C/2025/1019

27.2.2025

P9_TA(2024)0126

Tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen mitat ja painot

Euroopan parlamentin lainsäädäntöpäätöslauselma 12. maaliskuuta 2024 ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (COM(2023)0445 – C9-0306/2023 – 2023/0265(COD))

(Tavallinen lainsäätämisjärjestys: ensimmäinen käsittely)

(C/2025/1019)

Euroopan parlamentti, joka

— ottaa huomioon komission ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle (COM(2023)0445),

— ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 2 kohdan ja 91 artiklan 1 kohdan, joiden mukaisesti komissio on antanut ehdotuksen Euroopan parlamentille (C9-0306/2023),

— ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 3 kohdan,

— ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean 26. lokakuuta 2023 antaman lausunnon ([1]),

— on kuullut alueiden komiteaa,

— ottaa huomioon työjärjestyksen 59 artiklan,

— ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A9-0047/2024),

1. vahvistaa jäljempänä esitetyn ensimmäisen käsittelyn kannan;

2. pyytää komissiota antamaan asian uudelleen Euroopan parlamentin käsiteltäväksi, jos se korvaa ehdotuksensa, muuttaa sitä huomattavasti tai aikoo muuttaa sitä huomattavasti;

3. kehottaa puhemiestä välittämään parlamentin kannan neuvostolle ja komissiolle sekä kansallisille parlamenteille.

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

P9_TC1-COD(2023)0265

Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu ensimmäisessä käsittelyssä 12. maaliskuuta 2024, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2024/… antamiseksi 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

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([1]),

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon ([2]),

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Neuvoston direktiivissä 96/53/EY ([3]) vahvistetaan sellaisten raskaiden hyötyajoneuvojen suurimmat sallitut painot ja mitat, jotka voivat liikkua unionin teillä, tieturvallisuuden ja sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan varmistamiseksi sekä kuljetusten energiatehokkuuden ja toiminnallisen tehokkuuden edistämiseksi ja näistä kuljetuksista aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Direktiivin 96/53/EY arviointi on osoittanut, että se on ollut vain osittain tehokas tieturvallisuus-, sisämarkkina- ja ympäristötavoitteidensa saavuttamisessa ja että sen säännöksiä on mukautettava vastaamaan teknologista kehitystä ja edistämään innovointia, vastaamaan muuttuviin liikennemarkkinoiden haasteisiin ja edistämään liikenteen hiilestä irtautumista koskevia unionin poliittisia painopisteitä.

(2) Komission tiedonannossa Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle ([4]) tehdään selväksi, että jotta voidaan saavuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ([5]) tavoite vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 90 prosenttia vuoteen 2050 mennessä, on tarpeen tehdä kaikista kuljetusmuodoista kestävämpiä, asettaa kestäviä vaihtoehtoja yleisesti saataville multimodaalisessa liikennejärjestelmässä ja ottaa käyttöön oikeita kannustimia, joilla ohjataan siirtymistä päästöttömään liikennejärjestelmään unionissa.

(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.

(4) Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi olisi löydettävä oikea tasapaino taloudellisen tehokkuuden, ympäristökestävyyden, tieinfrastruktuurin suojelun ja liikenneturvallisuuteen liittyvien näkökohtien välillä. ***Lisäksi lainsäädännön johdonmukaisuuden ja oikeusvarmuuden varmistamiseksi tämä direktiivi olisi saatettava mahdollisimman lähelle hiilidioksidinormeista raskaille hyötyajoneuvoille annettua asetusta ja yhdistettyjä kuljetuksia koskevaa direktiiviä.*** **[Tark. 1]**

([1]) EUVL C,, s..
([2]) EUVL C,, s..
([3]) EUVL L 235, 17.9.1996, s. 59.
([4]) COM(2020) 789 final.
([5]) COM(2019) 640 final.

(5) Raskaiden hyötyajoneuvojen tyypit ja painoarvot on määritelty ajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntää ja markkinavalvontaa koskevan unionin lainsäädännön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EU) 2018/858 ([6]) ja (EU) 2019/2144 ([7]), mukaisesti. Sen vuoksi on suotavaa saattaa viittaukset kyseisiin säädöksiin ajan tasalle ja näin selkeyttää sovellettavaa lainsäädäntökehystä.

(6) Direktiivin 96/53/EU säännökset täydentävät neuvoston direktiiviä 92/106/ETY ([8]) 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.

(6 a) Tämän direktiivin tarkoituksena on parantaa tieliikennealan kilpailukykyä edistämällä kustannustehokkaampia ja kestävämpiä kuljetuksia sekä kannustamalla intermodaalisuuteen. Uudet säännökset johtavat ajettujen ajoneuvokilometrien vähenemiseen, mutta akuutin kuljettajapulan unionissa odotetaan jatkuvan. Tämän pulan korjaamiseksi on olennaisen tärkeää parantaa kiireellisesti raskaiden hyötyajoneuvojen kuljettajien työoloja. Puute kuorma-autojen laadukkaista pysäköintialueista EU:ssa heikentää kuorma-autojen kuljettajien työoloja entisestään, mikä on ongelma etenkin kaukoliikenteessä. Jotta tilanteeseen löydettäisiin ratkaisuja ja alan houkuttelevuutta voitaisiin lisätä, ajoneuvojen päästöttömien teknologioiden edellyttämästä tilasta huolimatta näitä teknologioita ei saisi asentaa siten, ettei pidetä kiinni riittävästä tilasta ohjaamossa, vaan kuljettajien mukavuutta olisi parannettava. Mahdollisuuksien mukaan olisi tutkittava ja edistettävä ratkaisuja, jotka mahdollistavat lisätilan ohjaamoissa saniteettitilojen asentamiseksi ajoneuvoihin. **[Tark. 2]**

(7) Jotta voidaan varmistaa yhteinen käsitys tämän direktiivin säännöksistä ja niiden yhdenmukainen täytäntöönpano kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä, on tarpeen selventää, että ***tällä hetkellä on olemassa erityisiä*** kansallisia poikkeuksia ~~tietyistä kansallisessa liikenteessä liikkuvien~~***, usein naapurijäsenvaltioiden kahdenvälisten sopimusten perusteella, kuljetuksia suorittavien*** tietyntyyppisten ***erikoistarkoitukseen rakennettujen*** ajoneuvojen suurimmista sallituista painoista ja mitoista ~~ei automaattisesti sovelleta rajat ylittävissä kuljetuksissa käytettäviin ajoneuvoihin~~***, jotka pitäisi säilyttää, kunhan ne eivät vaikuta kansainväliseen kilpailuun***. **[Tark. 3]**

(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

([6]) 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 (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1) ja 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 (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1).

([7]) 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 (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1).

([8]) 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).

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 ***lupien saamiseksi*** käyttöön läpinäkyvä, yhdenmukaistettu ja käyttäjäystävällinen järjestelmä ~~lupien saamiseksi~~***, joka on käytettävissä kaikilla EU:n kielillä ja helposti saatavilla sähköisillä viestintävälineillä. Nämä luvat olisi myönnettävä sähköisessä muodossa, ja niiden olisi perustuttava kuorma-autojen ja perävaunujen eurooppalaista rekisteröintiä koskevaan erityiseen asiakirjaan (SERT), jolla pyritään yhdenmukaistamaan ajoneuvoa koskevat tekniset tiedot, kuten perävaunujen tai moduuliperävaunujen rekisteröinti. Liikenteenharjoittajien olisi voitava suorittaa jakamattomien kuormien kuljetuksia tätä sähköistä asiakirjaa käyttäen.*** **[Tark. 4]**

(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***. Ennen eurooppalaisten moduulijärjestelmien hyväksymistä jäsenvaltioiden olisi uusien reittien osalta arvioitava ennakkoon niiden mahdollisia vaikutuksia tieturvallisuuteen, infrastruktuuriin, eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön, liikennemuotosiirtymään ja ympäristöön***. Samalla eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytöstä aiheutuvien myönteisten sosioekonomisten ja ympäristövaikutusten laajentamiseksi on ratkaisevan tärkeää poistaa tarpeettomat esteet kyseisten järjestelmien käytöltä rajat ylittävissä kuljetuksissa sellaisten naapurijäsenvaltioiden välillä, jotka sallivat tällaiset ajoneuvoyhdistelmät alueellaan, rajoittamatta ylitettävien rajojen määrää, kunhan ajoneuvot ovat jäsenvaltioiden alueellaan vahvistamien eurooppalaisten moduulijärjestelmien suurimpien sallittujen painojen ja mittojen mukaisia. Näin varmistetaan, että rajat ylittävissä kuljetuksissa käytettävät eurooppalaiset moduulijärjestelmät noudattavat kyseisissä jäsenvaltioissa sovellettavaa yhteistä alhaisinta paino- ja mittarajaa. Kuljetusten turvallisuuden, läpinäkyvyyden ja oikeudellisen selkeyden vuoksi olisi vahvistettava yhteiset edellytykset eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnille kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä***. Näillä edellytyksillä olisi muun muassa varmistettava, että eurooppalaiset moduulijärjestelmät liikkuvat teillä, joilla loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvallisuus taataan. Jäsenvaltioiden olisi tarjottava selkeitä tietoja***~~, mukaan lukien selkeiden tietojen tarjoaminen~~ eurooppalaisten moduulijärjestelmien paino- ja mittarajoista sekä tällaisten ajoneuvojen eritelmien kanssa yhteensopivista tieverkon osista. ~~Tässä yhteydessä~~***Jäsenvaltioiden*** olisi ~~myös seurattava~~***perustettava seurantajärjestelmä, jonka avulla voidaan arvioida*** eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytön vaikutuksia tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä näiden järjestelmien ympäristövaikutuksia liikennejärjestelmään, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan. ***Tässä direktiivissä oleva eurooppalaisten moduulijärjestelmien selkeä määritelmä takaa, että ne koostuvat vakioajoneuvoyksiköistä, jotta varmistetaan yhteensopivuus muiden liikennemuotojen, erityisesti rautatieliikenteen, kanssa. Jotta siirtymistä päästöttömään liikkuvuuteen voitaisiin edistää tehokkaasti, kansainvälistä liikennettä harjoittavien eurooppalaisten moduulijärjestelmien olisi muodostuttava päästöttömistä ajoneuvoista tai ajoneuvoyhdistelmistä heti, kun se on teknisesti ja toiminnallisesti mahdollista.*** **[Tark. 5]**

(9 a) Tieturvallisuuden ja asianmukaisten työolojen maksimoimiseksi on tärkeää varmistaa, että eurooppalaisten moduulijärjestelmien kuljettajilla on raskaampien ja pidempien ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien käsittelyn edellyttämä asianmukainen koulutus ja pätevyys. Jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus vahvistaa eurooppalaisten moduulijärjestelmien kuljettajia koskevat vähimmäisvaatimukset tai sertifiointijärjestelmä. Jotta voidaan varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset, jotka takaavat eurooppalaisten moduulijärjestelmien kuljettajien ja liikenteenharjoittajien yhdenvertaisen kohtelun ja syrjimättömyyden, jäsenvaltioiden olisi taattava, että nämä sertifioinnit tunnustetaan vastavuoroisesti asianomaisissa jäsenvaltioissa. **[Tark. 6]**

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

(10 a) Uusiin yhdenmukaistettuihin sääntöihin eurooppalaisista moduulijärjestelmistä kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä niissä jäsenvaltioissa, jotka sallivat niiden liikennöinnin, olisi sisällyttävä se, että kyseisissä jäsenvaltioissa kerätään tietoja tieturvallisuudesta, myös törmäysten aiheuttamien kuolonuhrien ja loukkaantumisten osuudesta. Koska loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien osuus henkilöistä, jotka kuolevat törmäyksissä, joissa on osallisena raskas hyötyajoneuvo, on lähes kolmannes, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että eurooppalaiset moduulijärjestelmät eivät vaikuta kielteisesti tieturvallisuuteen eivätkä etenkään sellaisten loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvallisuuteen kuin jalankulkijat ja pyöräilijät sekä moottoripyöräilijät ja vammaiset henkilöt, liikuntarajoitteiset henkilöt tai henkilöt, joiden suuntataju on heikentynyt. **[Tark. 7]**

(11) Enimmäispainot tai -mitat ylittävillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä suoritettavat jakamattomien kuormien kuljetukset sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien käyttö edellyttävät, että erityistä huomiota kiinnitetään muun muassa asiaankuuluvien tietojen läpinäkyvyyteen, oikeusvarmuuteen ja lupaprosessien yhdenmukaistamiseen, kun otetaan huomioon lisäturvaominaisuuksien ja sopivan infrastruktuurin tarve. Sen vuoksi on tarpeen, että jäsenvaltiot perustavat keskitetyn sähköisen tieto- ja viestintäjärjestelmän, joka sisältää selkeässä ja helposti saatavilla olevassa muodossa kaikki asiaankuuluvat tiedot jakamattomien kuormien kuljetuksen ja eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytön toiminnallisista ja hallinnollisista edellytyksistä. Tämän kansallisen järjestelmän olisi myös mahdollistettava se, että liikenteenharjoittajat saavat tiedot ja toimittavat sähköisesti ***EU:n*** vakiomuotoisen hakemuksen, joka koskee jakamattomien kuormien kuljettamista kyseisessä jäsenvaltiossa koskevia erityislupia. ***Lisäksi kyseisessä kansallisessa järjestelmässä olisi annettava tietoja ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimmista kansallisista sallituista painoista ja mitoista sekä tietoja mahdollisista rajoituksista, erityisesti korkeuden osalta. Sen varmistamiseksi, että liikenteenharjoittajat ja kansalaiset voivat saada kaikki asiaankuuluvat tiedot yhdestä paikasta, komission olisi perustettava viimeistään... päivänä...kuuta... [kuuden kuukauden kuluttua päivästä, jona tämä direktiivi on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä] erityinen eurooppalainen verkkoportaali, joka yhdistää kansalliset sähköiset ja viestintäjärjestelmät ja tarjoaa muun muassa selkeän graafisen yleiskatsauksen teistä, joilla eurooppalaiset moduulijärjestelmät ja, jos niitä on saatavilla, jakamattomia kuormia kuljettavat ajoneuvot saavat liikkua asianomaisissa jäsenvaltioissa.*** **[Tark. 8]**

(12) Ensisijaisesti kaukoliikenteessä käytettävien raskaampien kuorma-autojen (kuten viisi- ja kuusiakselisten ajoneuvoyhdistelmien) rajatylittävän kuljettamisen keinotekoiset esteet olisi poistettava yhdenmukaisella tavalla, jotta voidaan hyödyntää lyhyellä aikavälillä toiminnallista tehokkuutta ja energia- ja ympäristötehokkuutta, jotka liittyvät jäsenvaltioiden myöntämään suurempaan kuormauskapasiteettiin, myös intermodaalikuljetuksissa. Päästöttömään liikkumiseen siirtymisen tehokkaaksi edistämiseksi ***ja asiaankuuluvan nykyisen ympäristölainsäädännön vaikutusten maksimoimiseksi*** on välttämätöntä luopua asteittain fossiilisilla polttoaineilla toimivien raskaampien kuorma-autojen käytöstä vuodesta 2035 alkaen, ~~jolloin~~***jotta voidaan vahvistaa investointeihin liittyvää oikeusvarmuutta ja edelleen edistää tehokkaampien*** päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen ~~markkinaosuuden ennustetaan kasvavan merkittävästi, jopa noin 50 prosenttiin uusista raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröinneistä~~***pääsyä markkinoille***. Kansallisessa liikenteessä olisi edelleen sallittava raskaammat kuorma-autot vaiheittaisen käytöstä poistamisen jälkeen, kun taas kansainvälisessä liikenteessä niiden olisi noudatettava direktiivin 96/53/EY liitteessä I vahvistettuja suurimpia sallittuja painoja. Kyseisessä direktiivissä lisäpainoa koskevat oikeudet rajoitetaan päästöttömiin ajoneuvoihin ja intermodaalikuljetuksissa käytettäviin ajoneuvoihin. **[Tark. 9]**

(13) Ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevia yhdenmukaisia menettelyjä ja teknisiä eritelmiä koskevien unionin ajan tasalle saatettujen sääntöjen mukaisesti todisteeseen siitä, että ajoneuvot noudattavat direktiivissä 96/53/EY vahvistettuja arvoja, olisi sisällytettävä kattavat tiedot. Sen vuoksi viittaukset sovellettaviin unionin sääntöihin olisi saatettava ajan tasalle, jotta niihin voidaan sisällyttää erityinen viittaus komission täytäntöönpanoasetukseen (EU) 2021/535 ([9]). Tiedot, jotka olisi sisällytettävä vaatimustenmukaisuustodisteeseen, olisi lisäksi yhdenmukaistettava direktiivin 96/53/EY mukaisten suurimpien sallittujen painojen kanssa. Direktiivin 2 artiklassa määritellyn kuljetuksen intermodaalisen luonteen valvonta voi olla erityisen haastavaa muussa kuin kontissa olevan lastin kuljetuksissa. Sen varmistamiseksi, että intermodaalikuljetuksissa käytettäville raskaille hyötyajoneuvoille myönnettyä lisäpainoa koskevaa oikeutta käytetään asianmukaisesti, on välttämätöntä, että liikenteenharjoittajat esittävät todisteet kuljetuksen intermodaalisesta luonteesta. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 1056/2020 ([10]) nojalla perustetut digitaalisten kuljetustietojen alustat, jäljempänä 'eFTI-alustat', ovat sopiva väline, koska ne on suunniteltu siten, että niihin sisältyvät direktiivin 92/106/EY 3 ja 7 artiklassa vahvistetut lakisääteiset tietovaatimukset. eFTI-alustan käytöstä olisi siten tehtävä pakollista, jotta rahdin kuljetukseen käytettäviä kuljetusmuotoja koskevat asiaankuuluvat kuljetustiedot voidaan kirjata ja asettaa saataville.

([9]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/535, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2021, sääntöjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse ajoneuvojen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnässä niiden yleisten rakenteellisten ominaisuuksien ja turvallisuuden osalta sovellettavista yhtenäisistä menettelyistä ja teknisistä eritelmistä (EUVL L 117, 6.4.2021, s. 1).

([10]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 1056/2020, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33).

(14) Mahdollisuudet vähentää ajoneuvonkuljetusajoneuvojen, ~~joissa~~***joista useimmissa*** on avoimet korit, energiankulutusta parantamalla aerodynamiikkaa ovat hyvin rajalliset. Toisistaan poikkeavat kansalliset säännöt kuormien ylityspituuksista ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa aiheuttavat kilpailun vääristymistä ja rajoittavat merkittävästi mahdollisuuksia parantaa niiden osalta toiminnallista tehokkuutta ja energiatehokkuutta kansainvälisessä liikenteessä. Sen vuoksi on välttämätöntä yhdenmukaistaa säännöt kuormien ylityspituuksista ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa, ~~joissa on avoimet korit,~~ jotta varmistetaan näiden tavoitteiden asianmukainen saavuttaminen. **[Tark. 10]**

(15) Markkinoille on alkanut ilmestyä pidennetyillä ohjaamoilla varustettuja raskaita hyötyajoneuvoja, joissa on päästöttömät käyttövoimajärjestelmät. Päästöttömien käyttövoimajärjestelmien käyttö edellyttää teknologiasta riippuen ylimääräistä tilaa, jota ei tulisi ottaa huomioon ajoneuvon kuljetuskapasiteettia pienentävästi, jotta päästöttömille tiekuljetuksille ei aiheutuisi taloudellista haittaa. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että pidennetyille ohjaamoille säädettyjen enimmäispituuksien ylitys voi olla sellainen, että se mahdollistaa päästötöntä teknologiaa, kuten akkuja ja vetysäiliöitä, varten tarvittavan tilan edellyttäen, että aerodynaamisten ohjaamojen turvallisuus-, tehokkuus- ja mukavuusominaisuudet eivät vaarannu ***ja että kyseinen ajoneuvo on kääntöympyrää koskevan säännön mukainen***. **[Tark. 11]**

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

(16 a) Ajoneuvojen merkintöjen ja merkinannon moninaisuus jäsenvaltioissa voi aiheuttaa sekaannusta tienkäyttäjille ja heikentää tieturvallisuutta unionissa. Tieturvallisuuden parantamiseksi olisi unionin tasolla luotava eurooppalaisissa moduulijärjestelmissä käytettävien tai standardimitoista poikkeavien moottoriajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien pituutta ilmaiseva standardoitu EU-merkki. Tämä EU-merkki auttaisi tienkäyttäjiä tunnistamaan tällaiset ajoneuvot ja tutustumaan niihin sekä vähentäisi näkyvyysrajoituksista tai kuolleista kulmista aiheutuvia riskejä esimerkiksi ohitettaessa tällaisia pitkiä ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä. **[Tark. 12]**

(16 b) Akkukäyttöisillä sähköajoneuvoilla sekä polttokennoajoneuvoilla ja muilla vetykäyttöisillä ajoneuvoilla on hyvät mahdollisuudet saada tietyt raskaan liikenteen segmentit irtautumaan hiilestä, ja niiden kehittämistä olisi edistettävä ottaen samalla huomioon, että kaikilla teknologioilla on ympäristövaikutuksensa. Jos sähköistäminen ei ole mahdollista tai se on vähemmän tehokasta ja jos vetykäyttöiset ajoneuvot eivät tule kyseeseen tai ole kustannuksiltaan kilpailukykyisiä, teknologianeutraaliuden periaatteen avulla on mahdollista varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset muiden, kehittyneempien teknologioiden kanssa. **[Tark. 13]**

(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 tieinfrastruktuurcissa,~~ niiden olisi varmistettava ~~tällaisten~~***automaattisten*** järjestelmien käyttöönotto vähintään Euroopan laajuisessa tieliikenneverkossa***, mukaan lukien sertifioidut järjestelmät TEN-T-runkoverkossa. Lisäksi olisi oltava mahdollista käyttää tarkkoja ja täysin yhteentoimivia ajoneuvoon asennettuja punnituslaitteita. Näiden sertifioitujen automaattisten järjestelmien olisi voitava tunnistaa ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ylittävät suurimmat sallitut painot mutta joihin sovelletaan voimassa olevaan erityislupaan tai vastaavaan järjestelyyn perustuvaa poikkeusta. Järjestelmien olisi myös voitava havaita, täyttyvätkö erityislupia koskevat ehdot. Näin on tarkoitus välttää perusteettomat seuraamukset ja säästää sekä liikenteenharjoittajien että jäsenvaltioiden hallinnollisissa kustannuksissa***. Jotta täytäntöönpanon valvonta olisi luotettavaa ja yhdenmukaista kaikkialla unionissa, jäsenvaltioiden suorittamille tarkastuksille olisi lisäksi vahvistettava pakollinen vähimmäistaso suhteessa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen niiden alueella harjoittaman liikenteen määrään, mukaan lukien asianmukainen määrä tarkastuksia yöaikaan. **[Tark. 14]**

(18) Jotta voitaisiin edelleen tehostaa raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöinnin valvontaa ja seurantaa unionin teillä, vähentää ruuhkia, parantaa tieturvallisuutta, vähentää infrastruktuurin vaurioitumisen riskejä ja edistää kestäviä kuljetuksia, jäsenvaltioita olisi kannustettava ottamaan käyttöön älykkäitä pääsynohjausjärjestelmiä, joilla varmistetaan suurimpia sallittuja painoja ja mittoja koskevien sääntöjen noudattaminen. ~~Tällaisia järjestelmiä perustaessaan~~ Jäsenvaltioiden olisi sovellettava ***tällaisiin järjestelmiin*** yhteisiä vähimmäisvaatimuksia yhdenmukaisuuden ja yhteentoimivuuden takaamiseksi kaikkialla ~~EU:ssa~~***unionissa***, erityisesti vaihdettavien asiaankuuluvien tietojen saatavuuden ja muodon osalta***. Asiaankuuluvien tietojen olisi oltava saatavilla reaaliaikaisesti ja unionin virallisilla kielillä***. Järjestelmillä olisi autettava varmistamaan, että oikea ajoneuvo, jolla on oikea rahti, liikennöi oikealla tiellä ja oikeaan aikaan, jotta varmistetaan mahdollisimman vähäinen vaikutus ympäristöön, infrastruktuuriin, ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen sekä yhteiskuntaan. Tällaisten järjestelmien perustamisessa olisi hyödynnettävä kehittyneitä älykkäitä liikennejärjestelmiä, kuten ajoneuvon ja infrastruktuurin välistä viestintää, ajoneuvon ja verkon välistä viestintää, tosiaikaista tietojen jakamista ja etävalvontaa, jotta voidaan varmistaa raskaiden hyötyajoneuvojen turvallinen ja sujuva liikenne. Nämä järjestelmät eivät saisi johtaa suhteettomiin tai syrjiviin liikennerajoituksiin. **[Tark. 15]**

(18 a) Direktiivin 96/53/EY täytäntöönpano on olennainen osa vakiintuneita unionin ja kansallisen tason seuranta- ja valvontajärjestelmiä, jotka edistävät tieliikenteeseen sovellettavien unionin sosiaalisten, markkinoita koskevien ja teknisten sääntöjen täytäntöönpanoa. Jos havaitaan, että painoille ja mitoille asetettuja vaatimuksia ei noudateta, toimivaltaisten kansallisten viranomaisten olisi toteutettava valvontatoimia. Jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että seuraamukset ovat syrjimättömiä sekä valittujen seuraamustyyppien että niiden tasojen osalta ja että ne ovat tehokkaita, varoittavia ja oikeasuhteisia rikkomuksen vakavuuteen nähden. Nämä rikkomukset olisi kirjattava maantiekuljetusyritysten kansalliseen rekisteriin, niitä koskevia tietoja olisi vaihdettava maantiekuljetusyritysten eurooppalaisen rekisterin (ERRU) kautta, ja ne olisi otettava huomioon yritysten riskiluokituksessa asetuksen (EY) N:o 1071/2009 mukaisesti. On odotettavissa, että direktiivin 96/53/EY soveltamisalaan kuuluvien seuraamusten rajatylittävää täytäntöönpanoa helpotetaan muutetulla rajatylittävää täytäntöönpanoa koskevalla direktiivillä (EU) 2015/413. **[Tark. 16]**

(18 b) Jotta voidaan edistyä vihreässä ja digitaalisessa siirtymässä ja noudattaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa ja kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa asetettuja tavoitteita erityisesti liikennealan kasvihuonekaasupäästöjen vähennysten osalta, jäsenvaltioita olisi kannustettava siihen, että tämän direktiivin rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista saatavat tulot tai näiden tulojen rahallista arvoa vastaava määrä käytetään kestävien liikennevälineiden käyttöönoton tukemiseen ja siten kuljetusten aiheuttamien ulkoisten kustannusten vähentämiseen, intermodaalisuuden edistämiseen ja rajatylittävien kuljetusten kestävyyden lisäämiseen. **[Tark. 17]**

(19) Multimodaalisen kuljetusjärjestelmän yleistymisen edistämiseksi kontissa olevan lastin kuljetuksia***, mukaan lukien kuljetukset, joissa käytetään pituudeltaan 45 jalan tai 48 jalan mittaisia kontteja, pituudeltaan 45 jalan mittaisia vaihtokoreja tai ylikorkeita kontteja,*** olisi edelleen helpotettava sallimalla ~~ylikorkeita~~***näitä*** kontteja kuljettaville tieajoneuvoille suurempi korkeus ***ja pituus***. **[Tark. 18]**

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

(20) Euroopan parlamentille ja neuvostolle olisi tiedotettava säännöllisesti jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten suorittamien sellaisten vaatimustenmukaisuustarkastusten tuloksista, jotka koskevat täytäntöönpanon valvontavälineiden ja seurantajärjestelmien käyttöönottoa ja käyttöä, erityisesti raskaampien ja/tai pidempien ajoneuvojen, myös modulaaristen ajoneuvoyhdistelmien, käytön toiminnallisten vaikutusten, turvallisuuteen liittyvien vaikutusten ja ympäristövaikutusten arvioinnin osalta. Näiden jäsenvaltioiden toimittamien tietojen avulla komission olisi voitava seurata markkinoiden kehitystä ja direktiivin 96/53/EY noudattamista. Jotta jäsenvaltioiden olisi helpompi toimittaa tarvittavat tiedot komissiolle ja jotta voidaan varmistaa tietojen yhdenmukaisuus ja vertailukelpoisuus, mikä mahdollistaa direktiivin 96/53/EY noudattamisen seurannan ja direktiivin yleisen tuloksellisuuden arvioinnin, on suotavaa, että komissio vahvistaa yhdenmukaisen käyttäjäystävällisen raportointimuodon.

(21) Jotta tieliikennealalla voitaisiin reagoida nopeasti mahdollisiin kriiseihin, kuten luonnonkatastrofeihin, pandemioihin, sotilaallisiin konflikteihin tai infrastruktuurin toimintahäiriöihin, direktiiviin 96/53/EY on tarpeen sisällyttää hätätilannelauseke, jolla mahdollistetaan tilapäisesti suurimmat sallitut painot ja/tai mitat ylittävien raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöinti, jotta voidaan varmistaa välttämättömien tavaroiden ja palvelujen jatkuva toimitus. Tällaista poikkeuslauseketta olisi sovellettava vain silloin, kun yleinen etu sitä vaatii~~, ja~~ edellyttäen, että tieturvallisuus ei vaarannu***, ja sen mahdollisen uudelleensoveltamisen ehtona olisi oltava, että kriisi jatkuu***. **[Tark. 20]**

(22) Sen varmistamiseksi, että seurantajärjestelmät, jotka jäsenvaltiot perustavat eurooppalaisten moduulijärjestelmien vaikutusten arvioimiseksi ja kokeet, ovat yhdenmukaistettujen vähimmäisvaatimusten mukaisia, komissiolle olisi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti siirrettävä valta antaa säädöksiä, joilla täydennetään direktiiviä 96/53/EY kyseisistä seurantajärjestelmistä toimitettavien tietojen ja/tai suorituskykyindikaattoreiden vähimmäistasojen määrittämisen osalta. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa ([11]) vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

(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 182/2011 ([12]) mukaisesti. **[Tark. 21]**

(23 a) Jotta voidaan arvioida tämän direktiivin vaikuttavuutta ja tehokkuutta ja jotta voidaan mitata edistymistä sen erityistavoitteiden saavuttamisessa, on tärkeää arvioida säännöllisesti sen täytäntöönpanoa ja vaikutusta. Komission olisi näin ollen esitettävä säännöllisesti tämän direktiivin soveltamista koskevia arviointikertomuksia, jotka perustuvat päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönoton markkinoilla mahdollistaviin edellytyksiin, kuten asianmukaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin saatavuuteen ja kapasiteettiin, Euroopan päästökauppajärjestelmän vaikutukseen tieliikenteeseen sekä hiilidioksidipäästöjen mukaan eriytettyihin tienkäyttömaksuihin jäsenvaltioissa. Näihin kertomuksiin olisi sisällyttävä yksityiskohtaisia tietoja kyseisistä mahdollistavista edellytyksistä sekä kansallisen ja kansainvälisen tieliikenteen kehityksestä, vaikutuksista tieturvallisuuteen ja tieinfrastruktuuriin, liikennemuotosiirtymästä, älykkäiden valvontajärjestelmien käytöstä sekä teknologian kehityksestä tieliikenteessä. Lisäksi kertomuksissa olisi tarkasteltava toimenpiteiden skaalautuvuutta direktiivin pitkän aikavälin tavoitteiden mukaisesti. Näiden arviointien tulosten perusteella kertomukseen olisi tarvittaessa liitettävä lainsäädäntöehdotus tämän direktiivin ja siinä säädettyjen velvoitteiden muuttamiseksi. **[Tark. 22]**

(24) Kun otetaan huomioon direktiivin 96/53/EY liitteeseen I tehdyt monet muutokset, jotka liittyvät tarpeeseen tarjota lisäkannustimia päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoon, tarpeeseen yhdenmukaistaa viisiakselisten moottoriajoneuvojen enimmäispaino ja tarpeeseen edistää intermodaalikuljetuksia, on selkeyden vuoksi aiheellista korvata kyseinen liite.

(25) Jotta direktiivin 96/53/EY nojalla pyydetyt tiedot voidaan lisätä asetuksen (EU) 2020/1056 soveltamisalaan, kyseistä asetusta on muutettava.

([11]) EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

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

(26) Unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti, koska jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, jotka ovat tieturvallisuuden varmistaminen, kestävien ja tehokkaiden kuljetusten edistäminen ja sisämarkkinoiden toiminnan edistäminen, vaan ne voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla, mikä johtuu tieliikennekuljetusten rajat ylittävästä luonteesta ja ongelmista, joihin tällä direktiivillä pyritään puuttumaan. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on näiden tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen.

(27) Jäsenvaltiot ovat selittävistä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman ([13]) mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, josta käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjä pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna.

(28) Direktiiviä 96/53/EY olisi sen vuoksi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Direktiivin 96/53/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 96/53/EY seuraavasti:

1. Muutetaan 1 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohdan a alakohta seuraavasti:

”a) sellaisten M_2- ja M_3-luokan moottoriajoneuvojen ja niiden O-luokan perävaunujen sekä N_2- ja N_3-luokan moottoriajoneuvojen ja niiden O_3- ja O_4-luokan perävaunujen mittoihin, jotka on luokiteltu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 (*) 4 artiklassa;”

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Kaikki liitteessä I mainitut painot koskevat ajoneuvojen käyttöä kuormattuina liikenteessä, eivätkä ne ole tuotantostandardeja, joista säädetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2019/2144 (**).”

(*) 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 (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

(**) 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 (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1).””

2. Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan toisessa luetelmakohdassa ’perävaunun’ määritelmä seuraavasti:

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

([13]) EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

b) korvataan kolmannessa luetelmakohdassa ’puoliperävaunun’ määritelmä seuraavasti:

”— ’puoliperävaunulla’ tarkoitetaan asetuksen (EU) 2018/858 3 artiklan 33 alakohdassa määriteltyä ajoneuvoa,”

c) lisätään ’ajoneuvoyhdistelmän’ määritelmän jälkeen määritelmä seuraavasti:

”— ’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,”

d) lisätään ’lämpöeristetyn ajoneuvon’ määritelmän jälkeen määritelmä seuraavasti:

”— ’ajoneuvonkuljetusajoneuvolla’ tarkoitetaan ajoneuvoyhdistelmää, joka on rakennettu tai pysyvästi mukautettu muiden ajoneuvojen kuljettamiseen,”

e) korvataan neljännessätoista luetelmakohdassa ’vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan ajoneuvon’ määritelmä seuraavasti:

”— ’vaihtoehtoisella polttoaineella toimivalla ajoneuvolla’ tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, joka toimii kokonaan ***tai osittain*** vaihtoehtoisella polttoaineella ja joka on hyväksytty asetuksella (EU) 2018/858 luotujen puitteiden mukaisesti,” **[Tark. 23]**

f) korvataan viidennessätoista luetelmakohdassa ’intermodaalikuljetuksen’ määritelmän a kohta seuraavasti:

”a) neuvoston direktiivin 92/106/ETY (*) 1 artiklassa määriteltyjä yhdistettyjä kuljetuksia; tai”;

_____

(*) 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).”;”

g) lisätään ’rahdinantajan’ määritelmän jälkeen määritelmä seuraavasti:

”— ’eFTI-alustalla’ tarkoitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2020/1056 (*) nojalla perustettua kuljetustietoalustaa,”;

_____

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33).”;”

h) korvataan toinen kohta seuraavasti:

”Kaikki liitteessä I eritellyt suurimmat sallitut mitat tarkastetaan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683 (*) liitteen I mukaisesti laadittuun kokonaisen ajoneuvon EU-tyyppihyväksyntään liitetyssä ilmoituslomakkeessa ilmoitettujen tiettyä ajoneuvoa koskevien arvojen perusteella ilman positiivisia toleransseja.”;

_____

(*) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/683, annettu 15 päivänä huhtikuuta 2020, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 panemisesta täytäntöön siltä osin kuin kyse on moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntään ja markkinavalvontaan sovellettavista hallinnollisista vaatimuksista (EUVL L 163, 26.5.2020, s. 1).”;”

3. Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

a) lisätään 1 kohtaan c alakohta seuraavasti:

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

b) korvataan 3 ja 4 kohta seuraavasti:

”3. Ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien, jotka ylittävät enimmäispainot ja/tai -mitat, voidaan sallia liikkuvan vain toimivaltaisen viranomaisen myöntämien erikoislupien nojalla tai näiden viranomaisten kanssa tapauskohtaisesti sovittujen vastaavien ehtojen mukaisesti, jos kyseiset ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät kuljettavat tai on tarkoitettu kuljettamaan jakamattomia kuormia.

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.

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

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että jakamattomia kuormia kuljettavissa ajoneuvoissa on 10 c a artiklan mukainen EU-merkki. **[Tark. 24]**

4. 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.

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

a) kuljetukset suoritetaan jäsenvaltion alueella erikoistarkoitukseen rakennetuilla ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä sellaisissa olosuhteissa, joissa kuljetuksia ei normaalisti suoriteta muista jäsenvaltioista lähtöisin olevilla ajoneuvoilla, esimerkiksi metsien hyväksikäyttöön ja metsäteollisuuteen liittyvät kuljetukset,

b) jäsenvaltio, joka sallii kuljetukset alueellaan ajoneuvoilla ja ajoneuvoyhdistelmillä, joiden mitat poikkeavat liitteessä I säädetyistä mitoista, sallii myös eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin 4 a kohdan mukaisesti siten, että voidaan saavuttaa vähintään kyseisessä jäsenvaltiossa sallittu kuormatilan pituus ja että jokainen liikennöitsijä voi hyödyntää tasapuolisia kilpailuedellytyksiä.” **[Tark. 25]**

c) lisätään 4 a kohta seuraavasti:

”4 a. Jäsenvaltiot voivat sallia eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin alueellaan kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä edellyttäen, että kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:

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

a) jäsenvaltioiden on asetettava julkisesti saataville esteettömällä ja avoimella tavalla tiedot, jotka liittyvät eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöintiin sovellettaviin enimmäispainoihin ja -mittoihin niiden alueella;

b) jäsenvaltioiden on asetettava julkisesti saataville esteettömällä ja avoimella tavalla tiedot siitä tieverkon osasta, jossa eurooppalaiset moduulijärjestelmät voivat liikennöidä;

c) jäsenvaltioiden on varmistettava yhteydet verkon osasta, jossa eurooppalaiset moduulijärjestelmät voivat liikennöidä niiden alueella, sellaisten naapurijäsenvaltioiden tieverkkoon, jotka myös sallivat eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin, jotta voidaan mahdollistaa rajat ylittävä liikenne;

d) jäsenvaltioiden on perustettava seurantajärjestelmä ~~ja arvioitava~~ eurooppalaisten moduulijärjestelmien ~~vaikutusta~~***vaikutuksen*** tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ~~ja~~***,*** eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön ***ja liikennemäärään*** sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennejärjestelmään ~~kohdistamia ympäristövaikutuksia~~***kohdistamien ympäristövaikutusten***, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan***, arvioimiseksi, ottaen huomioon -a alakohdan mukaisesti suoritettu ennakkoarviointi***;

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

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

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

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle, jos ne sallivat eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin alueellaan***, ja annettava sille tietoja siitä, miten ne täyttävät tämän kohdan -a–d a alakohdassa säädetyt edellytykset. Tällaisten ilmoitusten jälkeen komissio antaa tarvittaessa kyseisille jäsenvaltioille suosituksia sen varmistamiseksi, että kyseisiä edellytyksiä noudatetaan. Jos komissio antaa suosituksia, asianomaisen jäsenvaltion on kuuden kuukauden kuluessa ilmoitettava komissiolle, miten se aikoo panna kyseiset suositukset täytäntöön. Komission suositukset ja jäsenvaltion vastaukset on asetettava julkisesti saataville."*** **[Tark. 26]**

d) korvataan 5 kohta seuraavasti:

"5. Jäsenvaltiot voivat rajoitetun ajan sallia kokeita ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka sisältävät uutta teknologiaa tai uuden kuljetusjärjestelmän eivätkä voi täyttää tämän direktiivin vaatimuksia. Kyseisiä ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä voidaan käyttää tiettyihin kansallisiin tai kansainvälisiin kuljetustehtäviin koekauden ajan ***vasta sen jälkeen, kun on osoitettu, että kohdennettuja kuljetuksia ei voida harjoittaa millään muulla kuljetusmuodolla, joka tarjoaa samanlaisia tai parempia turvallisuus- ja ympäristöhyötyjä. On osoitettava, että tällä ei ole merkittävää vaikutusta intermodaaliseen kilpailuun kuljetusalalla kokonaisuudessaan***. Erityisesti kokeet eurooppalaisilla moduulijärjestelmillä sallitaan enintään viideksi vuodeksi***, ja ne voidaan uusia kerran enintään kolmeksi vuodeksi. Jos jäsenvaltio päättää uusia kokeet, sen on esitettävä komissiolle riittävät perustelut***. Kokeiden määrää ei rajoiteta. Jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa tästä komissiolle. **[Tark. 27]**

Jäsenvaltioiden on perustettava seurantajärjestelmä ja arvioitava ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen kokeiden vaikutusta tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin ja eri kuljetusmuotojen väliseen yhteistyöhön sekä näiden kokeiden ympäristövaikutuksia liikennejärjestelmään, mukaan lukien vaikutukset kuljetusmuotojakaumaan.;"

e) lisätään 5 a kohta seuraavasti:

"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 ***-a ja*** d alakohdassa ja 5 kohdassa tarkoitettujen~~,~~ ***ennakkoarviointien ja*** jäsenvaltioiden perustamien seurantajärjestelmien avulla.;" **[Tark. 28]**

f) kumotaan 7 kohta;

4. Lisätään 4 a ja 4 b artikla seuraavasti:

”*4 a artikla*

1. Jäsenvaltioiden on perustettava sähköinen tieto- ja viestintäjärjestelmä, jossa on vähintään seuraavat keskitetyn palvelupisteen toiminnot, ja hallinnoitava kyseistä järjestelmää:

a) keskitetty kansallinen asiointipiste, jonka kautta hakijan on toimitettava 4 artiklan 3 kohdassa säädettyä erityislupaa tai vastaavia ehtoja koskeva hakemus vakiomuodossa;

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;

c) keskitetty kansallinen yhteyspiste, jonka kautta eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikenteenharjoittajat voivat tarvittaessa saada 4 artiklan 4 a kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetut tiedot.

c a) keskitetty kansallinen yhteyspiste, josta voi saada selkeällä, helposti saatavilla olevalla ja avoimella tavalla tietoja ajoneuvojen suurimmista kansallisesti sallituista painoista ja mitoista sekä mahdollisista rajoituksista, mukaan lukien korkeus, tietyillä alueilla tai tietyillä teillä. **[Tark. 29]**

1 a. Komissio perustaa viimeistään... päivänä...kuuta... [kuuden kuukauden kuluttua tämän direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä] tarkoitusta varten suunnitellun ja ajantasaisen eurooppalaisen verkkoportaalin, joka on saatavilla kaikilla unionin virallisilla kielillä ja joka yhdistää 1 kohdassa tarkoitetut kansalliset sähköiset tieto- ja viestintäjärjestelmät selkeällä, helposti saatavilla olevalla ja avoimella tavalla. Tämän eurooppalaisen portaalin avulla on lisäksi saatettava julkisesti saataville helposti saatavilla olevalla ja avoimella tavalla tiedot niistä tieverkon osista, jossa eurooppalaiset moduulijärjestelmät ja, jos niitä on saatavilla, jakamattomia kuormia kuljettavat ajoneuvot voivat liikennöidä. **[Tark. 30]**

2. Komissio ~~voi hyväksyä~~***hyväksyy*** täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan ***EU:n*** yhteinen ~~vakiohake-muslomake~~***vakiomuotoinen ajoneuvojen lupahakemuslomake*** ja yhdenmukaistetaan***, myös tarvittavien ajoneuvojen rekisteröintitietojen osalta,*** säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan ***kansallisten lupien myöntämiseen, myös digitaalisessa muodossa, tai*** tämän artiklan 1 kohdassa ja 4 artiklan 3 kohdassa ~~tarkoitettujen kansallisten lupien tai vastaavien ehtojen myöntämiseen~~***tarkoitetut vastaavat ehdot, sekä yhdenmukaistetaan asiaankuuluvat jakamattomien kuormien kuljetusten saattamista koskevat säännöt***. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen. **[Tark. 31]**

4 b 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 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.

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

5. Muutetaan 6 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että 1 artiklassa tarkoitetuissa ja tämän direktiivin mukaisissa ajoneuvoissa on yksi seuraavista todisteista:

a) seuraavien kahden kilven yhdistelmä:

– i) komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 2021/535 (*) mukainen, siinä säädetyllä tavalla kiinnitetty ”valmistajan lakisääteinen kilpi”,

– ii) tämän direktiivin liitteessä III vahvistettuja mittoja koskeva ja täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 2021/535 liitteen II mukainen, siinä säädetyllä tavalla kiinnitetty kilpi;

b) yksi täytäntöönpanoasetuksen (EU) N:o 2021/535 liitteen II mukainen, siinä säädetyllä tavalla kiinnitetty kilpi, jossa on tämän kohdan a alakohdassa tarkoitettujen kahden kilven tiedot;

c) sen jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen antama asiakirja, jossa ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön. Asiakirjassa on oltava samat otsikot ja tiedot kuin a alakohdassa tarkoitetuissa kilvissä. Asiakirja on säilytettävä helposti tarkastettavassa paikassa, ja se tulee suojata asianmukaisesti.";

(*) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2021/535, annettu 31 päivänä maaliskuuta 2021, sääntöjen vahvistamisesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2019/2144 soveltamiseksi siltä osin kuin on kyse ajoneuvojen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksynnässä niiden yleisten rakenteellisten ominaisuuksien ja turvallisuuden osalta sovellettavista yhtenäisistä menettelyistä ja teknisistä eritelmistä (EUVL L 117, 6.4.2021, s. 1).";"

a a) korvataan 4 kohta seuraavasti:

"4. Ajoneuvoon, jossa on vaatimustenmukaisuustodistus, kohdistetaan:

— ***yhteisiä painojen raja-arvoja koskevia pistokokeita,***

— ***yhteisiä mittojen raja-arvoja koskevia pistokokeita silloin, kun epäillään, että direktiiviä ei noudateta."*** **[Tark. 32]**

b) korvataan 5 kohta seuraavasti:

"5. Painoja koskevan vaatimustenmukaisuustodisteen keskimmäisessä sarakkeessa on tarvittaessa ilmoitettava kyseistä ajoneuvoa koskevat unionin painoja koskevat raja-arvot."

c) lisätään 7 kohta seuraavasti:

"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 tarkoitetut 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."

6. Muutetaan 8 b artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

"1. Ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka niiden energiatehokkuuden parantamiseksi on varustettu aerodynaamisilla laitteilla ja jotka täyttävät 2 ja 3 kohdassa vahvistetut vaatimukset sekä ovat asetuksen (EU) 2018/858 mukaisia, saavat ylittää tämän direktiivin liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa asetetut enimmäispituudet, jotta tällaiset laitteet voidaan liittää ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien takaosaan. Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien, jotka on varustettu tällaisilla laitteilla, on oltava tämän direktiivin liitteessä I olevan 1.5 kohdan mukaisia, eivätkä niiden enimmäispituuksien ylitykset saa johtaa kyseisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kuormatilan pituuden lisääntymiseen.

2. Ennen kuin 1 kohdassa tarkoitetut aerodynaamiset laitteet saatetaan markkinoille, ne on tyyppihyväksyttävä noudattaen asetuksella (EU) 2018/858 ja täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2021/535 luotujen puitteiden mukaisia tyyppihyväksyntäsääntöjä.;"

b) kumotaan 5 kohta;

7. Lisätään 8 c artikla seuraavasti:

"*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***, kuten ulosvedettäviä takakuormatukia***.

Ajoneuvonkuljetusajoneuvojen ~~ylityspituus tai~~ kuormataso ei saa työntyä ulos suhteessa ~~kuormaan~~***kuorman ylityspituuteen***. Kuorma voi työntyä vetoauton eteen enintään 0,5 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon ~~ensimmäinen akseli on perävaunurakenteen~~***kaikki akselit ovat ajoneuvorakenteen*** päällä. Kuorma voi työntyä taakse enintään 1,5 metriä edellyttäen, että ***enimmillään*** kuljetettavan ajoneuvon viimeinen akseli on ~~perävaunura-kenteen~~***takakuormatuen*** päällä.***”*”** **[Tark. 33]**

8. Muutetaan 9 a artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

”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 ***ja kuljettajien mukavuutta***. Tämän artiklan nojalla sallittua enimmäispituuksien ylittymistä voidaan käyttää myös päästöttömän teknologian asentamiseen. Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien, jotka on varustettu tällaisilla ohjaamoilla, on oltava tämän direktiivin liitteessä I olevan 1.5 kohdan mukaisia, eivätkä niiden enimmäispituuksien ylitykset saa johtaa kyseisten ajoneuvojen kuljetuskapasiteetin lisääntymiseen. **[Tark. 34]**

2. Ennen kuin 1 kohdassa tarkoitetut ajoneuvot saatetaan markkinoille, ne on hyväksyttävä noudattaen asetuksella (EU) 2018/858 ja täytäntöönpanoasetuksella (EU) 2021/535 luotujen puitteiden mukaisia tyyppihyväksyntäsääntöjä.;”

b) kumotaan 3 kohta;

9. Korvataan 10 b artikla seuraavasti:

”*10 b artikla*

1. 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 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.

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 10 h artiklan mukaisesti tämä direktiivin täydentämiseksi päivittämällä niiden 2 artiklassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden luetteloa, 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.”

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 puoliperä-vaunujen yhteensopivuus intermodaalikuljetuksia koskevien vaatimusten kanssa. **[Tark. 35]**

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

10. Korvataan 10 c artikla seuraavasti:

”*10 c artikla*

Kun kyse on intermodaalikuljetuksessa käytettävistä ajoneuvoista tai ajoneuvoyhdistelmistä, liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa ***nivelajoneuvolle vahvistettu enimmäispituus***, tapauksen mukaan 9 a artiklan 1 kohdan ja 10 b artiklan 2 kohdan edellytyksin, ~~vahvistetut enimmäispituudet~~***on 18,00 m*** 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.”~~***vahvistettu enimmäisetäisyys 13,50 m***;” **[Tark. 36]**

10 a) Lisätään 10 c a artikla seuraavasti:

"10 c a artikla

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

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

3. Komissio antaa viimeistään... päivänä...kuuta... [yhden vuoden kuluttua voimaantulosta] 10 h artiklan mukaisesti delegoidun säädöksen, jolla täydennetään tätä direktiiviä vahvistamalla merkkejä sekä niiden esillä pitämistä ja myöntämistä koskevat yksityiskohtaiset standardit, vaatimukset ja muut säännökset suosien kuvamerkkien käyttöä tekstin sijasta." **[Tark. 37]**

11. Muutetaan 10 d artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

"1. Jäsenvaltioiden on toteutettava erityistoimenpiteitä niiden liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien ~~tunnistamiseksi~~***havaitsemiseksi***, jotka ~~todennäköisesti ovat ylittäneet~~***ylittävät*** suurimman sallitun painon ja jotka niiden toimivaltaisten viranomaisten näin ollen olisi tarkastettava sen varmistamiseksi, että tämän direktiivin vaatimuksia noudatetaan***, mukaan lukien siltä osin, että erityislupien edellyttämiä vaatimuksia noudatetaan. Näihin toimenpiteisiin on sisällyttävä sellaisten***~~. Nämä toimenpiteet voidaan toteuttaa~~ tieinfrastruktuureihin sijoitettujen automaattisten järjestelmien ~~tai ajoneuvoon 4 kohdan mukaisesti asennettujen punnituslaitteiden~~***perustaminen, joiden*** avulla ***varmistetaan vähintään asetuksen (EU) N:o 1315/2013*** (*) ***mukainen käyttöönotto***. ***Jäsenvaltioiden on perustettava sertifioituja automaattisia järjestelmiä asetuksessa (EU) N:o 1315/2013 määritellyn Euroopan laajuisen tieliikenneverkon ydinverkon varrelle.***

~~Jos jäsenvaltiot päättävät sijoittaa automaattisia järjestelmiä tieinfrastruktuureihin, niiden olisi varmistettava tällaisten~~***Tieinfrastruktuuriin sijoitettujen automaattisten*** järjestelmien ~~käyttöönotto vähintään asetuksella (EU) 1315/2013~~ (*) ~~perustetussa Euroopan laajuisessa tieliikenneverkossa~~***käytön lisäksi jäsenvaltiot voivat tunnistaa liikenteessä olevat ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ovat todennäköisesti ylittäneet suurimmat sallitut painot, ajoneuvoon 4 kohdan mukaisesti asennettujen punnituslaitteiden tai tienvarsi-tarkastusten avulla***.

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

Rajoittamatta unionin lainsäädännön ja kansallisen lainsäädännön soveltamista~~, kun~~ ***jäsenvaltiot voivat käyttää sertifioituja*** 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~~***määrätäkseen seuraamuksia tämän direktiivin rikkomisesta. Sertifioidut automaattiset järjestelmät on yhdistettävä yhteen kansalliseen erityislupien tai vastaavan 4 a artiklassa säädetyn järjestelyn yhteyspisteeseen, jotta voidaan tunnistaa ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ylittävät suurimmat sallitut painot ja joilla on erityislupa, sekä ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ylittävät erityisluvan mukaiset sallitut painot***. **[Tark. 38]**

2. 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. Vaatimustenmukaisuustarkastuksiin on sisällyttävä asianmukainen määrä yöaikaan tehtäviä tarkastuksia.";

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1)."

b) korvataan 5 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

"5. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännökset 4 kohdan mukaista yhteentoimivuutta ja yhteensopivuutta koskevien sääntöjen yhdenmukaista täytäntöönpanoa varten.";"

12. lisätään 10 d a artikla seuraavasti:

"10 d a artikla

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

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

2. ~~Kun jäsenvaltio ottaa käyttöön älykkään pääsynohjausjärjestelmän 1 kohdan mukaisesti, sen~~***Jäsenvaltioiden*** on varmistettava, että ~~sen~~***niiden*** älykkäät pääsynohjausjärjestelmät ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU (*) mukaisia. Jäsenvaltioiden on erityisesti varmistettava, että älykkääseen pääsynohjausjärjestelmään liittyvät ja direktiivin 2010/40/EU soveltamisalaan kuuluvat tiedot, mukaan lukien paino-, pituus-, leveys- tai korkeusrajoitukset, ovat koneellisesti luettavassa digitaalisessa muodossa ja saatavilla delegoidulla asetuksella (EU) 2022/670 (**) perustettujen kansallisten yhteyspisteiden kautta. ***Jäsenvaltioiden on myös varmistettava. että älykkäät pääsynohjausjärjestelmät on yhdistetty yhteen kansalliseen erityislupien tai vastaavan 4 a artiklassa säädetyn järjestelyn yhteyspisteeseen, jotta voidaan tunnistaa ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ylittävät suurimmat sallitut painot ja/tai mitat ja joilla on erityislupa.***

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

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

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

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

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

~~4. Älykkäiden pääsynohjausjärjestelmien käyttöön ottaminen jäsenvaltiossa ei saa aiheuttaa syrjiviä tai suhteettomia rajoituksia tavaroiden ja palvelujen vapaalle liikkuvuudelle eikä se saa kohtuuttomasti haitata sisämarkkinoiden moitteetonta toimintaa.~~ **[Tark. 39]**

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/40/EU, annettu 7 päivänä heinäkuuta 2010, tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista (EUVL L 207, 6.8.2010, s. 1).

(**) Komission delegoitu asetus (EU) 2022/670, annettu 2 päivänä helmikuuta 2022, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU täydentämisestä tosiaikaisia liikennetietoja koskevien EU:n laajuisten palvelujen tarjoamisen osalta (EUVL L 122, 25.4.2022, s. 1)."

12 a) Lisätään 10 e artiklaan uusi kohta seuraavasti:

"Jäsenvaltioita on kannustettava käyttämään näistä seuraamuksista saatavat tulot tai näiden tulojen rahallista arvoa vastaava määrä kestävien liikennemuotojen markkinoille saattamisen kehittämiseen ja tukemiseen, infrastruktuurinsa ja älykkäiden valvontajärjestelmiensä rahoittamiseen, intermodaalikuljetusten edistämiseen ja rajatylittävien kuljetusten kestävyyden lisäämiseen." **[Tark. 40]**

13. Korvataan 10 f artiklan 1 kohdan a alakohta seuraavasti:

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

14. Korvataan 10 g artikla seuraavasti:

”*10 g artikla*

1. Jäsenvaltioiden on joka toinen vuosi ja viimeistään asianomaista kaksivuotiskautta seuraavan vuoden 30 päivänä syyskuuta lähetettävä komissiolle tarvittavat tiedot seuraavista:

a) kahden edellisen kalenterivuoden aikana toteutettujen tarkastusten lukumäärä;

b) niiden ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien lukumäärä, joissa on havaittu ylikuormaa;

c) tieinfrastruktuureihin 10 d artiklan 1 kohdan mukaisesti sijoitettujen***, suoraa täytäntöönpanon valvontaa varten sertifioitujen*** automaattisten järjestelmien lukumäärä ja sijainti ~~sekä se, onko ne tarkoitettu yksinomaan tunnistamistarkoituksiin vai onko ne sertifioitu suoraa täytäntöönpanon valvontaa varten~~; **[Tark. 41]**

d) 10 d a artiklan mukaisesti perustettujen älykkäiden pääsynohjausjärjestelmien toteuttaminen ja tehokkuus;

e) erikoiskuljetuksille 4 artiklan 3 kohdan mukaisesti myönnettyjen kansallisten lupien lukumäärä ja kesto (kertaluonteiset luvat tai pitkäaikaiset luvat);

f) 4 artiklan 4 a kohdan d alakohdan ja 4 artiklan 5 kohdan mukaisesti suoritettujen arviointien tulokset.

Nämä tiedot on eriteltävä vuosikohtaisesti.

2. Komissio laatii 1 kohdan nojalla saaduista tiedoista analyysin ja ~~esittää~~***antaa*** saatujen tietojen perusteella ***tarvittaessa suosituksia jäsenvaltioille. Jos komissio antaa tällaisia suosituksia, asianomaisen jäsenvaltion on kuuden kuukauden kuluessa niiden antamisesta ilmoitettava komissiolle, miten se aikoo panna kyseiset suositukset täytäntöön. Komissio esittää*** Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin ~~täytäntöönpanosta~~***vaatimusten noudattamisesta*** viimeistään ~~13~~***12*** kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut tiedot kaikilta jäsenvaltioilta. Tähän kertomukseen on sisällyttävä tiedot merkityksellisestä kehityksestä kyseisillä aloilla. **[Tark. 42]**

3. Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä sähköisessä muodossa olevan vakiomuotoisen raportointilomakkeen, jota jäsenvaltiot käyttävät 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen toimittamiseen komissiolle. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.;”

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

”2. Siirretään komissiolle [julkaisutoimisto: lisätään tämän direktiivin voimaantulopäivä] alkaen viiden vuoden ajaksi 4 artiklan 5 a kohdassa ~~ja~~***,*** 10 b artiklan 1 kohdassa ***ja 10 c a artiklassa*** tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.***”***; **[Tark. 43]**

3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 4 artiklan 5 a kohdassa, 10 b artiklan 1 kohdassa ja 10 c a artiklassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen. **[Tark. 44]**

5. Edellä olevan 4 artiklan 5 a kohdan, 10 b artiklan 1 kohdan ja 10 c a artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmoittanut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.” **[Tark. 45]**

16. Lisätään 10 i artiklaan 4 kohta seuraavasti:

”4. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) 182/2011 8 artiklaa.;”

17. ~~Kumotaan~~***Korvataan*** 10 j artikla; ***seuraavasti:***

”***10 j artikla***

Komissio esittää viimeistään vuonna 2027 ja sen jälkeen neljän vuoden välein kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle tämän direktiivin soveltamisesta. Kertomukseen on sisällyttävä yksityiskohtainen arvio kansallisen ja kansainvälisen tieliikenteen kehityksestä, mukaan lukien tiettyjen markkinasegmenttien erityispiirteet sekä tämän kehityksen vaikutus tieturvallisuuteen, tieinfrastruktuuriin, tieliikenteen sisämarkkinoiden toimintaan, alan kilpailukykyyn, yhteyksiin ja liikennemuotosiirtymään. Kertomukseen voi sisältyä 10 g artiklan 2 kohdassa tarkoitetun kertomuksen osia. Tässä kertomuksessa komissio analysoi erityisesti, täyttyvätkö tarvittavat mahdollistavat edellytykset päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönotolle unionissa tyydyttävästi 4 b artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun päivämäärään mennessä. Tässä kertomuksessa arvioidaan erityisesti muun muassa seuraavia mahdollistavia edellytyksiä: päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen rekisteröintien lukumäärä jäsenvaltioissa, asianmukaisten vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin saatavuus ja kapasiteetti, Euroopan päästökauppajärjestelmän vaikutus tieliikenteeseen sekä hiilidioksidipäästöjen mukaan eriytetyt tienkäyttömaksut jäsenvaltioissa. Lisäksi tässä analyysissä arvioidaan mahdollistavia edellytyksiä kansainvälisessä liikenteessä käytettävien eurooppalaisten moduulijärjestelmien päästöttömien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien markkinoille saattamiselle sellaisissa jäsenvaltioissa, jotka sallivat niiden liikennöinnin alueellaan.

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

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

Edellä mainittujen arviointien tulosten perusteella kertomukseen olisi tarvittaessa liitettävä lainsäädäntöehdotus tämän direktiivin muuttamiseksi.” **[Tark. 46]**

18. Lisätään 10 k artikla seuraavasti:

”*10 k artikla*

Kriisitilanteessa, jossa yleinen etu sitä vaatii ja edellyttäen, ettei tieturvallisuus vaarannu, jäsenvaltiot voivat myöntää kansallisessa liikenteessä käytettäville ajoneuvoille enintään kahden kuukauden ajaksi väliaikaisia poikkeuksia liitteessä I vahvistettujen paino- ja mittarajojen soveltamisesta. ***Tätä aikaa voidaan jatkaa vain, jos kriisi jatkuu.*** **[Tark. 47]**

Tällainen poikkeus on perusteltava asianmukaisesti, ja siitä on ilmoitettava viipymättä komissiolle. Komissio julkaisee viipymättä tiedot myönnetystä poikkeuksesta virallisella verkkosivustollaan ***ja 4 a artiklan 1 a kohdassa tarkoitetussa tähän tarkoitukseen suunnitellussa eurooppalaisessa verkkoportaalissa***. **[Tark. 48]**

Jos kriisitilanne vaikuttaa useisiin jäsenvaltioihin, komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä vahvistaakseen väliaikaisia poikkeuksia liitteessä I vahvistettujen paino- ja mittarajojen soveltamisesta ajoneuvoille, joita käytetään kansainvälisessä liikenteessä niiden jäsenvaltioiden välillä, joihin kriisitilanne vaikuttaa. Poikkeus voidaan myöntää enintään kuudeksi kuukaudeksi, ja se voidaan uusia vain kriisitilanteen jatkuessa. Tällaiset täytäntöönpanosäädökset annetaan 10 i artiklan 4 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen.

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***, turvallisuus mukaan lukien,*** niin, että yhteiskunnan tavanomainen toiminta häiriintyy merkittävästi ja yleinen etu vaatii kiireellisiä toimia.;” **[Tark. 49]**

19. Korvataan liite I tämän direktiivin liitteellä;

20. Korvataan liitteessä III ilmaisu ”direktiivissä 76/114/ETY” ilmaisulla ”komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/535 liitteessä II”.

2 artikla

Asetuksen (EU) 2020/1056 muuttaminen

Lisätään asetuksen (EU) 2020/1056 2 artiklan 1 kohdan a alakohtaan vi alakohta seuraavasti:

”vi) neuvoston direktiivin 96/53/EY (*) 6 artiklan 7 kohdassa;”

(*) Neuvoston direktiivi 96/53/EY, annettu 25 päivänä heinäkuuta 1996, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista (EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59).”

3 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [hyväksymispäivä + ~~2~~**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. **[Tark. 50]**

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

4 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

5 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty …

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*

Liite

AJONEUVOJEN SUURIMMAT SALLITUT PAINOT JA MITAT SEKÄ AJONEUVOIHIN LIITTYVÄT OMINAISUUDET

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
	— ***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
1.2	Suurin sallittu leveys	
	a) kaikki ajoneuvot lukuun ottamatta b alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja	2,55 m
	b) lämpöeristettyjen ajoneuvojen korirakenteet tai ajoneuvoilla kuljetettavat lämpöeristetyt kontit tai vaihtokorit	2,60 m
1.3	Suurin sallittu korkeus	
	— kaikki ajoneuvot	4,00 m
	— ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka kuljettavat intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa konttia, jonka vakioulkokorkeus on 9’ 6” (ylikorkeat kontit)	4,30 m
1.4	Irrotettavat korirakenteet ja standardoidut kuormatilat, kuten kontit, sisältyvät 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 ja 4.4 kohdassa mainittuihin mittoihin	
1.4a	Jos linja-autoon on kiinnitetty irrotettava varuste, esimerkiksi suksilaatikko, linja-auton ja siihen kiinnitetyn varusteen pituus ei saa ylittää 1.1 kohdassa säädettyä enimmäispituutta	
1.5	Kaikkien moottoriajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien on pystyttävä kääntymään ympyräalueessa, jonka ulompi säde on 12,50 m ja sisempi säde 5,30 m	
1.5a	Muut linja-autoja koskevat vaatimukset	
	Linja-auton ollessa paikallaan määritetään ympyrästä ulospäin olevalle ajoneuvon kyljelle pystysuora tangenttitaso piirtämällä maahan viiva. Jos kyseessä on nivellinja-auto, sen kaksi jäykkää osaa asetetaan tason suuntaisiksi.	
	Kun ajoneuvo tulee suorassa linjassa 1.5 kohdassa kuvattuun ympyräalueeseen, mikään sen osista ei saa ylittää tätä pystysuoraa tasoa enempää kuin 0,60 m.	
1.6	Suurin etäisyys puoliperävaunun vetotapin akselin ja puoliperävaunun takaosan välillä	12,00 m
1.7	Suurin sallittu pituus mitattuna perävaunuyhdistelmän pituusakselin suuntaisesti ohjaamon takana olevan kuormatilan etummaisesta pisteestä yhdistelmän perävaunun takimmaiseen pisteeseen vähennettynä etäisyydellä vetoajoneuvon takaosasta perävaunun etuosaan	15,65 m
1.8	Suurin sallittu pituus mitattuna perävaunuyhdistelmän pituusakselin suuntaisesti ohjaamon takana olevan kuormatilan etummaisesta pisteestä yhdistelmän perävaunun takimmaiseen pisteeseen	16,40 m

2.	Ajoneuvojen suurimmat sallitut painot			
2.1	Ajoneuvoyhdistelmien osana olevat ajoneuvot			
	2.1.1	Kaksiakselinen perävaunu		18 tonnia
	2.1.2	Kolmiakselinen perävaunu		24 tonnia
2.2	Ajoneuvoyhdistelmät			
	2.2.1	Viisi- tai kuusiakseliset perävaunuyhdistelmät		
		a) kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen perävaunu		40 tonnia
		b) kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen perävaunu		40 tonnia
	2.2.2	Viisi- tai kuusiakselinen puoliperävaunuyhdistelmä		
		a)	kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu	40 tonnia
		b)	kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu	40 tonnia
		c)	kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu, jota käytetään intermodaalikuljetuksissa	~~42~~**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~~ ***moottoriajoneuvoja*** kuin päästöttömiä ~~ajoneuvoja~~ ***moottoriajoneuvoja***, 2.2 alajaksossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.			
	Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä ***moottoriajoneuvoja***, 2.2.1 ja 2.2.2 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 4 tonnilla.			
	Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä ~~ajoneuvoja~~ ***moottoriajoneuvoja***, 2.2.3 ja 2.2.4 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.			
	Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu ~~päästöttömiä ajoneuvoja~~ päästöttömällä teknologialla varustettuja perävaunuja tai puoliperävaunuja, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 ja 2.2.4 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.			
	Jos yhteen ajoneuvoyhdistelmään sovelletaan useampaa kuin yhtä edellä mainituista korotuksista, kyseisiä korotuksia sovelletaan kumulatiivisesti.			

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~~***moottoriajoneuvoista*** kuin päästöttömistä ~~ajoneuvoista~~***moottoriajoneuvoista***, 2.3 alaosion 2.3.1, 2.3.3 ja 2.3.4 kohdassa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.		
	Kun on kyse päästöttömistä ~~ajoneuvoista~~***moottoriajoneuvoista***, 2.3 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja enimmäispainoja nostetaan 2 tonnilla.		
2.4	Kolmiakseliset nivellinja-autot		28 tonnia
2.5	***Neliakseliset nivellinja-autot***		***32 tonnia***
	Kun on kyse muista vaihtoehtoisella polttoaineella toimivista ~~ajoneuvoista~~***moottoriajoneuvoista*** kuin päästöttömistä ~~ajoneuvoista~~***moottoriajoneuvoista***, 2.4 ***ja 2.5*** alaosiossa ~~säädettyä 28 tonnin sallittua enimmäispainoa~~***säädettyjä sallittuja enimmäispainoja*** nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian edellyttämällä lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.		
	Kun on kyse päästöttömistä ~~ajoneuvoista~~***moottoriajoneuvoista***, 2.4 ***ja 2.5*** alaosiossa ~~säädettyä~~***säädettyjä*** 28 tonnin ~~sallittua enimmäispainoa~~***sallittuja enimmäispainoja*** nostetaan 2 tonnilla.		
3.	Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen suurimmat sallitut akselipainot		
3.1	Yksittäiset akselit		
	Muu kuin vetävä akseli		10 tonnia
3.2	Perävaunujen ja puoliperävaunujen kaksiakseliset telit		
	Kaksiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos etäisyys d on		
	3.2.1	pienempi kuin 1 m (d < 1,0)	11 tonnia
	3.2.2	vähintään 1,0 m mutta pienempi kuin 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 tonnia
	3.2.3	vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)	18 tonnia
	3.2.4	1,8 m tai suurempi (1,8 ≤ d)	20 tonnia

3.3	Perävaunujen ja puoliperävaunujen kolmiakseliset telit		
	Kolmiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos akselien etäisyys d on		
	3.3.1	enintään 1,3 m (d ≤ 1,3)	21 tonnia
	3.3.2	suurempi kuin 1,3 m mutta enintään 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4)	24 tonnia
3.4	Vetävä akseli		
	3.4.1	Edellä 2.2, 2.3 ja 2.4 kohdassa tarkoitettujen muiden kuin päästöttömien ajoneuvojen vetävä akseli	11,5 tonnia
	3.4.2	Edellä 2.2.1 ja 2.2.2 kohdassa tarkoitettujen päästöttömien ajoneuvojen vetävä akseli	12,5 tonnia
	3.4.3	Päästöttömät kaksiakseliset linja-autot	12,5 tonnia
	3.4.4	***Päästöttömät kolmiakseliset linja-autot***	***12,5 tonnia***
3.5	Moottoriajoneuvojen kaksiakseliset telit		
	Kaksiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos etäisyys d on		
	3.5.1	pienempi kuin 1 m (d < 1,0)	11,5 tonnia
	3.5.2	vähintään 1,0 m mutta pienempi kuin 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3)	16 tonnia
	3.5.3	vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m (1,3 ≤ 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. ***Kun kyse on päästöttömistä moottoriajoneuvoista, akselipainojen yhteenlaskettua enimmäismäärää kaksiakselista teliä kohti nostetaan yhdellä tonnilla.***	19 tonnia
3.6	***Moottoriajoneuvojen kolmiakseliset telit***		
	Kolmiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos akselien etäisyys d on		
	3.6.1	***pienempi kuin 1,3 m (d < 1,3)***	***21 tonnia***
	3.6.2	***vähintään 1,3 m mutta pienempi kuin 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8)***	***24 tonnia***
4.	Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin liittyvät ominaisuudet		
4.1	Kaikki ajoneuvot		
	Ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän vetävän akselin tai vetävien akseleiden akselipaino ei saa olla pienempi kuin 25 % kuormatun ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaispainosta, kun ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää käytetään kansainvälisessä liikenteessä.		
4.2	Perävaunuyhdistelmät		
	Moottoriajoneuvon taka-akselin ja perävaunun etuakselin välisen etäisyyden täytyy olla vähintään 3,00 m.		
4.3	Akselivälin mukaan määräytyvä suurin sallittu paino		
	Neliakselisen ***tai viisiakselisen*** moottoriajoneuvon suurin sallittu paino tonneina ei saa olla suurempi kuin viisi kertaa ajoneuvon etummaisen ja takimmaisen akselin välinen etäisyys metreinä.		
4.4	Puoliperävaunut		
	Vetotapin akselista vaakatasossa mihin tahansa kohtaan puoliperävaunun etupäädyssä mitattu etäisyys saa olla enintään 2,04 m. **[Tark. 51]**		