

I

(Lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttävät säädökset)

DIREKTIIVIT

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI (EU) 2015/719,

annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015,

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

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

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 lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

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

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä ⁽²⁾,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) On korostettava tarvetta vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja erityisesti hiilidioksidipäästöjä (CO₂), parantaa tieliikenneturvallisuutta, mukauttaa asianomainen lainsäädäntö tekniikan kehitykseen ja markkinoiden uusiin tarpeisiin sekä helpottaa intermodaalikuljetuksia, varmistaen samalla vääristymätön kilpailu ja suojellen tieinfrastruktuuria.
- (2) Tekniikan kehitys tarjoaa mahdollisuuden asentaa aerodynamiikkaa parantavia sisäänvedettäviä tai kokoonaitettavia laitteita ajoneuvojen takaosaan. Tämä aiheuttaisi kuitenkin sen, että neuvoston direktiivin 96/53/EY ⁽³⁾ mukaisesti sallitut enimmäispituudet ylittyisivät. Näin ollen näihin enimmäispituuksiin on tarpeen tehdä poikkeus. Tällä direktiivillä pyritään mahdollistamaan kyseisten laitteiden asentaminen heti, kun aerodynaamisten laitteiden tyyppihyväksyntää koskevien teknisten vaatimusten tarvittavat muutokset on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä tai kun niitä sovelletaan ja kun komissio on hyväksynyt täytäntöönpanosäädökset tällaisten laitteiden käytön operatiivisista säännöistä.
- (3) Ajoneuvojen ohjaamojen aerodynamiikan parantaminen toisi ajoneuvojen energiatehokkuuteen merkittäviä parannuksia mahdollisesti yhdessä ajoneuvojen takaosaan asennettävien sisäänvedettävien tai kokoonaitettävien

⁽¹⁾ EUVL C 327, 12.11.2013, s. 133.

⁽²⁾ Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 15. huhtikuuta 2014 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston ensimmäisen käsittelyn kanta, vahvistettu 16. lokakuuta 2014 (EUVL C 40, 5.2.2015, s. 1). Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 10. maaliskuuta 2015 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 20. huhtikuuta 2015.

⁽³⁾ 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).

laitteiden kanssa. Tämä parantaminen ei kuitenkaan ole direktiivillä 96/53/EY vahvistettujen nykyisten pituusrajoitusten puitteissa mahdollista vähentämättä ajoneuvojen kuljetuskapasiteettia ja vaarantamatta maantiekuljetusten alan taloudellista tasapainoa. Tämän vuoksi on myös tarpeen säätää poikkeuksesta enimmäispituuksiin. Tätä poikkeusta ei saisi käyttää ajoneuvon kuljetuskapasiteetin lisäämiseksi.

- (4) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2007/46/EY⁽¹⁾ luotujen puitteiden mukaan mikäli yli 500 mm pitkät aerodynaamiset laitteet ja sellaiset moottoriajoneuvot, joissa on aerodynamiikkaa parantavat ohjaamot, ylittävät direktiivissä 96/53/EY säädetyt rajat, ne olisi tyyppihyväksyttävä ennen markkinoille saattamista.
- (5) Ohjaamojen uusi muotoilu parantaisi tieliikenneturvallisuutta vähentämällä kuolleita kulmia kuljettajien näkökentässä, mukaan lukien tuulilasin alapuolella olevat kuolleet kulmat, ja sen avulla olisi pyrittävä säästämään monien loukkaantumiselle alttiiden tielläliikkujien, kuten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden, henki. Ohjaamojen uuden muotoilun avulla voidaan myös luoda energianvaimennusrakenteita törmäyksen varalta. Lisäksi ohjaamon tilavuuden mahdollinen lisääntyminen parantaisi kuljettajan turvallisuutta ja työskentelymukavuutta. Pidempien ohjaamojen turvallisuusvaatimusten parantamisen jälkeen voidaan harkita näiden vaatimusten soveltamista myös ajoneuvoihin, jotka eivät hyödy pituuden lisääntymisestä.
- (6) Vaihtoehtoiset käyttövoimalaitteet, joihin kuuluvat hybridivoimalaitteet, saavat energian mekaaniseen käyttövoimaansa käyttöpolttoaineesta ja/tai akusta taikka muusta mahdollisesta sähköisestä tai mekaanisesta käyttövoiman varastointilaitteesta. Niiden käyttö raskaissa hyötyajoneuvoissa tai linja-autoissa voi johtaa ylimääräiseen painoon, mutta vähentää ilmansaasteita. Tällaista ylimääräistä painoa ei tulisi laskea osaksi ajoneuvon kuljetuskapasiteettia, koska maantieliikenneala joutuisi kärsimään siitä taloudellisesti. Ylimääräinen paino ei kuitenkaan saisi johtaa ajoneuvon kuljetuskapasiteetin lisääntymiseen.
- (7) Tulevaisuuden vaihtoehtoista polttoainetta käyttävät ajoneuvot (joiden käyttövoimalaitteet painavat enemmän kuin tavanomaisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen käyttövoimalaitteet) voisivat myös hyötyä lisäpainon sallimisesta. Näin ollen tällaiset vaihtoehtoiset polttoaineet voidaan sisällyttää tämän direktiivin vaihtoehtoisten polttoaineiden luetteloon, mikäli niiden käyttö edellyttää lisäpainon sallimista.
- (8) Tässä direktiivissä säädetään poikkeuksista direktiivissä 96/53/EY vahvistettuihin ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimpiin mittoihin ja painoihin. Jäsenvaltioiden olisi kuitenkin voitava tieliikenneturvallisuuden tai infrastruktuurin ominaisuuksiin liittyvistä syistä rajoittaa tiettyjen ajoneuvojen liikkumista maantieverkkonsa tietyissä osissa.
- (9) Konttikuljetuksissa käytetään yhä useammin 45 jalan mittaisia kontteja. Tällaisia kontteja kuljetetaan kaikilla liikennemuodoilla. Intermodaalikuljetusten maantiesuoksien suorittaminen on nykyisin kuitenkin mahdollista ainoastaan, jos sekä jäsenvaltiot että liikenteenharjoittajat noudattavat rasittavia hallinnollisia menettelyjä tai jos kyseisissä konteissa on patentoidut viistetyt kulmat, mikä aiheuttaa kohtuuttomia kustannuksia. Tällaisia kontteja kuljettavien ajoneuvojen sallitun pituuden lisääminen 15 cm:llä voi vapauttaa liikenteenharjoittajat noudattamasta kyseisiä hallinnollisia menettelyjä ja helpottaa intermodaalikuljetuksia tieinfrastruktuuria tai muita tienkäyttäjiä vaarantamatta tai haittaamatta. Tämän direktiivin määritelmä intermodaalikuljetuksista ei vaikuta neuvoston direktiivin 92/106/ETY⁽²⁾ tarkistamistyöhön.
- (10) Intermodaalikuljetusten edistämisen jatkamiseksi ja enintään 45 jalan mittaisen konttien tai vaihtokorien tyhjäpainon huomioon ottamiseksi kolmiakselisten moottoriajoneuvojen, joilla on kaksi- tai kolmeakselinen puoliperävaunu, liikennöinti olisi sallittava, kun niiden sallittu kokonaispaino on enintään 44 tonnia. Enintään 45 jalan mittaiset kaksiakseliset kontteja tai vaihtokoreja kuljettavat moottoriajoneuvot, joilla on kolmeakselinen puoliperävaunu, olisi sallittava intermodaalikuljetuksissa 42 tonnien sallittuun kokonaispainoon asti.
- (11) Linja-automatkatustajien ja heidän matkatavaroidensa keskipaino on direktiivin 96/53/EY antamisen jälkeen noussut merkittävästi. Ottaen huomioon direktiivissä säädetyt painorajoitukset, tämä on johtanut kuljettavien matkustajien lukumäärän asteittaiseen alenemiseen. Heidä kuljettavien ajoneuvojen painoa ovat lisänneet myös laitteet, jotka ovat tarpeen teknisten vaatimusten, kuten Euro VI -vaatimusten, täyttämiseksi. Koska joukkoliikennettä on energiatehokkuuden parantamiseksi tarpeen suosia yksilöliikenteeseen verrattuna, linja-automatkatustajien lukumäärä on nostettava takaisin aiemmalle tasolle ottaen huomioon matkustajien ja heidän

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽²⁾ 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).

matkatavaroidensa painon nousu. Tämä voidaan tehdä korottamalla kaksiakselisten linja-autojen sallittua enimmäispainoa sellaisissa rajoissa, joissa voidaan kuitenkin varmistaa, ettei tieinfrastruktuuri vahingoitu nopeamman kulumisen vuoksi.

- (12) Jäsenvaltioiden on puututtava asianmukaisesti rikkomuksiin, jotka liittyvät ajoneuvojen ylikuormaan, jotta vältettäisiin kilpailun vääristyminen ja varmistettaisiin tieliikenneturvallisuus.
- (13) Jotta varmistettaisiin vääristymätön kilpailu toimijoiden välillä ja parannettaisiin rikkomusten havaitsemista, jäsenvaltioiden olisi viimeistään 27 päivänä toukokuuta 2021 toteutettava erityisiä toimenpiteitä sellaisten liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien yksilöimiseksi, jotka todennäköisesti ovat ylittäneet niitä koskevan painorajan ja jotka olisi sen vuoksi tarkastettava. Tällainen yksilöiminen voidaan toteuttaa tieinfrastruktuuriin integroitujen punnitusjärjestelmien tai sellaisten ajoneuvojen sisäisten mittarien avulla, jotka mahdollistavat etäviestinnän asianomaisten viranomaisten kanssa. Tällaisen ajoneuvon asennettavan mittarin tuottamien tietojen olisi oltava myös kuljettajan käytettävissä. Kunkin jäsenvaltion olisi tehtävä joka vuosi asianmukainen määrä ajoneuvojen tarkastuspunnitusta. Tarkastusten määrä olisi suhtautettava kyseisessä jäsenvaltiossa vuosittain tarkastettavien ajoneuvojen kokonaismäärään.
- (14) Jäsenvaltioiden olisi tämän direktiivin noudattamisen varmistamiseksi vahvistettava säännöt tämän direktiivin rikkomisen seuraamuksista ja varmistettava niiden täytäntöönpano. Kyseisten seuraamusten olisi oltava tehokkaita, syrjimättömiä, oikeasuhteisia ja varoittavia.
- (15) Jotta voidaan tehostaa ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien painon tarkastuksia kansainvälisellä tasolla ja helpottaa näiden tarkastusten sujuvuutta, on tärkeää, että jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset vaihtavat tietoja. Tällaisessa tiedonvaihdossa olisi hyödynnettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1071/2009 ⁽¹⁾ mukaisesti nimettyä yhteispistettä.
- (16) Euroopan parlamentille ja neuvostolle olisi tiedotettava säännöllisesti jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten tekemistä maantieliikennettä koskevista tarkastuksista. Kyseisten jäsenvaltioiden toimittamien tietojen avulla komissio voi varmistaa, että liikenteenharjoittajat noudattavat tässä direktiivissä vahvistettuja sääntöjä, ja päättää, onko tarpeen kehittää lisää pakkotoimenpiteitä.
- (17) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ⁽²⁾ mukaisesti.
- (18) Komission ei olisi annettava täytäntöönpanosäädöksiä, jotka liittyvät aerodynaamisten laitteiden käytön operatiivisiin vaatimuksiin tai ajoneuvon sisäisen punnituslaitteen yksityiskohtaisiin eritelmiin, jos tämän direktiivin nojalla perustettu komitea ei anna lausuntoa komission esittämästä ehdotuksesta täytäntöönpanosäädökseksi.
- (19) Komissiolle olisi siirrettävä valta antaa delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti, jotta se päivittäisi tässä direktiivissä olevan luettelon vaihtoehtoisista polttoaineista ottaen huomioon uusimman teknisen kehityksen. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös jäsenvaltioiden asiantuntijoiden osalta, ennen delegoitujen säädösten antamista. Komission olisi delegoituja säädöksiä valmistellessaan ja laatiessaan varmistettava, että asianomaiset asiakirjat toimitetaan Euroopan parlamentille ja neuvostolle yhtäaikaaisesti, hyvissä ajoin ja asianmukaisesti.
- (20) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, vaan ne voidaan sen laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (21) Näin ollen direktiivi 96/53/EY olisi muutettava tämän mukaisesti,

⁽¹⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51).

⁽²⁾ 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).

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan direktiivi 96/53/EY seuraavasti:

1) Korvataan 1 artiklan 1 kohdan a alakohta seuraavasti:

”a) sellaisten M2- ja M3-luokan moottoriajoneuvojen ja niiden 0-luokan perävaunujen sekä N2- ja N3-luokan moottoriajoneuvojen ja niiden 03- ja 04 luokan perävaunujen mittoihin, jotka on määritelty Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY (*) liitteessä II;

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2007/46/EY, annettu 5 päivänä syyskuuta 2007, puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle (Puitedirektiivi) (EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1).”

2) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) lisätään ensimmäiseen kohtaan seuraavat määritelmät:

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

a) kaikentyyppisissä sähkökäyttöisissä ajoneuvoissa käytettävä sähkö;

b) vety;

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

d) nestekaasu (LPG);

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

— ’vaihtoehtoisella polttoaineella toimivalla ajoneuvolla’ tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, joka toimii kokonaan tai osittain vaihtoehtoisella polttoaineella ja joka on hyväksytty direktiivillä 2007/46/EY luotujen puitteiden mukaisesti,

— ’intermodaalikuljetuksella’ tarkoitetaan

a) neuvoston direktiivin 92/106/ETY (*) 1 artiklassa määriteltyjä yhdistettyjä kuljetuksia, joissa kuljetetaan yhtä tai useampaa yhteenlasketulta pituudeltaan enintään 45 jalan mittaista konttia tai vaihtokoria; tai

b) kuljetuksia, joissa kuljetetaan yhtä tai useampaa yhteenlasketulta pituudeltaan enintään 45 jalan mittaista konttia tai vaihtokoria ja joissa käytetään vesiliikennettä, edellyttäen, että kuljetuksen alku- tai loppuosuuden muodostavan tiekuljetuksen pituus on enintään 150 kilometriä unionin alueella. Edellä tarkoitettu 150 kilometrin etäisyys voidaan ylittää palvelun kannalta lähimmän sopivan kuljetustermiinalin saavuttamiseksi, kun kyseessä on

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

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

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

— ’rahdinantajalla’ tarkoitetaan konossementissa tai vastaavassa kuljetusasiakirjassa, kuten kauttakulkukonossementissa, mainittua oikeudellista yhteisöä tai luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on nimetty rahdinantajaksi ja/tai jonka nimissä tai puolesta kuljetussopimus on tehty kuljetusyrityksen kanssa.

(*) 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).”

b) korvataan toisessa kohdassa oleva ilmaus ”direktiivin 70/156/ETY” seuraavasti:

”direktiivin 2007/46/EY”.

3) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

- a) kumotaan 4 kohdan kolmas ja neljäs alakohta;
- b) kumotaan 6 kohta.

4) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

Ennen 1 päivää tammikuuta 1991 käyttöön otettujen puoliperävaunuyhdistelmien, jotka eivät ole liitteessä I olevassa 1.6 kohdassa ja 4.4 kohdassa vahvistettujen vaatimusten mukaisia, katsotaan olevan 3 artiklan tarkoittamassa mielessä näiden vaatimusten mukaiset, jos yhdistelmän kokonaispituus on enintään 15,50 metriä.”

5) Kumotaan 8, 8 a ja 9 artikla.

6) Lisätään artiklat seuraavasti:

”8 b artikla

1. Ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka niiden energiatehokkuuden parantamiseksi on varustettu aerodynaamisilla laitteilla ja jotka täyttävät 2 ja 3 kohdassa vahvistetut vaatimukset sekä ovat direktiivin 2007/46/EY 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 pituuden ylityksen yli 500 mm:iin johtavat aerodynaamiset laitteet saatetaan markkinoille, ne on tyyppihyväksyttävä noudattaen direktiivillä 2007/46/EY luotujen puitteiden mukaisia tyyppihyväksyntäsääntöjä.

Komissio arvioi viimeistään 27 päivänä toukokuuta 2017 tarvetta hyväksyä tai muuttaa kyseisissä puitteissa säädettyjä aerodynaamisten laitteiden tyyppihyväksyntää koskevia teknisiä vaatimuksia ottaen huomioon tarpeen varmistaa tieliikenteen turvallisuus ja intermodaalikuljetusten turvallisuus ja erityisesti:

- a) laitteiden turvallinen kiinnitys ja pitkäaikainen pysyvyys irtoamisriskin rajoittamiseksi, myös intermodaalikuljetuksissa;
- b) muiden tienkäyttäjien ja erityisesti loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien turvallisuus, varmistamalla muun muassa ääriiviivamerkintöjen näkyvyys aerodynaamisten laitteiden asentamisen yhteydessä, mukauttamalla epäsuoraa näkemää koskevia vaatimuksia ja olemalla tekemättä myönnytyksiä alleajosuojauksen suhteen ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän takaosaan kohdistuvien törmäystilanteiden varalta.

Tätä varten komissio tekee tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen direktiivillä 2007/46/EY luotujen puitteiden mukaisten tyyppihyväksyntäsääntöjen muuttamiseksi.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen aerodynaamisten laitteiden on täytettävä seuraavat toiminnalliset ehdot:

- a) olosuhteissa, joissa muiden tielläliikkujien tai kuljettajan turvallisuus on uhattuna, kuljettajan on taitettava ne kokoon, vedettävä ne sisään tai irrotettava ne;
- b) kun niitä käytetään kaupunkialueiden tieinfrastruktuurissa ja kaupunkien välisessä tieinfrastruktuurissa, on otettava huomioon sellaisten alueiden erityisominaisuudet, joilla nopeusrajoitus on enintään 50 km/h ja joilla loukkaantumiselle erityisen alttiita tienkäyttäjää on todennäköisemmin liikkeellä; ja
- c) niiden käytön on sovittava yhteen intermodaalikuljetusten kanssa, ja kokoonaitettuina tai sisäänvedettyinä ne eivät saa ylittää suurinta sallittua pituutta yli 20 cm:llä.

4. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännökset 3 kohdan yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

5. Edellä olevaa 1 kohtaa sovelletaan tilanteen mukaan päivästä, jona 2 kohdassa tarkoitettuihin välineisiin tehtävät tarpeelliset muutokset on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä tai jona niitä on alettu soveltaa, ja sen jälkeen, kun 4 kohdassa tarkoitetut täytäntöönpanosäädökset on hyväksytty.

9 a artikla

1. Energiatehokkuuden parantamiseksi, erityisesti ohjaamojen aerodynamiikan osalta, ja tieturvallisuuden parantamiseksi 2 kohdassa vahvistetut vaatimukset täyttävien ja direktiivin 2007/46/EY mukaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien sallitaan ylittää tämän direktiivin liitteessä I olevassa 1.1 kohdassa asetetut enimmäispituudet edellyttäen, että niiden ohjaamot parantavat aerodynamiikkaa, energiätehokkuutta ja turvallisuutta. 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.

2. Ennen kuin 1 kohdassa tarkoitettuja ajoneuvot saatetaan markkinoille, ne on hyväksyttävä noudattaen direktiivillä 2007/46/EY luotujen puitteiden mukaisia tyyppihyväksyntäsääntöjä. Komissio arvioi viimeistään 27 päivänä toukokuuta 2017 tarvetta kehittää tällaisilla ohjaamoilla varustettujen ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevia, kyseisissä puitteissa säädettyjä ohjaamoilla varustettujen ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevia teknisiä vaatimuksia ottaen huomioon seuraavat seikat:

- a) ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikan parantuminen;
- b) loukkaantumiselle alttiit tienkäyttäjät ja heidän näkyvyytensä parantaminen kuljettajan kannalta, erityisesti vähentämällä kuljettajan näkökentän kuolleita kulmia;
- c) muille tienkäyttäjille aiheutuvien vahinkojen ja loukkaantumisten vähentäminen törmäystilanteissa;
- d) kuljettajien turvallisuus ja työskentelymukavuus.

Tätä varten komissio tekee tarvittaessa lainsäädäntöehdotuksen direktiivillä 2007/46/EY luotujen puitteiden mukaisten tyyppihyväksyntäsääntöjen muuttamiseksi.

3. Edellä olevaa 1 kohtaa sovelletaan tilanteen mukaan kolmen vuoden kuluttua päivästä, jona 2 kohdassa tarkoitettuihin välineisiin tehtävät tarpeelliset muutokset on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä tai jona niitä on alettu soveltaa.”

7) Kumotaan 10 a artikla.

8) Lisätään artikkelit seuraavasti:

”10 b artikla

Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien ajoneuvojen enimmäispainot ovat liitteessä I olevissa 2.3.1, 2.3.2 ja 2.4 kohdassa.

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

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

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 10 h artiklan mukaisesti niiden 2 artiklassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden luettelon päivittämiseksi tätä direktiiviä varten, jotka edellyttävät lisäpainoa. On erityisen tärkeää, että komissio ennen näiden delegoitujen säädösten hyväksymistä noudattaa tavanomaista käytäntöään ja kuulee asiantuntijoita, jäsenvaltioiden asiantuntijat mukaan lukien.

10 c artikla

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

10 d artikla

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava viimeistään 27 päivänä toukokuuta 2021 erityistoimenpiteitä niiden liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien tunnistamiseksi, jotka todennäköisesti ovat ylittäneet suurimman sallitun painon ja jotka niiden toimivaltaisten viranomaisten näin ollen olisi tarkastettava sen varmistamiseksi, että tämän direktiivin vaatimuksia noudatetaan. Nämä toimenpiteet voidaan toteuttaa tieinfrastruktuureihin sijoitettujen automaattisten järjestelmien tai ajoneuvoon 4 kohdan mukaisesti asennettujen punnituslaitteiden avulla.

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

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

2. Kunkin jäsenvaltion on joka kalenterivuosi suoritettava asianmukainen määrä liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien painoa koskevia tarkastuksia suhteessa sen alueella vuosittain tarkastettavien ajoneuvojen kokonaismäärään.

3. Jäsenvaltioiden on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) No 1071/2009 (1)* 18 artiklan mukaisesti varmistettava, että niiden toimivaltaiset viranomaiset vaihtavat tietoja tähän artiklaan liittyvistä rikkomuksista ja seuraamuksista.

4. Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen ajoneuvoon asennettavien punnituslaitteiden on oltava tarkkoja ja luotettavia, täysin yhteentoimivia ja yhteensopivia kaikkien ajoneuvotyyppien kanssa.

5. Komissio hyväksyy viimeistään 27 päivänä toukokuuta 2016 täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan yksityiskohtaiset säännökset 4 kohdan mukaista yhteentoimivuutta ja yhteensopivuutta koskevien sääntöjen yhdenmukaista täytäntöönpanoa varten.

Yhteentoimivuuden varmistamiseksi mainittujen yksityiskohtaisten säännösten on mahdollistettava punnitustietojen toimittaminen milloin tahansa liikkeessä olevasta ajoneuvosta toimivaltaisille viranomaisille ja ajoneuvon kuljettajalle. Tiedot toimitetaan Euroopan standardointikomitean (CEN) DSRC-standardeissa EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ja ISO-standardissa 14906 määritellyn rajapinnan kautta. Lisäksi tällaisella tietojen toimittamisella varmistetaan, että jäsenvaltioiden toimivaltaiset viranomaiset voivat toimittaa ja vaihtaa tietoja samalla tavoin kaikissa jäsenvaltioissa rekisteröityjen ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien kanssa ajoneuvoihin asennettuja punnituslaitteita käyttäen.

Jotta varmistetaan yhteensopivuus kaikkien ajoneuvotyyppien kanssa, moottoriajoneuvoihin asennettujen järjestelmien avulla on voitava vastaanottaa ja käsitellä mitä tahansa tietoa, joka on lähetetty minkä tahansa tyyppisestä moottoriajoneuvoon kiinnitetystä perävaunusta tai puoliperävaunusta.

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

10 e artikla

Jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt tämän direktiivin rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet niiden täytäntöönpanon varmistamiseksi. Kyseisten seuraamusten on oltava tehokkaita, syrjimättömiä, oikeasuhteisia ja varoittavia. Jäsenvaltioiden on toimitettava kyseiset säännöt komissiolle.

10 f artikla

1. Konttien ja vaihtokorien kuljetuksia varten jäsenvaltioiden on vahvistettava säännöt, joiden mukaan:

- a) rahdinantajan on annettava liikenteenharjoittajalle, jonka tehtäväksi kontin tai vaihtokorin kuljetus annetaan, ilmoitus kuljetettavan kontin tai vaihtokorin painosta; ja
- b) liikenteenharjoittajan on mahdollistettava pääsy kaikkiin rahdinantajan toimittamiin asiaa koskeviin asiakirjoihin.

2. Jäsenvaltioiden on vahvistettava sekä rahdinantajan että liikenteenharjoittajan vastuuta koskevat säännöt niitä tapauksia varten, joissa 1 kohdassa tarkoitettut tiedot puuttuvat tai ovat vääriä ja ajoneuvossa tai ajoneuvoyhdistelmässä on ylikuormaa.

10 g artikla

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

Nämä tiedot voivat olla osa tietoja, jotka toimitetaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 (2)* 17 artiklan nojalla.

Komissio laatii tämän artiklan nojalla saaduista tiedoista analyysin ja sisällyttää tällaisen analyysin kertomukseen, jonka se toimittaa Euroopan parlamentille ja neuvostolle asetuksen (EY) N:o 561/2006 nojalla.

10 h artikla

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetty edellytykset.
2. Siirretään komissiolle 26 päivästä toukokuuta 2015 viiden vuoden ajaksi 10 b 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.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 10 b artiklassa tarkoitettua 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 myöhempanä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevytyteen.
4. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
5. Edellä olevan 10 b 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.

10 i artikla

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 165/2014 ⁽³⁾* 42 artiklassa tarkoitettu maaliikennekomitea. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011 ⁽⁴⁾* tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.
3. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

10 j artikla

Viimeistään 8 päivänä toukokuuta 2020 komissio esittää tarvittaessa Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen, joka koskee Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2015/719 ⁽⁵⁾* säädettyjen tämän direktiivin muutosten täytäntöönpanoa ja jossa myös otetaan huomioon tiettyjen markkinasegmenttien erityispiirteet. Komissio antaa tarvittaessa kyseisen kertomuksen perusteella lainsäädäntöehdotuksen, johon liitetään asianmukainen vaikutustustenarviointi. Kertomuksen on oltava saatavilla vähintään kuusi kuukautta ennen mahdollisen lainsäädäntöehdotuksen antamista.

⁽¹⁾* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1071/2009, annettu 21 päivänä lokakuuta 2009, maantieliikenteen harjoittajan ammatin harjoittamisen edellytyksiä koskevista yhteisistä säännöistä ja neuvoston direktiivin 96/26/EY kumoamisesta (EUVL L 300, 14.11.2009, s. 51).

⁽²⁾* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 561/2006, annettu 15 päivänä maaliskuuta 2006, tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta (EUVL L 102, 11.4.2006, s. 1).

⁽³⁾* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 165/2014, annettu 4 päivänä helmikuuta 2014, tieliikenteessä käytettävistä ajopiirtureista, tieliikenteen valvontalaitteista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 kumoamisesta sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 muuttamisesta (EUVL L 60, 28.2.2014, s. 1).

⁽⁴⁾* 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).

⁽⁵⁾* Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/719, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisissa ja kansainvälisissä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 115, 6.5.2015, s. 1)."

9) Muutetaan liite I seuraavasti:

a) korvataan 1.2 kohdan a alakohta seuraavasti:

”a) kaikki ajoneuvot lukuun ottamatta b alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja: 2,55m;”

b) korvataan 1.2 kohdan b alakohta seuraavasti:

”b) lämpöeristettyjen ajoneuvojen korirakenteet tai ajoneuvoilla kuljetettavat lämpöeristetyt kontit tai vaihtokorit: 2,60 m;”

c) korvataan 2.2.2 kohdan c alakohta seuraavasti:

”c) kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu, joka kuljettaa intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa konttia tai vaihtokoria, joiden yhteenlaskettu pituus on enintään 45 jalkaa: 42 tonnia;”

d) lisätään 2.2.2 kohtaan alakohta seuraavasti:

”d) kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kaksi- tai kolmiakselinen puoliperävaunu, joka kuljettaa intermodaalikuljetuksena yhtä tai useampaa konttia tai vaihtokoria, joiden yhteenlaskettu pituus on enintään 45 jalkaa: 44 tonnia;”

e) korvataan 2.3.1 kohta seuraavasti:

”2.3.1 Muut kaksiakseliset moottoriajoneuvot kuin linja-autot: 18 tonnia

Muut kaksiakseliset vaihtoehtoisella polttoaineella toimivat moottoriajoneuvot kuin linja-autot: 18 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian edellyttämällä lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni

Kaksiakseliset linja-autot: 19,5 tonnia;”

f) korvataan 2.3.2 kohta seuraavasti:

”2.3.2 Kolmiakseliset moottoriajoneuvot: 25 tonnia tai 26 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

Kolmiakseliset vaihtoehtoisella polttoaineella toimivat moottoriajoneuvot: 25 tonnin tai 26 tonnin sallittua enimmäispainoa (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) nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian edellyttämällä lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni;”

g) korvataan 2.4 kohta seuraavasti:

”2.4 Kolmiakseliset nivellinja-autot: 28 tonnia

Kolmiakseliset vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivat nivellinja-autot: 28 tonnin sallittua enimmäispainoa nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian edellyttämällä lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.”

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 7 päivänä toukokuuta 2017. Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä 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.

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

3 artikla

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

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa 29 päivänä huhtikuuta 2015.

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

M. SCHULZ

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja

Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA
