõlbustada liikmesriikidel vajaliku teabe esitamist komisjonile ning tagada andmete ühtsus ja võrreldavus, mis võimaldaks jälgida direktiivi 96/53/EÜ nõuete täitmist ja hinnata selle üldist tulemuslikkust, on soovitav, et komisjon kehtestaks ühtse kasutajasõbraliku aruandlusvormi.

(21) Selleks et autoveosektor saaks kiiresti reageerida mis tahes kriisile, nagu loodusõnnetused, pandeemiad, sõjalised konfliktid või taristutõrked, on vaja lisada direktiivi 96/53/EÜ hädaolukorra klausel, mis võimaldab ajutiselt kasutada raskeveokeid, mis ületavad lubatud täismassi ja/või maksimaalmõõtmeid, et tagada vajalike kaupade ja teenuste jätkuv tarnimine. Sellist hädaolukorra klauslit tuleks kohaldada üksnes juhul, kui avalik huvi seda nõuab ja tingimusel, et see ei vähenda liiklusohutust***, ning selle võimaliku pikendamise tingimuseks peaks olema kriisi jätkumine***. **[ME 20]**

(22) Selleks et tagada liikmesriikide poolt Euroopa moodulsüsteemide ja katsete mõju hindamiseks loodavate seiresüsteemide vastavus ühtlustatud miinimumnõuetele, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada direktiivi 96/53/EÜ seoses kõnealuste seiresüsteemide esitatavate andmete ja/või tulemusnäitajate miinimumkogumite kindlaksmääramisega. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes ([11]) sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

(23) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et kehtestada ***ELi*** ühtne taotluse tüüpvorm ning ühtlustada eeskirjad ja menetlused riiklike lubade väljaandmiseks või ~~sarnastekokkulepete~~ ***sarnaste kokkulepete*** tegemiseks selliste sõidukite või liidendsõidukite puhul, mis ületavad lubatud täismassi ja/või maksimaalmõõtmeid ning on ette nähtud jagamatu lasti vedamiseks, et kehtestada ühtne aruandlusvorm liikmesriikidele, et nadsaaksid täita oma aruandluskohustusi, ning kehtestada ajutised erandid kriisist mõjutatud liikmesriikide vahelises rahvusvahelises liikluses kasutatavate massi ja mõõtmete piirmäärade kohaldamisest. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 ([12]). **[ME 21]**

(23a) Selleks et hinnata käesoleva direktiivi tulemuslikkust ja tõhusust ning mõõta edusamme selle konkreetsete eesmärkide saavutamisel, on oluline korrapäraselt hinnata selle rakendamist ja mõju. Seepärast peaks komisjon esitama käesoleva direktiivi kohaldamise kohta korrapäraselt hindamisaruandeid, mis põhinevad heiteta raskeveokite turul kasutuselevõtu eeltingimustel, nagu asjakohase alternatiivkütuste taristu kättesaadavus ja võimsus, Euroopa süsteemi mõju maanteetranspordile ning CO2 heite alusel diferentseeritud teekasutusmaksud liikmesriikides. Need aruanded peaksid sisaldama üksikasjalikku teavet nende eeltingimuste kohta ning riigisisese ja rahvusvahelise autoveo arengu, liiklusohutusele ja maanteetaristule avalduva mõju, ühelt transpordiliigilt teisele ülemineku, arukate täitmise tagamise süsteemide kasutamise ja autoveo tehnoloogilise arengu kohta. Lisaks tuleks aruannetes kaaluda meetmete laiendatavust kooskõlas direktiivi pikaajaliste eesmärkidega. Hindamiste tulemuste põhjal tuleks aruandele asjakohasel juhul lisada seadusandlik ettepanek käesoleva direktiivi ja selles sätestatud kohustuste muutmiseks. **[ME 22]**

(24) Võttes arvesse direktiivi 96/53/EÜ I lisa arvukaid muudatusi, mis on seotud vajadusega pakkuda täiendavaid stiimuleid heiteta raskeveokite kasutuselevõtuks, vajadusega ühtlustada viieteljeliste mootorsõidukite lubatud täismassi ja vajadus edendada ühendvedusid, on selguse huvides asjakohane see asendada.

(25) Selleks et lisada direktiivi 96/53/EÜ alusel nõutav teave määruse (EL) 2020/1056 kohaldamisalasse, tuleb kõnealust määrust muuta.

([11]) ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

([12]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

(26) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt liiklusohutuse tagamine, kestlike ja tõhusate vedude soodustamine ning siseturu toimimise edendamine, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid autovedude piiriülese iseloomu ja käesoleva direktiiviga lahendatavate probleemide tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(27) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta ([13]) kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate liikmesriigi õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et nimetatud dokumentide edastamine on põhjendatud.

(28) Seega tuleks direktiivi 96/53/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 96/53/EÜ muutmine

Direktiivi 96/53/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artiklit 1 muudetakse järgmiselt:

a) lõike 1 punkt a asendatakse järgmisega:

„a) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858 artiklis 4 klassifitseeritud M_2- ja M_3-kategooria mootorsõidukite ja nende O-kategooria haagiste ning N_2- ja N_3-kategooria mootorsõidukite ja nende O_3- ja O_4-kategooria haagiste mõõtmete suhtes (*);“;

b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2) Kõik I lisas märgitud massiväärtused kehtivad kui liiklusstandardid ja iseloomustavad laadimistingimusi, ning need ei kujuta endast tootmisstandardeid, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/2144 (**).“;

_____

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

(**) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1).“

2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) teises taandes asendatakse mõiste „haagis“ järgmisega:

„— „haagis“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 17 määratletud sõiduk,“;

([13]) ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

b) kolmandas taandes asendatakse mõiste „poolhaagis“ järgmisega:

„— „poolhaagis“ – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 33 määratletud sõiduk,“;

c) mõiste „liidendsõiduk“ järele lisatakse järgmine mõiste:

„— „Euroopa moodulsüsteem“ – mootorsõiduk või liidendsõiduk, mis on ühendatud ühe või mitme haagise või poolhaagisega, mille kogupikkus ületab suurimat lubatud pikkust ja selle mass võib ületada suurimat lubatud täismassi, nagu on esitatud I lisas, ning mille üksikmootorsõiduk, haagis (haagised) ja poolhaagis(ed) ei ületa I lisas esitatud massi ega mõõtmeid,“;

d) mõiste „konditsioneeritud sõiduk“ järele lisatakse järgmine mõiste:

„— „sõidukeid vedav sõiduk“ – liidendsõiduk, mis on ehitatud või püsivalt kohandatud teis(t)e sõiduki(te) veoks,“;

e) neljateistkümnendas taandes asendatakse mõiste „alternatiivkütusega töötav sõiduk“ järgmisega:

„— ***„***alternatiivkütusega töötav sõiduk***“*** – mootorsõiduk, mis töötab ***kas*** täielikult ***või osaliselt*** alternatiivkütusega ning mis on saanud määruse (EL) 2018/858 raamistiku kohase tüübikinnituse;“; **[ME 23]**

f) viieteistkümnendas taandes asendatakse mõiste „ühendvedu“ punkt a järgmisega:

„a) kombineeritud vedudest, mis on määratletud nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ (*) artiklis 1, või

_____

(*) Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).“

g) mõiste „ekspedeerija“ järele lisatakse järgmine mõiste:

„— „eFTI keskkond“ – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1056 (*) kohaselt loodud kaubaveo teabeplatvorm,

_____

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33).“

h) teine lõik asendatakse järgmisega:

„Kõiki I lisas esitatud lubatud maksimaalmõõtmeid kontrollitakse konkreetse sõiduki kohta komisjoni rakendusmääruse (EL) 2020/683 (*) I lisa kohaselt koostatud ELi terviksõiduki tüübikinnitusele lisatud teabedokumendis esitatud vastavate plusstolerantsideta väärtuste suhtes.

_____

(*) Komisjoni 15. aprilli 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/683, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 seoses mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve suhtes kohaldatavate haldusnõuetega (ELT L 163, 26.5.2020, lk 1).“

3) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) lõikele 1 lisatakse punkt c:

„c) rahvusvahelise kauba- või reisijateveo eesmärgil sellistel sõidukitel või liidendsõidukitel, mis ei vasta I lisas esitatud karakteristikutele.“;

b) lõiked 3 ja 4 asendatakse järgmistega:

„3) Kui sõidukiga või liidendsõidukiga veetakse või kavatsetakse vedada jagamatut lasti, võib lubatud täismassi ja/või maksimaalmõõtmeid ületaval sõidukil või liidendsõidukil lubada liikuda ainult eriloa alusel, mille annab välja pädev asutus, või sarnaste kokkulepete alusel, mis on iga üksikjuhtumi puhul eraldi pädeva asutusega kokku lepitud.

Liikmesriigid tagavad ***ELi ühtse taotluse tüüpvormi esitamise ning*** halduskoormuse vähendamise ja tarbetute viivituste vältimisega, et jagamatu lasti veolubade või sarnaste kokkulepete taotlemine on sujuv, tõhus ja mittediskrimineeriv.

Liikmesriigid tagavad, et jagamatu lasti veoga seotud lubade väljaandmise või sarnaste kokkulepete tegemise tingimused on proportsionaalsed ja mittediskrimineerivad. Eelkõige ***väljastavad liikmesriigid load või sarnased kokkulepped elektroonilisel kujul ning teevad koostööd lubade väljaandmise tähtaegade edasiseks ühtlustamiseks. Samuti*** teevad liikmesriigid koostööd, et vältida sõiduki märgistuse ja märguannete paljusust ning eelistada teksti asemel piktogrammide kasutamist. ***Lisaks teevad liikmesriigid koostööd, et ühtlustada jagamatu lasti veo saatevalvet puudutavaid asjakohaseid eeskirju, näiteks saatesõidukite ettenähtud kasutuse, märgistuse ja tähistamise kohta.*** Liikmesriigid ei kehtesta ~~jagamatu~~***jagamatut*** lasti ~~veoga~~***vedavate sõidukite juhtidega*** seotud keelenõudeid.

Liikmesriigid tagavad, et jagamatut lasti vedavatel sõidukitel on artiklis 10ca sätestatud ELi märgis. **[ME 24]**

4) Liikmesriigid võivad lubada ~~riigisisestel kaubavedudel~~***vedudel*** kasutatavatel sõidukitel ja liidendsõidukitel, mille mõõtmed erinevad I lisa punktides 1.1, 1.2, ***1.3,*** 1.4–1.8***, 2, 4.1***, 4.2 ja 4.4 kehtestatud ***massidest või*** mõõtmetest, liigelda nende territooriumil, kui nende sõidukitega tehakse teatavaid riigisiseseid ***või rahvusvahelisi*** vedusid, mis ei mõjuta oluliselt rahvusvahelist konkurentsi transpordisektoris.

Vedu peetakse rahvusvahelist konkurentsi transpordisektoris oluliselt mittemõjutavaks, kui on täidetud üks järgmistest tingimustest:

a) vedu tehakse liikmesriigi territooriumil erisõidukiga või spetsialiseeritud liidendsõidukiga olukorras, mille puhul selleks veoks ei kasutata harilikult teisest liikmesriigist pärinevat sõidukit, näiteks raietööde ja metsatöötlusega seotud vedude puhul;

b) liikmesriik, kes lubab oma territooriumil teha vedusid sõidukitel ja liidendsõidukitel, mille mõõtmed erinevad I lisas kehtestatud mõõtmetest, lubab liigelda ka Euroopa moodulsüsteemidel lõike 4a kohaselt, et oleks saavutatud vastavus vähemalt selles riigis lubatud laadimispikkusele, nii et igal vedajal on võrdsed konkurentsitingimused.“; **[ME 25]**

c) lisatakse järgmine lõige 4a:

„4a. Liikmesriigid võivad lubada ~~oma territooriumil~~ Euroopa moodulsüsteemidel liigelda ***oma territooriumil*** riigisiseses ja rahvusvahelises liikluses, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

-a) Euroopa moodulsüsteemide uute marsruutide puhul hindavad liikmesriigid eelnevalt Euroopa moodulsüsteemide võimalikku mõju liiklusohutusele, teetaristule ja transpordiliikidevahelisele koostööle, samuti Euroopa moodulsüsteemide keskkonnamõju transpordisüsteemile, sealhulgas mõju transpordiliikide jaotusele. Hinnang tehakse üldsusele kättesaadavaks. Liikmesriigid, kes on käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevaks juba loonud oma territooriumil Euroopa moodulsüsteemide marsruudid, ei pea neid juba loodud marsruute eelnevalt hindama;

a) liikmesriigid teevad üldsusele juurdepääsetaval ja läbipaistval viisil kättesaadavaks teabe, mis on seotud nende territooriumil Euroopa moodulsüsteemide liiklemise suhtes kohaldatavate lubatud täismasside ja maksimaalmõõtmetega;

b) liikmesriigid teevad üldsusele juurdepääsetaval ja läbipaistval viisil kättesaadavaks teabe, mis on seotud teedevõrgu selle osaga, kus Euroopa moodulsüsteemid võivad liigelda;

c) liikmesriigid tagavad, et võrgu see osa, kus Euroopa moodulsüsteemid võivad nende territooriumil liigelda, ühildub Euroopa moodulsüsteemide liiklemist lubavate naaberliikmesriikide teedevõrguga, et võimaldada piiriülest liiklust;

d) liikmesriigid ~~kehtestavad~~***loovad*** seiresüsteemi ~~ja hindavad~}***, et jälgida*** Euroopa moodulsüsteemide mõju liiklusohutusele, teetaristule ja transpordiliikidevahelisele koostööle ***ning liiklusmahtudele***, samuti Euroopa moodulsüsteemide keskkonnamõju transpordisüsteemile, sealhulgas mõju transpordiliikide jaotusele.***, võttes arvesse punkti -a kohaselt läbi viidud eelnevat hindamist;***

da) liikmesriigid tagavad asjakohaste meetmete võtmise, et vältida Euroopa moodulsüsteemide kasutamisest tulenevat võimalikku negatiivset mõju liiklusohutusele, sealhulgas vähem kaitstud liiklejate ohutusele.

Liikmesriigid võivad kehtestada Euroopa moodulsüsteemide autojuhtidele miinimumnõuded või sertifitseerimissüsteemi, eeldusel et nad tagavad proportsionaalsuse ja mittediskrimineerimise. Liikmesriigid teevad koostööd üksteise sertifikaatide vastastikuseks tunnustamiseks.

Kui liikmesriik lubab vastavalt käesolevale lõikele Euroopa moodulsüsteemidel riigisiseses liikluses osaleda, ei või ta oma territooriumil takistada ega keelata rahvusvahelises liikluses kasutatavatel Euroopa moodulsüsteemidel liiklemist, tingimusel et sellised süsteemid ei ületa siseriiklikus liikluses Euroopa moodulsüsteemidele kehtestatud lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmeid.

Liikmesriigid ~~teavitavad komisjoni~~***teatavad komisjonile***, kui nad lubavad oma territooriumil Euroopa moodulsüsteemidel liigelda***, ning teavitavad teda sellest, kuidas nad täidavad käesoleva lõike punktides -a–da sätestatud tingimusi***.; ***Sellise teatamise järel annab komisjon kõnealustele liikmesriikidele asjakohasel juhul soovitusi, et tagada nende tingimuste täitmine. Kui komisjon annab soovitusi, teavitab asjaomane liikmesriik komisjoni kuue kuu jooksul sellest, kuidas ta kavatseb neid soovitusi rakendada. Komisjoni soovitused ja liikmesriikide vastused tehakse üldsusele kättesaadavaks.***“ **[ME 26]**

d) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5) Liikmesriigid võivad lubada piiratud ajavahemiku jooksul katsetada sõidukeid või liidendsõidukeid, mis sisaldavad uusi tehnoloogiaid või uusi kontseptsioone, mille puhul ei ole võimalik järgida käesoleva direktiivi nõudeid. Sellistel sõidukitel või liidendsõidukitel lubatakse katseperioodil teha teatavaid riigisiseseid või rahvusvahelisi vedusid ***üksnes pärast seda, kui on tõendatud, et kõnealuseid vedusid ei saa teha ühegi muu transpordiliigiga, mis pakub sarnast või suuremat ohutusalast ja keskkonnakasu. Tuleb tõendada, et see ei mõjuta oluliselt transpordiliikidevahelist konkurentsi transpordisektoris tervikuna***. Eelkõige lubatakse katseid Euroopa moodulsüsteemidega maksimaalselt viieks aastaks ***ja seda ajavahemikku võib ühe korra maksimaalselt kolme aasta võrra pikendada. Kui liikmesriik otsustab katset pikendada, esitab ta komisjonile piisava põhjenduse***. Katsete arvu ei tohi piira. Liikmesriigid teatavad sellest komisjonile. **[ME 27]**

Liikmesriigid kehtestavad seiresüsteemi ja hindavad esimeses lõigus osutatud katsete mõju liiklusohutusele, teetaristule ja transpordiliikidevahelisele koostööle, samuti transpordisüsteemile avalduvat keskkonnamõju, sealhulgas mõju transpordiliikide jaotusele.“;

e) lisatakse järgmine lõige 5a:

„5a. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 10h vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat direktiivi, määrates kindlaks minimaalsed andmekogumid ja tulemusnäitajad, mida peavad esitama liikmesriikide ***eelnevad hindamised ja nende*** loodud seiresüsteemid, millele on osutatud käesoleva artikli lõike 4a ~~punktis~~***punktides -a ja*** d ja lõikes 5.;“; **[ME 28]**

f) lõige 7 jäetakse välja.

4) Lisatakse järgmised artiklid 4a ja 4b:

„Artikkel 4a

1. Liikmesriigid loovad elektroonilise teabe- ja sidesüsteemi, millel on vähemalt järgmised ühtse kontaktpunkti funktsioonid, ja haldavad seda:

a) ühtne riiklik sisenemispunkt, mille kaudu taotleja esitab standardvormis taotluse eriloa või muu sarnase korralduse saamiseks, nagu on sätestatud artikli 4 lõikes 3;

b) ühtne riiklik juurdepääsupunkt, mille kaudu taotlejad saavad teavet artikli 4 lõikes 3 sätestatud erilubade või sarnaste kokkulepete taotlemise nõuete kohta ning teavet, mis on vajalik nende marsruutide selgeks, juurdepääsetavaks ja läbipaistvaks kavandamiseks;

c) ühtne riiklik juurdepääsupunkt Euroopa moodulsüsteemide käitajatele artikli 4 lõike 4a punktides a ja b osutatud teabele juurde pääsemiseks, kui see on asjakohane.

ca) ühtne riiklik juurdepääsupunkt, et saada selgel, juurdepääsetaval ja läbipaistval viisil teavet sõidukite siseriiklikult lubatud täismasside ja maksimaalmõõtmete kohta ning mis tahes piirangute, eelkõige kõrguspiirangute kohta teatavates piirkondades või konkreetsetel teedel. **[ME 29]**

1a. Hiljemalt... [kuus kuud pärast käesoleva direktiivi ülevõtmise kuupäeva] loob komisjon spetsiaalse ja ajakohase Euroopa veebiportaali, mis on kättesaadav kõigis liidu ametlikes keeltes ning ühendab selgel, juurdepääsetaval ja läbipaistval viisil lõikes 1 osutatud riiklikke elektroonilisi ja sidesüsteeme, ning seejärel haldab seda portaali. Selles Euroopa portaalis tehakse üldsusele juurdepääsetaval ja läbipaistval viisil kättesaadavaks ka teedevõrgu osad, kus Euroopa moodulsüsteemid, ja kui see teave on kättesaadav, jagamatut lasti vedavad sõidukid võivad liigelda. **[ME 30]**

2. Komisjon ~~võib võtta~~***võtab*** vastu ~~rakendusakte~~***rakendusaktid***, millega kehtestatakse ***ELi*** ühtne ~~taotluse~~***loa-taotluse*** tüüpvorm ning ühtlustatakse käesoleva artikli lõikes 1 ja artikli 4 lõikes 3 osutatud riiklike lubade väljaandmise ***(sealhulgas digitaalsel kujul)*** eeskirju ja menetlusi või sarnaseid kokkuleppeid***, sealhulgas seoses vajalike sõidukite registreerimisandmetega, ning ühtlustatakse jagamatu lasti veo saatevalvet puudutavaid asjakohaseid eeskirju. Nimetatud***. ~~Kõnealused~~ rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 10i lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega. **[ME 31]**

Artikkel 4b

1. Kui liikmesriik lubab vastavalt artikli 4 lõike 2 punktile a oma territooriumil liigelda liidendsõidukitel, mille lubatud täismass ületab I lisa punktides 2.2.1 või 2.2.2 esitatud piirmäärasid, ei või ta takistada ega keelata oma territooriumil selliste rahvusvahelises liikluses osalevate liidendsõidukite kasutamist, mis vastavad riigisisese kaubaveo jaoks kehtestatud massiväärtustele, tingimusel et selliste liidendsõidukite lubatud täismass ei ületa 44 tonni.

2. Erandina lõikest 1 võib lõikes 1 sätestatud 44-tonnise massi piirangut ületada juhul, kui liikmesriik lubab selliste ühendvedudes osalevate liidendsõidukite puhul suuremaid massiväärtusi.

3. Võttes arvesse heiteta sõidukite kasutuselevõtu eeldatavat suurenemist, kohaldatakse käesolevat artiklit kuni 31. detsembrini 2034.“

5) Artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid selle tagamiseks, et artiklis 1 mainitud ja käesolevale direktiivile vastavatel sõidukitel oleks üks järgmistest tõenditest:

a) kaks järgmist andmesilti: koos

- i) komisjoni rakendusmääruse (EL) 2021/535 (*) II lisa kohaselt kehtestatud ja kinnitatud „tootja andmesilt“,

- ii) rakendusmääruse (EL) 2021/535 II lisakohaselt kehtestatud ja kinnitatud käesoleva direktiivi III lisale vastav mõõtmesilt;

b) üks rakendusmääruse (EL) 2021/535 II lisa kohaselt kehtestatud ja kinnitatud silt, millele on kantud käesoleva lõigu punktis a mainitud kahel andmesildil esitatav teave;

c) ühtne dokument, mille annab välja liikmesriik, kus sõiduk on registreeritud või kasutusse võetud. Selles dokumendis on samad rubriigid ja teave nagu punktis a mainitud andmesiltidel. Seda hoitakse kontrollimiseks kergesti kättesaadavas ja vajalikult kaitstud kohas.

_____

(*) Komisjoni 31. märtsi 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/535, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2144 rakenduseeskirjad sõidukite ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ühtsete menetluste ja tehniliste kirjelduste kohta seoses nende ehituse üldandmete ja ohutusega (ELT L 117, 6.4.2021, lk 1).“;

aa) lõige 4 asendatakse järgmisega:

„***4. Vastavustõendiga sõidukit tuleb:***

— ***pisteliselt kontrollida seoses ühiste massistandarditega,***

— ***kontrollida seoses ühiste mõõtmestandarditega juhul, kui kaheldakse vastavuses käesolevale direktiivile.“; [ME 32]***

b) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5. Massiga seotud vastavuse tõendi keskmises veerus märgitakse vajaduse korral asjakohase sõiduki puhul rakendatavad liidu massistandardid.“;

c) lisatakse lõige 7:

„7. Selleks et vedu kvalifitseeruks ühendveoks käesoleva direktiivi tähenduses, tagab kaubasaatja või ühendvedu korraldav ettevõtja, kui ta ei ole kaubasaatja, et vastavalt direktiivi 92/106/EMÜ artiklites 3 ja 7 osutatud dokumendid registreeritakse ja tehakse kättesaadavaks eFTI keskkonnas kooskõlas määrusega (EL) 2020/1056. Selline teave on pädevatele asutustele kättesaadav samas eFTI keskkonnas, kus transporditeave salvestati, kooskõlas määrusega (EL) 2020/1056.“

6) Artiklit 8b muudetakse järgmiselt:

a) lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

„1. Lõigetes 2 ja 3 sätestatud nõuetele vastavate ja määruse (EL) 2018/858 sätetega kooskõlas olevate aerodünaamiliste seadmetega varustatud sõidukite või liidendsõidukite energiatõhususe suurendamiseks võib sõidukite või liidendsõidukite pikkus ületada käesoleva direktiivi I lisa punktis 1.1 esitatud maksimaalpikkust, et võimaldada lisada sellised seadmed sõidukite või liidendsõidukite tagaosale. Selliste seadmetega varustatud sõidukid või liidendsõidukid peavad vastama käesoleva direktiivi I lisa punktis 1.5 sätestatule ning maksimaalpikkuse mis tahes ületamisega ei tohi kaasneda nende sõidukite või liidendsõidukite laadimispikkuse suurenemine.

2. Enne turule laskmist peavad lõikes 1 osutatud aerodünaamilised seadmed saama määruse (EL) 2018/858 ja rakendusmääruse (EL) 2021/535 raamistikus sätestatud tüübikinnituse eeskirjade kohase tüübikinnituse.“;

b) lõige 5 jäetakse välja;

7) Lisatakse artikkel 8c:

„*Artikkel 8c*

Sõidukeid vedavad ~~lahtise kerega~~ koormatud sõidukid võivad ületada I lisa punktis 1.1 esitatud maksimaalpikkust nii, et sõidukeid vedava sõiduki pikkus on kokku kuni 20,75 meetrit, kui kasutatakse ~~lubatud~~***lastitugesid, näiteks pikendatavaid tagumisi*** lastitugesid.

Sõidukeid vedava sõiduki ~~ülendi ja~~ lastitugi ei tohi ***väljaulatuva*** lasti piiridest välja ulatuda. Last võib ulatuda veduki ette maksimaalselt kuni 0,5 meetrit, tingimusel et veetava sõiduki ~~esimene telg toetub haagise~~***kõik teljed toetuvad veduki*** konstruktsioonile. Last võib ulatuda tagantpoolt välja maksimaalselt kuni 1,5 meetrit, tingimusel et veetava sõiduki ~~viimane~~***kõige rohkem üks*** telg toetub ~~haagise konstruktsioonile~~***tagumisele lastitoele***.;“ **[ME 33]**

8) Artiklit 9a muudetakse järgmiselt:

a) lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmistega:

„1. Sõidukid või liidendsõidukid, mis vastavad määrusele (EL) 2018/858, võivad ületada käesoleva direktiivi I lisa punktis 1.1 sätestatud maksimaalpikkust, tingimusel et nende kabiinide aerodünaamilised omadused, energiatõhusus ~~ja~~***,*** ohutusnäitajad ***ja juhi mugavus*** on paremad. Käesoleva artikliga lubatud maksimaalpikkuse mis tahes ületamist võimaldatakse ka heitevaba tehnoloogia paigaldamiseks. Selliste kabiinidega varustatud sõidukid või liidendsõidukid peavad vastama käesoleva direktiivi I lisa punktis 1.5 sätestatule ning maksimaalpikkuse mis tahes ületamisega ei tohi kaasneda nende sõidukite kandevõime suurenemine. **[ME 34]**

2. Enne turule laskmist peavad lõikes 1 osutatud sõidukid saama määruse (EL) 2018/858 ja rakendusmääruse (EL) 2021/535 raamistikus sätestatud tüübikinnituse eeskirjade kohase tüübikinnituse.“;

b) lõige 3 jäetakse välja.

9) Artikkel 10b asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 10b*

1. Alternatiivkütusega töötava või heiteta sõiduki lubatud täismass ja teljele langev lubatud täismass on esitatud I lisa punktides 2.2., 2.3, 2.4, 3.4.2 ja 3.4.3 esitatud mass.

Alternatiivkütusega töötavate muude kui heiteta sõidukite puhul vajalik lisamass määratakse kindlaks kõnealuse sõiduki tüübikinnituse käigus tootja poolt esitatavate dokumentide alusel. Nimetatud lisamass märgitakse ametlikul tõendil, mida nõutakse kooskõlas artikliga 6.

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 10h vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat direktiivi artiklis 2 osutatud selliste alternatiivkütuste ajakohastatud loeteluga, mille puhul on vajalik lisamass. On eriti oluline, et enne nende delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist järgiks komisjon oma tavapärast praktikat ja viiks läbi konsultatsioonid ekspertidega, sealhulgas liikmesriikide ekspertidega.“.

2. Heiteta sõidukite või liidendsõidukite puhul võib I lisa punktis 1.1 sätestatud maksimaalpikkust ületada heitevaba tehnoloogia kasutamiseks vajaliku lisapikkuse võrra ~~(maksimaalselt 90 cm)~~, et võimaldada selliste seadmete lisamist. Sellised heiteta sõidukid või liidendsõidukid peavad vastama käesoleva direktiivi I lisa punktidele 1.5 ja 1.5a ning selleks, et tagada haagiste ja poolhaagiste ühilduvus ühendvedude nõuetega, ei tohi maksimaalpikkuse ületamisega kaasneda nende sõidukite või liidendsõidukite laadimispikkuse suurenemine. **[ME 35]**

Alternatiivkütusega töötavate sõidukite puhul vajalik lisapikkus määratakse kindlaks kõnealuse sõiduki tüübi kinnitamisel asjaomase tootja poolt esitatavate dokumentide alusel. Nimetatud lisapikkus tuleb märkida ametlikul tõendil, mida nõutakse kooskõlas artikliga 6.“

10) Artikkel 10c asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 10c*

~~Tühje või koormatud 45-jalaseid konteinereid või 45-jalaseid vahetusveovahendeid vedavate~~***Ühendvedudel kasutatavate*** sõidukite ~~ja~~***või*** liidendsõidukite ~~maksimaalpikkus võib ületada~~***puhul on*** I lisa punktis 1.1 (kui see on kohaldatav, siis kooskõlas artikli 9a lõikega 1 ja artikli 10b lõikega 2) ~~esitatud maksimaalpikkust~~***liigendsõidukile sätestatud maksimaalpikkus 18,00 m*** ja I lisa punktis 1.6 ~~esitatud maksimaalset vahemaad 15 cm võrra, kui asjaomaste konteinerite või vahetusveovahendite maanteevedu on osa ühendveost~~***sätestatud maksimaalne vahemaa 13,50 m***.“ **[ME 36]**

10a) Lisatakse järgmine artikkel 10ca:

„***Artikkel 10ca***

1. Selleks et suurendada liiklusohutust ning vältida sõidukite märgistuse ja märguannete paljusust, kehtestatakse käesolevaga Euroopa moodulsüsteemidega toimuvatel vedudel kasutatavate või I lisa punktides 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 ja 4.4 kehtestatud mõõtmetest erinevate mõõtmetega liiklevate mootorsõidukite või liidendsõidukite pikkusele ühtne ELi märgis.

2. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et kõigil lõikes 1 osutatud mootorsõidukitel või liidendsõidukitel on mootorsõiduki või liidendsõiduki tagaosas selgelt ja nähtavalt esitatud ELi märgis.

3. Hiljemalt... [üks aasta pärast jõustumise kuupäeva] võtab komisjon kooskõlas artikliga 10h vastu delegeeritud õigusakti, et täiendada käesolevat direktiivi, sätestades üksikasjalikud standardid, nõuded ja muud sätted märgiste ning nende väljastamise ja kuvamise kohta, eelistades teksti asemel piktogrammide kasutamist.“ **[ME 37]**

11) Artiklit 10d muudetakse järgmiselt:

a) lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid võtavad konkreetseid meetmeid selliste liikluses osalevate sõidukite või liidendsõidukite tuvastamiseks, mis ~~on tõenäoliselt ületanud~~***ületavad*** lubatud täismassi ~~ja mida nende pädevad ametiasutused peavad seetõttu kontrollima~~, et tagada vastavus käesoleva direktiivi nõuetele***, sealhulgas vastavus erilubade nõuetele. Kõnealused meetmed hõlmavad.*** ~~Kõnealuseid meetmeid võib võtta~~ teetaristule paigaldatud ~~automaatsüsteemi abil või lõike 4~~***automaatsüsteemide loomist, tagades kasutuselevõtu vähemalt määruse (EL) nr 1315/2013*** (*) kohaselt ~~sõidukile paigaldatava kaalumisseadmete abil~~***. Liikmesriigid loovad sertifitseeritud automaatsüsteemid määruses (EL) nr 1315/2013 määratletud üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgus***.

~~Kui liikmesriik otsustab teetaristus kasutusele võtta automaatsüsteemid, tagab ta selliste süsteemide kasutuselevõtu vähemalt määruses (EL) 1315/2013 (*) sätestatud üleeuroopalises maanteetranspordivõrgus~~***Lisaks teetaristule paigaldatud automaatsüsteemide kasutamisele võivad liikmesriigid tuvastada liikluses osalevaid sõidukeid või liidendsõidukeid, mis on tõenäoliselt ületanud lubatud täismassi, lõike 4 kohaselt sõidukile paigaldatavate kaalumisseadmete abil või teeäärsete kontrollide abil***.

Liikmesriik ei tohi nõuda sõidukile paigaldatavate kaalumisseadmete paigaldamist nendele sõidukitele või liidendsõidukitele, mis on registreeritud mõnes teises liikmesriigis.

Ilma et see piiraks liidu ja siseriikliku õiguse kohaldamist, ~~peavad~~***võivad liikmesriigid kasutada*** käesoleva direktiivi rikkumiste ~~kindlakstegemiseks ja~~***eest*** karistuste määramiseks ~~kasutatavads~~***sertifitseeritud automaatsüsteeme. Sertifitseeritud*** automaatsüsteemid ~~olema sertifitseeritud. Kui automaatsüsteeme kasutatakse üksnes tuvastamise eesmärgil, ei ole nende sertifitseerimine nõutav~~***ühendatakse artiklis 4a sätestatud ühtse riikliku sisenemispunktiga erilubade või muu sarnase korralduse saamiseks, et oleks võimalik ära tunda sõidukeid või liidendsõidukeid, mis ületavad lubatud täismassi ja millel on eriluba, samuti neid, mis ületavad eriloa alusel lubatud täismassi***.** **[ME 38]**

2. Iga liikmesriik teeb igal kalendriaastal oma territooriumil käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate kaubaveoks kasutatavate sõidukite või liidendsõidukitega läbitud ühe miljoni sõidukilomeetri kohta vähemalt kuus kõnealuste sõidukite või liidendsõidukite massi kontrolli, olenemata sellest, millises riigis sellised sõidukid on registreeritud või kus need sõidukid kasutusele võeti. Vastavuskontroll hõlmab asjakohast arvu öisel ajal tehtavaid kontrolle.

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).“;

b) lõike 5 esimene lõik asendatakse järgmisega:

„5. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega nähakse ette üksikasjalikud sätted lõikes 4 sätestatud koostalitlusvõimet ja ühildumist käsitlevate reeglite ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks.“

12) Lisatakse artikkel 10da:

„*Artikkel 10da*

1. Liikmesriigid võivad oma territooriumil rakendada aruka juurdepääsu korra kavu, et reguleerida, jälgida ja lihtsustada raskeveokite juurdepääsu konkreetsetele teedele või aladele.

Käesoleva artikli kohaldamisel tähendab „arukas juurdepääsu kord“ tehnilist ja funktsionaalset raamistikku, millega hallatakse raskeveokite juurdepääsu teedevõrgule telemaatika abil, et tagada massi ja mõõtmete suhtes kohaldatavate eeskirjade järgimine.

2. ~~Kui liikmesriik rakendab arukat juurdepääsu korda vastavalt lõikele 1, tagab ta, et tema~~***Liikmesriigid tagavad, et nende*** aruka juurdepääsu korra kavad on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2010/40/EL (*). Eelkõige tagavad liikmesriigid, et aruka juurdepääsu korra kavaga seotud ja direktiivi 2010/40/EL kohaldamisalasse kuuluvad andmed, sealhulgas massi-, pikkuse-, laiuse- või kõrgusepiirangud, on kättesaadavad masinloetaval digitaalsel kujul ja tehakse kättesaadavaks delegeeritud määruse (EL) 2022/670 (**) kohaselt loodud riiklike juurdepääsupunktide kaudu. ***Liikmesriigid tagavad samuti, et aruka juurdepääsu korra kava on ühendatud artiklis 4a sätestatud ühtse riikliku sisenemispunktiga erilubade või muu sarnase korralduse saamiseks, et oleks võimalik ära tunda sõidukeid või liidendsõidukeid, mis ületavad lubatud täismassi ja/või maksimaalmõõtmeid ja millel on eriluba.***

3. ~~Kui liikmesriik rakendab~~ Aruka juurdepääsu korra ~~kavu~~***kavade rakendamisel*** vastavalt lõikele 1~~, teeb ta~~ ***teeb iga liikmesriik*** järgmist:

a) määrab kindlaks raskeveokitele juurdepääsu andmise kriteeriumid, sealhulgas, kuid mitte ainult, sõiduki mass, pikkus, ***kõrgus,*** tehnilised kirjeldused ja vastavus konkreetsetele ohutusstandarditele;

b) soodustab täiustatud intelligentsete transpordisüsteemide kasutamist, et suurendada ohutust ja tõhusust ning vähendada ummikuid seal, kus autoveotoimingute puhul kasutatakse aruka juurdepääsu korra kavu;

c) loob tervikliku teabe- ja sidesüsteemi, et teavitada raskeveokite käitajaid aruka juurdepääsu korra kava nõuetest, taotlemise korrast ning selle kava igast ajakohastusest või muudatusest;

ca) hoidub diskrimineerivatest või ebaproportsionaalsetest piirangutest kaupade ja teenuste vabale liikumisele ning siseturu nõuetekohase toimimise põhjendamatust takistamisest.

~~4. Aruka juurdepääsu korra kavade kehtestamine liikmesriigi poolt ei tohi põhjustada diskrimineerivaid ega ebaproportsionaalseid piiranguid kaupade ja teenuste vabale liikumisele ega põhjendamatult takistada siseturu sujuvat toimimist.~~ **[ME 39]**

(*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

(**) Komisjoni 2. veebruari 2022. aasta delegeeritud määrus (EL) 2022/670, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL kogu ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumise osas (ELT L 122, 25.4.2022, lk 1).“

12a) Artiklisse 10e lisatakse järgmine uus lõik:

„Liikmesriike ergutatakse kasutama kõnealustest karistustest saadud tulu või selle tulu rahalise väärtusega samaväärset summat selleks, et arendada säästvaid transpordivahendeid ja toetada nende kasutuselevõttu turul, rahastada oma taristut ja arukaid täitmise tagamise süsteeme, soodustada ühendvedusid ja suurendada piiriüleste vedude kestlikkust.“ **[ME 40]**

13) Artikli 10f lõike 1 punkt a asendatakse järgmisega:

„a) ekspedeerija peab esitama veoettevõtjale, kellele ta usaldab konteineri või vahetusveovahendi veo, tõendi veetava konteineri või vahetusveovahendi massi ja kõrguse kohta; ning;“.

14) Artikkel 10g asendatakse järgmisega:

„*Artikkel 10g*

1. Liikmesriigid esitavad iga kahe aasta järel ning hiljemalt asjaomasele kaheaastasele perioodile järgneva aasta 30. septembriks komisjonile järgmise vajaliku teabe:

a) kahe eelneva kalendriaasta jooksul tehtud kontrollide arv;

b) avastatud ülekoormusega sõidukite või liidendsõidukite arv.

c) artikli 10d lõike 1 kohaselt ~~teetaristus loodud automaatsüsteemide arv ja asukoht ning, kas need on ette nähtud üksnes tuvastamiseks või kas need on sertifitseeritud~~***teetaristule paigaldatud ja*** nõuete täitmise otsese tagamise eesmärgil ***sertifitseeritud automaatsüsteemide arv ja asukoht***; **[ME 41]**

d) artikli 10da kohaselt kehtestatud aruka juurdepääsu korra kavade rakendamine ja tõhusus;

e) artikli 4 lõike 3 kohaselt ebastandardseks veoks välja antud riiklike lubade arv ja kehtivusaeg (ühekordsed või pikaajalised load);

f) artikli 4 lõike 4a punkti d ja artikli 4 lõike 5 kohaselt tehtud hindamiste tulemused.

See teave esitatakse aastate lõikes.

2. Komisjon analüüsib lõike 1 kohaselt saadud teavet ja ~~esitab~~***vajaduse korral annab*** saadud teabe põhjal ***liikmesriikidele soovitusi. Kui komisjon annab selliseid soovitusi, teavitab asjaomane liikmesriik komisjoni kuue kuu jooksul alates nende saamisest sellest, kuidas ta kavatseb neid soovitusi rakendada. Komisjon esitab*** Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi ~~rakendamise~~***nõuete täitmise*** kohta hiljemalt ~~13~~***12*** kuud pärast teabe saamist kõigilt liikmesriikidelt. Selline aruanne sisaldab teavet asjakohase arengu kohta kõnealustes valdkondades. **[ME 42]**

3. Komisjon kehtestab rakendusaktidega elektroonilise standardvormi, mida liikmesriigid kasutavad lõikes 1 osutatud teabe esitamiseks komisjonile. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 10i lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“

15) artikli 10h ~~lõige 2~~***lõiked 2, 3 ja 5*** asendatakse järgmisega:

„2) Artikli 4 lõikes 5a ~~ja~~**,** artikli 10b lõikes 1 ***ja artiklis 10ca*** osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates ~~[väljaannete talitus, palun sisestada~~ ***...*** ***[***käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppu. **[ME 43]**

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 4 lõikes 5a, artikli 10b lõikes 1 ja artiklis 10ca osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust. **[ME 44]**

5. Artikli 4 lõike 5a, artikli 10b lõike 1 ja artikli 10ca alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on mõlemad enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.“ **[ME 45]**

16) Artiklisse 10i lisatakse järgmine lõige 4:

„4. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) 182/2011 artiklit 8.“

17) Artikkel 10j ~~jäetakse välja;~~***asendatakse järgmisega:***

„***Artikkel 10j***

Komisjon esitab 2027. aastaks ja seejärel iga nelja aasta järel Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi kohaldamise kohta. Aruanne sisaldab üksikasjalikku hinnangut riigisisese ja rahvusvahelise autoveo arengu kohta, sealhulgas teatavate turusegmentide eriomaduste kohta ning selle arengu mõju kohta liiklusohutusele, maanteetaristule, autoveo siseturu toimimisele, sektori konkurentsivõimele, ühenduvusele ja ühelt transpordiliigilt teisele üleminekule. Aruanne võib sisaldada artikli 10g lõikes 2 osutatud aruande elemente. Eelkõige analüüsib komisjon selles aruandes, kas vajalikud eeltingimused heiteta raskeveokite turul kasutuselevõtuks liidus on artikli 4b lõikes 3 osutatud kuupäevaks rahuldavalt täidetud. Eelkõige hinnatakse selles aruandes muu hulgas järgmisi eeltingimusi: heiteta raskeveokite registreerimiste arv liikmesriikides, asjakohase alternatiivkütuste taristu kättesaadavus ja võimsus ning Euroopa heitkogustega kauplemise süsteemi mõju maanteetranspordile ning CO2 heite alusel diferentseeritud teekasutusmaksud liikmesriikides. Lisaks hinnatakse analüüsis rahvusvahelises liikluses kasutatavate Euroopa moodulsüsteemide heiteta sõidukite või liidendsõidukite turul kasutuselevõtu eeltingimusi liikmesriikides, mis lubavad nende liiklemist oma territooriumil.

Lisaks analüüsitakse aruandes aruka juurdepääsu korra kavade kasutamist täitmise tagamise seisukohast, võttes arvesse nende kättesaadavust ja kulutõhusust. Lisaks antakse aruandes teavet asjakohaste tehnoloogiliste edusammude kohta autoveo valdkonnas, sealhulgas seoses uute tehnoloogiate või kontseptsioonide ja aerodünaamiliste seadmetega ning heiteta tehnoloogia põhiste haagiste või poolhaagistega.

Selle aruande osana hindab komisjon ka käesoleva direktiivi tulemuslikkust ja mõju, seda, mil määral on käesoleva direktiivi rakendamine saavutanud oma eesmärgid, ning selle koostoimet ja kooskõla muude asjakohaste liidu õigusaktidega.

Eespool nimetatud hindamiste tulemuste põhjal lisatakse aruandele asjakohasel juhul seadusandlik ettepanek käesoleva direktiivi muutmiseks.“ **[ME 46]**

18) Lisatakse artikkel 10k:

„*Artikkel 10k*

Kriisi korral, kui avalik huvi seda nõuab ja tingimusel, et sellega ei seata ohtu liiklusohutust, võivad liikmesriigid teha riigisiseses liikluses kasutatavatele sõidukitele I lisas esitatud massi ja mõõtmete piirmäärade kohaldamisest ajutisi erandeid kuni kaheks kuuks. ***Seda ajavahemikku võib pikendada üksnes kriisi jätkumise korral.*** **[ME 47]**

Iga sellist erandit tuleb nõuetekohaselt põhjendada ja sellest tuleb viivitamata komisjonile teatada. Komisjon avaldab teabe tehtud erandi kohta viivitamata oma ametlikul veebisaidil ***ja artikli 4a lõikes 1a osutatud spetsiaalses Euroopa veebiportaalis***. **[ME 48]**

Kui kriis mõjutab mitut liikmesriiki, võib komisjon võtta vastu rakendusakte, et kehtestada ajutised erandid I lisas esitatud massi ja mõõtmete piirmäärade kohaldamisest sõidukite suhtes, mida kasutatakse mõjutatud liikmesriikide vahelises rahvusvahelises liikluses. Erandi kehtivusaeg ei tohi ületada kuut kuud ja seda võib pikendada üksnes kriisi jätkumise korral. Sellised rakendusaktid võetakse vastu artikli 10i lõikes 4 osutatud menetluse kohaselt.

Käesoleva artikli kohaldamisel tähendab kriis liidus või väljaspool seda toimuvat erakorralist, ootamatut ja äkilist, looduslikku või inimtegevusest tingitud sündmust, mis on oma laadilt ja ulatuselt erakorraline ning millel on märkimisväärne otsene või kaudne mõju autovedudele, majandusele või liidu kodanike heaolule, ***sealhulgas turvalisusele,*** kui ühiskonna tavapärane toimimine on märkimisväärselt häiritud ja kui avalik huvi nõuab kiireloomuliste meetmete võtmist.“ **[ME 49]**

19) I lisa asendatakse käesoleva direktiivi lisaga.

20) III lisas asendatakse sõnad „direktiivis 76/114/EMÜ“ sõnadega „komisjoni rakendusmääruse (EL) 2021/535 II lisas“.

Artikkel 2

Määruse (EL) 2020/1056 muutmine

Määruse (EL) 2020/1056 artikli 2 lõikes 1 punkti a lisatakse järgmine punkt vi:

„vi) nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (*) artikli 6 lõikes 7;

(*) Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59).“

Artikkel 3

Ülevõtmine

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt … [vastuvõtmise kuupäev + ~~2 aastat~~***1 aasta***]. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile. Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid. **[ME 50]**

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste normide teksti.

Artikkel 4

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 5

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

…,

Euroopa Parlamendi nimel	Nõukogu nimel
president	eesistuja

Lisa

SÕIDUKITE TÄISMASSID JA MAKSIMAALMÕÕTMED NING NENDEGA SEOTUD KARAKTERISTIKUD

1.	Lubatud maksimaalmõõtmed, millele on osutatud artikli 1 lõike 1 punktis a	
1.1	Maksimaalpikkus	
	— mootorsõiduk, v.a buss	12,00 m
	— haagis	12,00 m
	— liigendsõiduk	16,50 m
	— autorong	18,75 m
	— ***kolmeteljeline*** liigendbuss	18,75 m
	— ***neljateljeline liigendbuss***	***21,00 m***
	— kaheteljeline buss	13,50 m
	— enam kui kahe teljega buss	15,00 m
	— buss + haagis	18,75 m
1.2	Maksimaalpikkus	
	a) kõik sõidukid, välja arvatud punktis b osutatud sõidukid	2,55 m
	b) konditsioneeritud sõidukite või sõidukite veetavate konditsioneeritud konteinerite või vahetusveovahendite pealisehitised	2,60 m
1.3	Maksimaalkõrgus	
	— mis tahes sõiduk	4,00 m
	— sõidukid või liidendsõidukid, mis veavad ühendvedudel ühte või mitut konteinerit, mille standardne väliskõrgus on 9’ 6” (kõrged konteinerid)	4,30 m
1.4	Teisaldatavate pealisehitiste ja standardsete lastielementide nagu konteinerite puhul rakendatakse punktides 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 ja 4.4 kindlaksmääratud mõõtmeid.	
1.4a	Kui bussile on paigaldatud teisaldatavaid lisaseadmeid, nagu suusaboksid, ei tohi bussi pikkus koos lisaseadmega ületada punktis 1.1 kindlaksmääratud maksimaalpikkust	
1.5	Mootorsõiduki või liikuva liidendsõidukiga peab olema võimalik teha täispööret pöörderibal, mille välisraadius on 12,50 m ja siseraadius 5,30 m	
1.5a	Bussidele esitatavad lisanõuded	
	Maapinnale tõmmatakse seisva sõiduki ringist väljapoole suunatud külje vertikaalse puutetasapinna kindlaksmääramiseks joon. Liigendsõiduki korral peavad selle kaks jäika osa olema joondatud nimetatud tasandil.	
	Kui sõiduk liigub sirgjooneliselt kursilt punktis 1.5 kirjeldatud ringjoonelisse piirkonda, ei tohi ükski sõiduki osa liikuda üle 0,60 m väljapoole seda vertikaaltasandit	
1.6	Poolhaagise sadula käänmikupoldi telje ja poolhaagise tagumise otsa suurim vahemaa	12,00 m
1.7	Vahe, mis saadakse, kui suurimast vahemaast, mida mõõdetakse autorongi pikiteljega paralleelses suunas alates kabiini taga asuva koormaaluse eesmisest välisservast kuni tema haagise tagumise välisservani, lahutatakse veduki tagumise otsa ja haagise eesmise otsa vahemaa	15,65 m
1.8	Suurim vahemaa mõõdetuna autorongi pikiteljega paralleelses suunas alates kabiini taga asuva koormaaluse eesmisest välisservast kuni tema haagise tagumise välisservani	16,40 m

2.	Sõiduki lubatud täismass			
2.1	Sõiduk, mis kujutab endast liidendsõiduki osa			
	2.1.1	Kaheteljeline haagis		18 tonni
	2.1.2	Kolmeteljeline haagis		24 tonni
2.2	Liidendsõidukid			
	2.2.1	Viie- või kuueteljelised autorongid		
		a) kolmeteljelise haagisega kaheteljeline mootorsõiduk		40 tonni
		b) kahe- või kolmeteljelise haagisega kolmeteljeline mootorsõiduk		40 tonni
	2.2.2	Viie- või kuueteljelised liigendsõidukid		
		a)	kolmeteljelise poolhaagisega kaheteljeline mootorsõiduk	40 tonni
		b)	kahe- või kolmeteljelise poolhaagisega kolmeteljeline mootorsõiduk	40 tonni
		c)	kolmeteljelise poolhaagisega kaheteljeline mootorsõiduk, mis osaleb ühendveos	~~42~~**44** tonni
		d)	kahe- või kolmeteljelise poolhaagisega kolmeteljeline mootorsõiduk, mis osaleb ühendveos	44 tonni
	2.2.3	Kaheteljelisest mootorsõidukist ja kaheteljelisest haagisest koosnevad neljateljelised autorongid		36 tonni
	2.2.4	Kaheteljelisest mootorsõidukist ja kaheteljelisest poolhaagisest koosnevad liigendsõidukid, kui poolhaagise teljevahe on:		
		2.2.4.1	1,3 kuni 1,8 m	36 tonni
		2.2.4.2	üle 1,8 m	36 tonni
			Kui arvestatakse mootorsõiduki lubatud täismassi (18 tonni) ja poolhaagise otsmisele teljele langevat lubatud täismassi (20 tonni) ning veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või ***liidus*** samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus, suurendatakse punktis 2.2.4.2 esitatud lubatud täismassi 2 tonni võrra.	
	Veokikombinatsioonide, sealhulgas alternatiivkütusega töötavate muude kui ***heiteta mootorsõidukite*** puhul suurendatakse punktis 2.2 esitatud lubatud täismassi alternatiivse kütuse tehnoloogialahenduse lisamassi võrra maksimaalselt ühe tonni ulatuses.			
	Liidendsõidukite, sealhulgas heiteta ***mootorsõidukite*** puhul suurendatakse ***alapunktides*** 2.2.1 ja 2.2.2 esitatud lubatud täismassi 4 tonni võrra.			
	Liidendsõidukite, sealhulgas heiteta ***mootorsõidukite*** puhul suurendatakse alapunktides 2.2.3 ja 2.2.4 ***esitatud*** lubatud täismassi 2 tonni võrra.			
	Liidendsõidukite, sealhulgas heiteta tehnoloogia põhiste haagiste või poolhaagiste puhul suurendatakse alapunktides 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 ja 2.2.4 esitatud lubatud täismassi 2 tonni võrra.			
	Kui ühe liidendsõiduki suhtes kohaldatakse mitut eespool nimetatud suurendamistest liidendsõidukite jaoks, kohaldatakse neid suurendamisi kumulatiivselt.			

2.3	Mootorsõidukid		
	2.3.1	Kaheteljelised mootorsõidukid, välja arvatud bussid:	18 tonni
	2.3.2	Kaheteljelised bussid:	19,5 tonni
	2.3.3	Kolmeteljelised mootorsõidukid	25 tonni
	2.3.4	Kolmeteljelised mootorsõidukid, kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus või kui igal veoteljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,5 tonni	26 tonni
	2.3.5	Kahe juhtteljega neljateljelised mootorsõidukid, kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus või kui igal veoteljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,5 tonni	32 tonni
	2.3.6	Kahe juhtteljega viieteljelised mootorsõidukid, kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus või kui igal veoteljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,5 tonni	40 tonni
	Alternatiivkütusega töötavate muude kui ***heiteta mootorsõidukite*** puhul suurendatakse punkti 2.3 alapunktides 2.3.1, 2.3.3 ja 2.3.4 esitatud lubatud täismassi alternatiivse kütuse tehnoloogialahenduse lisamassi võrra maksimaalselt ühe tonni ulatuses.		
	Heiteta ***mootorsõidukite*** puhul suurendatakse punktis 2.3 esitatud lubatud täismassi 2 tonni võrra.		
2.4	Kolmeteljelised liigendbussid		28 tonni
2.5	***Neljateljelised liigendbussid***		***32 tonni***
	Alternatiivkütusega töötavate muude kui ***heiteta mootorsõidukite*** puhul suurendatakse ~~punktis~~ ***punktides*** 2.4 ***ja 2.5*** esitatud lubatud ~~täismassi~~ ***täismasse*** alternatiivse kütuse tehnoloogialahenduse lisamassi võrra maksimaalselt ühe tonni ulatuses.		
	Heiteta ***mootorsõidukite*** puhul suurendatakse ~~punktis~~ ***punktides*** 2.4 ***ja 2.5*** esitatud ***lubatud*** ~~täismassi~~ ***täismasse*** 2 tonni võrra.		
3	Artikli 1 lõike 1 punktis b osutatud sõidukite ***suurim*** lubatud ***teljekoormus***		
3.1	Üksikteljed		
	Mittevedav üksiktelg		10 tonni
3.2	Haagise või poolhaagise tandemteljed		
	Teljetandemisse kuuluvatele telgedele langevate suurimate lubatud masside summa, kui teljevahe (d) on:		
	3.2.1	alla 1 m (d < 1,0)	11 tonni
	3.2.2	1,0 või suurem, kuid alla 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 tonni
	3.2.3	1,3 m või suurem, kuid alla 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 tonni
	3.2.4	1,8 m või suurem (1,8 ≤ d)	20 tonni

3.3	Haagise või poolhaagise teljekolmikud		
	Teljekolmikusse kuuluvatele telgedele langevate suurimate lubatud masside summa, kui teljevahe (d) on:		
	3.3.1	1,3 m või väiksem (d ≤ 1,3)	21 tonni
	3.3.2	üle 1,3 m, kuid mitte üle 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4)	24 tonni
3.4	Veoteljed		
	3.4.1	Punktides 2.2, 2.3 ja 2.4 osutatud sõidukite veotelg, v.a heiteta sõidukid	11,5 tonni
	3.4.2	Punktides 2.2.1 ja 2.2.2 osutatud heiteta sõidukite veoteljed	12,5 tonni
	3.4.3	Kaheteljelised heiteta bussid	12,5 tonni
	3.4.4	***Kolmeteljelised heiteta bussid***	***12,5 tonni***
3.5	Mootorsõidukite tandemteljed		
	Teljetandemisse kuuluvatele telgedele langevate suurimate lubatud masside summa, kui teljevahe (d) on:		
	3.5.1	alla 1 m (d < 1,0)	11,5 tonni
	3.5.2	1,0 m või suurem, kuid alla 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 tonni
	3.5.3	1,3 m või suurem, kuid alla 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 tonni
		Kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus või kui mõlemal teljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,5 tonni. ***Heiteta mootorsõidukite puhul suurendatakse teljetandemisse kuuluvatele telgedele langevate masside suurimat lubatud summat 1 tonni võrra.***	19 tonni
3.6	***Mootorsõidukite teljekolmikud***		
	Teljekolmikusse kuuluvatele telgedele langevate suurimate lubatud masside summa, kui teljevahe (d) on:		
	3.6.1	***alla 1,3 m (d < 1,3)***	***21 tonni***
	3.6.2	***1,3 m või suurem, kuid alla 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 tonni***
4.	Artikli 1 lõike 1 punktis b osutatud sõidukite maksimaalmõõtmete ja täismassiga seotud karakteristikud		
4.1	Kõik sõidukid		
	Rahvusvahelises liikluses kasutatava sõiduki või liidendsõiduki veoteljele või veotelgedele langev mass peab moodustama vähemalt 25 % sõiduki või liidendsõiduki täismassist.		
4.2	Autorong		
	Mootorsõiduki tagatelje ja haagise esitelje vahemaa peab olema vähemalt 3,00 m.		
4.3	Teljevahest olenev lubatud täismass		
	Neljateljelise ***või viieteljelise*** mootorsõiduki lubatud täismass tonnides ei tohi arvuliselt ületada sõiduki ees- ja tagatelje viiekordset kaugust meetrites.		
4.4	Poolhaagised		
	Poolhaagise sadula käänmikupoldi telje ja poolhaagise eesmise otsa mis tahes punkti horisontaalsuunas mõõdetav vahemaa ei tohi olla üle 2,04 m. **[ME 51]**		