

Brüssel, 3. juuli 2024
(OR. en)

10645/24

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0265(COD)

CODEC 1426
TRANS 271
CLIMA 228
ENV 581
COMPET 615
PE 161

KIRJALIK TEAVE

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantee sõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass – Euroopa Parlamendi esimese lugemise tulemus (Strasbourg, 11.–14. märts 2024)

I. SISSEJUHATUS

Raportöör Isabel GARCÍA MUÑOZ (S&D, ES) esitas transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN) nimel eespool nimetatud direktiivi ettepanekut käsitleva raporti, mis sisaldas 51 muudatusettepanekut (muudatusettepanekud 1–51).

Lisaks esitas Verts/ALE fraktsioon üheksa muudatusettepanekut (muudatusettepanekud 52–60) ning mitu parlamendiliiget erinevatest fraktsioonidest esitasid viis muudatusettepanekut (muudatusettepanekud 61–65).

II. HÄÄLETUS

Euroopa Parlamendi täiskogu võttis 12. märtsil 2024 toimunud hääletusel vastu muudatusettepanekud 1–51 direktiivi ettepaneku muutmiseks. Muid muudatusettepanekuid vastu ei võetud.

Selliselt muudetud komisjoni ettepanek kujutab endast parlamendi esimese lugemise seisukohta, mis on esitatud käesoleva dokumendi lisas toodud parlamendi seadusandlikus resolutsioonis.

P9_TA(2024)0126

Teatavate maanteeõidukite mõõtmed ja mass

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

(Seadusandlik tavamenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (COM(2023)0445),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 2 ja artiklit 91 lõiget 1, mille alusel komisjon esitas ettepaneku Euroopa Parlamendile (C9-0306/2023),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 3,
 - võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 26. oktoobri 2023. aasta arvamust¹,
 - pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 59,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A9-0047/2024),
1. võtab vastu allpool toodud esimese lugemise seisukoha;
 2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamendile saata, kui komisjon asendab selle uue ettepanekuga, muudab seda oluliselt või kavatses seda oluliselt muuta;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide parlamentidele.

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

Muudatusettepanek 1
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek

(4) Nende eesmärkide saavutamiseks tuleks leida õige tasakaal majandusliku tõhususe, keskkonnasäästlikkuse, teetaristu kaitse ja liiklusohutuse aspektide vahel.

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 2
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 6 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6a) Käesoleva direktiivi eesmärk on parandada autoveosektori konkurentsivõimet, edendades kulutõhusamaid ja kestlikumaid vedusid ning soodustades ühendvedusid. Kuigi uued sätted toovad kaasa läbitud sõidukilomeetrite arvu vähenemise, jääb suur juhtide nappus liidus eeldatavasti püsima. Selle nappusega tegelemiseks on äärmiselt oluline parandada kiiremas korras raskeveokijuhtide töötingimusi. Veoautode kvaliteetsete parkimisalade puudus liidus halvendab veelgi veoautojuhtide töötingimusi, mis on probleemiks eriti pikamaasõitude ajal.

Selle olukorra lahendamiseks ja sektori atraktiivsuse suurendamiseks ei tohiks heiteta tehnoloogiate sõidukitesse paigaldamiseks vajalike mõõtmete suurendamine toimuda piisava kabiiniruumi arvelt ning see peaks parandama juhtide mugavust. Võimaluse

korral tuleks uurida ja stimuleerida kontseptsioone, mis võimaldavad lisaruumi kabiinidesse sanitaarruumide paigaldamiseks.

Muudatusettepanek 3
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

(7) Selleks et tagada käesoleva direktiivi sätete ühtne mõistmine ja ühetaoline rakendamine siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses, on vaja selgitada, et *siseriiklikke erandeid* teatavate *siseriiklikus liikluses liiklevate sõidukitüüpide* lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmete piirmääradest *ei kohaldata automaatselt piiriülestes vedudes kasutatavate sõidukite suhtes.*

Muudatusettepanek

(7) Selleks et tagada käesoleva direktiivi sätete ühtne mõistmine ja ühetaoline rakendamine siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses, on vaja selgitada, et *praegu on olemas konkreetsed erandid, mis põhinevad sageli naaberliikmesriikide vahelistel kahepoolsetel kokkulepetel*, teatavate *vedudes kasutatavate erisõidukite teatavatest* lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmete piirmääradest, *mis tuleks säilitada seni, kuni need ei mõjuta rahvusvahelist konkurentsi.*

Muudatusettepanek 4
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

ulatuslikuks ühtlustamiseks, et hoida ära sama eesmärgi täitvate erinevate tingimuste paljusus. Samuti peaksid liikmesriigid tagama, et riiklikud nõuded on proportsionaalsed ja mittediskrimineerivad ning et nendega hoidutakse põhjendamatute nõuete kehtestamisest, nagu asjaomase liikmesriigi riigikeele vabalt valdamine. Selleks et vähendada ettevõtjate halduskoormust ning tagada vedude tegemine tõhusalt, õiglaselt ja ohutult, on oluline kehtestada läbipaistev, ühtlustatud ja kasutajasõbralik lubade saamise süsteem.

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

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek

(9) Euroopa moodulsüsteeme on pikalt kasutatud ja katsetatud ning need on osutunud huvitavaks lahenduseks transporditeenuste majandusliku ja energiatõhususe suurendamisel, tagades samal ajal liiklusohutuse ja taristu kaitse tänu sellele, et need ei ületa teedevõrgu asjakohaste osade piire. Võttes arvesse liikmesriikide eripärasid, erinevaid majandushuve, transpordivajadusi ja transporditaristu erinevat suutlikkust, on liikmesriikidel parimad võimalused hinnata Euroopa moodulsüsteemide liikumist oma territooriumil ja anda selleks luba. Samal ajal on Euroopa moodulsüsteemide

Muudatusettepanek

(9) Euroopa moodulsüsteeme on pikalt kasutatud ja katsetatud ning need on osutunud huvitavaks lahenduseks transporditeenuste majandusliku ja energiatõhususe suurendamisel, tagades samal ajal liiklusohutuse ja taristu kaitse tänu sellele, et need ei ületa teedevõrgu asjakohaste osade piire. Võttes arvesse liikmesriikide eripärasid, erinevaid majandushuve, transpordivajadusi ja transporditaristu erinevat suutlikkust, on liikmesriikidel parimad võimalused hinnata Euroopa moodulsüsteemide liikumist oma territooriumil ja anda selleks luba. **Enne Euroopa moodulsüsteemidele loa andmist**

kasutamise positiivse sotsiaal-majandusliku ja keskkonnamõju suurendamiseks äärmiselt oluline kõrvaldada tarbetud tõkked nende kasutamisel piiriüleste vedude puhul, mis toimuvad selliste naaberliikmesriikide vahel, kes lubavad selliseid liidendsõidukeid oma territooriumil kasutada. Selleks tuleks kõrvaldada piirang ületatavate piiride arvu suhtes, kui need liidendsõidukid vastavad liikmesriikide poolt nende territooriumil Euroopa moodulsüsteemide suhtes kehtestatud lubatud täismassile ja maksimaalmõõtmetele. Selle eesmärk on tagada, et piiriülestel vedudel kasutatavad Euroopa moodulsüsteemid vastavad nendes liikmesriikides Euroopa moodulsüsteemide suhtes kohaldatavale ühisele madalaimale massi ja mõõtmete piirmäärale. Käitamise ohutuse, läbipaistvuse ja õigusselguse huvides tuleks kehtestada ühised tingimused Euroopa moodulsüsteemide osalemisele riigisiseses ja rahvusvahelises liikluses, **sealhulgas tuleks anda** selget teavet Euroopa moodulsüsteemide massi ja mõõtmete piirmäärade **ning** teedevõrgu **nende osade kohta**, mis on **sobiv** selliste sõidukite spetsifikatsioonidele; **samuti tuleks jälgida** Euroopa moodulsüsteemide kasutamise mõju liiklusohutusele, teetaristule ja transpordiliikidevahelisele koostööle ning Euroopa moodulsüsteemide keskkonnamõju transpordisüsteemile, sealhulgas mõju transpordiliikide osakaalule.

peaksid liikmesriigid viima läbi uute marsruutide eelneva hindamise nende võimaliku mõju suhtes liiklusohutusele, taristule, transpordiliikidevahelisele koostööle, ühelt transpordiliigilt teisele üleminekule ja keskkonnale. Samal ajal on Euroopa moodulsüsteemide kasutamise positiivse sotsiaal-majandusliku ja keskkonnamõju suurendamiseks äärmiselt oluline kõrvaldada tarbetud tõkked nende kasutamisel piiriüleste vedude puhul, mis toimuvad selliste naaberliikmesriikide vahel, kes lubavad selliseid liidendsõidukeid oma territooriumil kasutada. Selleks tuleks kõrvaldada piirang ületatavate piiride arvu suhtes, kui need liidendsõidukid vastavad liikmesriikide poolt nende territooriumil Euroopa moodulsüsteemide suhtes kehtestatud lubatud täismassile ja maksimaalmõõtmetele. Selle eesmärk on tagada, et piiriülestel vedudel kasutatavad Euroopa moodulsüsteemid vastavad nendes liikmesriikides Euroopa moodulsüsteemide suhtes kohaldatavale ühisele madalaimale massi ja mõõtmete piirmäärale. Käitamise ohutuse, läbipaistvuse ja õigusselguse huvides tuleks kehtestada ühised tingimused Euroopa moodulsüsteemide osalemisele riigisiseses ja rahvusvahelises liikluses. **Need tingimused peaksid muu hulgas tagama, et Euroopa moodulsüsteemid liikleval teedel, kus vähem kaitstud liiklejate ohutus on tagatud. Liikmesriigid peaksid andma** selget teavet Euroopa moodulsüsteemide massi ja mõõtmete piirmäärade **kohta** teedevõrgu **nendes osades**, mis on **sobivad** selliste sõidukite spetsifikatsioonidele. **Liikmesriigid peaksid looma seiresüsteemi, et hinnata** Euroopa moodulsüsteemide kasutamise mõju liiklusohutusele, teetaristule ja transpordiliikidevahelisele koostööle ning Euroopa moodulsüsteemide keskkonnamõju transpordisüsteemile, sealhulgas mõju transpordiliikide osakaalule. **Euroopa moodulsüsteemide selge määratlus käesolevas direktiivis tagab, et Euroopa moodulsüsteemid**

koosnevad standardsetest sõidukiüksustest, et tagada ühilduvus teiste transpordiliikidega, eelkõige raudteetranspordiga. Selleks et tulemuslikult edendada üleminekut heiteta liikuvusele, peaksid rahvusvahelises liikluses osalevad Euroopa moodulsüsteemid koosnema, niipea kui see on tehniliselt ja praktiliselt teostatav, heiteta sõidukitest või liidendsõidukitest.

Muudatusettepanek 6
ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 9 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 7
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 10 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(10a) Uued ühtlustatud normid Euroopa moodulsüsteemide jaoks riigisiseses ja rahvusvahelises liikluses liikmesriikides, kes võimaldavad nende liiklemist, peaksid

hõlmama andmete kogumist liiklusohutuse kohta nendes liikmesriikides, sealhulgas kokkupõrgete tagajärjel hukkunute ja vigastatute osakaalu kohta. Võttes arvesse, et vähem kaitstud liiklejad moodustavad peaaegu kolmandiku raskeveokitega kokkupõrgetes hukkunutest, peaksid liikmesriigid tagama, et Euroopa moodulsüsteemid ei mõjuta negatiivselt liiklusohutust, eelkõige vähem kaitstud liiklejate, nagu jalakäijate, ratturite ja mootorratturite ning puuetega või piiratud liikumisvõime või suunatajuga isikute ohutust.

Muudatusettepanek 8
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 11

Komisjoni ettepanek

(11) Arvestades, et jagamatu lasti vedu selliste sõidukite või liidendsõidukitega, mis ületavad lubatud täismassi või maksimaalmõõtmeid, ning Euroopa moodulsüsteemide kasutamine, vajavad täiendavaid *turvaelementide* ja sobivat taristut, on vaja erilist tähelepanu pöörataks sellistele elementidele nagu asjakohase teabe läbipaistvus, õiguskindlus ja loamenetluste ühtlustamine. Seepärast on vaja, et liikmesriigid looksid ühtse elektroonilise teabe- ja sidesüsteemi, mis sisaldab kogu asjakohast teavet jagamatu lasti veo ning Euroopa moodulsüsteemide suhtes kohaldatavate toimivus- ja haldustingimuste kohta selgel ja kergesti kättesaadaval viisil. Kõnealune riiklik süsteem peaks samuti võimaldama ettevõtjatel saada teavet ja esitada elektrooniliselt standardvormis taotlus jagamatu lasti vedamise erilubade saamiseks asjaomases liikmesriigis.

Muudatusettepanek

(11) Arvestades, et jagamatu lasti vedu selliste sõidukite või liidendsõidukitega, mis ületavad lubatud täismassi või maksimaalmõõtmeid, ning Euroopa moodulsüsteemide kasutamine vajavad täiendavaid *turvaelemente* ja sobivat taristut, on vaja, *et* erilist tähelepanu pöörataks sellistele elementidele nagu asjakohase teabe läbipaistvus, õiguskindlus ja loamenetluste ühtlustamine. Seepärast on vaja, et liikmesriigid looksid ühtse elektroonilise teabe- ja sidesüsteemi, mis sisaldab kogu asjakohast teavet jagamatu lasti veo ning Euroopa moodulsüsteemide suhtes kohaldatavate toimivus- ja haldustingimuste kohta selgel ja kergesti kättesaadaval viisil. Kõnealune riiklik süsteem peaks samuti võimaldama ettevõtjatel saada teavet ja esitada elektrooniliselt *ELi* standardvormis taotlus jagamatu lasti vedamise erilubade saamiseks asjaomases liikmesriigis. *Lisaks peaks kõnealune riiklik süsteem andma teavet sõidukite ja liidendsõidukite siseriiklikult lubatud täismasside ja maksimaalmõõtmete kohta ning teavet võimalike piirangute, eelkõige*

kõrguspiirangute kohta. Selleks et tagada ettevõtjatele ja kodanikele juurdepääs kogu asjakohasele teabele ühes kohas, peaks komisjon hiljemalt [6 kuud pärast käesoleva direktiivi ülevõtmise kuupäeva] looma spetsiaalse Euroopa veebiportaali, mis ühendab riiklikke elektroonilisi ja sidesüsteeme ning annab muu hulgas selge graafilise ülevaate teedest, millel Euroopa moodulsüsteemid, ja kui see teave on kättesaadav, jagamatut lasti vedavad sõidukid võivad asjaomastes liikmesriikides liikuda.

Muudatusettepanek 9
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 12

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 10
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 14

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek 11
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 15

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 12
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 16 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 13
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 16 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 14
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek

(17) Eeskirjade täitmise tulemuslik, tõhus ja järjepidev tagamine on äärmiselt oluline, et tagada moonutamata konkurents ettevõtjate jaoks ning kõrvaldada kohaldatavat massi või mõõtmeid ebaseaduslikult ületavate sõidukitega seotud riskid liiklusohutusele ja teetaristule. Selleks et liikmesriigid saaksid maanteekontrollis võtta paremini sihikule ülekoormatud sõidukid, **ja kui nad otsustavad kasutada teetariistus automaatseid süsteeme**, peaksid **liikmesriigid** tagama vähemalt **selliste süsteemide** kasutuselevõtu üleeuroopalises maanteetranspordivõrgus. Lisaks tuleks nõuete täitmise tagamise usaldusväärsuse ja järjepidevuse huvides kogu liidus kehtestada kohustuslik minimaalne kontrollitase, mida liikmesriigid peavad järgima proportsionaalselt käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite liikluse tasemega nende territooriumil, tehes sealhulgas asjakohasel hulgal kontrolle öisel ajal.

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 15
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 18

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek 16
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 18 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

(18a) Direktiivi 96/53/EÜ täitmise tagamine on oluline osa väljakujunenud seire- ja nõuete täitmise tagamise süsteemidest liidu ja liikmesriikide

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

Muudatusettepanek 17
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 18 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 18
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 19

Komisjoni ettepanek

(19) Mitmeliigilise transpordisüsteemi kasvu edendamiseks tuleks veelgi hõlbustada konteinervedusid ja võimaldada maanteeõidukitele **kõrgete** konteinerite veoks lisakõrgust.

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 19
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 19 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 20
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 21

Komisjoni ettepanek

(21) Selleks et autoveosektor saaks kiiresti reageerida mis tahes kriisile, nagu loodusõnnetused, pandeemiad, sõjalised konfliktid või taristutõrked, on vaja lisada

Muudatusettepanek

(21) Selleks et autoveosektor saaks kiiresti reageerida mis tahes kriisile, nagu loodusõnnetused, pandeemiad, sõjalised konfliktid või taristutõrked, on vaja lisada

direktiivi 96/53/EÜ hädaolukorra klausel, mis võimaldab ajutiselt kasutada raskeveokeid, mis ületavad lubatud täismassi ja/või maksimaalmõõtmeid, et tagada vajalike kaupade ja teenuste jätkuv tarnimine. Sellist hädaolukorra klauslit tuleks kohaldada üksnes juhul, kui avalik huvi seda nõuab ja tingimusel, et see ei vähenda liiklusohutust.

direktiivi 96/53/EÜ hädaolukorra klausel, mis võimaldab ajutiselt kasutada raskeveokeid, mis ületavad lubatud täismassi ja/või maksimaalmõõtmeid, et tagada vajalike kaupade ja teenuste jätkuv tarnimine. Sellist hädaolukorra klauslit tuleks kohaldada üksnes juhul, kui avalik huvi seda nõuab ja tingimusel, et see ei vähenda liiklusohutust, **ning selle võimaliku pikendamise tingimuseks peaks olema kriisi jätkumine.**

Muudatusettepanek 21

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Põhjendus 23

Komisjoni ettepanek

(23) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et kehtestada ühtne taotluse tüüpvorm ning ühtlustada eeskirjad ja menetlused riiklike lubade väljaandmiseks või **sarnastekokkulepete** tegemiseks selliste sõidukite või liidendsõidukite puhul, mis ületavad lubatud täismassi ja/või maksimaalmõõtmeid ning on ette nähtud jagamatu lasti vedamiseks, et kehtestada ühtne aruandlusvorm liikmesriikidele, et nad saaksid täita oma aruandluskohustusi, ning kehtestada ajutised erandid kriisist mõjutatud liikmesriikide vahelises rahvusvahelises liikluses kasutatavate massi ja mõõtmete piirmäärade kohaldamisest. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁴⁵.

⁴⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

Muudatusettepanek

(23) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et kehtestada **ELi** ühtne taotluse tüüpvorm ning ühtlustada eeskirjad ja menetlused riiklike lubade väljaandmiseks või **sarnaste kokkulepete** tegemiseks selliste sõidukite või liidendsõidukite puhul, mis ületavad lubatud täismassi ja/või maksimaalmõõtmeid ning on ette nähtud jagamatu lasti vedamiseks, et kehtestada ühtne aruandlusvorm liikmesriikidele, et nad saaksid täita oma aruandluskohustusi, ning kehtestada ajutised erandid kriisist mõjutatud liikmesriikide vahelises rahvusvahelises liikluses kasutatavate massi ja mõõtmete piirmäärade kohaldamisest. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011⁴⁵.

⁴⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

Muudatusettepanek 22
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 23 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 23
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 2 – alapunkt e
Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – taane 14

Komisjoni ettepanek

— alternatiivkütusega töötav sõiduk – mootorsõiduk, mis töötab täielikult alternatiivkütusega ning mis on saanud määruse (EL) 2018/858 raamistiku kohase tüübikinnituse,

Muudatusettepanek 24

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt b

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 4 – lõige 3 – lõigud 2, 3 ja 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Liikmesriigid tagavad halduskoormuse vähendamise ja tarbetute viivituste vältimisega, et jagamatu lasti veolubade või sarnaste kokkulepete taotlemine on sujuv, tõhus ja mittediskrimineeriv.

Liikmesriigid tagavad, et jagamatu lasti veoga seotud lubade väljaandmise või sarnaste kokkulepete tegemise tingimused on proportsionaalsed ja mittediskrimineerivad. Eelkõige teevad liikmesriigid koostööd, et vältida sõiduki märgistuse ja märguannete paljusust ning eelistada teksti asemel piktogrammide kasutamist. Liikmesriigid ei kehtesta **jagamatu lasti veoga** seotud keelenõudeid.

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek

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

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

Liikmesriigid tagavad, et jagamatut lasti vedavatel sõidukitel on artiklis 10ca sätestatud ELi märgis.

Muudatusettepanek 25
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt b
Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 4 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

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

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

- a) vedu tehakse liikmesriigi territooriumil erisõidukiga või spetsialiseeritud liidendsõidukiga olukorras, mille puhul selleks veoks ei kasutata harilikult teisest liikmesriigist pärinevat sõidukit, näiteks raietööde ja metsatöötlustega seotud vedude puhul;
- b) liikmesriik, kes lubab oma territooriumil teha vedusid sõidukitel ja liidendsõidukitel, mille mõõtmed erinevad I lisa kehtestatud mõõtmetest, lubab liigelda ka Euroopa moodulsüsteemidel lõike 4a kohaselt, et oleks saavutatud vastavus vähemalt selles riigis lubatud laadimis pikkusele, nii et igal vedajal on võrdsed konkrentsitingimused.

Muudatusettepanek

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

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

- a) vedu tehakse liikmesriigi territooriumil erisõidukiga või spetsialiseeritud liidendsõidukiga olukorras, mille puhul selleks veoks ei kasutata harilikult teisest liikmesriigist pärinevat sõidukit, näiteks raietööde ja metsatöötlustega seotud vedude puhul;
- b) liikmesriik, kes lubab oma territooriumil teha vedusid sõidukitel ja liidendsõidukitel, mille mõõtmed erinevad I lisa kehtestatud mõõtmetest, lubab liigelda ka Euroopa moodulsüsteemidel lõike 4a kohaselt, et oleks saavutatud vastavus vähemalt selles riigis lubatud laadimis pikkusele, nii et igal vedajal on võrdsed konkrentsitingimused.

Muudatusettepanek 26
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt c
Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 4 – lõige 4a

Komisjoni ettepanek

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

- a) liikmesriigid teevad üldsusele juurdepääsetaval ja läbipaistval viisil kättesaadavaks teabe, mis on seotud nende territooriumil Euroopa moodulsüsteemide liiklemise suhtes kohaldatavate lubatud täismasside ja maksimaalmõõtmetega;
- b) liikmesriigid teevad üldsusele juurdepääsetaval ja läbipaistval viisil kättesaadavaks teabe, mis on seotud teedevõrgu selle osaga, kus Euroopa moodulsüsteemid võivad liigelda;
- c) liikmesriigid tagavad, et võrgu see osa, kus Euroopa moodulsüsteemid võivad nende territooriumil liigelda, ühildub Euroopa moodulsüsteemide liiklemist lubavate naaberliikmesriikide teedevõrguga, et võimaldada piiriülest

Muudatusettepanek

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

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

- a) liikmesriigid teevad üldsusele juurdepääsetaval ja läbipaistval viisil kättesaadavaks teabe, mis on seotud nende territooriumil Euroopa moodulsüsteemide liiklemise suhtes kohaldatavate lubatud täismasside ja maksimaalmõõtmetega;
- b) liikmesriigid teevad üldsusele juurdepääsetaval ja läbipaistval viisil kättesaadavaks teabe, mis on seotud teedevõrgu selle osaga, kus Euroopa moodulsüsteemid võivad liigelda;
- c) liikmesriigid tagavad, et võrgu see osa, kus Euroopa moodulsüsteemid võivad nende territooriumil liigelda, ühildub Euroopa moodulsüsteemide liiklemist lubavate naaberliikmesriikide teedevõrguga, et võimaldada piiriülest

liiklust;

d) liikmesriigid **kehtestavad** seiresüsteemi **ja hindavad** Euroopa moodulsüsteemide mõju liiklusohutusele, teetariistule ja transpordiliikidevahelisele koostööle, samuti Euroopa moodulsüsteemide keskkonnamõju transpordisüsteemile, sealhulgas mõju transpordiliikide jaotusele.

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

Liikmesriigid **teavitavad komisjoni**, kui nad lubavad oma territooriumil Euroopa moodulsüsteemidel liigelda.

liiklust;

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

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

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

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

Liikmesriigid **teatavad komisjonile**, kui nad lubavad oma territooriumil Euroopa moodulsüsteemidel liigelda, **ning teavitavad teda sellest, kuidas nad täidavad käesoleva lõike punktides -a–da sätestatud tingimusi. Sellise teatamise järel annab komisjon kõnealustele liikmesriikidele asjakohasel juhul soovitusi, et tagada nende tingimuste täitmine. Kui komisjon annab soovitusi, teavitab asjaomane liikmesriik komisjoni kuue kuu jooksul sellest, kuidas ta kavatses neid soovitusi rakendada.**

Muudatusettepanek 27
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt d
Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 4 – lõige 5 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Liikmesriigid võivad lubada piiratud ajavahemiku jooksul katsetada sõidukeid või liidendsõidukeid, mis sisaldavad uusi tehnoloogiaid või uusi kontseptsioone, mille puhul ei ole võimalik järgida käesoleva direktiivi nõudeid. Sellistel sõidukitel või liidendsõidukitel lubatakse katseperioodil teha teatavaid riigisiseseid või rahvusvahelisi vedusid. Eelkõige lubatakse katseid Euroopa moodulsüsteemidega maksimaalselt viieks aastaks. Katsete arvu ei tohi piira. Liikmesriigid teatavad sellest komisjonile.

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 28
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 3 – alapunkt e
Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 4 – lõige 5a

Komisjoni ettepanek

5a. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 10h vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat direktiivi, määraes kindlaks minimaalsed andmekogumid ja tulemusnäitajad, mida peavad esitama liikmesriikide loodud seiresüsteemid, millele on osutatud käesoleva artikli lõike 4a **punktis** d ja lõikes 5.

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 29
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 4
Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 4a – lõige 1 – punkt c a (uus)

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

Muudatusettepanek 30
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 4
Direktiiv 96/53/EÜ
Artikkel 4a – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

1a. Hiljemalt [6 kuud pärast käesoleva direktiivi ülevõtmise kuupäeva] loob komisjon spetsiaalse ja ajakohase Euroopa veebiportaali, mis on kättesaadav kõigis liidu ametlikes keeltes ning ühendab selgel, juurdepääsetaval ja läbipaistval viisil lõikes 1 osutatud riiklike elektroonilisi ja sidesüsteeme, ning seejärel haldab seda portaali. Selles Euroopa portaalil tehakse üldsusele juurdepääsetaval ja läbipaistval viisil kättesaadavaks ka teedevõrgu osad, kus Euroopa moodulsüsteemid, ja kui see teave on kättesaadav, jagamatut lasti vedavad sõidukid võivad liigelda.

Muudatusettepanek 31
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 4
Direktiiv 96/53/EÜ
Artikkel 4a – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. Komisjon **võib võtta** vastu **rakendusakte**, millega kehtestatakse ühtne **taotluse** tüüpvorm ning ühtlustatakse käesoleva artikli lõikes 1 ja artikli 4 lõikes 3 osutatud riiklike lubade väljaandmise eeskirju ja menetlusi või sarnaseid kokkuleppeid. **Kõnealused** rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 10i lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

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

Muudatusettepanek 32
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 5 – alapunkt a a (uus)

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 6 – lõige 4

Kehtiv tekst

4. Vastavustõendiga sõidukit **võib**:
— pisteliselt kontrollida seoses ühiste massistandarditega,
— kontrollida seoses ühiste mõõtmestandarditega **ainult sellisel** juhul, kui kaheldakse vastavuses käesolevale direktiivile.

Muudatusettepanek

aa) lõige 4 asendatakse järgmisega:

- „4. Vastavustõendiga sõidukit **tuleb**:
— pisteliselt kontrollida seoses ühiste massistandarditega,
— kontrollida seoses ühiste mõõtmestandarditega juhul, kui kaheldakse vastavuses käesolevale direktiivile.“;

(Direktiiv 96/53/EÜ)

Muudatusettepanek 33
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 7

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 8c

Komisjoni ettepanek

Artikkel 8c

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

Sõidukeid vedava sõiduki **ülendi ja** lastitugi ei tohi lasti piiridest välja ulatuda. Last võib ulatuda veduki ette maksimaalselt kuni 0,5 meetrit, tingimusel

Muudatusettepanek

Artikkel 8c

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

Sõidukeid vedava sõiduki lastitugi ei tohi **väljaulatuva** lasti piiridest välja ulatuda. Last võib ulatuda veduki ette maksimaalselt kuni 0,5 meetrit, tingimusel

et veetava sõiduki *esimene telg toetub haagise* konstruktsioonile. Last võib ulatuda tagantpoolt välja maksimaalselt kuni 1,5 meetrit, tingimusel et veetava sõiduki *viimane* telg toetub *haagise konstruktsioonile*.

et veetava sõiduki *kõik teljed toetuvad veduki* konstruktsioonile. Last võib ulatuda tagantpoolt välja maksimaalselt kuni 1,5 meetrit, tingimusel et veetava sõiduki *kõige rohkem üks* telg toetub *tagumisele lastitoele*.

Muudatusettepanek 34

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 8 – alapunkt a

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 9a – lõige 1

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 35

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 9

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10b – lõige 2 – lõik 1

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek 36

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 10

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10c – lõik 1

Muudatusettepanek

Heiteta sõidukite või liidendsõidukite puhul võib I lisa punktis 1.1 sätestatud maksimaalpikkust ületada heitevaba tehnoloogia kasutamiseks vajaliku lisapikkuse võrra, et võimaldada selliste seadmete lisamist. Sellised heiteta sõidukid või liidendsõidukid peavad vastama käesoleva direktiivi I lisa punktidele 1.5 ja 1.5a ning selleks, et tagada haagiste ja poolhaagiste ühilduvus ühendvedude nõuetega, ei tohi maksimaalpikkuse ületamisega kaasneda nende sõidukite või liidendsõidukite laadimis pikkuse suurenemine.

Komisjoni ettepanek

Tühje või koormatud 45-jalaseid konteinereid või 45-jalaseid vahetusveovahendeid vedavate sõidukite ja liidendsõidukite maksimaalpikkus võib ületada I lisa punktis 1.1 (kui see on kohaldatav, siis kooskõlas artikli 9a lõikega 1 ja artikli 10b lõikega 2) esitatud maksimaalpikkust ja I lisa punktis 1.6 esitatud maksimaalset vahemaad 15 cm võrra, kui asjaomaste konteinerite või vahetusveovahendite maanteevedu on osa ühendveost.

Muudatusettepanek 37

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 12 a (uus)

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10 c a (uus)

Muudatusettepanek

Ühendvedudel kasutatavate sõidukite või liidendsõidukite puhul on I lisa punktis 1.1 (kui see on kohaldatav, siis kooskõlas artikli 9a lõikega 1 ja artikli 10b lõikega 2) liigendsõidukile sätestatud maksimaalpikkus 18,00 m ja I lisa punktis 1.6 sätestatud maksimaalne vahemaa 13,50 m.

**(12a) lisatakse järgmine artikkel
10ca:**

Artikkel 10ca

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

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

3. Hiljemalt [1 aasta pärast jõustumise kuupäeva] võtab komisjon kooskõlas artikliga 10h vastu delegeeritud õigusakti, et täiendada käesolevat direktiivi, sätestades üksikasjalikud standardid, nõuded ja muud sätted märgiste ning nende väljastamise ja kuvamise kohta, eelistades teksti asemel piktogrammide kasutamist.

Muudatusettepanek 38
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 13 – alapunkt a
Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10d – lõige 1

1. Liikmesriigid võtavad konkreetseid meetmeid selliste liikluses osalevate sõidukite või liidendsõidukite

1. Liikmesriigid võtavad konkreetseid meetmeid selliste liikluses osalevate sõidukite või liidendsõidukite

tuvastamiseks, mis *on tõenäoliselt ületanud* lubatud täismassi *ja mida nende pädevad ametiasutused peavad seetõttu kontrollima*, et tagada vastavus käesoleva direktiivi nõuetele. *Kõnealuseid meetmeid võib võtta* teetaristule paigaldatud *automaatsüsteemi abil või lõike 4 kohaselt sõidukile paigaldatava kaalumisseadmete abil*.

Kui liikmesriik otsustab teetaristus kasutusele võtta automaatsüsteemid, tagab ta selliste süsteemide kasutuselevõtu vähemalt määruses (EL) 1315/2013 sätestatud üleeuroopalises maanteetranspordivõrgus.*

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

Ilma et see piiraks liidu ja siseriikliku õiguse kohaldamist, *peavad* käesoleva direktiivi rikkumiste *kindlakstegemiseks ja karistuste määramiseks kasutatavad automaatsüsteemid olema* sertifitseeritud. *Kui automaatsüsteeme kasutatakse üksnes tuvastamise eesmärgil, ei ole nende sertifitseerimine nõutav.*

tuvastamiseks, mis *ületavad* lubatud täismassi, et tagada vastavus käesoleva direktiivi nõuetele, *sealhulgas vastavus erilubade nõuetele. Kõnealused meetmed hõlmavad* teetaristule paigaldatud *automaatsüsteemide loomist, tagades kasutuselevõtu vähemalt määruse (EL) 1315/2013* kohaselt. Liikmesriigid loovad sertifitseeritud automaatsüsteemid määruses (EL) 1315/2013 määratletud üleeuroopalise transpordivõrgu põhivõrgus.*

Lisaks teetaristule paigaldatud automaatsüsteemide kasutamisele võivad liikmesriigid tuvastada liikluses osalevaid sõidukeid või liidendsõidukeid, mis on tõenäoliselt ületanud lubatud täismassi, lõike 4 kohaselt sõidukile paigaldatavate kaalumisseadmete abil või teeäärsete kontrollide abil.

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

Ilma et see piiraks liidu ja siseriikliku õiguse kohaldamist, *võivad liikmesriigid kasutada* käesoleva direktiivi rikkumiste *eest* karistuste määramiseks sertifitseeritud *automaatsüsteeme*.

Sertifitseeritud automaatsüsteemid ühendatakse artiklis 4a sätestatud ühtse riikliku sisenemispunktiga erilubade või muu sarnase korralduse saamiseks, et oleks võimalik ära tunda sõidukeid või liidendsõidukeid, mis ületavad lubatud täismassi ja millel on eriluba, samuti neid, mis ületavad eriloo alusel lubatud täismassi.

Muudatusettepanek 39
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 14

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10d a

Komisjoni ettepanek

Artikkel 10da

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

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

2. ***Kui liikmesriik rakendab arukat juurdepääsu korda vastavalt lõikele 1, tagab ta, et tema*** aruka juurdepääsu korra kavad on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2010/40/EL*. Eelkõige tagavad liikmesriigid, et aruka juurdepääsu korra kavaga seotud ja direktiivi 2010/40/EL kohaldamisalasse kuuluvad andmed, sealhulgas massi-, pikkuse-, laiuse- või kõrgusepiirangud, on kättesaadavad masinloetaval digitaalsel kujul ja tehakse kättesaadavaks delegeeritud määruse (EL) 2022/670** kohaselt loodud riiklike juurdepääsupunktide kaudu.

Muudatusettepanek

Artikkel 10da

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

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

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

3. **Kui liikmesriik rakendab** aruka juurdepääsu korra **kavu** vastavalt lõikele 1, teeb **ta** järgmist:

- a) määrab kindlaks raskeveokitele juurdepääsu andmise kriteeriumid, sealhulgas, kuid mitte ainult, sõiduki mass, pikkus, tehnilised kirjeldused ja vastavus konkreetsetele ohutusstandarditele;
- b) soodustab täiustatud intelligentsete transpordisüsteemide kasutamist, et suurendada ohutust ja tõhusust ning vähendada ummikuid seal, kus autoveotoimingute puhul kasutatakse aruka juurdepääsu korra kavu;
- c) loob tervikliku teabe- ja sidesüsteemi, et teavitada raskeveokite käitajaid aruka juurdepääsu korra kava nõuetest, taotlemise korrast ning selle kava igast ajakohastusest või muudatusest;

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

Muudatusettepanek 40

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 14 a (uus)

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10e – lõige 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

3. Aruka juurdepääsu korra **kavade rakendamisel** vastavalt lõikele 1 teeb **iga liikmesriik** järgmist:

- a) määrab kindlaks raskeveokitele juurdepääsu andmise kriteeriumid, sealhulgas, kuid mitte ainult, sõiduki mass, pikkus, **kõrgus**, tehnilised kirjeldused ja vastavus konkreetsetele ohutusstandarditele;
- b) soodustab täiustatud intelligentsete transpordisüsteemide kasutamist, et suurendada ohutust ja tõhusust ning vähendada ummikuid seal, kus autoveotoimingute puhul kasutatakse aruka juurdepääsu korra kavu;
- c) loob tervikliku teabe- ja sidesüsteemi, et teavitada raskeveokite käitajaid aruka juurdepääsu korra kava nõuetest, taotlemise korrast ning selle kava igast ajakohastusest või muudatusest;

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

Muudatusettepanek

(14a) artiklisse 10e lisatakse järgmine uus lõik:

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

Muudatusettepanek 41
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 16

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10g – lõige 1 – lõik 1 – punkt c

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek 42
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 16

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10g – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Komisjon analüüsib lõike 1 kohaselt saadud teavet ja *esitab* saadud teabe põhjal Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi *rakendamise* kohta hiljemalt **13** kuud pärast teabe saamist kõigilt liikmesriikidelt. Selline aruanne sisaldab teavet asjakohase arengu kohta kõnealustes valdkondades.

Muudatusettepanek

c) artikli 10d lõike 1 kohaselt *teetaristule paigaldatud ja nõuete täitmise otsese tagamise eesmärgil sertifitseeritud* automaatsüsteemide arv ja asukoht;

Muudatusettepanek

2. Komisjon analüüsib lõike 1 kohaselt saadud teavet ja *vajaduse korral annab* saadud teabe põhjal *liikmesriikidele soovitusi. Kui komisjon annab selliseid soovitusi, teavitab asjaomane liikmesriik komisjoni kuue kuu jooksul alates nende saamisest sellest, kuidas ta kavatseb neid soovitusi rakendada. Komisjon esitab* Euroopa Parlamendile ja nõukogule

aruande käesoleva direktiivi *nõuete täitmise* kohta hiljemalt **12** kuud pärast teabe saamist kõigilt liikmesriikidelt. Selline aruanne sisaldab teavet asjakohase arengu kohta kõnealustes valdkondades.

Muudatusettepanek 43
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 17

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10h – lõige 2

Komisjoni ettepanek

(17) artikli 10h **lõige 2** asendatakse järgmisega:

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

Muudatusettepanek 44
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 17

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10h – lõige 3

Kehtiv tekst

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis **10b** osutatud volituste

Muudatusettepanek

(17) artikli 10h **lõiked 2, 3 ja 5** asendatakse järgmisega:

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

Muudatusettepanek

3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad **artikli 4 lõikes 5a, artikli 10b**

delegeerimise igal ajal tagasi võtta.
Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses
nimetatud volituste delegeerimine. Otsus
jõustub järgmisel päeval pärast selle
avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või
otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See
ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud
õigusaktide kehtivust.

lõikes 1 ja artiklis 10ca osutatud volituste
delegeerimise igal ajal tagasi võtta.
Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses
nimetatud volituste delegeerimine. Otsus
jõustub järgmisel päeval pärast selle
avaldamist Euroopa Liidu Teatajas või
otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See
ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud
õigusaktide kehtivust.

(Direktiiv 96/53/EÜ)

Muudatusettepanek 45
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 17

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10h – lõige 5

Kehtiv tekst

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

Muudatusettepanek

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

(Direktiiv 96/53/EÜ)

Muudatusettepanek 46
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 19

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10j

(19) artikkel 10j *jäetakse välja*;

19) artikkel 10j *asendatakse järgmisega*:

Artikkel 10j

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

Lisaks analüüsitakse aruandes aruka juurdepääsu korra kavade kasutamist täitmise tagamise seisukohast, võttes arvesse nende kättesaadavust ja kulutõhusust. Lisaks antakse aruandes teavet asjakohaste tehnoloogiliste edusammude kohta autoveo valdkonnas,

sealhulgas seoses uute tehnoloogiatega või kontseptsioonide ja aerodünaamiliste seadmetega ning heiteta tehnoloogia põhiste haagiste või poolhaagistega.

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

Eespool nimetatud hindamiste tulemuste põhjal lisatakse aruandele asjakohasel juhul seadusandlik ettepanek käesoleva direktiivi muutmiseks.

Muudatusettepanek 47
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 20

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10k – lõik 1

Komisjoni ettepanek

Kriisi korral, kui avalik huvi seda nõuab ja tingimusel, et sellega ei seata ohtu liiklusohutust, võivad liikmesriigid teha riigisisises liikluses kasutatavatele sõidukitele I lisas esitatud massi ja mõõtmete piirmäärade kohaldamisest ajutisi erandeid kuni kaheks kuuks.

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 48
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 20

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10k – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Iga sellist erandit tuleb nõuetekohaselt põhjendada ja sellest tuleb viivitamata komisjonile teatada. Komisjon avaldab teabe tehtud erandi kohta viivitamata oma ametlikul veebisaidil.

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 49
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 20

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10k – lõik 4

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 50
Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 3 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 51
Ettepanek võtta vastu direktiiv
I lisa – tabel

Komisjoni ettepanek

1. Lubatud maksimaalmõõtmed, millele on osutatud artikli 1 lõike 1 punktis a		
1.1 Maksimaalpikkus		
	— mootorsõiduk, v.a buss	12,00 m
	— haagis	12,00 m
	— liigendsõiduk	16,50 m
	— autorong	18,75 m
	— liigendbuss	18,75 m
	— kaheteljeline buss	13,50 m
	— enam kui kahe teljega buss	15,00 m
	— buss + haagis	18,75 m

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

2. Sõiduki lubatud täismass			
2.1 Sõiduk, mis kujutab endast liidendsõiduki osa			
	2.1.1	Kaheteljeline haagis	18 tonni
	2.1.2	Kolmeteljeline haagis	24 tonni
2.2 Liidendsõidukid			
	2.2.1	Viie- või kuuoteljelised autorongid	
		a) kolmeteljelise haagisega kaheteljeline mootorsõiduk	40 tonni
		b) kahe- või kolmeteljelise haagisega kolmeteljeline mootorsõiduk	40 tonni
	2.2.2	Viie- või kuuoteljelised liigendsõidukid	
		a)	kolmeteljelise poolhaagisega kaheteljeline mootorsõiduk
		b)	kahe- või kolmeteljelise poolhaagisega kolmeteljeline mootorsõiduk
		c)	kolmeteljelise poolhaagisega kaheteljeline mootorsõiduk, mis osaleb ühendveos
		d)	kahe- või kolmeteljelise poolhaagisega kolmeteljeline mootorsõiduk, mis osaleb ühendveos
	2.2.3	Kaheteljelisest mootorsõidukist ja kaheteljelisest haagisest koosnevad neljateljelised autorongid	
	2.2.4	Kaheteljelisest mootorsõidukist ja kaheteljelisest poolhaagisest koosnevad liigendsõidukid, kui poolhaagise teljevahe on:	
		2.2.4.1	1,3 kuni 1,8 m
		2.2.4.2	üle 1,8 m
		Kui arvestatakse mootorsõiduki lubatud täismassi (18 tonni) ja poolhaagise otsmisele teljele langevat lubatud täismassi (20 tonni) ning veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liiduses samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus, nagu on kindlaks määratud II lisas , suurendatakse punktis 2.2.4.2 esitatud lubatud täismassi 2 tonni võrra.	

Veokikombinatsioonide, sealhulgas alternatiivkütusega töötavate muude kui heitevabade sõidukite puhul suurendatakse punktis 2.2 esitatud lubatud täismassi alternatiivse kütuse tehnoloogialahenduse lisamassi võrra, vastavalt maksimaalselt ühe tonni ulatuses.			
Liidendsõidukite, sealhulgas heiteta sõidukite puhul suurendatakse alapunktis 2.2.1 ja 2.2.2 esitatud lubatud täismassi 4 tonni võrra.			
Liidendsõidukite, sealhulgas heiteta sõidukite puhul suurendatakse alapunktides 2.2.3 ja 2.2.4 sätestatud lubatud täismassi 2 tonni võrra.			
2.3 Mootorsõidukid			
2.3.1	Kaheteljelised mootorsõidukid, välja arvatud bussid:		18 tonni
2.3.2	Kaheteljelised bussid:		19,5 tonni
2.3.3	Kolmeteljelised mootorsõidukid		25 tonni
2.3.4	Kolmeteljelised mootorsõidukid, kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus või kui igal veoteljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,5 tonni		26 tonni
2.3.5	Kahe juhtteljega neljateljelised mootorsõidukid, kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus või kui igal veoteljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,5 tonni		32 tonni
2.3.6	Kahe juhtteljega viieteljelised mootorsõidukid, kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus või kui igal veoteljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,5 tonni		40 tonni
Alternatiivkütusega töötavate muude kui heitevabade sõidukite puhul suurendatakse punkti 2.3 alapunktides 2.3.1, 2.3.3 ja 2.3.4 esitatud lubatud täismassi alternatiivse kütuse tehnoloogialahenduse lisamassi võrra, maksimaalselt ühe tonni ulatuses.			
Heiteta sõidukite puhul suurendatakse punktis 2.3 esitatud lubatud täismassi 2 tonni võrra.			
2.4 Kolmeteljelised liigendbussid			28 tonni
Alternatiivkütusega töötavate muude kui heitevabade sõidukite puhul suurendatakse punktis 2.4 esitatud lubatud massi 28 tonni alternatiivse kütuse tehnoloogialahenduse lisamassi võrra, maksimaalselt ühe tonni ulatuses.			
Heiteta sõidukite puhul suurendatakse punktis 2.4 esitatud massi 28 tonni 2 tonni võrra.			

3 Artikli 1 lõike 1 punktis b osutatud sõidukite <i>puhul telgedele langev</i> lubatud <i>täismass</i>			
3.1 <i>Üksiteljed</i>			
	Mittevedav üksiktelg		10 tonni
3.2 Haagise või poolhaagise tandemteljed			
	Teljetandemisse kuuluvatele telgedele langevate suurimate lubatud masside summa, kui teljevahe (d) on:		
	3.2.1	alla 1 m ($d < 1,0$)	11 tonni
	3.2.2	1,0 või suurem, kuid alla 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonni
	3.2.3	1,3 m või suurem, kuid alla 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonni
	3.2.4	1,8 m või suurem ($1,8 \leq d$)	20 tonni
3.3 Haagise või poolhaagise teljekolmikud			
	Teljekolmikusse kuuluvatele telgedele langevate suurimate lubatud masside summa, kui teljevahe (d) on:		
	3.3.1	1,3 m või väiksem ($d \leq 1,3$)	21 tonni
	3.3.2	üle 1,3 m, kuid mitte üle 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tonni
3.4 Veoteljed			
	3.4.1	Punktides 2.2, 2.3 ja 2.4 osutatud sõidukite veotelg, v.a heiteta sõidukid	11,5 tonni
	3.4.2	Punktides 2.2.1 ja 2.2.2 osutatud heiteta sõidukite veoteljed	12,5 tonni
	3.4.3	Kaheteljelised heiteta bussid	12,5 tonni
3.5 Mootorsõidukite tandemteljed			
	Teljetandemisse kuuluvatele telgedele langevate suurimate lubatud masside summa, kui teljevahe (d) on:		
	3.5.1	alla 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tonni
	3.5.2	1,0 m või suurem, kuid alla 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonni
	3.5.3	1,3 m või suurem, kuid alla 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonni

	Kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus või kui mõlemal teljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,5 tonni.	19 tonni
4. Artikli 1 lõike 1 punktis b osutatud sõidukite maksimaalmõõtmete ja täismassiga seotud karakteristikud		
4.1 Kõik sõidukid		
	Rahvusvahelises liikluses kasutatava sõiduki või liidendsõiduki veoteljele või veotelgedele langev mass peab moodustama vähemalt 25 % sõiduki või liidendsõiduki täismassist.	
4.2 Autorong		
	Mootorsõiduki tagatelje ja haagise esitelje vahemaa peab olema vähemalt 3,00 m.	
4.3 Teljevahest olenev lubatud täismass		
	Neljateljelise mootorsõiduki lubatud täismass tonnides ei tohi arvuliselt ületada sõiduki ees- ja tagatelje viiekordset kaugust meetrites.	
4.4 Poolhaagised		
	Poolhaagise sadula käänmikupoldi telje ja poolhaagise eesmise otsa mis tahes punkti horisontaalsuunas mõõdetav vahemaa ei tohi olla üle 2,04 m.	

Muudatusettepanek

1. Lubatud maksimaalmõõtmed, millele on osutatud artikli 1 lõike 1 punktis a		
1.1 Maksimaalpikkus		
	— mootorsõiduk, v.a buss	12,00 m
	— haagis	12,00 m
	— liigendsõiduk	16,50 m
	— autorong	18,75 m
	— <i>kolmeteljeline</i> liigendbuss	18,75 m
	— <i>neljateljeline liigendbuss</i>	21,00 m

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

1.8 Suurim vahemaa mõõdetuna autorongi pikiteljega paralleelses suunas alates kabiini taga asuva koormaalu eesmisest välisservast kuni tema haagise tagumise välisservani			16,40 m	
2. Sõiduki lubatud täismass				
2.1 Sõiduk, mis kujutab endast liidendsõiduki osa				
	2.1.1	Kaheteljeline haagis	18 tonni	
	2.1.2	Kolmeteljeline haagis	24 tonni	
2.2 Liidendsõidukid				
	2.2.1	Viie- või kuueteljelised autorongid		
		a) kolmeteljelise haagisega kaheteljeline mootorsõiduk	40 tonni	
		b) kahe- või kolmeteljelise haagisega kolmeteljeline mootorsõiduk	40 tonni	
	2.2.2	Viie- või kuueteljelised liigendsõidukid		
		a)	kolmeteljelise poolhaagisega kaheteljeline mootorsõiduk	40 tonni
		b)	kahe- või kolmeteljelise poolhaagisega kolmeteljeline mootorsõiduk	40 tonni
		c)	kolmeteljelise poolhaagisega kaheteljeline mootorsõiduk, mis osaleb ühendveos	44 tonni
		d)	kahe- või kolmeteljelise poolhaagisega kolmeteljeline mootorsõiduk, mis osaleb ühendveos	44 tonni
	2.2.3	Kaheteljelisest mootorsõidukist ja kaheteljelisest haagisest koosnevad neljateljelised autorongid		36 tonni
	2.2.4	Kaheteljelisest mootorsõidukist ja kaheteljelisest poolhaagisest koosnevad liigendsõidukid, kui poolhaagise teljevahe on:		
		2.2.4.1	1,3 kuni 1,8 m	36 tonni
		2.2.4.2	üle 1,8 m	36 tonni
			Kui arvestatakse mootorsõiduki lubatud täismassi (18 tonni) ja poolhaagise otsmisele teljele langevat lubatud täismassi (20 tonni) ning veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus, suurendatakse punktis 2.2.4.2 esitatud lubatud täismassi 2 tonni võrra.	

Veokikombinatsioonide, sealhulgas alternatiivkütusega töötavate muude kui heiteta mootorsõidukite puhul suurendatakse punktis 2.2 esitatud lubatud täismassi alternatiivse kütuse tehnoloogialahenduse lisamassi võrra maksimaalselt ühe tonni ulatuses.		
Liidendsõidukite, sealhulgas heiteta mootorsõidukite puhul suurendatakse alapunktides 2.2.1 ja 2.2.2 esitatud lubatud täismassi 4 tonni võrra.		
Liidendsõidukite, sealhulgas heiteta mootorsõidukite puhul suurendatakse alapunktides 2.2.3 ja 2.2.4 esitatud lubatud täismassi 2 tonni võrra.		
Liidendsõidukite, sealhulgas heiteta tehnoloogia põhiste haagiste või poolhaagiste puhul suurendatakse alapunktides 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 ja 2.2.4 esitatud lubatud täismassi 2 tonni võrra.		
Kui ühe liidendsõiduki suhtes kohaldatakse mitut eespool nimetatud suurendamistest liidendsõidukite jaoks, kohaldatakse neid suurendamisi kumulatiivselt.		
2.3 Mootorsõidukid		
2.3.1	Kaheteljelised mootorsõidukid, välja arvatud bussid:	18 tonni
2.3.2	Kaheteljelised bussid:	19,5 tonni
2.3.3	Kolmeteljelised mootorsõidukid	25 tonni
2.3.4	Kolmeteljelised mootorsõidukid, kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus või kui igal veoteljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,5 tonni	26 tonni
2.3.5	Kahe juhtteljega neljateljelised mootorsõidukid, kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus või kui igal veoteljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,5 tonni	32 tonni
2.3.6	Kahe juhtteljega viieteljelised mootorsõidukid, kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus või kui igal veoteljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,5 tonni	40 tonni
Alternatiivkütusega töötavate muude kui heiteta mootorsõidukite puhul suurendatakse punkti 2.3 alapunktides 2.3.1, 2.3.3 ja 2.3.4 esitatud lubatud täismassi alternatiivse kütuse tehnoloogialahenduse lisamassi võrra maksimaalselt ühe tonni ulatuses.		
Heiteta mootorsõidukite puhul suurendatakse punktis 2.3 esitatud lubatud täismassi 2 tonni võrra.		
2.4 Kolmeteljelised liigendbussid		28 tonni
2.5 Neljateljelised liigendbussid		32 tonni

Alternatiivkütusega töötavate muude kui <i>heiteta mootorsõidukite</i> puhul suurendatakse <i>punktides 2.4 ja 2.5</i> esitatud lubatud <i>täismasse</i> alternatiivse kütuse tehnoloogialahenduse lisamassi võrra maksimaalselt ühe tonni ulatuses.			
Heiteta <i>mootorsõidukite</i> puhul suurendatakse <i>punktides 2.4 ja 2.5</i> esitatud <i>lubatud täismasse</i> 2 tonni võrra.			
3 Artikli 1 lõike 1 punktis b osutatud sõidukite <i>suurim</i> lubatud <i>teljekoormus</i>			
3.1 <i>Üksikteljed</i>			
	Mittevedav üksiktelg	10 tonni	
3.2 Haagise või poolhaagise tandemteljed			
	Teljetandemisse kuuluvatele telgedele langevate suurimate lubatud masside summa, kui teljevahe (d) on:		
	3.2.1	alla 1 m ($d < 1,0$)	11 tonni
	3.2.2	1,0 või suurem, kuid alla 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonni
	3.2.3	1,3 m või suurem, kuid alla 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonni
	3.2.4	1,8 m või suurem ($1,8 \leq d$)	20 tonni
3.3 Haagise või poolhaagise teljekolmikud			
	Teljekolmikusse kuuluvatele telgedele langevate suurimate lubatud masside summa, kui teljevahe (d) on:		
	3.3.1	1,3 m või väiksem ($d \leq 1,3$)	21 tonni
	3.3.2	üle 1,3 m, kuid mitte üle 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 tonni
3.4 Veoteljed			
	3.4.1	Punktides 2.2, 2.3 ja 2.4 osutatud sõidukite veotelg, v.a heiteta sõidukid	11,5 tonni
	3.4.2	Punktides 2.2.1 ja 2.2.2 osutatud heiteta sõidukite veoteljed	12,5 tonni
	3.4.3	Kaheteljelised heiteta bussid	12,5 tonni
	3.4.4	<i>Kolmeteljelised heiteta bussid</i>	<i>12,5 tonni</i>
3.5 Mootorsõidukite tandemteljed			
	Teljetandemisse kuuluvatele telgedele langevate suurimate lubatud masside summa, kui teljevahe (d) on:		
	3.5.1	alla 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tonni
	3.5.2	1,0 m või suurem, kuid alla 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 tonni
	3.5.3	1,3 m või suurem, kuid alla 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 tonni

		Kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus või kui mõlemal teljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,5 tonni. <i>Heiteta mootorsõidukite puhul suurendatakse teljetandemisse kuuluvatele telgedele langevate masside suurimat lubatud summat 1 tonni võrra.</i>	19 tonni
3.6 Mootorsõidukite teljekolmikud			
	Teljekolmikusse kuuluvatele telgedele langevate suurimate lubatud masside summa, kui teljevahe (d) on:		
	3.6.1	alla 1,3 m ($d < 1,3$)	21 tonni
	3.6.2	1,3 m või suurem, kuid alla 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	24 tonni
4. Artikli 1 lõike 1 punktis b osutatud sõidukite maksimaalmõõtmete ja täismassiga seotud karakteristikud			
4.1 Kõik sõidukid			
	Rahvusvahelises liikluses kasutatava sõiduki või liidendsõiduki veoteljele või veotelgedele langev mass peab moodustama vähemalt 25 % sõiduki või liidendsõiduki täismassist.		
4.2 Autorong			
	Mootorsõiduki tagatelje ja haagise esitelje vahemaa peab olema vähemalt 3,00 m.		
4.3 Teljevahest olenev lubatud täismass			
	Neljateljelise või viieteljelise mootorsõiduki lubatud täismass tonnides ei tohi arvuliselt ületada sõiduki ees- ja tagatelje viiekordset kaugust meetrites.		
4.4 Poolhaagised			
	Poolhaagise sadula käänmikupoldi telje ja poolhaagise eesmise otsa mis tahes punkti horisontaalsuunas mõõdetav vahemaa ei tohi olla üle 2,04 m.		