



Brüssel, 26. november 2025
(OR. en)

15611/25

Institutsioonidevaheline
dokument:
2023/0265(COD)

TRANS 556
CLIMA 543
ENV 1239
COMPET 1183
CODEC 1850

MÄRKUS

Saatja: Nõukogu peasekretariaat

Saaja: 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
– Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas eespool nimetatud ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule 11. juulil 2023 osana keskkonnahoidlikuma transpordi paketist.
2. Ettepanekul, 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 (edaspidi „direktiiv teatavate maantee sõidukite massi ja mõõtmete kohta“), on kolm eesmärki: a) tagada paremini kaupade vaba ja tõhus liikumine ning aus konkurents, b) pakkuda sektorile piisavaid stiimuleid, et soodustada investeringuid heitevabasse tehnoloogiasse, ning c) tagada uute ja kehtivate normide tõhusam ja järjepidevam jõustamine.

II. TÖÖ TEISTES INSTITUTSIOONIDES

3. Euroopa Parlament määras selle ettepaneku eest vastutavaks komisjoniks transpordi- ja turismikomisjoni (TRAN) ja raportööriks Rosa Maria SERRANO SIERRA (S&D, ES). Euroopa Parlament (EP) võttis 12. märtsi 2024. aasta täiskogu istungil vastu oma esimese lugemise seisukoha.
4. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis ettepaneku kohta vastu oma arvamuse täiskogu 578. istungjärgul 27. aprillil 2023. Regioonide Komitee võttis ettepaneku kohta oma arvamuse vastu täiskogu 159. istungjärgul 31. jaanuaril 2024.

III. TÖÖ NÕUKOGUS JA SELLE ETTEVALMISTAVATES ORGANITES

5. Maismaatranspordi töörühm alustas tööd 24. juulil 2023 Hispaania eesistumise ajal ettepaneku üldise tutvustamise ja mõjuhindangu läbivaatamisega. Pärast ettepaneku esitamist on nõukogu arutanud kolme eduaruannet. Esimest Hispaania eesistumise ajal 4. detsembril 2023 (ST 15663/23), teist Belgia eesistumise ajal 18. juunil 2024 (ST 10214/24) ja kolmandat Poola eesistumise ajal 5. juunil 2025 (ST 9156/25).
6. Taani eesistumise ajal jätkus töö maismaatranspordi töörühmas 4. juulil, 18. septembril, 15. ja 31. oktoobril ning 13. novembril 2025.

IV. KOMPROMISSI SAAVUTAMISEKS TEHTUD TÖÖ

7. Eesistujariik võttis arvesse eelmiste eesistujariikide tööd ja jätkas tööd komisjoni ettepaneku alusel. Töö keskendus peamiste eesmärkide säilitamisele üldise eesmärgiga lihtsustada direktiivi, toetades samal ajal heiteta sõidukite kasutuselevõttu. Eesistujariik pakub lahendusi ülejäänud lahendamata küsimustele.
8. Allpool on esitatud põhjalik ülevaade, milles selgitatakse komisjoni ettepanekusse tehtud muudatusi eesmärgiga võtta vastu üldine lähenemisviis.

9. Artikli 1 lõiget 3, mis käsitleb liigendbusside ja eriliidendsõidukite kasutamist reisijateveoks, muudetakse, et võimaldada liikmesriikidel jätkata liigendbusside ja eriliidendsõidukite kasutamist.
10. Lisas sätestatud massidest ja mõõtmetest kõrvalekaldumise võimalus on tagatud jagamatu lasti vedamise erilubadega hõlmatud sõidukitele [artikli 4 lõige 3], sõidukitele, mille käitamine ei mõjuta oluliselt rahvusvahelist konkurentsi transpordisektoris [artikli 4 lõige 4], ja Euroopa moodulsüsteemidele [artikli 4 lõige 4a]. Koosõlas kavandatud muudatuse eesmärkidega pakkuda stiimuleid heiteta sõidukitele ja ühendvedudele, teeb eesistujariik artikli 4b osas ettepaneku, et ka ühendveos osalevatel heiteta mootorsõidukitel või liidendsõidukitel lubatakse piiri ületada, isegi kui need ületavad lisas kindlaks määratud täismassi, tingimusel et mass ei ületa kummalgi pool piiri lubatud massi.
11. Jagamatu lasti veo ja juhile esitatava keelenõude puhul [artikli 4 lõige 3] võivad liikmesriigid nõuda erimeetmeid, et tagada tõhus suhtlemine juhiga.
12. Liikmesriikidele on antud võimalus lisada kindlatel marsruutidel eriteenuste osutamisel haagisele kuni 1,380 meetrit [artikli 4 lõige 4aa] koos uue põhjendusega [(11c)], milles selgitatakse täiendava pikkuse põhjuseid.
13. Artikli 4 lõikes 5 sätestatud Euroopa moodulsüsteemidega tehtavate katsete maksimaalset kestust pikendatakse seitsme aastani.
14. Liikmesriikidele antakse piisavalt aega ühtse kontaktpunkti funktsiooni loomiseks vastavalt artiklile 4a.
15. Artikliga 7 antakse liikmesriikidele võimalus piirata teatavate maanteedel või tsiviilrajatiste kasutamist, lähtudes liiklusohutusega seotud kaalutlustest ja taristu omadustest.

16. Kuna kardetakse lisamassi mõju taristule, on tehtud muudatusi seoses artiklis 10d sätestatud nõuete täitmise tagamisega. Esimeses lõigus selgitatakse, et liikmesriigid võivad kasutada kas TEN-T võrgu maanteetaristusse paigaldatud automaatsüsteeme või sõidukile paigaldatavaid kaalumisseadmeid. Heiteta sõidukitel peaks alates 1. detsembrist 2029 olema võimalik kaugside teel edastada usaldusväärseid massiandmeid sõidukile paigaldatavate massimõõteseadmete kaudu, võimalusega kasutada arukat sõidumeerikut. Üksikasjad sätestatakse rakendusaktis.
17. Artiklis 10k selgitatakse, et mitut liikmesriiki mõjutavate kriiside korral võib komisjon rakendusakte vastu võtta üksnes asjaomaste liikmesriikide taotlusel.
18. Eesistujariik teeb ka ettepaneku lihtsustada halduskorda, lõpetades Euroopa moodulsüsteemide katsetamise järelevalvesüsteemi kehtestamise [artikli 4 lõiked 5 ja 5a] ning jättes välja EFTI kasutamise tõendamaks, et vedu kvalifitseerub ühendveoks [artikli 6 lõige 7)]. Võttes arvesse aruka juurdepääsu korra kavade piiratud lisaväärtust, jäeti kavandatud artikkel 10da välja.
19. Lisas on tehtud muudatusi, et kajastada toetust heiteta sõidukite kasutuselevõtule, võttes samal ajal arvesse liikmesriikide muret taristu kulumise pärast.
 - a. Heiteta mootorsõidukiga liigendsõidukitele on lisatud täiendav 0,90 meetrit, et anda rohkem ruumi heiteta tehnoloogia paigaldamiseks (punkt 1.1);
 - b. Jäetakse välja kõrgeid konteinereid vedava lisakõrgusega seotud rida, kuna enamikul liikmesriikidel on probleeme sildade alt läbisõiduga (punkt 1.3);
 - c. Vahetegemine 5- või 6-teljeliste mootorsõidukite vahel vastavalt 2 ja 4 tonni suuruse heitevaba boonuse puhul (punkt 2.2);

- d. Alapunktis 2.3.6 vähendatakse selle eritüübi lühikeste ja raskete veokite täismassi 34 tonnini, säilitades samal ajal heiteta sõidukite lisamassi 2 tonni. On olemas täiendav rida, milles lubatakse suurendada heiteta kaheteljeliste busside massi 0,50 tonni võrra (punkt 2.3);
- e. Heiteta sõidukite veoteljele langev täiendav mass on välja jäetud, kuna enamik liikmesriike leiab, et veoteljele langev täiendav mass on taristule liiga kahjulik (punkt 3.4);
- f. Lisatud on punkt 3.6 mootorsõidukite teljekolmikute kohta, kuna seda tüüpi sõidukitel on eriomadused;
- g. Kuna esineb erijuhtumeid, lisati üks rida 5-teljeliste mootorsõidukite jaoks ja teine rida massi arvutamise valemiga, millega määratakse kindlaks telgede vaheline kaugus liidendsõidukite puhul, mille mass ületab 42 tonni (punkt 4.3).

V. KOKKUVÕTE

- 20. Eeltoodud arvesse võttes palutakse nõukogul leppida oma 4. detsembri 2025. aasta istungil (transport, telekommunikatsioon ja energeetika) kokku üldises lähenemisviisis käesolevale märkusele lisatud kompromissteksti suhtes.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

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

² ELT C, C/2024/1982, 18.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1982/oj>.

- (1) Nõukogu direktiivis 96/53/EÜ³ on sätestatud liidu teedel liiklevate raskeveokite lubatud täismass ja maksimaalmõõtmed, et tagada liiklusohutus ja siseturu tõrgeteta toimimine ning edendada vedude energia- ja toimimistõhusust ning vähendada vedudega kaasnevat kasvuhoonegaaside heidet. Direktiivi 96/53/EÜ hindamine on näidanud, et direktiiv on olnud liiklusohutuse, siseturu ja keskkonnanäesmärkide saavutamisel vaid osaliselt tõhus ning selle sätteid on vaja kohendada, et kajastada tehnika arengut ja edendada innovatsiooni, lahendada transpordituru muutuvaid probleeme ja aidata saavutada üht liidu poliitilist prioriteeti vähendada transpordi CO₂ heidet.
- (2) Komisjoni teatises „*Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad*“⁴ on selgitatud, et selleks, et aidata saavutada Euroopa rohelise kokkuleppe⁵ eesmärk vähendada transpordist tulenevat kasvuhoonegaasi heidet 2050. aastaks 90 %, tuleb muuta kõiki transpordiliike kestlikumaks, teha mitmeliigilise transpordi süsteemis kestlikud alternatiivid laialdaselt kättesaadavaks ning anda õigeid stiimuleid, et minna liidus üle nullheitega transpordisüsteemile.
- (3) Maanteetranspordi raskesõidukite massi ja mõõtmeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ja selgitamise abil on vaja lahendada piiriüleste vedude ebatõhususe probleemid seoses energia ja toimivusega, pakkuda ettevõtjatele tugevaid stiimuleid heitevaba tehnoloogia kasutuselevõtuks, hõlbustades samal ajal olemasolevate energiasäästulahenduste kasutamist, ning täiendavalt toetada kaupade ühendvedusid. Halduskoormuse vähendamiseks, konkurentsimoonutuste ära hoidmiseks ning liiklusohutusele avalduvate riskide ja teetaristu kahjustamise vähendamiseks tuleks ühtlustada teatavaid nõudeid seoses raskemate ja pikemate sõidukite kasutamisega ning tugevdada kehtivate eeskirjade täitmist.

³ EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2019) 640 final.

- (4) Nende eesmärkide saavutamiseks tuleks leida õige tasakaal majandusliku tõhususe, keskkonnasäästlikkuse, teetaristu kaitse ja liiklusohutuse aspektide vahel.
- (5) Raskeveokite tüüpide ja selliste sõidukite massiväärtuste määratlemisel on viidatud sõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust ja turujärelevalvet käsitlevate liidu õigusaktidele, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustele (EL) 2018/858⁶ ja (EL) 2019/2144⁷. Seepärast on soovitatav ajakohastada viiteid kõnealustele asjakohastele õigusaktidele, et tagada kohaldatava õigusraamistiku selgus.
- (6) Direktiivi 96/53/EL sätteid täiendavad nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ⁸ ühendvedude kasvu edendamise ja toetamise osas. Seepärast tuleks ühendvedude määratlus viia kooskõlla direktiivis 92/106/EMÜ kasutatud terminoloogiaga, et võimaldada ühendvedudel kasutatavate veoautode, haagiste ja poolhaagiste puhul sama lubatud lisamassi nagu selliste konteinervedudel kasutatavate maantesõidukite puhul, mis veavad konteinereid või vahetusveovahendeid. Selline massistiimul peaks innustama autoveo-ettevõtjaid tegelema ka konteineriteta ühendvedudega.

⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

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

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

- (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.
- (8) Jagamatu lasti vedu on oluline turusegment, mis on seotud selliste strateegiliste valdkondadega nagu taastuvenergia, tsiviilehitus ja taristu, nafta ja gaas, rasketööstus ja elektritootmisektor. Kuigi liikmesriikide määratud ekspertide vastu võetud Euroopa ebastandardsete veoste parimaid tavaid 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 juhile põhjendamatute nõuete kehtestamisest, nagu asjaomase liikmesriigi riigikeele vabalt valdamine. Liikmesriigid peaksid kaaluma võimalusi paluda autoveo-ettevõtjatel kasutada muid, peamiselt digitaalseid sidevahendeid, et tagada tõhus sidepidamine juhi ja kontrolliasutuste vahel. Autoveo-ettevõtjalt võidakse näiteks paluda, et nad seaksid sisse teenindusnumbri, mille kaudu saaks juhti abistada, kui kontrolliasutused ta peatavad, ning tagaksid, et see teenindusnumber on kasutatav ajal, mil juht sõidukit juhib, samuti öösel ja nädalavahetustel. Selleks et vähendada ettevõtjate halduskoormust ning tagada vedude tegemine tõhusalt, õiglaselt ja ohutult, on oluline kehtestada läbipaistev, ühtlustatud ja kasutajasõbralik lubade saamise süsteem.

- (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, kui neid rakendatakse asjakohastes füüsilistes ja funktsionaalsetes tingimustes. 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 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 riigisisestele tingimustele. Selle eesmärk on tagada, et piiriülestel vedudel kasutatavad Euroopa moodulsüsteemid vastavad nendes liikmesriikides Euroopa moodulsüsteemide suhtes kohaldatavale ühisele kõrgeimale massi ja mõõtmete piirmäärale.
- (10) Liikmesriikidel peaks jätkuvalt olema lubatud viia läbi ajutisi katseid. Tulenevalt uutest tehnoloogiatest, mis võimaldavad liiklemise ajal laadimist, näiteks päikesepaneelid, pantograafid ja elektriteed, või Euroopa moodulsüsteemide järkjärgulisest kasutuselevõtust liikmesriikides võib katsekeskkonnas olla vaja lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmeid ületada, sealhulgas teedevõrgu piiriülestel lõikudel. Seetõttu peaks liikmesriikidel jätkuvalt olema lubatud selliseid katseid läbi viia ning neil peaks olema võimalik katsetada uute tehnoloogiate ja kontseptsioonide piiriülest ühilduvust. Katsete ajutist ja innovatiivset olemust tuleb selgitada, kehtestades nende läbiviimiseks maksimaalse ajavahemiku. Samal ajal ei tohiks piirata uute tehnoloogiate ja innovatsioonikavadega seotud katsetuste arvu, et mitte takistada innovatsiooni.

- (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.
- (11a) Liikmesriikidevaheline piiriülene liiklus, mille puhul lubatakse I lisa sätetust suuremaid masse, võib parandada tõhusust ja vähendada CO₂ heidet, vähendades läbitud kilomeetrite koguarvu. Sellised veod peaksid siiski olema lubatud tingimusel, et nende suuremate piirmäärade puhul järgitakse liikmesriikide riigisiseseid tingimusi ja neid vedusid teevad heiteta mootorsõidukid või ühendvedudes osalevad sõidukid. See ei tohiks piirata liikmesriikide õigust teha kooskõlas artikliga 4 erandeid I lisa sätetatud massi ja mõõtmete piirmääradest.
- (11b) Liikmesriigid võiksid saada lubada erivedu olukorras, mille puhul selleks veoks ei kasutata harilikult teisest liikmesriigist pärinevat sõidukit, võimaldades sellisel veol kalduda kõrvale sõiduki standardmassidest ja -mõõtmetest, kuna selline erivedu ei mõjuta märkimisväärselt rahvusvahelist konkurentsi transpordisektoris. On vaja selgitada erisõidukite mõistet ja kasutamist, eelkõige seoses sellise tegevuse laiendamisega rahvusvahelisele liiclusele, et võimaldada sujuvat koostööd nõusoleku andnud liikmesriikide vahel. Selged näited on raietööde ja metsatööstusega seotud veod, rohkem kui kuue teljega liidendsõidukitega tehtavad veod ja kohalik transport bussidega.

- (11c) Selleks et toetada tegevuse tõhusust ja edendada lahendusi, mis aitavad piirata maanteetranspordi keskkonnamõju, peaks liikmesriikidel olema lubatud võimaldada bussitranspordis kasutatavatele liigendsõidukitele lisapikkust, tingimusel et on täidetud I lisa, eelkõige selle punktis 1.5 esitatud ülejäänud parameetrid. Kindlal logistilisel marsruudil korraldatavaks regulaarseks bussiveoks kasutatavate liigendsõidukite suurem pikkus võib märkimisväärselt suurendada veomahtu, eriti kaubaalustel kaupade puhul, vähendades seega vajalike sõitude arvu.
- (11d) Maanteetranspordisektori rohepöörde jaoks on väga oluline, et heiteta sõidukite jaoks oleksid olemas stiimulid. Liikmesriike julgustatakse ühtlustama oma riigisiseseid massi piirmäärasid nii, et heiteta sõidukite kasutamist stimuleeritakse piiriülest liiklust takistamata.
- (11e) Kuna direktiiviga nähakse ette erandid maksimaalse massi ja mõõtmete suhtes, võivad liikmesriigid liiklusohutuse või taristu omadustega seotud põhjustel ka edaspidi piirata teatavate sõidukite liiklust oma teedevõrgu konkreetsetes osades.
- (12) *välja jäetud*
- (13) *välja jäetud*
- (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.

- (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.
- (16) Sarnaselt vajadusele lisaruumi järele ei sobi praegused standardid heiteta raskeveokite lisamassi kompenseerimiseks, eelkõige pikamaavedude puhul. Heiteta liidendsõidukite ja liidus kasutusel olevate kõige levinumate sõiduautode puhul on vaja täiendavat massi ja teljekoormust. Kergemad tehnoloogiad ja parem aerodünaamika muudavad heitevabade jõuseadmete kasutamise tõhusamaks (näiteks võimaldavad pikemat sõiduulatust ja aku kasutusiga) ja vähendavad seeläbi energiatarbimist. Selleks et pakkuda täiendavaid stiimuleid heiteta raskeveokite kasutuselevõtuks, edendada tehnoloogia arengut ja sõidukite varustamist täiustatud aerodünaamiliste seadmetega, tuleks lubatud lisamass heitevaba tehnoloogia massist lahti siduda.
- (17) Eeskirjade täitmise tulemuslik, tõhus ja järjepidev tagamine on äärmiselt oluline, et tagada moonutamata konkurents ettevõtjate jaoks ning kõrvaldada kohaldatavat massi või mõõtmeid ebaseaduslikult ületavate sõidukitega seotud riskid liiklusohutusele ja teetaristule. Selleks et liikmesriigid saaksid maanteekontrollis võtta paremini sihikule ülekoormatud sõidukid, ja kui nad otsustavad kasutada teetaristus automaatseid süsteeme, peaksid liikmesriigid tagama vähemalt selliste süsteemide kasutuselevõtu üleeuroopalises maanteetranspordivõrgus. Lisaks tuleks nõuete täitmise tagamise usaldusväärse 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 kontrollid õigel ajal.

- (17a) Selleks et tagada tulemuslik, tõhus ja järjepidev jõustamine ning parandada suurema massiga sõidukite nõuetele vastavust heitevaba tehnoloogia kasutuselevõtuks, peaksid sõidukid edastama teavet liidendsõiduki hetkelise kogumassi kohta, kasutades selleks erilähisidet (DSRC), näiteks massi pardamõõtesüsteemi (OBMM) abil. Liikmesriigid võivad seda teavet kasutada, et teha kindlaks sõidukid, mis võivad ületada massi piirmäära, kuid käesolev direktiiv ei kohusta liikmesriike kasutama nende jõustamisel DSRCd. See vahend täiendab muid jõustamisvahendeid. Selliste nõuete täitmise tagamiseks tuleks komisjonile anda rakendamisvolutused, et võimaldada andmete edastamist jõustamisasutustele.
- (17b) Kuna sõidumeerikuga seotud mis tahes muudatuste sisseviimine võib olla keeruline ja kuna ettevõtjate jaoks võib OBMM-i paigaldamine olla kulukas, tuleks seda nõuet kohaldada ainult OBMM-iga varustatud sõidukite suhtes alates 1. detsembrist 2029. Ilma et see piiraks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 595/2009 kohaldamist või liikmesriikide eesõigust reguleerida riigisiseste vedude kaalunõudeid, ei nähta käesoleva direktiiviga ette OBMM-i paigaldamist. Lisaks peaks komisjonil olema võimalik lükata 1. detsembri 2029. aasta tähtaeg edasi kõige rohkem 18 kuu võrra, kui see on vajalik, et tagada kaaluandmete edastamise suutlikkus.
- (18) *välja jäetud*
- (19) *välja jäetud*
- (20) Euroopa Parlamenti ja nõukogu tuleks liikmesriikide pädevate asutuste teostatud nõuetele vastavuse kontrollidest regulaarselt teavitada. See liikmesriikide esitatud teave peaks võimaldama komisjonil jälgida turusuundumusi ja vastavust direktiivile 96/53/EÜ. Selleks et hõlbustada liikmesriikidel vajaliku teabe esitamist komisjonile ning tagada andmete ühtsus ja võrreldavus, mis võimaldaks jälgida direktiivi 96/53/EÜ nõuete täitmist ja hinnata selle üldist tulemuslikkust, on soovitatav, et komisjon kehtestaks ühtse kasutajasõbraliku aruandlusvormi.

(21) Selleks et autoveosektor saaks kiiresti reageerida mis tahes kriisile, nagu loodusõnnetused, pandeemiad, sõjalised konfliktid või taristutõrked, on vaja lisada direktiivi 96/53/EÜ hädaolukorra klausel, mis võimaldab ajutiselt kasutada raskeveokeid, mis ületavad lubatud täismassi ja/või maksimaalmõõtmeid, et tagada vajalike kaupade ja teenuste jätkuv tarnimine. Sellist hädaolukorra klauslit tuleks kohaldada üksnes juhul, kui avalik huvi seda nõuab ja tingimusel, et see ei vähenda liiklusohutust, ning ilma et see piiraks sõjaväetransporti ning tõhustatud heidutust ja reageerimist käsitlevate erioigusaktide kohaldamist.

(22) *välja jäetud*

- (23) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisolulused, et kehtestada 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 182/2011⁹.
- (24) Võttes arvesse direktiivi 96/53/EÜ I lisa arvukaid muudatusi, mis on seotud vajadusega pakkuda täiendavaid stiimuleid heiteta raskeveokite kasutuselevõtuks, vajadusega ühtlustada viieteljeliste mootorsõidukite lubatud täismassi ja vajadus edendada ühendvedusid, on selguse huvides asjakohane see asendada.
- (25) *välja jäetud*
- (26) Kuna käesoleva direktiivi eesmärke, nimelt liiklusohutuse tagamine, kestlike ja tõhusate vedude soodustamine ning siseturu toimimise edendamine, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid autovedude piiriülese iseloomu ja käesoleva direktiiviga lahendatavate probleemide tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.

⁹ 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 rakendamisoluluste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

- (27) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta¹⁰ kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate liikmesriigi õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et nimetatud dokumentide edastamine on põhjendatud.
- (28) Seega tuleks direktiivi 96/53/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 96/53/EÜ muudatused

Direktiivi 96/53/EÜ muudetakse järgmiselt:

(1) artiklit 1 muudetakse järgmiselt:

(a) lõike 1 punkt a asendatakse järgmisega:

„a) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858 artiklis 4 klassifitseeritud M₂- ja M₃-kategooria mootorsõidukite ja nende O-kategooria haagiste ning N₂- ja N₃-kategooria mootorsõidukite ja nende O₃- ja O₄-kategooria haagiste mõõtmete suhtes*“;

¹⁰ ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

(b) lõige 2 asendatakse järgmisega:

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

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

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

(c) lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3. Käesolevat direktiivi ei kohaldata liigendbusside suhtes, millel on rohkem kui üks liigendseksioon, liidendsõidukite suhtes, mis koosnevad mootorsõidukist ja sellega ühendatud reisijateveoks ettenähtud haagisest, ega liidendsõidukite suhtes, mis koosnevad mootorsõidukist ja sellega ühendatud reisijateveoks ettenähtud poolhaagisest.“;

(2) artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

(a) teises taandes asendatakse mõiste „haagis“ järgmisega:

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

(b) kolmandas taandes asendatakse mõiste „poolhaagis“ järgmisega:

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

(c) mõiste „liidendsõiduk“ järele lisatakse järgmine mõiste:

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

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

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

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

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

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

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

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

(h) teine lõik asendatakse järgmisega:

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

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

(3) artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

(a) lõikele 1 lisatakse punkt c:

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

(b) lõiked 3 ja 4 asendatakse järgmistega:

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

Liikmesriigid tagavad 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 juhile kohustust vallata selle liikmesriigi ametlikku keelt (ametlikke keeli), kus vedu toimub. Liikmesriigid võivad siiski nõuda muude meetmete võtmist, sealhulgas digitaalsete sidevahendite kasutamist, et tagada tõhus sidepidamine juhi ja kontrolliasutuste vahel.

4. Liikmesriigid võivad lubada riigisisestel kaubavedudel kasutatavatel sõidukitel ja liidendsõidukitel, mille mass või mõõtmed erinevad I lisa punktides 1, 2 ja 4 kehtestatud massist 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 eriotstarbelise liidendsõidukiga olukorras, mille puhul selleks veoks ei kasutata harilikult teisest liikmesriigist pärinevat sõidukit;

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

(c) lisatakse lõiked 4aa ja 4a:

„4aa.Liikmesriigid võivad lubada liigelda oma territooriumil riigisisestel või rahvusvahelistel vedudel bussitranspordiks kasutatavatel liigendsõidukitel, mille mõõtmed erinevad I lisa punktis 1.1 sätestatutest, kui lisapikkus ei ületa 1,380 meetrit.

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 liiklust.

Kui liikmesriik lubab vastavalt käesolevale lõikele Euroopa moodulsüsteemidel riigisiseses liikluses osaleda, ei või ta oma territooriumil takistada ega keelata rahvusvahelises liikluses kasutatavatel Euroopa moodulsüsteemidel liiklemist, tingimusel et sellised süsteemid on kooskõlas riigisiseste tingimustega, sealhulgas riigisiseses liikluses Euroopa moodulsüsteemidele kehtestatud lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmega.

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

(d) lõige 5 asendatakse järgmisega:

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

(f) lõige 7 jäetakse välja;

(4) lisatakse järgmised artiklid 4a ja 4b:

„Artikkel 4a

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

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

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

ba) ühtne riiklik juurdepääsupunkt, mille kaudu saab teavet liikmesriigis lubatud maksimaalmasside ja -mõõtmete kohta vastavalt artikli 4 lõike 2 punktile a, artikli 4 lõikele 4 ja artiklile 4b, kui see on asjakohane;

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

Ühtsed riiklikud sisenemispunktid ja riiklikud juurdepääsupunktid võib koondada üheks avalikult kättesaadavaks veebisaidiks, mis on ühtseks sisenemispunktiks ja võimaldab kasutajatel suhelda asjaomase riikliku või piirkondliku otsuseid tegeva organiga, ilma et selleks oleks vaja esitada mitu taotlust.

2. Komisjon võib võtta vastu rakendusakte, millega kehtestatakse taotlusvormi minimaalsed elemendid 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.

Artikkel 4b

1. Kui liikmesriik lubab vastavalt artikli 4 lõike 2 punktidele a oma territooriumil liigelda liidendsõidukitel, mille lubatud täismass ületab I lisa punktides 2, 3 või 4.3 esitatud piirmäärasid, ei või ta takistada ega keelata oma territooriumil selliste rahvusvahelises liikluses osalevate liidendsõidukite kasutamist, mis vastavad riigisisese kaubaveo jaoks kehtestatud massiväärtustele, kui selliste liidendsõidukite osaks on heiteta mootorsõiduk või kui need liidendsõidukid osalevad ühendvedudes.“;

(5) artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

(a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

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

a) koos kaks järgmist andmesilti:

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

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

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

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

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

(b) lõige 5 asendatakse järgmisega:

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

(5a) Artikkel 7 asendatakse järgmisega:

„Käesolev direktiiv ei välista liikmesriikides kehtivate maanteeliiklust käsitlevate sätete kohaldamist, mis lubavad teatavatel maanteedel ja tsiviilrajatistel liikuvate sõidukite massi ja/või mõõtmeid piirata, lähtudes liiklusohutusega seotud kaalutlustest ja taristu omadustest, olenemata sellest, millises riigis need sõidukid on registreeritud või kasutusse võetud.

Siia hulka kuulub võimalus kehtestada lubatud maksimaalmõõtmete ja/või täismassi kohalikke piiranguid sõidukite puhul, mida võidakse kasutada pikkadele ja rasketele sõidukitele ebasobiva infrastruktuuriga eripiirkondades või eriteedel, näiteks kesklinnas, väikestes külates ja looduslike huviväärsustega kohtades.“;

(6) artiklit 8b muudetakse järgmiselt:

(a) lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

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

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

(b) lõige 5 jäetakse välja;

- (7) lisatakse järgmine artikkel 8c:

„Artikkel 8c

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

Sõidukeid vedava sõiduki ülendi ja lastitugi ei tohi lasti piiridest välja ulatuda. Last võib ulatuda veduki ette maksimaalselt kuni 0,50 meetrit, tingimusel et veetava sõiduki esimene telg toetub haagise konstruktsioonile. Last võib ulatuda tagantpoolt välja maksimaalselt 1,50 meetrit, tingimusel et veetava sõiduki viimane telg toetub haagise konstruktsioonile ja veetava sõiduki tagatelg ei ulatu üle lastitoe.“;

- (8) artiklit 9a muudetakse järgmiselt:

- (a) lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmistega:

„1.Sõidukid või liidendsõidukid, mis vastavad määrusele (EL) 2018/858, võivad ületada käesoleva direktiivi I lisa punktis 1.1 sätestatud maksimaalpikkust, tingimusel et nende kabiinide aerodünaamilised omadused, energiatõhusus ja ohutusnäitajad 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.

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

- (b) lõige 3 jäetakse välja;

(9) artikkel 10b asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10b

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

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

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

2. Liigendsõidukite puhul, mille osaks on heiteta mootorsõiduk, võib I lisa punktis 1.1 sätestatud maksimaalpikkust ületada heitevaba tehnoloogia kasutamiseks vajaliku lisapikkuse võrra (maksimaalselt 0,90 m), et võimaldada selliste seadmete lisamist. Sellised heiteta sõidukid või liidendsõidukid peavad vastama käesoleva direktiivi I lisa punktidele 1.5 ja 1.6 ning selleks, et tagada poolhaagiste ühilduvus ühendvedude nõuetega, ei tohi maksimaalpikkuse ületamisega kaasneda nende liidendsõidukite laadimispikkuse suurenemine.

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

(10) artikkel 10c asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10c

Tühje või koormatud 45-jalaseid konteinereid või 45-jalaseid vahetusveovahendeid vedavate 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 0,150 m võrra, kui asjaomaste konteinerite või vahetusveovahendite maanteevedu on osa ühendveost.“;

(11) artiklit 10d muudetakse järgmiselt:

(a) lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

„1. Liikmesriigid võtavad konkreetseid meetmeid selliste liikluses osalevate sõidukite või liidendsõidukite tuvastamiseks, mis on tõenäoliselt ületanud lubatud täismassi ja mida nende pädevad ametiasutused peaksid seetõttu kontrollima, et tagada vastavus käesoleva direktiivi nõuetele. Neid meetmeid võib võtta üleeuroopalise maanteetranspordivõrgu maanteetaristusse paigaldatud automaatsüsteemide abil kooskõlas määrusega (EL) 2024/1679*.

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.

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.

1a. Selleks et heiteta sõidukil oleks õigus I lisa punktides 2.2.1 ja 2.2.2 ette nähtud lisamassile, peavad sõidukid, mis on varustatud komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2025/2161 vastavate massi pardamõõteseadmetega ja mis registreeritakse esimakordselt alates 1. detsembrist 2029, olema võimelised edastama kaugside teel liiklevate liidendsõidukite usaldusväärseid massiandmeid teedel tegutsevatele nõuete täitmise eest vastutavatele asutustele. Liikmesriigid võivad edastatud teavet kasutada ainult selliste sõidukite kindlakstegemiseks, mis võivad olla ületanud lubatud täismassi.

1b. Lõikes 1a osutatud andmete edastamiseks võib kasutada määruses (EL) nr 165/2014 määratletud arukat sõidumeerikut.

1c. Komisjon võib võtta vastu rakendusakte, kui see on vajalik, et võimaldada lõikes 1a osutatud andmete edastamist nõuete täitmise eest vastutavatele asutustele. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 10i lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

1d. Komisjon võib kooskõlas artikliga 10h võtta vastu delegeeritud õigusakte, millega lükatakse lõikes 1a osutatud kuupäeva 18 kuu võrra edasi, kui see on vajalik tagamaks, et uued registreeritud sõidukid saavad edastada massiandmeid kaugside teel.

2. Iga liikmesriik teeb igal kalendriaastal oma territooriumil asjakohase hulga käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate kaubaveoks kasutatavate sõidukite või liidendsõidukite massi kontrollide, olenemata sellest, millises riigis sellised sõidukid on registreeritud või kus need sõidukid kasutusele võeti.“;

* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuni 2024. aasta määrus (EL) 2024/1679, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrusi (EL) 2021/1153 ja (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013 (ELT L, 2024/1679, 28.6.2024).

(b) lõike 5 esimene lõik asendatakse järgmisega:

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

(12) välja jäetud

(13) välja jäetud

(14) artikkel 10g asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10g

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

- a) kahe eelneva kalendriaasta jooksul tehtud kontrollide arv;
- b) avastatud ülekoormusega sõidukite või liidendsõidukite arv;
- c) artikli 10d lõike 1 kohaselt teetariistus loodud automaatsüsteemide arv ning, kas need on ette nähtud üksnes tuvastamiseks või kas need on sertifitseeritud nõuete täitmise otsese tagamise eesmärgil;

d) välja jäetud;

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

See teave esitatakse aastate lõikes.

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.

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

(15) artikli 10h lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. 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.“;

(16) artiklisse 10i lisatakse järgmine lõige 4:

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

(17) artikkel 10j jäetakse välja;

(18) lisatakse artikkel 10k:

„Artikkel 10k

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

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

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

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

Käesolevat artiklit kohaldatakse piiramata selliste erioigusaktide kohaldamist, mida kohaldatakse sõjaväetranspordi suhtes tõhustatud heidutuse ja valmisoleku korral.“;

- (19) I lisa asendatakse käesoleva direktiivi lisaga.
- (20) III lisa asendatakse sõnad „direktiivis 76/114/EMÜ“ sõnadega „komisjoni rakendusmääruse (EL) 2021/535 II lisa“.

[...]

[...]

Artikkel 3

Ülevõtmine

„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.

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

Artikkel 4

Jõustumine ja kohaldamine

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

Artikli 4a lõiget 1 kohaldatakse alates [*lisada kuupäev: neli aastat pärast ülevõtmisperioodi lõppu*].

Artikkel 5

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg,

Euroopa Parlamendi nimel

President

Nõukogu nimel

eesistuja

LISA

SÕIDUKITE TÄISMASSID JA MAKSIMAALMÕÖTMED NING NENDEGA SEOTUD
KARAKTERISTIKUD

„1. Lubatud maksimaalmõõtmed, millele on osutatud artikli 1 lõike 1 punktis a:		
1.1 Maksimaalpikkus:		
	— mootorsõiduk, v.a buss	12,00 m
	— haagis	12,00 m
	— liigendsõiduk	16,50 m
	— autorong	18,75 m
	— liigendbuss	18,75 m
	— kaheteljeline buss	13,50 m
	— enam kui kahe teljega buss	15,00 m
	— buss + haagis	18,75 m
	Liigendsõidukite puhul, kui nende osaks on heiteta mootorsõiduk, võib punktis 1.1 sätestatud maksimaalset lubatud pikkust ületada 0,90 m võrra.	
1.2 Maksimaallaius		
	(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
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 suusakohvrid, 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 koormaluse 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 koormaluse 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 või kaheteljelise haagisega kolmeteljeline mootorsõiduk	40 tonni	
		b) kolmeteljelise haagisega kolmeteljeline mootorsõiduk	40 tonni	
	2.2.2	a) kolmeteljelise poolhaagisega kaheteljeline mootorsõiduk või kaheteljelise poolhaagisega kolmeteljeline mootorsõiduk		40 tonni
		b) kolmeteljelise poolhaagisega kolmeteljeline mootorsõiduk		40 tonni
		c) ühendveos osalev kolmeteljelise poolhaagisega kaheteljeline mootorsõiduk või kaheteljelise poolhaagisega kolmeteljeline mootorsõiduk		42 tonni
		d) ühendveos osalev kolmeteljelise poolhaagisega kolmeteljeline mootorsõiduk		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 m või rohkem ja 1,80 m või vähem ($1,30 \leq d \leq 1,80$)	36 tonni
		2.2.4.2	rohkem kui 1,80 m ($1,80 \text{ m} < d$)	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 vedrustus, nagu on kindlaks määratud II lisas, suurendatakse punktis 2.2.4.2 esitatud lubatud täismassi 2 tonni võrra.
		Liidendsõidukite, 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 mootorsõidukite puhul suurendatakse punkti 2.2 alapunkti 2.2.1 alapunktis b ja alapunkti 2.2.2 alapunktis b sätestatud lubatud täismassi 4 tonni võrra.
		Liidendsõidukite, sealhulgas heiteta mootorsõidukite puhul suurendatakse punkti 2.2 alapunkti 2.2.1 alapunktis a ja alapunkti 2.2.2 alapunktides a, c ja d ning 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	19,50 tonni
2.3.3	Kolmeteljelised mootorsõidukid	25 tonni
2.3.4	Kolmeteljelised mootorsõidukid, kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav vedrustus, nagu on kindlaks määratud II lisas, või kui igal veoteljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,50 tonni.	26 tonni
2.3.5	Kahe juhtteljega neljateljelised mootorsõidukid, kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav vedrustus, nagu on kindlaks määratud II lisas, või kui igal veoteljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,50 tonni.	32 tonni

2.3.6	Vähemalt kahe juhtteljega viieteljelised mootorsõidukid, kui vähemalt ühel 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 9,50 tonni.	34 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 võrra.		
Heiteta sõidukite puhul suurendatakse punkti 2.3 alapunktides 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 ja 2.3.6 sätestatud lubatud täismassi 2 tonni võrra.		
Heiteta kaheteljeliste busside puhul suurendatakse punkti 2.3 alapunktis 2.3.2 sätestatud lubatud täismassi 0,50 tonni võrra.		
2.4 Kolmeteljelised liigendbussid		28 tonni
Alternatiivkütusega töötavate muude kui heitevabade sõidukite puhul suurendatakse punktis 2.4 sätestatud lubatud täismassi 28 tonni alternatiivse kütuse tehnoloogialahenduse lisamassi võrra, maksimaalselt ühe tonni võrra.		
Heiteta sõidukite puhul suurendatakse punktis 2.4 esitatud lubatud täismassi 28 tonni 2 tonni võrra.		
3 Artikli 1 lõike 1 punktis b osutatud sõidukite puhul telgedele langev lubatud täismass)		
3.1 Üksiteljed		
	Mittevedav üksitelg	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 ($d < 1$)	11 tonni

	3.2.2	1 m või rohkem ja vähem kui 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 tonni
	3.2.3	1,30 m või rohkem ja vähem kui 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 tonni
	3.2.4	1,80 m või rohkem ($1,80 \leq d$)	20 tonni
3.3 Haagise või poolhaagise teljekolmik			
	Teljekolmikusse kuuluvatele telgedele langevate suurimate lubatud masside summa, kui teljevahe (d) on:		
	3.3.1	alla 1,30 m ($d < 1,30$)	21 tonni
	3.3.2	1,30 m või rohkem ja vähem kui 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	24 tonni
3.4 Veoteljed			
	3.4.1	Punktides 2.2, 2.3 ja 2.4 osutatud sõidukite veotelg	11,5 tonni
3.5 Mootorsõidukite tandemteljed			
	Teljetandemisse kuuluvatele telgedele langevate suurimate lubatud masside summa, kui teljevahe (d) on:		
	3.5.1	alla 1 m ($d < 1$)	11,5 tonni
	3.5.2	1 m või rohkem ja vähem kui 1,30 m ($1 \leq d < 1,30$)	16 tonni
	3.5.3	1,30 m või rohkem ja vähem kui 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$)	18 tonni
		Kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav vedrustus, nagu on kindlaks määratud II lisas, või kui mõlemal teljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,50 tonni.	19 tonni

3.6 Mootorsõidukite teljekolmikud			
	Teljekolmikusse kuuluvatele telgedele langevate suurimate lubatud masside summa, kui teljevahe (d) on:		
	3.6.1	alla 1,30 m ($d < 1,30$)	21 tonni
	3.6.2	1,30 m või rohkem ja vähem kui 1,40 m ($1,30 \leq d < 1,40$)	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 Autorongid			
	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 esi- ja tagatelje viiekordset vahemaad meetrites.		
	Viiteljelise mootorsõiduki lubatud täismass tonnides ei tohi arvuliselt ületada sõiduki esi- ja tagatelje neljakordset vahemaad meetrites, kui mass on suurem kui 32 tonni.		
	<p>Kui liidendsõiduki punktis 2.2 sätestatud lubatud täismass on suurem kui 42 tonni, ei tohi see ületada järgmise valemi abil arvutatud massi:</p> $\text{mass tonnides} \leq 2,7 \times A + 13,5$ <p>kus A on liidendsõiduki esi- ja tagatelje vaheline kaugus meetrites.</p>		

4.4 Poolhaagised

Poolhaagise sadula käänmikupoldi telje ja poolhaagise eesmise otsa mis tahes punkti horisontaalsuunas mõõdetav vahemaa ei tohi olla üle 2,04 m.