



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 13. kesäkuuta 2023
(OR. en)

11722/23
ADD 3

Toimielinten välinen asia:
2023/0265(COD)

TRANS 306
CLIMA 356
ENV 853
COMPET 762
CODEC 1374
IA 188

SAATE

Lähettiläjä:	Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine DEPREZ
Saapunut:	12. heinäkuuta 2023
Vastaanottaja:	Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri
Kom:n asiak. nro:	SWD(2023) 446 final
Asia:	KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTENARVIOINNISTA Oheisasiakirja ehdotukseen tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/35/EY tarkistamiseksi

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja SWD(2023) 446 final.

Liite: SWD(2023) 446 final



EUROOPAN
KOMISSIO

Strasbourg 11.7.2023
SWD(2023) 446 final

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA

TIIVISTELMÄ VAIKUTUSTENARVIOINNISTA

Oheisasiakirja

ehdotukseen

tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/35/EY tarkistamiseksi

{COM(2023) 445 final} - {SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} -
{SWD(2023) 447 final}

A. Toimenpiteen tarve

Mikä on ongelma ja miksi se on ongelma EU:n tasolla?

Direktiivissä 96/53/EY vahvistetaan EU:ssa käytettävien raskaiden hyötyajoneuvojen suurimmat sallitut painot ja mitat. Näiden yhteisten vakioarvojen vahvistamisella direktiivissä pyrittiin varmistamaan, että raskaat hyötyajoneuvot eivät ylitä rajoja, jotka voivat vaarantaa liikenneturvallisuuden, infrastruktuurin ja ympäristön, ja että maantieliikenteen harjoittajat voivat kilpailla tasavertaisesti sisämarkkinoilla. Direktiiviin myöhemmin tehdyillä kohdennetuilla muutoksilla pyrittiin parantamaan maantiekuljetusten energia- ja toimintatehokkuutta. Tämä toteutettiin ottamalla käyttöön tiettyjä poikkeuksia ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimpiin sallittuihin painoihin ja mittoihin, jotta voitaisiin edistää vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivien voimalaitteiden käyttöönottoa, parantaa ajoneuvojen aerodynamiikkaa ja varmistaa yhteentoimivuus muiden liikennemuotojen kanssa.

Direktiivistä tehtiin jälkiarvointi vaikutustenarvioinnin yhteydessä. Arvioinnissa todettiin, että direktiivin tavoitteiden saavuttamisessa onnistuttiin vain osittain. Vaikka direktiivi helpotti rajat ylittävää liikennettä ja poisti joitakin teknisiä esteitä, kansalliset poikkeukset ja epäselvyydet joissakin säännöksissä johtivat toisistaan poikkeaviin kansallisiin sääntöihin ja käytäntöihin sekä sisämarkkinoiden hajanaisuuteen, erityisesti raskaampien hyötyajoneuvojen ja eurooppalaisten moduulijärjestelmien (EMS – pidemmät ja/tai raskaammat vakioajoneuvoyksiköiden yhdistelmät) käytön osalta. Kansallisten sääntöjen ja poikkeusten kirjo sekä joidenkin jäsenvaltioiden kahdenväliset järjestelyt aiheuttivat oikeudellista epävarmuutta rajat ylittävään liikenteeseen sovellettavista säännöistä ja tekivät täytäntöönpanon valvonnasta tehotonta ja epäjohtonmukaista. Direktiivillä oli hyvin vähäinen vaikutus kestävytyteen, koska kannustimet vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen, myös päästöttömien ajoneuvojen (esimerkiksi päästöttömien teknologioiden edellyttämä lisäpaino), ja aerodynaamisten laitteiden (esimerkiksi takasiivekkeiden edellyttämä lisäpituus) käyttöönottoon osoittautuivat riittämättömiksi. Direktiivillä ei myöskään onnistuttu täysin edistämään intermodaalikuljetuksia tehokkaalla tavalla, mikä johtui pääasiassa direktiivin sisäisistä ja ulkoisista epäjohtomukaisuuksista, kuten ristiriitaisuudesta yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin kanssa.

Ilman EU:n toimia direktiivin epäyhtenäinen soveltaminen ja heikko täytäntöönpanon valvonta jatkuisivat ja innovointia koskevat lakisääteiset rajoitukset ja yhteensopimattomuus tekniikan kehityksen kanssa haittaisivat sellaisten ajoneuvojen ja toimintamallien käyttöönottoa, jotka ovat tehokkaampia, kestävämpiä ja paremmin yhteensopivia muiden liikennemuotojen kanssa. Kun otetaan huomioon kaupallisten maantiekuljetusten taloudellisten, sosiaalisten ja ympäristöön kohdistuvien vaikutusten rajat ylittävä ulottuvuus, EU:n kannalta on tärkeää, että direktiiviä parannetaan havaittujen ongelmien ratkaisemiseksi.

Mitä toimenpiteellä on tarkoitus saada aikaan?

Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ja EU:n sisämarkkinoita koskevien tavoitteiden mukaisesti tällä aloitteella pyritään parantamaan raskaiden hyötyajoneuvojen maantiekuljetusten energia- ja toimintatehokkuutta sekä varmistamaan tavaroiden vapaa liikkuvuus ja tasapuolinen kilpailu maantieliikenteen sisämarkkinoilla. Tämä on määrä saadaan aikaan a) poistamalla päästöttömien ajoneuvojen ja energiaa säästävien laitteiden käyttöönoton esteet ja luomalla kannustimia intermodaalikuljetuksille, b) yhdenmukaistamalla säännöt, jotka koskevat raskaiden hyötyajoneuvojen enimmäispainoja ja -mittoja rajatylittävässä toiminnassa ja c) tehostamalla sääntöjen täytäntöönpanon valvontaa. Tarkistetussa direktiivissä säädetään vakaasta ja tarkoituksenmukaisemmasta sääntelykehiksestä, jossa otetaan huomioon erityyppisten kuljetusten erityistarpeet ja varmistetaan samalla korkea turvallisuustaso, infrastruktuurin suojelu sekä tarpeen oleva liikennejärjestelmän kasvihuonekaasu- ja epäpuhtauspäästöjen vähentäminen.

Mitä lisäarvoa saadaan toimenpiteen toteuttamisesta EU:n tasolla (toissijaisuusperiaate)?

Painoja ja mittoja koskevan direktiivin arviointi vahvistaa EU:n toimien lisäarvon EU:n teillä liikkuvia raskaita ajoneuvoja koskevien yhteisten vakioarvojen vahvistamisessa. Direktiivin puutteet, kuten lainsäädännölliset aukot ja vanhentuneet normit, kuitenkin haittaavat hiilestä irtautumista tukevien

teknologioiden laajaa käyttöönottoa ja toiminnan tehokkuuden lisäämistä rajat ylittävässä liikenteessä. Koordinoitujen EU:n toimien puuttuminen johtaisi markkinoiden pirstoutumiseen, kilpailun vääristymiseen ja syrjiivin valvontakäytäntöihin. Tämä heikentäisi päästöttömien ajoneuvojen ja energiatehokkaiden teknologioiden käyttöönoton kannustimia. Kansallisen, paikallisen ja alakohtaisen tason aloitteet eivät riitä puuttumaan EU:n laajuisiin ongelmiin tai niiden taustalla oleviin tekijöihin tai edistämään merkittävästi hiilestä irtautumista koskevien tavoitteiden saavuttamista. Direktiivin tarkistuksessa säilytetään jäsenvaltioiden oikeus kehittää ratkaisuja, jotka on räätälöity erityiseen infrastruktuuriin ja paikallisiin olosuhteisiin.

B. Ratkaisut

Millä vaihtoehtoilla tavoitteet saavutettaisiin? Onko jokin vaihtoehto arvioitu parhaaksi?

Jos ei ole, miksi?

Arvioinnissa ja vaikutustenarvioinnissa havaittuihin ongelmiin ja niiden taustatekijöihin puuttumiseksi on suunniteltu kolme toimintavaihtoehtoa (A, B ja C). Kaikkiin toimintavaihtoehtoihin sisältyy hiilestä irtautumista, yhdenmukaistamista ja täytäntöönpanon valvontaa koskevia toimenpiteitä, joilla edistetään aloitteen tavoitteiden saavuttamista. Niiden vaikuttavuus ja tehokkuus ovat erilaiset.

Toimintavaihtoehto A sisältää seitsemän poliittista toimenpidettä, jotka ovat yhteisiä kaikille toimintavaihtoehtoilta. Toimintavaihtoehdolla A yhdenmukaistetaan raskaampien ja/tai pidempien ajoneuvojen (44 tonnin ajoneuvot ja eurooppalaiset moduulijärjestelmät) rajat ylittävää toimintaa koskevat edellytykset sellaisten jäsenvaltioiden välillä, jotka sallivat tällaiset ajoneuvot alueellaan kansallisten poikkeusten mukaisesti. Paino- ja pituusrajojen nostamisella päästöttömien teknologioiden huomioon ottamiseksi varmistetaan, ettei päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen hyötykuorma pienene tavanomaisella polttomootorilla varustettuihin raskaisiin hyötyajoneuvoihin verrattuna, mikä kannustaa ottamaan käyttöön päästöttömiä teknologioita. Toimintavaihtoehdolla A helpotetaan myös ylikorkeiden konttien kuljettamista intermodaalikuljetuksissa. Lisäksi sillä vahvistetaan jonkin verran täytäntöönpanon valvontaa asettamalla vähimmäismäärä miljoonaa ajoneuvokilometriä kohti tehtäville tarkastuksille ja säädetään vähimmäisvaatimuksista niille jäsenvaltioille, jotka ovat halukkaita ottamaan käyttöön raskaiden hyötyajoneuvojen älykkäitä pääsynohjausjärjestelmiä (IAP). Tällaisten järjestelmien osalta tarkoituksena on varmistaa niiden yhdenmukaisuus ja yhteentoimivuus koko EU:ssa.

Toimintavaihtoehdossa B päästöttömiin raskaisiin hyötyajoneuvoihin siirtymistä tuetaan vielä enemmän taloudellisilla kannustimilla, esimerkiksi mahdollistamalla päästöttömillä voimalaitteilla varustettujen raskaiden hyötyajoneuvojen tai intermodaalikuljetuksissa (muissa kuin konttikuljetuksissa) käytettävien raskaiden hyötyajoneuvojen suurempi kuormauskapasiteetti. Tässä toimintavaihtoehdossa asetetaan tavoitepäivämäärä, jonka jälkeen raskaampien hyötyajoneuvojen (44 tonnia), joiden käyttäminen rajat ylittävässä liikenteessä sallitaan toimintavaihtoehdossa A, on oltava päästöttömiä, mutta ne voivat liikkua kaikkialla EU:ssa. Toimintavaihtoehdossa B yhdenmukaistetaan lupavaatimukset ja hallinnolliset menettelyt, jotka koskevat rajat ylittäviä kuljetuksia tietyillä pidemmillä tai raskaammilla ajoneuvoilla (esimerkiksi jakamattomien kuormien kuljettaminen), ja otetaan käyttöön pakolliset painonvalvontalaitteet (eli liikkeessäpunnitusjärjestelmät), jotka asennetaan tieinfrastruktuuriin täytäntöönpanon valvonnan tehostamiseksi.

Toimintavaihtoehdon C tavoitteena on mahdollisimman laaja yhdenmukaistaminen, hiilestä irtautuminen ja täytäntöönpanon valvonta. Siihen liittyy kuitenkin voimakkaampia EU:n sääntelytoimia kuin kahteen muuhun toimintavaihtoehtoon. Toimintavaihtoehdossa C laajennetaan päästöttömien ja/tai intermodaalikuljetuksissa käytettävien eurooppalaisten moduulijärjestelmien käyttöalueeksi koko EU ja asetetaan aiempaa korkeammat ajoneuvojen turvallisuutta koskevat standardit ja tiukemmat kuljettajien pätevyysvaatimukset. Tämä toimintavaihtoehto aiheuttaa suurimmat infrastruktuurin ylläpitokustannukset jäsenvaltioiden viranomaisille ja lisää vaatimusten noudattamisesta aiheutuvia kustannuksia moduulijärjestelmiä käyttäville toimijoille.

Toimintavaihtoehtojen vaikuttavuuden, tehokkuuden, johdonmukaisuuden, toissijaisuuden ja oikeasuhteisuuden vertailun perusteella **parhaaksi on arvioitu toimintavaihtoehto B**. Siinä esitetään

sopiva tasapaino, jolla saavutetaan halutut tavoitteet tehokkaasti ja varmistetaan, että toimintavaihtoehdossa ehdotetut toimenpiteet eivät ylitä sitä, mikä on tarpeen ongelman ratkaisemiseksi tehokkaasti.

Mitkä ovat sidosryhmien näkemykset? Mitkä toimijat kannattavat mitäkin vaihtoehtoa?

Sidosryhmät tukivat laajasti kaikille toimintavaihtoehdoille yhteisiä toimenpiteitä, kuten raskaiden hyötyajoneuvojen enimmäispainojen ja -mittojen suurentamista päästöttömien teknologioiden painon ja koon kompensoimiseksi sekä raskaampien tai pidempien ajoneuvojen käytön sallimista rajat ylittävissä kuljetuksissa sellaisten naapurijäsenvaltioiden välillä, jotka hyväksyvät samat vaatimukset. Viranomaiset ja toimialan edustajat pitivät kyseisiä toimenpiteitä sekä ajoneuvonkuljetusajoneuvojen kuormitetun pituuden yhdenmukaistamista ja raskaiden hyötyajoneuvojen painoa koskevien vähimmäistarkastusten asettamista merkittävimpinä toimenpiteinä hiilestä irtautumisen, yhdenmukaistamisen ja täytöntöönpanon valvonnan kannalta. Muutamat jäsenvaltiot sekä rautatie- ja intermodaaliliikenteen sidosryhmät kuitenkin osoittivat vastustavansa jonkin verran raskaampien tai pidempien raskaiden hyötyajoneuvojen käytön sallimista rajat ylittävissä kaukokuljetuksissa (mitä tuetaan suuresti toimintavaihtoehdossa C) tieinfrastruktuuriin kohdistuvan vaikutuksen ja mahdollisen rautatieliikenteestä maantieliikenteeseen tapahtuvan siirtymisen vuoksi. Sidosryhmät suhtautuivat erityisen myönteisesti toimintavaihtoehtoon B sisältyviin viherryttämistä koskeviin lisäkannustimiin, joihin kuuluvat enintään neljän tonnin lisäpainon salliminen päästöttömän teknologian painosta riippumatta sekä perävaunujen ja puoliperävaunujen pitäminen intermodaalikuljetusyksikköinä. Sidosryhmät tukivat voimakkaasti myös erikoiskuljetusten lupia koskevien hallinnollisten menettelyjen yhdenmukaistamista ja yksinkertaistamista (jotka sisältyvät toimintavaihtoehtoon B).

C. Parhaaksi arvioidun vaihtoehdon vaikutukset

Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon hyödyt (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen hyödyt)?

Toimintavaihtoehdon B odotetaan tuovan **kansallisille viranomaisille** tieinfrastruktuurin ylläpitoon liittyviä mukauttamiskustannussäästöjä, joiden arvioidaan olevan kolme miljardia euroa nykyarvona ilmaistuna suhteessa perustasoon vuosina 2025–2050. Kustannussäästöjen taustalla ovat matkojen määrän väheneminen perustasoon verrattuna (lisääntyneen hyötykuorman vuoksi), siirtyminen yksinomaan maanteitse tapahtuvista kuljetuksista intermodaalikuljetuksiin sekä ylikuormituskäytäntöjen määrän ja vakavuuden väheneminen. Lisäksi kansallisten viranomaisten arvioidaan säästävän hallintokustannuksissa 22,8 miljardia euroa. Ne aiheutuvat keskitetyn palvelupisteen järjestelmien käyttöönotosta kansallisella tasolla ja siten syntyvistä säästöistä lupahakemusten käsittelyssä sekä manuaalisten ja tienvarsitarkastusten määrän vähenemisestä, jonka mahdollistavat liikkeessäpunnitussäätelmät. Kansallisten viranomaisten kustannussäästöjen arvioidaan olevan yhteensä 25,8 miljardia euroa nykyarvona ilmaistuna suhteessa perustasoon vuosina 2025–2050.

Maantieliikenteen harjoittajat hyötyisivät mukauttamiskustannussäästöistä, joiden arvioidaan olevan 42,8 miljardia euroa nykyarvona ilmaistuna vuosina 2025–2050 suhteessa perustasoon. Säästöt liittyvät toimintakustannusten alenemiseen ja siihen, että yhdessä viranomaisten kanssa manuaalisesti tai tienvarressa tehtäviin painotarkastuksiin tarvittava aika on lyhyempi. Toimintakustannusten alenemisen taustalla ovat keskimääräisen hyötykuorman kasvu ja matkojen määrän väheneminen, jotka johtuvat päästöttömien teknologioiden edellyttämästä lisäpituudesta ja -painosta, rajat ylittävissä kuljetuksissa käytettävien viisi- ja kuusiakselisten raskaiden hyötyajoneuvojen sallitun enimmäispainon yhdenmukaistamisesta, mikä mahdollistaa 44 tonnin ajoneuvojen ja eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytön rajatylittävän liikenteen kyseiset ajoneuvot sallivien jäsenvaltioiden välillä, sekä ajoneuvonkuljetusajoneuvojen kuormitetun pituuden yhdenmukaistamisesta. Toimintakustannusten alenemiseen vaikuttaa myös siirtyminen yksinomaan maanteitse tapahtuvista kuljetuksista intermodaalikuljetuksiin, mikä johtuu intermodaalikuljetusten määritelmän yhdenmukaistamisesta yhdistettyjä kuljetuksia koskevan direktiivin kanssa. Lisäksi maantieliikenteen harjoittajat hyötyvät korkeampien kuorma-autojen käyttämisestä ylikorkeiden konttien intermodaalikuljetuksissa koskevien lupien poistamisesta (3,2 miljardia euroa nykyarvona ilmaistuna

suhteessa perustasoon vuosina 2025–2050) sekä jakamattomien kuormien kuljettamista koskevien erikoislupien myöntämistä koskevien pyyntöjen valmisteluun ja toimittamiseen tarvittavan ajan lyhenemisestä (1,2 miljardia euroa nykyarvona ilmaistuna suhteessa perustasoon vuosina 2025–2050), joka on mahdollista keskitetyn palvelupisteen periaatteiden kansallisen soveltamisen ja asiakirjojen digitalisoinnin ansiosta. Maantieliikenteen harjoittajien kustannussäästöjen arvioidaan olevan yhteensä 47,3 miljardia euroa nykyarvona ilmaistuna suhteessa perustasoon vuosina 2025–2050.

Toimintavaihtoehdon B odotetaan tuovan ulkoisia kustannussäästöjä hiilidioksidipäästöjen (arviolta 3,5 miljardia euroa nykyarvona ilmaistuna suhteessa perustasoon vuosina 2025–2050), ilman epäpuhtauspäästöjen (2,1 miljardia euroa) ja melupäästöjen (0,7 miljardia euroa) osalta. Säästöt ovat mahdollisia päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen laajemman käytön, intermodaalikuljetuksiin siirtymisen ja (suuremman hyötykuorman mahdollistaman) matkojen määrän vähenemisen ansiosta. Toimintavaihtoehdon B odotetaan myös vähentävän kuolemantapauksiin liittyviä ulkoisia kustannuksia noin 0,9 miljardilla eurolla, mikä johtuu intermodaalikuljetuksiin siirtymisestä ja matkojen määrän vähenemisestä.

Mitkä ovat parhaaksi arvioidun vaihtoehdon kustannukset (jos parhaaksi arvioitua vaihtoehtoa ei ole, päävaihtoehtojen kustannukset)?

Toimintavaihtoehdon B odotetaan aiheuttavan **kansallisille viranomaisille** arviolta 4,3 miljardin euron mukauttamiskustannukset nykyarvona ilmaistuna suhteessa perustasoon vuosina 2025–2050. Kustannukset kattavat tieinfrastruktuurin ylläpidon päästöttömille ajoneuvoille sallitun lisäpainon vuoksi, siltojen ja tunnelien päivittämisen, keskitetyn palvelupisteen periaatteen täytäntöönpanon kansallisella tasolla ja liikkeessäpunnitusjärjestelmien käyttöönoton 300 kilometrin välein Euroopan laajuisessa liikenneverkossa. Lisäksi kansallisille viranomaisille aiheutuvat 16,4 miljoonan euron hallinnolliset kustannukset keskitetyn palvelupisteen järjestelmien ylläpidosta ja hallinnoinnista kansallisella tasolla. Kansallisille viranomaisille koituvien kustannusten arvioidaan olevan yhteensä 4,4 miljardia euroa nykyarvona ilmaistuna suhteessa perustasoon vuosina 2025–2050. Kustannukset ja kustannussäästöt huomioon ottaen toimintavaihtoehto B tuottaa **kansallisille viranomaisille nettokustannussäästöjä** kaikkiaan 21,5 miljardia euroa.

Sen odotetaan aiheuttavan **maantieliikenteen harjoittajille** arviolta 2,1 miljardin euron mukauttamiskustannukset ylikuormituskäytäntöjen vähenemisen vuoksi. Aiemmin ylikuormattuja kuorma-autoja kuljettaneiden liikenteenharjoittajien on nyt noudatettava painorajoja, ja saman tavaramäärän kuljettamiseen tarvitaan enemmän ajoneuvokilometrejä. Tämä vaikuttaa rikkomuksiin syylistyneisiin liikenteenharjoittajiin. Toimintavaihtoehdon B **maantieliikenteen harjoittajille tuottamat nettokustannussäästöt** ovat arviolta 45,1 miljardia euroa nykyarvona ilmaistuna suhteessa perustasoon vuosina 2025–2050.

Mitkä ovat vaikutukset pk-yrityksiin ja kilpailukykyyn?

Parhaaksi arvioidulla toimintavaihtoehdolla odotetaan olevan myönteinen vaikutus pk-yritysten kilpailukykyyn. Pk-yritykset muodostavat suurimman osan kaupallisia maantiekuljetuksia tekevistä yrityksistä (99 % maantieliikenteen harjoittajista on pk-yrityksiä). Erityisesti rajatylittäviä ja intermodaalikuljetuksia toteuttavat pk-yritykset hyötyvät toimenpiteistä, joilla parannetaan toiminta- ja energiatehokkuutta sekä helpotetaan siirtymistä päästöttömiin kuljetuksiin. **Maantieliikenteen harjoittajien nettokustannussäästöjen** arvioidaan olevan 45,1 miljardia euroa nykyarvona ilmaistuna suhteessa perustasoon vuosina 2025–2050.

Kohdistuuko jäsenvaltioiden budjettiin ja julkishallintoon merkittäviä vaikutuksia?

Kansallisille viranomaisille koituvien kustannusten arvioidaan olevan yhteensä 4,3 miljardia euroa nykyarvona ilmaistuna suhteessa perustasoon vuosina 2025–2050. Parhaaksi arvioidun toimintavaihtoehdon suurin kustannustekijä (noin 96 % kokonaiskustannuksista) jäsenvaltioiden viranomaisille muodostuu infrastruktuurin ylläpitoon liittyvistä mukauttamiskustannuksista. Kun kuitenkin otetaan huomioon sekä kustannukset että kustannussäästöt, toimintavaihtoehdon B odotetaan tuottavan **kansallisille viranomaisille nettokustannussäästöjä** kaikkiaan 21,5 miljardia

euroa.

Onko toimenpiteellä muita merkittäviä vaikutuksia?

Aloitteella voidaan helpottaa myös akuuttia ammattikuljettajapulaa erityisesti kaukoliikenteessä. Raskaampien ja pidempien ajoneuvojen, joilla saman rahtimäärän kuljettamiseen tarvitaan ajoneuvoa kohden vähemmän matkoja, käyttö kuljetuksissa, tehokkaammat tienvarsitarkastukset ja nopeammat erikoiskuljetuksia koskevat hallinnolliset menettelyt auttavat optimoimaan kuljettajien työajan ja ajoneuvojen käytön. Lisäksi uusimpien turvallisuusnormien mukaisten ja ohjaamomukavuudeltaan parannettujen päästöttömien ajoneuvojen käyttöönotto voivat auttaa parantamaan ammatin imagoa sekä houkuttelemaan nuoria ja naisia alalle.

Suhteellisuusperiaate

Parhaaksi arvioidun toimintavaihtoehdon arvioidaan olevan oikeasuhteisin siihen, mikä on välttämätöntä yleisten poliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

D. Seuranta

Milloin asiaa tarkastellaan uudelleen?

Uudelleentarkastelua ei ole suunnitteilla tässä vaiheessa.