



Bryssel, 26. marraskuuta 2025  
(OR. en)

15611/25

---

---

Toimielinten välinen asia:  
2023/0265(COD)

---

---

TRANS 556  
CLIMA 543  
ENV 1239  
COMPET 1183  
CODEC 1850

## ILMOITUS

---

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta – Yleisnäkemys

---

## I JOHDANTO

1. Komissio toimitti edellä mainitun ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle 11. heinäkuuta 2023 osana ympäristöystävällisempää liikennettä koskevaa pakettia.
2. Tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY, jäljempänä 'tiettyjen tieliikenteen ajoneuvojen painoja ja mittoja koskeva direktiivi', muuttamisesta annetulla ehdotuksella on kolme tavoitetta: a) varmistaa paremmin tavaroiden vapaa ja tehokas liikkuvuus ja tasapuolinen kilpailu, b) tarjota alalle riittäviä kannustimia edistämään päästöttömiin teknologioihin tehtäviä investointeja ja c) varmistaa uusien ja nykyisten sääntöjen tehokkaampi ja johdonmukaisempi täytäntöönpanon valvonta.

## **II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ**

3. Euroopan parlamentti nimesi liikenne- ja matkailuvaliokunnan (TRAN) tästä ehdotuksesta vastaavaksi valiokunnaksi ja Rosa Maria SERRANO SIERRAN (S&D, ES) esittelijäksi. Euroopan parlamentti vahvisti ensimmäisen käsittelyn kantansa täysistunnessaan 12. maaliskuuta 2024.
4. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa ehdotuksesta 578. täysistunnessaan 27. huhtikuuta 2023. Alueiden komitea antoi lausuntonsa ehdotuksesta 159. täysistunnessaan 31. tammikuuta 2024.

## **III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA JA SEN VALMISTELUELIMISSÄ**

5. Maaliikennetyöryhmä aloitti työnsä 24. heinäkuuta 2023 Espanjan puheenjohtajakaudella ehdotuksen yleisellä esittelyllä ja vaikutustenarvioinnin tarkastelulla. Ehdotuksen esittelyn jälkeen neuvosto käsitteli kolmea tilanneselvitystä. Näistä ensimmäinen oli laadittu Espanjan puheenjohtajakaudella 4. joulukuuta 2023 (ST 15668/23), toinen Belgian puheenjohtajakaudella 18. kesäkuuta 2024 (ST 10214/24) ja kolmas Puolan puheenjohtajakaudella 5. kesäkuuta 2025 (ST 9156/25).
6. Työtä jatkettiin Tanskan puheenjohtajakaudella maaliikennetyöryhmän kokouksissa 4. heinäkuuta, 18. syyskuuta, 15. ja 31. lokakuuta sekä 13. marraskuuta 2025.

## **IV KOMPROMISSIN LAADINTATYÖ**

7. Puheenjohtajavaltio jatkoi työtä komission ehdotuksen pohjalta ottaen huomioon edellisten puheenjohtajavaltioiden työn. Työssä keskityttiin säilyttämään päätavoitteet, joiden yleisenä tarkoituksena oli yksinkertaistaa direktiiviä ja samalla tukea päästöttömien ajoneuvojen käyttöönottoa. Puheenjohtajavaltio esittää ratkaisuja jäljellä oleviin avoimiin kysymyksiin.
8. Jäljempänä esitetään kattava yleiskatsaus, jossa selitetään muutokset, joita komission ehdotukseen on tehty yleisnäkemyksen muodostamiseksi.

9. Nivellinja-autojen ja tiettyjen ajoneuvoyhdistelmien käyttöä henkilöliikenteessä koskevaa 1 artiklan 3 kohtaa muutetaan, jotta jäsenvaltiot voivat jatkaa tiettyjen yhdistelmien käyttämistä.
10. Mahdollisuus poiketa liitteessä vahvistetuista painoista ja mitoista taataan sellaisten ajoneuvojen osalta, jotka on erikoisluvan nojalla tarkoitettu kuljettamaan jakamattomia kuormia [4 artiklan 3 kohta], sellaisten ajoneuvojen osalta, joita käytetään kuljetuksiin, jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla [4 artiklan 4 kohta], sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien osalta [4 artiklan 4 a kohta]. Puheenjohtajavaltio ehdottaa 4 b artiklassa sellaisten ehdotetun muutoksen tavoitteiden mukaisesti, jotka koskevat päästöttömiä ajoneuvoja ja intermodaalikuljetuksia koskevien kannustimien tarjoamista, että myös päästöttömät moottoriajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joita käytetään intermodaalikuljetuksissa, sallitaan rajat ylittävissä kuljetuksissa, vaikka ne ylittäisivät liitteessä määritellyt enimmäispainot, kunhan paino ei ylitä rajan kummallakaan puolella sallittua painoa.
11. Jakamattomien kuormien kuljetuksen ja kuljettajan kielitaitovaatimuksen osalta [4 artiklan 3 kohta] jäsenvaltiot voivat vaatia erityistoimenpiteitä, joilla varmistetaan tehokas viestintä kuljettajan kanssa.
12. Ehdotukseen on lisätty jäsenvaltioille mahdollisuus sallia perävaunun lisäpituus enintään 1,380 metriin asti, jos sitä käytetään erillisten kuljetuspalvelujen liikennöinnissä [4 artiklan 4 aa kohta], sekä uusi johdanto-osan kappale [11 c], jossa on perustelut lisäpituudelle.
13. Eurooppalaisilla moduulijärjestelmillä tehtäville kokeille 4 artiklan 5 kohdassa säädettyä enimmäisaikaa pidennetään seitsemään vuoteen.
14. Jäsenvaltioille annetaan riittävästi aikaa perustaa 4 a artiklan mukainen keskitetty palvelupiste.
15. Ehdotuksen 7 artiklassa annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus rajoittaa tiettyjen teiden tai tiettyjen maa- ja vesirakennusteknisten rakenteiden käyttöä tieliikenneturvallisuuteen liittyvien huolenaiheiden tai infrastruktuurin ominaisuuksien perusteella.

16. Lisäpainojen vaikutusta infrastruktuuriin koskevien huolenaiheiden vuoksi 10 d artiklaan on tehty muutoksia lainvalvonnan osalta. Ensimmäisessä kohdassa täsmennetään, että jäsenvaltiot voivat käyttää joko Euroopan laajuisen tieliikenneverkon tieinfrastruktuuriin asennettuja automaattisia järjestelmiä tai ajoneuvoihin asennettuja punnituslaitteita. Päästöttömien ajoneuvojen olisi 1. päivästä joulukuuta 2029 alkaen voitava välittää etäyhteyden avulla luotettavat painotiedot ajoneuvoihin asennettujen mittauslaitteiden välityksellä siten, että siinä voidaan hyödyntää älykästä ajopiirturia. Tätä koskevat yksityiskohdat vahvistetaan täytäntöönpanosäädöksessä.
17. Ehdotuksen 10 k artiklassa täsmennetään, että kriisitilanteessa, joka vaikuttaa useisiin jäsenvaltioihin, komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä ainoastaan asianomaisten jäsenvaltioiden pyynnöstä.
18. Puheenjohtajavaltio ehdottaa myös hallinnon yksinkertaistamista siten, että eurooppalaisilla moduulijärjestelmillä tehtävien kokeiden valvontajärjestelmää ei enää vaadita [4 artiklan 5 ja 5 a kohta] ja että poistetaan sähköisten kuljetustietojen käyttäminen osoituksena siitä, että kuljetusta voidaan pitää intermodaalikuljetuksena [6 artiklan 7 kohta]. Koska älykkäiden pääsynohjausjärjestelmien lisäarvo on vähäinen, ehdotettu 10 da artikla poistettiin.
19. Liitteeseen on tehty muutoksia, jotta voidaan ottaa huomioon päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton tukeminen ja jäsenvaltioiden esittämät huolenaiheet, jotka liittyvät infrastruktuurin kulumiseen.
  - a. Pituuteen on lisätty 0,90 metriä sellaisten puoliperävaunuyhdistelmien osalta, joissa on päästötön moottoriajoneuvo, mikä mahdollistaa lisätilan päästöttömän teknologian asentamiseen (1.1 alaosio);
  - b. Lisäkorkeutta ylikorkeita kontteja kuljetettaessa koskeva rivi on poistettu, koska useimmilla jäsenvaltioilla on ongelmiasiltojen alikulkukorkeuden kanssa (1.3 alaosio);
  - c. Viisi- ja kuusiakseliset moottoriajoneuvot on erotettu toisistaan päästöttömyyteen liittyvän painonlisäyksen osalta, ja se on viisiakselisen moottoriajoneuvon osalta 2 tonnia ja kuusiakselisen moottoriajoneuvon osalta 4 tonnia (2.2 alaosio);

- d. Liitteessä olevassa 2.3.6 kohdassa mainittu enimmäispaino on laskettu 34 tonniin lyhyiden ja raskaiden erityisajoneuvojen osalta samalla kun 2 tonnin lisäpaino on säilytetty päästöttömien ajoneuvojen osalta; Päästöttömien kaksiakselisten linja-autojen painon nostamista 0,50 tonnilla koskeva rivi on lisätty (2.3 alaosio);
- e. Vetävän akselin lisäpaino on poistettu päästöttömien ajoneuvojen osalta, koska useimmat jäsenvaltiot katsovat, että erittäin painava vetävä akseli vahingoittaa liikaa infrastruktuuria (3.4 alaosio);
- f. Moottoriajoneuvojen kolmiakselisia telejä koskeva 3.6 alaosio on lisätty, koska tämällytyypisillä ajoneuvoilla on erityisominaisuuksia;
- g. Erityistapauksia varten on lisätty viisiakselisia moottoriajoneuvoja koskeva rivi sekä rivi, jolla esitetään ajoneuvon painon määrittävä kaava, jonka avulla määritellään akselien välinen etäisyys sellaisten ajoneuvoyhdistelmien osalta, joiden paino on yli 42 tonnia (4.3 alaosio).

## V **PÄÄTELMÄT**

- 20. Näin ollen neuvostoa (liikenne, televiestintä ja energia) pyydetään vahvistamaan yleisnäkemys tämän ilmoituksen liitteessä olevasta kompromissitekstistä 4. joulukuuta 2025 pidettävässä istunnossaan.
-

Ehdotus

**EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**

**tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

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

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

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

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon<sup>1</sup>,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon<sup>2</sup>,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

---

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

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

- (1) Neuvoston direktiivissä 96/53/EY<sup>3</sup> vahvistetaan sellaisten raskaiden hyötyajoneuvojen suurimmat sallitut painot ja mitat, jotka voivat liikkua unionin teillä, tieturvallisuuden ja sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan varmistamiseksi sekä kuljetusten energiatehokkuuden ja toiminnallisen tehokkuuden edistämiseksi ja näistä kuljetuksista aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Direktiivin 96/53/EY arviointi on osoittanut, että se on ollut vain osittain tehokas tieturvallisuus-, sisämarkkina- ja ympäristötavoitteidensa saavuttamisessa ja että sen säännöksiä on mukautettava vastaamaan teknologista kehitystä ja edistämään innovointia, vastaamaan muuttuviin liikennemarkkinoiden haasteisiin ja edistämään liikenteen hiilestä irtautumista koskevia unionin poliittisia painopisteitä.
- (2) Komission tiedonannossa *Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle*<sup>4</sup> tehdään selväksi, että jotta voidaan saavuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelman<sup>5</sup> tavoite vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä 90 prosenttia vuoteen 2050 mennessä, on tarpeen tehdä kaikista liikennemuodoista kestävämpiä, asettaa kestäviä vaihtoehtoja yleisesti saataville multimodaalisessa liikennejärjestelmässä ja ottaa käyttöön oikeita kannustimia, joilla ohjataan siirtymistä päästöttömään liikennejärjestelmään unionissa.
- (3) Tieliikennekuljetuksissa käytettävien raskaiden hyötyajoneuvojen painoja ja mittoja koskevia sääntöjä on tarpeen yksinkertaistaa ja selkeyttää, jotta voidaan parantaa rajat ylittävien kuljetusten energiatehokkuutta ja toiminnallista tehokkuutta, tarjota liikenteenharjoittajille vahvoja kannustimia päästöttömien teknologioiden käyttöönottoon niin, että samalla helpotetaan nykyisten energiansäästöratkaisujen käyttöä, sekä antaa lisätukea intermodaalisille tavarankuljetuksille. Hallinnollisten rasitteiden minimoimiseksi, kilpailun vääristymisen ehkäisemiseksi sekä tieturvallisuuteen liittyvien riskien ja tieinfrastruktuurin vaurioitumisen vähentämiseksi olisi yhdenmukaistettava tiettyjä raskaampien ja pidempien ajoneuvojen käyttöä koskevia vaatimuksia ja vahvistettava voimassa olevien sääntöjen noudattamisen valvontaa.

---

<sup>3</sup> EUVL L 235, 17.9.1996, s. 59.

<sup>4</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final.

- (4) Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi olisi löydettävä oikea tasapaino taloudellisen tehokkuuden, ympäristökestävyyden, tieinfrastruktuurin suojelun ja liikenneturvallisuuteen liittyvien näkökohtien välillä.
- (5) Raskaiden hyötyajoneuvojen tyypit ja painoarvot on määritelty ajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntää ja markkinavalvontaa koskevan unionin lainsäädännön, erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EU) 2018/858<sup>6</sup> ja (EU) 2019/2144<sup>7</sup>, mukaisesti. Sen vuoksi on suotavaa saattaa viittaukset kyseisiin säädöksiin ajan tasalle ja näin selkeyttää sovellettavaa lainsäädäntökehystä.
- (6) Direktiivin 96/53/EU säännökset täydentävät neuvoston direktiiviä 92/106/ETY<sup>8</sup> intermodaalikuljetusten yleistymisen edistämisen ja tukemisen osalta. Intermodaalikuljetuksen määritelmä olisi sen vuoksi yhdenmukaistettava direktiivissä 92/106/ETY sovelletun terminologian kanssa, jotta intermodaalikuljetuksissa käytettävälle kuorma-autoille, perävaunuille ja puoliperävaunuille voidaan myöntää samoja lisäpainoa koskevia oikeuksia kuin tieliikenteen ajoneuvoille, joissa kuljetetaan kontteja tai vaihtokoreja ja joita käytetään kontissa olevan lastin intermodaalikuljetuksissa. Tällaisella painokannustimella olisi kannustettava tieliikenteen harjoittajia osallistumaan myös muussa kuin kontissa olevan lastin intermodaalikuljetuksiin.

---

<sup>6</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

<sup>7</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1).

<sup>8</sup> Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietynlaisia jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).

- (7) Jotta voidaan varmistaa yhteinen käsitys tämän direktiivin säännöksistä ja niiden yhdenmukainen täytäntöönpano kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä, on tarpeen selventää, että kansallisia poikkeuksia tietyistä kansallisessa liikenteessä liikkuvien tietyntyyppisten ajoneuvojen suurimmista sallituista painoista ja mitoista ei automaattisesti sovelleta rajat ylittävissä kuljetuksissa käytettäviin ajoneuvoihin.
- (8) Jakamattomien kuormien kuljetus on tärkeä markkinasegmentti, joka liittyy uusiutuvan energian, maa- ja vesirakentamisen ja infrastruktuurin, öljyn ja kaasun, raskaan teollisuuden ja sähköntuotannon strategisiin aloihin. Jäsenvaltioiden nimeämien asiantuntijoiden hyväksymien erikoiskuljetuksia koskevien eurooppalaisten parhaiden käytäntöjen suuntaviivojen tunnustetusta arvosta huolimatta jakamattomien kuormien kuljetuslupien saamista koskevien sääntöjen ja menettelyjen yksinkertaistamisessa ja yhdenmukaistamisessa on edistytty hyvin vähän. Jäsenvaltioiden olisi tehtävä yhteistyötä näiden vaatimusten yhdenmukaistamiseksi mahdollisuuksien mukaan, jotta vältetään samaa tarkoitusta palvelevien toisistaan poikkeavien edellytysten moninkertaistuminen, sanotun kuitenkin rajoittamatta jäsenvaltioiden oikeutta vahvistaa tarvittavat edellytykset jakamattomien kuormien turvallisen kuljetuksen varmistamiseksi alueellaan. Jäsenvaltioiden olisi myös varmistettava, että kansalliset vaatimukset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä, ja pidättäytyttävä asettamasta kuljettajalle perusteettomia vaatimuksia, kuten asianomaisen jäsenvaltion kansallisen kielen sujuva taito. Jäsenvaltioiden olisi harkittava liikenteenharjoittajien pyytämistä käyttämään muita, pääasiassa digitaalisia viestintävälineitä kuljettajan ja valvontaviranomaisten välisen tehokkaan viestinnän varmistamiseksi. Liikenteenharjoittajia voitaisiin esimerkiksi pyytää järjestämään palvelunumero, jossa kuljettajaa voidaan avustaa, jos valvontaviranomaiset pysäyttävät hänet, ja varmistamaan, että tämä palvelunumero on saatavilla kuljettajan ajaessa, myös yöaikaan ja viikonloppuisin. Liikenteenharjoittajiin kohdistuvan hallinnollisen rasiitteen keventämiseksi ja tehokkaiden, oikeudenmukaisten ja turvallisten kuljetusten varmistamiseksi on ratkaisevan tärkeää ottaa käyttöön läpinäkyvä, yhdenmukaistettu ja käyttäjäystävällinen järjestelmä lupien saamiseksi.

- (9) Eurooppalaisia moduulijärjestelmiä (EMS) on käytetty ja kokeiltu pitkään, ja ne ovat osoittautuneet mielenkiintoiseksi ratkaisuksi kuljetusten taloudellisen tehokkuuden ja energiatehokkuuden parantamiseksi niin, että samalla varmistetaan tieturvallisuus ja infrastruktuurin suojele, kun ne toteutetaan asianmukaisella fyysisellä ja toiminnallisella alueella. Jäsenvaltioiden kansallisten erityispiirteiden, erilaisten taloudellisten intressien ja kuljetustarpeiden sekä erilaisten liikenneinfrastruktuurivalmiuksien vuoksi niillä itsellään on parhaat edellytykset arvioida eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöintiä alueellaan ja sallia se. Eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytöstä aiheutuvien myönteisten sosioekonomisten ja ympäristövaikutusten laajentamiseksi on samalla ratkaisevan tärkeää poistaa tarpeettomat esteet kyseisten järjestelmien käytöltä rajat ylittävissä kuljetuksissa sellaisten naapurijäsenvaltioiden välillä, jotka sallivat tällaiset ajoneuvoyhdistelmät alueellaan, rajoittamatta ylitettävien rajojen määrää, kunhan ajoneuvoyhdistelmät ovat jäsenvaltioiden omilla alueillaan vahvistamien eurooppalaisia moduulijärjestelmiä koskevien kansallisten edellytysten mukaisia. Näin varmistetaan, että rajat ylittävissä kuljetuksissa käytettävät eurooppalaiset moduulijärjestelmät noudattavat kyseisissä jäsenvaltioissa sovellettavaa eurooppalaisten moduulijärjestelmien yhteistä enimmäispaino- ja -mittarajaa.
- (10) Jäsenvaltioiden olisi edelleen voitava suorittaa kokeita väliaikaisesti. Uudet teknologiat, jotka mahdollistavat ajoneuvon sisäisen latauksen, kuten aurinkopaneelit, virroitimet ja sähkötiet, tai eurooppalaisten moduulijärjestelmien asteittainen käyttöönotto jäsenvaltioissa voivat vaatia enimmäispainojen ja -mittojen ylittämistä testausympäristössä, myös maiden rajat ylittävillä tieverkon osuuksilla. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi edelleen voitava suorittaa tällaisia kokeita ja testata uusien teknologioiden ja kuljetusjärjestelmien yhteensopivuutta yli rajojen. Kokeiden väliaikaista ja innovatiivista luonnetta on selvennettävä asettamalla niiden suorittamiselle enimmäisaika. Uusia teknologioita ja innovatiivisia järjestelmiä koskevien kokeiden määrää ei kuitenkaan pitäisi rajoittaa, jotta ei haitata innovointia.

- (11) Enimmäispainot tai -mitat ylittävillä ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä suoritettavat jakamattomien kuormien kuljetukset sekä eurooppalaisten moduulijärjestelmien käyttö edellyttävät, ottaen huomioon niiden lisäturvaominaisuuksien ja asianmukaisen infrastruktuurin tarve, että erityistä huomiota kiinnitetään muun muassa asiaankuuluvien tietojen läpinäkyvyyteen, oikeusvarmuuteen ja lupaprosessien yhdenmukaistamiseen. Sen vuoksi on tarpeen, että jäsenvaltiot perustavat keskitetyn sähköisen tieto- ja viestintäjärjestelmän, joka sisältää selkeässä ja helposti saatavilla olevassa muodossa kaikki asiaankuuluvat tiedot jakamattomien kuormien kuljetuksen ja eurooppalaisten moduulijärjestelmien käytön toiminnallisista ja hallinnollisista edellytyksistä. Tämän kansallisen järjestelmän olisi myös mahdollistettava se, että liikenteenharjoittajat saavat tiedot ja toimittavat sähköisesti vakiomuotoisen hakemuksen, joka koskee jakamattomien kuormien kuljettamista kyseisessä jäsenvaltiossa koskevia erityislupia.
- (11 a) Jäsenvaltioiden välisellä rajat ylittävällä liikenteellä, jossa sallitaan suuremmat painot kuin liitteessä I, voidaan parantaa tehokkuutta ja vähentää hiilidioksidipäästöjä vähentämällä ajettujen kilometrien kokonaismäärää. Tällaiset kuljetukset olisi edelleen sallittava, kunhan kyseisten korkeampien rajojen osalta noudatetaan jäsenvaltioiden kansallisia edellytyksiä ja ne suoritetaan päästöttömällä moottoriajoneuvoilla tai intermodaalikuljetuksissa käytettävillä ajoneuvoilla. Tämä ei saisi rajoittaa jäsenvaltioiden oikeutta poiketa 4 artiklan mukaisesti liitteessä I vahvistetuista paino- ja mittarajoista.
- (11 b) Jäsenvaltioiden olisi voitava sallia erikoiskuljetukset olosuhteissa, joissa niitä ei tavallisesti suoriteta muista jäsenvaltioista lähtöisin olevilla ajoneuvoilla, jolloin tällaisissa kuljetuksissa voidaan poiketa ajoneuvojen vakiopainoista ja -mitoista, koska tällaiset erikoiskuljetukset eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla. On tarpeen selkeyttää erikoisajoneuvojen käsitettä ja käyttöä, erityisesti kun on kyse tällaisten kuljetusten laajentamisesta kansainväliseen liikenteeseen, jotta mahdollistetaan saumaton yhteistyö suostumuksen antaneiden jäsenvaltioiden välillä. Selkeitä esimerkkejä ovat hakkuu- ja metsäteollisuuteen liittyvät kuljetukset, yli kuusiakselisilla ajoneuvoyhdistelmillä suoritettavat kuljetukset sekä paikallinen linja-autoliikenne.

- (11 c) Toiminnallisen tehokkuuden tukemiseksi ja tieliikenteestä aiheutuvia ympäristövaikutuksia vähentävien ratkaisujen edistämiseksi jäsenvaltioiden olisi voitava myöntää lisäpituutta kuljetuspalvelujen liikennöinnissä käytettävien puoliperävaunuyhdistelmien osalta edellyttäen, että liitteessä I ja erityisesti sen 1.5 alaosiossa esitetyt muut edellytykset täyttyvät. Lisäpituudella voidaan nostaa merkittävästi kuormauskapasiteettia sellaisten puoliperävaunuyhdistelmien osalta, joita käytetään kuljetuspalvelujen liikennöinnissä, joka on säännöllinen palvelu ja jota operoidaan kiinteällä logistisella reitillä, etenkin kuormalavataroiden osalta, ja siten vähentää tarvittavien matkojen määrää.
- (11 d) Päästöttömiä ajoneuvoja koskevat kannustimet ovat ratkaisevan tärkeitä tieliikennealan vihreän siirtymän kannalta. Jäsenvaltioita kannustetaan yhdenmukaistamaan kansalliset painorajansa siten, että päästöttömien ajoneuvojen käyttöä kannustetaan haittaamatta rajat ylittävää liikennettä.
- (11 e) Vaikka direktiivissä sallitaan enimmäispainoja ja -mittoja koskevat poikkeukset, jäsenvaltiot voivat edelleen rajoittaa tiettyjen ajoneuvojen liikkumista tieverkkonsa tietyissä osissa tieliikenneturvallisuuteen tai infrastruktuurin ominaisuuksiin liittyvistä syistä.
- (12) *poistettu*
- (13) *poistettu*
- (14) Mahdollisuudet vähentää ajoneuvonkuljetusajoneuvojen, joissa on avoimet korit, energiankulutusta parantamalla aerodynamiikkaa ovat hyvin rajalliset. Toisistaan poikkeavat kansalliset säännöt kuormien ylityspituuksista ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa aiheuttavat kilpailun vääristymistä ja rajoittavat merkittävästi mahdollisuuksia parantaa niiden osalta toiminnallista tehokkuutta ja energiatehokkuutta kansainvälisessä liikenteessä. Sen vuoksi on välttämätöntä yhdenmukaistaa säännöt kuormien ylityspituuksista ajoneuvonkuljetusajoneuvoissa, joissa on avoimet korit, jotta varmistetaan näiden tavoitteiden asianmukainen saavuttaminen.

- (15) Markkinoille on alkanut tulla pidennetyillä ohjaamoilla varustettuja raskaita hyötyajoneuvoja, joissa on päästöttömät käyttövoimajärjestelmät. Päästöttömien käyttövoimajärjestelmien käyttö edellyttää teknologiasta riippuen ylimääräistä tilaa, jota ei tulisi ottaa huomioon ajoneuvon kuljetuskapasiteettia pienentävästi, jotta päästöttömille tiekuljetuksille ei aiheutuisi taloudellista haittaa. Sen vuoksi olisi selvennettävä, että pidennetyille ohjaamoille säädettyjen enimmäispituuksien ylitys voi olla sellainen, että se mahdollistaa päästöttömä teknologiaa, kuten akkuja ja vetysäiliöitä, varten tarvittavan tilan edellyttäen, että aerodynaamisten ohjaamojen turvallisuus-, tehokkuus- ja mukavuusominaisuudet eivät vaarannu.
- (16) Kuten on tilanne lisätilan osalta, nykyiset normit eivät myöskään sovellu kompensoimaan päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen lisäpainoa, etenkin kaukoliikenteessä. Lisäpainon ja ylimääräisen akselipainon salliminen on välttämätöntä päästöttömille ajoneuvoyhdistelmille sekä yleisimmille unionissa käytössä oleville henkilöautoille. Kevyemmät teknologiat ja parempi aerodynamiikka tekevät päästöttömien käyttövoimajärjestelmien käytöstä tehokkaampaa (esimerkiksi mahdollistamalla pidempien matkojen ajamisen ja pidemmän akun keston) vähentämällä niiden energiankulutusta. Jotta voidaan tarjota lisäkannustimia päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönotolle, edistää teknologista kehitystä ja varustaa ajoneuvoja paremmalla aerodynamiikalla, sallitut lisäpainot eivät saisi liittyä päästöttömän teknologian painoon.
- (17) Sääntöjen noudattamisen tuloksellinen, tehokas ja johdonmukainen valvonta on äärimmäisen tärkeää, jotta voidaan varmistaa liikenteenharjoittajien välinen vääristymätön kilpailu ja poistaa tieturvallisuuteen ja tieinfrastruktuuriin kohdistuvat riskit, joita sovellettavat painot tai mitat laittomasti ylittävät ajoneuvot aiheuttavat. Jotta jäsenvaltiot voivat kohdentaa tienvarsitarkastukset paremmin ajoneuvoihin, joissa on ylikuormaa, ja jos ne päättävät käyttää automaattisia järjestelmiä tieinfrastruktuurissa, niiden olisi varmistettava vähintään tällaisten järjestelmien käyttöönotto Euroopan laajuisessa tieliikenneverkossa. Jotta täytäntöönpanon valvonta olisi luotettavaa ja yhdenmukaista kaikkialla unionissa, jäsenvaltioiden suorittamille tarkastuksille olisi lisäksi vahvistettava pakollinen vähimmäistaso suhteessa tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen niiden alueilla harjoittaman liikenteen määrään, mukaan lukien asianmukainen määrä tarkastuksia yöaikaan.

- (17 a) Jotta voidaan varmistaa vaikuttava, tehokas ja johdonmukainen täytäntöönpano ja parantaa vaatimusten noudattamista ajoneuvoissa, joiden paino on suurempi, päästöttömän teknologian huomioon ottamiseksi, ajoneuvojen olisi toimitettava erikoistuneen lyhyen kantaman tiedonsiirron (DSRC) avulla ajoneuvoyhdistelmän senhetkistä kokonaispainoa koskevat tiedot, jotka on saatu ajoneuvossa olevasta teknologiasta, kuten ajoneuvon sisäisestä massanmittausjärjestelmästä (OBMM). Jäsenvaltiot voivat käyttää tietoja tunnistaakseen ajoneuvot, jotka voivat ylittää painorajat, mutta tämä direktiivi ei velvoita jäsenvaltioita käyttämään DSRC-järjestelmää täytäntöönpanossaan. Tämä väline täydentää muita täytäntöönpanovälineitä. Sen varmistamiseksi, että tällaiset vaatimukset voidaan täyttää, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa, jotta tiedot voidaan toimittaa valvontaviranomaisille.
- (17 b) Koska ajopiirturiin tehtävät muutokset voivat olla monimutkaisia ja koska liikenteenharjoittajille voi tulla kalliiksi jälkiasentaa OBMM-laitteet ajoneuvoihin, tätä vaatimusta olisi sovellettava OBMM-laitteilla varustettuihin ajoneuvoihin vasta 1 päivästä joulukuuta 2029. Tässä direktiivissä ei säädetä OBMM-laitteiden jälkiasennuksesta, sanotun kuitenkaan rajoittamatta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 595/2009 soveltamista tai jäsenvaltioiden oikeutta säännellä kansallisten kuljetusten painovaatimuksia. Lisäksi komission olisi voitava lykätä 1 päivää joulukuuta 2029 koskevaa päivämäärää enintään 18 kuukaudella, jos tämä on tarpeen painotietojen toimittamiskyvyn varmistamiseksi.
- (18) *poistettu*
- (19) *poistettu*
- (20) Euroopan parlamentille ja neuvostolle olisi tiedotettava säännöllisesti jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten suorittamien vaatimustenmukaisuustarkastusten tuloksista. Näiden jäsenvaltioiden toimittamien tietojen avulla komission olisi voitava seurata markkinoiden kehitystä ja direktiivin 96/53/EY noudattamista. Jotta jäsenvaltioiden olisi helpompi toimittaa tarvittavat tiedot komissiolle ja jotta voidaan varmistaa tietojen yhdenmukaisuus ja vertailukelpoisuus, mikä mahdollistaa direktiivin 96/53/EY noudattamisen seurannan ja direktiivin yleisen tuloksellisuuden arvioinnin, on suotavaa, että komissio vahvistaa yhdenmukaisen käyttäjäystävällisen raportointimuodon.

(21) Jotta tieliikennealalla voitaisiin reagoida nopeasti mahdollisiin kriiseihin, kuten luonnonkatastrofeihin, pandemioihin, sotilaallisiin konflikteihin tai infrastruktuurin toimintahäiriöihin, direktiiviin 96/53/EY on tarpeen sisällyttää hätätilannelauseke, jolla mahdollistetaan tilapäisesti suurimmat sallitut painot ja/tai mitat ylittävien raskaiden hyötyajoneuvojen liikennöinti, jotta voidaan varmistaa välttämättömien tavaroiden ja palvelujen jatkuva toimitus. Tällaista poikkeuslauseketta olisi sovellettava vain silloin, kun yleinen etu sitä vaatii, ja edellyttäen, että tieturvallisuus ei vaarannu, sanotun kuitenkin rajoittamatta sotilaskuljetuksiin sekä tehostettuihin pelotteisiin ja reagointiin sovellettavan erityislainsäädännön soveltamista.

(22) *poistettu*

- (23) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta vahvistaa yhteinen vakimuotoinen hakemuslomake ja yhdenmukaistaa säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan sellaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien kansallisten lupien tai vastaavien järjestelyjen myöntämiseen, jotka ylittävät enimmäispainot ja/tai -mitat ja jotka on tarkoitettu kuljettamaan jakamattomia kuormia, vahvistaa vakimuotoinen raportointimalli jäsenvaltioille niiden raportointivelvollisuuksien noudattamiseksi sekä vahvistaa väliaikaisia poikkeuksia kriisistä kärsivien jäsenvaltioiden välisessä kansainvälisessä liikenteessä käytettyjen paino- ja mittarajojen soveltamisesta. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 mukaisesti<sup>9</sup>.
- (24) Kun otetaan huomioon direktiivin 96/53/EY liitteeseen I tehdyt monet muutokset, jotka liittyvät tarpeeseen tarjota lisäkannustimia päästöttömien raskaiden hyötyajoneuvojen käyttöönottoon, tarpeeseen yhdenmukaistaa viisiakselisten moottoriajoneuvojen enimmäispaino ja tarpeeseen edistää intermodaalikuljetuksia, on selkeyden vuoksi aiheellista korvata kyseinen liite.
- (25) *poistettu*
- (26) Unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti, koska jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, jotka ovat tieturvallisuuden varmistaminen, kestävien ja tehokkaiden kuljetusten edistäminen ja sisämarkkinoiden toiminnan edistäminen, vaan ne voidaan saavuttaa paremmin unionin tasolla, mikä johtuu tieliikennekuljetusten rajat ylittävästä luonteesta ja ongelmista, joihin tällä direktiivillä pyritään puuttumaan. Mainituksa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

---

<sup>9</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (27) Jäsenvaltiot ovat selittävästä asiakirjoista 28 päivänä syyskuuta 2011 annetun jäsenvaltioiden ja komission yhteisen poliittisen lausuman<sup>10</sup> mukaisesti sitoutuneet perustelluissa tapauksissa liittämään ilmoitukseen toimenpiteistä, jotka koskevat direktiivin saattamista osaksi kansallista lainsäädäntöä, yhden tai useamman asiakirjan, joista käy ilmi direktiivin osien ja kansallisen lainsäädännön osaksi saattamiseen tarkoitettujen välineiden vastaavien osien suhde. Tämän direktiivin osalta lainsäätäjää pitää tällaisten asiakirjojen toimittamista perusteltuna.
- (28) Sen vuoksi direktiiviä 96/53/EY olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

*1 artikla*

*Direktiivin 96/53/EY muuttaminen*

Muutetaan direktiivi 96/53/EY seuraavasti:

1) Muutetaan 1 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohdan a alakohta seuraavasti:

”a) sellaisten M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub>-luokan moottoriajoneuvojen ja niiden O-luokan perävaunujen sekä N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-luokan moottoriajoneuvojen ja niiden O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-luokan perävaunujen mittoihin, jotka on luokiteltu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858\* 4 artiklassa;”;

---

<sup>10</sup> EUVL C 369, 17.12.2011, s. 14.

b) korvataan 2 kohta seuraavasti:

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

---

\* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/858, annettu 30 päivänä toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, asetusten (EY) N:o 715/2007 ja (EY) N:o 595/2009 muuttamisesta sekä direktiivin 2007/46/EY kumoamisesta (EUVL L 151, 14.6.2018, s. 1).

\*\* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/2144, annettu 27 päivänä marraskuuta 2019, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä näihin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden tyyppihyväksyntävaatimuksista niiden yleisen turvallisuuden ja ajoneuvon matkustajien ja loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien suojelun osalta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 muuttamisesta ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EY) N:o 78/2009, (EY) N:o 79/2009 ja (EY) N:o 661/2009 sekä komission asetusten (EY) N:o 631/2009, (EU) N:o 406/2010, (EU) N:o 672/2010, (EU) N:o 1003/2010, (EU) N:o 1005/2010, (EU) N:o 1008/2010, (EU) N:o 1009/2010, (EU) N:o 19/2011, (EU) N:o 109/2011, (EU) N:o 458/2011, (EU) N:o 65/2012, (EU) N:o 130/2012, (EU) N:o 347/2012, (EU) N:o 351/2012, (EU) N:o 1230/2012 ja (EU) 2015/166 kumoamisesta (EUVL L 325, 16.12.2019, s. 1).”;

c) korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Tätä direktiiviä ei sovelleta nivellinja-autoihin, joissa on useampi kuin yksi nivelosa, ajoneuvoyhdistelmiin, jotka koostuvat moottoriajoneuvosta ja siihen kiinnitetystä perävaunusta ja jotka on tarkoitettu henkilöliikenteeseen, eikä ajoneuvoyhdistelmiin, jotka koostuvat moottoriajoneuvosta ja siihen kiinnitetystä puoliperävaunusta ja jotka on tarkoitettu henkilöliikenteeseen.”

2) Muutetaan 2 artikla seuraavasti:

a) korvataan toisessa luetelmakohtassa 'perävaunun' määritelmä seuraavasti:

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

b) korvataan kolmannessa luetelmakohtassa 'puoliperävaunun' määritelmä seuraavasti:

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

c) lisätään 'ajoneuvoyhdistelmän' määritelmän jälkeen määritelmä seuraavasti:

”—'eurooppalaisella moduulijärjestelmällä' tarkoitetaan yhteen tai useampaan perävaunuun tai puoliperävaunuun kytkettyä moottoriajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jossa koko yhdistelmä ylittää liitteessä I vahvistetun suurimman sallitun pituuden ja voi ylittää liitteessä I vahvistetut suurimmat sallitut painot ja jossa yksittäisen moottoriajoneuvon, perävaunu(je)n tai puoliperävaunu(je)n painot tai mitat eivät ylitä liitteessä I vahvistettuja painoja tai mittoja,”;

- d) lisätään 'lämpöeristetyn ajoneuvon' määritelmän jälkeen määritelmä seuraavasti:
- ”— 'ajoneuvonkuljetusajoneuvolla' tarkoitetaan ajoneuvoyhdistelmää, joka on rakennettu tai pysyvästi mukautettu muiden ajoneuvojen kuljettamiseen,”;
- e) korvataan neljännessätoista luetelmakohdassa 'vaihtoehtoisella polttoaineella toimivan ajoneuvon' määritelmä seuraavasti:
- ”— 'vaihtoehtoisella polttoaineella toimivalla ajoneuvolla' tarkoitetaan moottoriajoneuvoa, joka toimii kokonaan vaihtoehtoisella polttoaineella ja joka on hyväksytty asetuksella (EU) 2018/858 luotujen puitteiden mukaisesti,”;
- f) korvataan viidennessätoista luetelmakohdassa 'intermodaalikuljetuksen' määritelmän a kohta seuraavasti:
- ”a) neuvoston direktiivin 92/106/ETY\* 1 artiklassa määritellyjä yhdistettyjä kuljetuksia; tai”;
- \_\_\_\_\_
- \* Neuvoston direktiivi 92/106/ETY, annettu 7 päivänä joulukuuta 1992, tietyntyylisiä jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä (EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38).”;
- h) korvataan toinen kohta seuraavasti:
- ”Kaikki liitteessä I eritelty suurimmat sallitut mitat tarkastetaan komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2020/683\* liitteen I mukaisesti laadittuun kokonaisen ajoneuvon EU-tyyppihyväksyntään liitettyssä ilmoituslomakkeessa ilmoitettujen tiettyä ajoneuvoa koskevien arvojen perusteella ilman positiivisia toleransseja.”;
- \_\_\_\_\_
- \* Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2020/683, annettu 15 päivänä huhtikuuta 2020, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/858 panemisesta täytäntöön siltä osin kuin kyse on moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksyntään ja markkinavalvontaan sovellettavista hallinnollisista vaatimuksista (EUVL L 163, 26.5.2020, s. 1).”;

3) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

a) lisätään 1 kohtaan c alakohta seuraavasti:

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

b) korvataan 3 ja 4 kohta seuraavasti:

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

Jäsenvaltioiden on varmistettava, että menettely lupien tai vastaavien järjestelyjen saamiseksi jakamattomien kuormien kuljetusta varten on sujuva, tehokas ja syrjimätön, minimoimalla hallinnolliset rasitteet ja välttämällä tarpeettomia viivästyksiä.

Jäsenvaltioiden on taattava, että jakamattomien kuormien kuljetukseen liittyvien lupien tai vastaavien järjestelyjen myöntämisedellytykset ovat oikeasuhteisia ja syrjimättömiä. Jäsenvaltioiden on erityisesti tehtävä yhteistyötä ajoneuvojen merkintöjen ja merkinannon moninaisuuden välttämiseksi ja kuvamerkkien käytön suosimiseksi tekstin sijasta. Jäsenvaltiot eivät saa asettaa kuljettajalle velvoitetta osata niiden jäsenvaltioiden virallista kieltä tai virallisia kieliä, joissa kuljetus tapahtuu. Jäsenvaltiot voivat kuitenkin vaatia muita toimenpiteitä, joilla varmistetaan tehokas viestintä kuljettajan ja valvontaviranomaisten välillä, mukaan lukien digitaaliset viestintävälineet.

4. Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuljetukseen käytetyt ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joita käytetään tiettyihin kansallisiin tai kansainvälisiin kuljetuksiin, jotka eivät vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun kuljetusalalla, liikkuvat jäsenvaltion alueella painoilla tai mitoilla, jotka poikkeavat liitteessä I olevassa 1, 2 ja 4 osiossa vahvistetuista painoista ja mitoista.

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

a) kuljetukset suoritetaan jäsenvaltion alueella erikoistarkoitukseen rakennetuilla ajoneuvoilla tai erikoistarkoitukseen rakennetuilla ajoneuvoyhdistelmillä olosuhteissa, joissa kuljetuksia ei normaalisti suoriteta muista jäsenvaltioista lähtöisin olevilla ajoneuvoilla;

b) jäsenvaltio, joka sallii kuljetusten suorittamisen alueellaan ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, joiden painot ja/tai mitat poikkeavat liitteessä I vahvistetuista painoista ja mitoista, sallii myös eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin 4 a kohdan mukaisesti siten, että voidaan saavuttaa vähintään kyseisessä jäsenvaltiossa sallittu kuormatilan pituus ja että jokainen liikenteenharjoittaja voi hyödyntää tasapuolisia kilpailuedellytyksiä.”;

c) lisätään 4 aa ja 4 a kohta seuraavasti:

”4 aa. Jäsenvaltiot voivat sallia, että kuljetuspalvelujen liikennöinnissä käytettävät puoliperävaunuyhdistelmät, joita käytetään kansallisissa tai kansainvälisissä kuljetuksissa, liikkuvat jäsenvaltion alueella mitoilla, jotka poikkeavat liitteessä I olevassa 1.1 alaosiossa vahvistetuista mitoista, jos lisäpituus on enintään 1,380 metriä.

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

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

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

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

Jos jäsenvaltio sallii tämän kohdan nojalla eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin kansallisessa liikenteessä, se ei saa estää tai kieltää eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöimistä alueellaan kansainvälisessä liikenteessä, edellyttäen, että tällaisissa järjestelmissä noudatetaan kansallisia edellytyksiä, myös kansallisessa liikenteessä käytettäville eurooppalaisille moduulijärjestelmille vahvistettuja enimmäispainoja ja -mittoja.

Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle, jos ne sallivat eurooppalaisten moduulijärjestelmien liikennöinnin alueillaan.”;

d) korvataan 5 kohta seuraavasti:

”5. Jäsenvaltiot voivat rajoitetun ajan sallia kokeita ajoneuvoilla tai ajoneuvoyhdistelmillä, jotka sisältävät uutta teknologiaa tai uusia ratkaisuja eivätkä voi täyttää tämän direktiivin vaatimuksia. Kyseisiä ajoneuvoja tai ajoneuvoyhdistelmiä voidaan käyttää tiettyjen kansallisten tai kansainvälisten kuljetusten suorittamiseen koekauden ajan. Erityisesti kokeet eurooppalaisilla moduulijärjestelmillä sallitaan enintään seitsemäksi vuodeksi. Kokeiden määrää ei rajoiteta. Jäsenvaltioiden tulee ilmoittaa tästä komissiolle.”;

f) kumotaan 7 kohta;

4) lisätään 4 a ja 4 b artikla seuraavasti:

*”4 a artikla*

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

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

b) keskitetty kansallinen yhteyspiste, jonka kautta hakijat voivat saada tiedot 4 artiklan 3 kohdassa säädettyistä erityislupien tai vastaavien järjestelyjen hakemista koskevista vaatimuksista sekä reittiensä suunnittelua varten tarvittavat tiedot selkeällä, helposti saatavilla olevalla ja avoimella tavalla;

b a) keskitetty kansallinen yhteyspiste, josta saa tapauksen mukaan tiedot jäsenvaltiossa 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan, 4 artiklan 4 kohdan ja 4 b artiklan nojalla sallituista enimmäispainoista ja -mitoista;

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

Keskitetyt kansalliset asiointipisteet ja kansalliset yhteyspisteet voidaan yhdistää yhdeksi julkisesti saatavilla olevaksi verkkosivustoksi, joka tarjoaa yhtenäisen asiointipisteen ja antaa käyttäjille mahdollisuuden olla vuorovaikutuksessa asianomaisen kansallisen tai alueellisen päätöksentekuelimen kanssa ilman, että tarvitaan useita hakemuksia.

2. Komissio voi hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan hakemuslomakkeen vähimmäisosat ja yhdenmukaistetaan säännöt ja menettelyt, joita sovelletaan tämän artiklan 1 kohdassa ja 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen kansallisten lupien tai vastaavien järjestelyjen myöntämiseen. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

#### 4 b artikla

1. Jos jäsenvaltio sallii 4 artiklan 2 kohdan a alakohdan nojalla alueellaan liikennöinnin ajoneuvoyhdistelmillä, joiden enimmäispaino ylittää liitteessä I olevassa 2 tai 3 osiossa taikka 4.3 alaosiossa vahvistetut rajat, se ei saa estää tai kieltää alueellaan liikennöintiä sellaisilla kansainvälisessä liikenteessä käytettävillä ajoneuvoyhdistelmillä, jotka noudattavat kansallisille tavarankuljetuksille vahvistettuja painoarvoja, jos kyseisiin ajoneuvoyhdistelmiin kuuluu päästöttömiä moottoriajoneuvoja tai jos kyseisiä ajoneuvoyhdistelmiä käytetään intermodaalikuljetuksissa.”;

5) Muutetaan 6 artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 kohta seuraavasti:

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

a) seuraavien kahden kilven yhdistelmä:

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

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

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

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

---

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

b) korvataan 5 kohta seuraavasti:

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

5 a) Korvataan 7 artikla seuraavasti:

”Tällä direktiivillä ei estetä soveltamasta kussakin jäsenvaltiossa voimassa olevia tieliikennesäännöksiä, joissa sallitaan ajoneuvojen painon ja/tai mittojen rajoittaminen tietyillä teillä tai tietyissä maa- ja vesirakennusteknisissä rakenteissa tieliikenneturvallisuuteen liittyvien huolenaiheiden tai infrastruktuurin ominaisuuksien perusteella riippumatta siitä, mikä on tällaisten ajoneuvojen rekisteröintivaltio tai käyttöönottovaltio.

Tähän sisältyy mahdollisuus asettaa sellaisia paikallisia rajoituksia ajoneuvojen sallituille enimmäismitoille ja/tai -painoille, joita voidaan käyttää määrätyillä alueilla tai määrätyillä teillä, joissa tieinfrastruktuuri ei sovellu pitkille ja raskaille ajoneuvoille; tällaisia ovat esimerkiksi kaupunkien keskustat, pienet kylät tai erityisen luonnonarvon omaavat paikat.”;

6) Muutetaan 8 b artikla seuraavasti:

a) korvataan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

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

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

b) kumotaan 5 kohta;

- 7) Lisätään 8 c artikla seuraavasti:

*”8 c artikla*

Ajoneuvonkuljetusajoneuvot, joissa on avoimet korit, voivat kuormattuina ylittää liitteessä I olevassa 1.1 alaosiossa vahvistetut enimmäispituudet yhteensä enintään 20,75 metriin asti käyttäen sallittuja kuormatasoja.

Ajoneuvonkuljetusajoneuvojen ylityspituus tai kuormataso ei saa työntyä ulos suhteessa kuormaan. Kuorma voi työntyä vetoauton eteen enintään 0,50 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon ensimmäinen akseli on perävaunurakenteen päällä. Kuorma voi työntyä taakse enintään 1,50 metriä edellyttäen, että kuljetettavan ajoneuvon viimeinen akseli on perävaunurakenteen päällä ja että kuljetettavan ajoneuvon taka-akseli ei työnny kuormatason yli.”;

- 8) Muutetaan 9 a artikla seuraavasti:

- a) korvataan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

”1. Asetuksen (EU) 2018/858 mukaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien sallitaan ylittää tämän direktiivin liitteessä I olevassa 1.1 alaosiossa asetetut enimmäispituudet edellyttäen, että niiden ohjaamot parantavat aerodynamiikkaa, energiatehokkuutta ja turvallisuutta. Tämän artiklan nojalla sallittua enimmäispituuksien ylittymistä voidaan käyttää myös päästöttömän teknologian asentamiseen. Ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien, jotka on varustettu tällaisilla ohjaamoilla, on oltava tämän direktiivin liitteessä I olevan 1.5 alaosion mukaisia, eivätkä niiden enimmäispituuksien ylitykset saa johtaa kyseisten ajoneuvojen kuljetuskapasiteetin lisääntymiseen.

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

- b) kumotaan 3 kohta;

9) Korvataan 10 b artikla seuraavasti:

*”10 b artikla*

1. Vaihtoehtoisella polttoaineella toimivien tai päästöttömien ajoneuvojen suurimmat sallitut painot ovat ne, jotka on vahvistettu liitteessä I olevassa 2.2, 2.3 ja 2.4 alaosiossa.

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

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 10 h artiklan mukaisesti tämä direktiivin täydentämiseksi päivittämällä niiden 2 artiklassa tarkoitettujen vaihtoehtoisten polttoaineiden luetteloa, jotka edellyttävät lisäpainoa. On erityisen tärkeää, että ennen kuin komissio hyväksyy nämä delegoidut säädökset, se noudattaa tavanomaista käytäntöään ja kuulee asiantuntijoita, jäsenvaltioiden asiantuntijat mukaan lukien.

2. Liitteessä I olevassa 1.1 alaosiossa vahvistettu enimmäispituus voidaan puoliperävaunuyhdistelmien osalta, jos niihin kuuluu päästöttömiä moottoriajoneuvoja, ylittää päästötöntä teknologiaa varten tarvittavalla enintään 0,90 metrin lisäpituudella, jotta tällaisia laitteita voidaan lisätä ajoneuvon. Tällaisten päästöttömien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien on oltava tämän direktiivin liitteessä I olevan 1.5 ja 1.6 alaosion mukaisia eivätkä niiden enimmäispituuden ylitykset saa johtaa kyseisten ajoneuvoyhdistelmien kuormatilan pituuden lisääntymiseen, jotta voidaan varmistaa puoliperävaunujen yhteensopivuus intermodaalikuljetuksia koskevien vaatimusten kanssa.

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

- 10) Korvataan 10 c artikla seuraavasti:

*”10 c artikla*

Liitteessä I olevassa 1.1 alaosiossa, tapauksen mukaan 9 a artiklan 1 kohdan ja 10 b artiklan 2 kohdan edellytyksin, vahvistetut enimmäispituudet ja liitteessä I olevassa 1.6 alaosiossa vahvistetut enimmäisetäisyydet voidaan ylittää 0,150 metrillä sellaisten ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien osalta, joissa kuljetetaan pituudeltaan 45 jalan mittaisia kontteja tai pituudeltaan 45 jalan mittaisia vaihtokoreja, tyhjiä tai kuormattuja, edellyttäen, että kyseisen kontin tai vaihtokorin tieliikennekuljetus on osa intermodaalikuljetusta.”;

- 11) Muutetaan 10 d artikla seuraavasti:

- a) korvataan 1 ja 2 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on toteutettava erityistoimenpiteitä niiden liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien tunnistamiseksi, jotka todennäköisesti ovat ylittäneet suurimman sallitun painon ja jotka niiden toimivaltaisten viranomaisten näin ollen olisi tarkastettava sen varmistamiseksi, että tämän direktiivin vaatimuksia noudatetaan. Nämä toimenpiteet voidaan toteuttaa Euroopan laajuisten tieliikenneverkon tieinfrastruktuuriin asetuksen (EU) 2024/1679\* mukaisesti asennettujen automaattisten järjestelmien avulla.

Tieinfrastruktuuriin sijoitettujen automaattisten järjestelmien käytön lisäksi jäsenvaltiot voivat tunnistaa liikenteessä olevat ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, jotka ovat todennäköisesti ylittäneet suurimmat sallitut painot, ajoneuvoihin 4 kohdan mukaisesti asennettujen punnituslaitteiden avulla.

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

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

1 a. Jotta päästöttömille ajoneuvoille voidaan sallia liitteessä I olevassa 2.2.1 ja 2.2.2 alakohdassa myönnetty lisäpaino, komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2025/2161 mukaisilla OBMM-laitteilla varustettujen ajoneuvojen, jotka rekisteröidään ensimmäisen kerran 1 päivästä joulukuuta 2029 alkaen, on voitava välittää teiden varsilla toimiville lainvalvontaviranomaisille etäyhteyden avulla luotettavat painotiedot liikenteessä olevista ajoneuvoyhdistelmistä. Jäsenvaltiot saavat käyttää toimitettuja tietoja ainoastaan sellaisten ajoneuvojen tunnistamiseksi, jotka voivat ylittää suurimmat sallitut painot.

1 b. Edellä 1 a kohdassa tarkoitettujen tietojen toimittamiseen voidaan käyttää asetuksessa (EU) N:o 165/2014 määriteltyä älykästä ajopiirturia.

1 c. Komissio voi tarvittaessa hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä 1 a kohdassa tarkoitettujen tietojen toimittamiseksi lainvalvontaviranomaisille. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 10 i artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

1 d. Komissio voi antaa 10 h artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä 1 a kohdassa tarkoitettujen päivämäärän lykkäämisestä 18 kuukaudella, jos tämä on tarpeen sen varmistamiseksi, että ensirekisteröidyt ajoneuvot voivat toimittaa painotietoja etäyhteyden avulla.

2. Kunkin jäsenvaltion on joka kalenterivuosi suoritettava asianmukainen määrä tarkastuksia alueellaan sellaisten tavarankuljetuksiin käytettävien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien painon osalta, jotka kuuluvat tämän direktiivin soveltamisalaan, riippumatta siitä, missä maassa tällaiset ajoneuvot on rekisteröity tai otettu käyttöön.”;

---

\* Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2024, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1679, 28.6.2024).

b) korvataan 5 kohdan ensimmäinen alakohta seuraavasti:

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

12) *poistettu*

13) *poistettu*

14) Korvataan 10 g artikla seuraavasti:

*”10 g artikla*

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

- a) kahden edellisen kalenterivuoden aikana toteutettujen tarkastusten lukumäärä;
- b) niiden ajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien lukumäärä, joissa on havaittu ylikuormaa;
- c) tieinfrastruktuuriin 10 d artiklan 1 kohdan mukaisesti sijoitettujen automaattisten järjestelmien lukumäärä sekä se, onko ne tarkoitettu yksinomaan tunnistamistarkoituksiin vai onko ne sertifioitu suoraa täytäntöönpanon valvontaa varten;

d) poistettu;

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

Nämä tiedot on eriteltävä vuosikohtaisesti.

2. Komissio laatii 1 kohdan nojalla saaduista tiedoista analyysin ja esittää saatujen tietojen perusteella Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta viimeistään 13 kuukauden kuluttua siitä, kun se on saanut tiedot kaikilta jäsenvaltioilta. Tähän kertomukseen on sisällyttävä tiedot merkityksellisestä kehityksestä kyseisillä aloilla.

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

15) Korvataan 10 h artiklan 2 kohta seuraavasti:

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

16) Lisätään 10 i artiklaan 4 kohta seuraavasti:

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

17) Kumotaan 10 j artikla;

18) Lisätään 10 k artikla seuraavasti:

*”10 k artikla*

Kriisitilanteessa, jossa yleinen etu sitä vaatii ja edellyttäen, ettei tieliikenneturvallisuus vaarannu, jäsenvaltiot voivat myöntää kansallisessa liikenteessä käytettäville ajoneuvoille enintään kahden kuukauden ajaksi väliaikaisia poikkeuksia liitteessä I vahvistettujen paino- ja mittarajojen soveltamisesta, ja ne voidaan uusita vain kriisitilanteen jatkuessa.

Tällainen poikkeus on perusteltava asianmukaisesti, ja siitä on ilmoitettava viipymättä komissiolle.

Komissio julkaisee viipymättä tiedot myönnetystä poikkeuksesta virallisella verkkosivustollaan. Jos kriisitilanne vaikuttaa useisiin jäsenvaltioihin, komissio voi hyväksyä asianomaisten jäsenvaltioiden pyynnöstä täytäntöönpanosäädöksiä vahvistaakseen väliaikaisia poikkeuksia liitteessä I vahvistettujen paino- ja mittarajojen soveltamisesta ajoneuvoille, joita käytetään kansainvälisessä liikenteessä niiden jäsenvaltioiden välillä, joihin kriisitilanne vaikuttaa.

Poikkeus voidaan myöntää enintään kuudeksi kuukaudeksi, ja se voidaan uusita vain kriisitilanteen jatkuessa. Tällaiset täytäntöönpanosäädökset annetaan 10 i artiklan 4 kohdassa tarkoitettua menettelyä noudattaen. Tässä artiklassa kriisitilanteella tarkoitetaan unionissa tai sen ulkopuolella tapahtuvaa poikkeuksellista, odottamatonta ja äkillistä, luonnollista tai ihmisen aiheuttamaa tapahtumaa, joka on luonteeltaan ja laajuudeltaan poikkeuksellinen ja jolla on merkittäviä suoria tai välillisiä vaikutuksia tieliikennealaan tai unionin kansalaisten talouteen tai hyvinvointiin niin, että yhteiskunnan tavanomainen toiminta häiriintyy merkittävästi ja yleinen etu vaatii kiireellisiä toimia.

Tämän artiklan soveltaminen ei rajoita sotilaskuljetuksiin sovellettavaa erityislainsäädäntöä, jos pelote- ja valmiustoimia tehostetaan.”;

- 19) Korvataan liite I tämän direktiivin liitteellä;
- 20) Korvataan liitteessä III ilmaisu ”direktiivissä 76/114/ETY” ilmaisulla ”komission täytäntöönpanoasetuksen (EU) 2021/535 liitteessä II.”.

[...]

[...]

### *3 artikla*

#### *Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä*

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään [hyväksymispäivä + 2 vuotta]. Niiden on viipymättä toimitettava nämä säännökset kirjallisina komissiolle. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.
2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

#### *4 artikla*

##### *Voimaantulo ja soveltaminen*

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

Sen 4 a artiklan 1 kohtaa sovelletaan ...päivästä ...kuuta ... [*lisätään päivämäärä, joka on neljä vuotta kansallisen lainsäädännön osaksi saattamisen määräajan päättymisestä*].

#### *5 artikla*

##### *Osoitus*

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Strasbourgissa

*Euroopan parlamentin puolesta*

*Puhemies*

*Neuvoston puolesta*

*Puheenjohtaja*

LIITE

AJONEUVOJEN SUURIMMAT SALLITUT PAINOT JA MITAT SEKÄ AJONEUVOIHIN  
LIITTYVÄT OMINAISUUDET

1. Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen suurimmat sallitut mitat		
1.1 Suurin sallittu pituus		
	– moottoriajoneuvo, muu kuin linja-auto	12,00 m
	– perävaunu	12,00 m
	– puoliperävaunuyhdistelmä	16,50 m
	– perävaunuyhdistelmä	18,75 m
	– nivellinja-auto	18,75 m
	– kaksiakselinen linja-auto	13,50 m
	– vähintään kolmiakselinen linja-auto	15,00 m
	– linja-auton ja perävaunun yhdistelmä	18,75 m
	Kun kyse on puoliperävaunuyhdistelmästä, joihin kuuluu päästöttömiä moottoriajoneuvoja, 1.1 alaosiossa säädetty suurin sallittu pituus voidaan ylittää 0,90 metrillä.	
1.2 Suurin sallittu leveys		
	a) kaikki ajoneuvot lukuun ottamatta b alakohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja	2,55 m
	b) lämpöeristettyjen ajoneuvojen korirakenteet tai ajoneuvoilla kuljetettavat lämpöeristetyt kontit tai vaihtokorit	2,60 m

1.3 Suurin sallittu korkeus		
	– kaikki ajoneuvot	4,00 m
1.4 Irrotettavat korirakenteet ja standardoidut kuormatilat, kuten kontit, sisältyvät 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 ja 4.4 alaosiossa mainittuihin mittoihin		
1.4 a Jos linja-autoon on kiinnitetty irrotettava varuste, esimerkiksi suksilaatikko, linja-auton ja siihen kiinnitetyn varusteen pituus ei saa ylittää 1.1 alaosiossa säädettyä enimmäispituutta		
1.5 Kaikkien moottoriajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien on pystyttävä kääntymään ympyräalueessa, jonka ulompi säde on 12,50 m ja sisempi säde 5,30 m		
1.5 a Muut linja-autoja koskevat vaatimukset		
	Linja-auton ollessa paikallaan määritetään ympyrästä ulospäin olevalle ajoneuvon kyljelle pystysuora tangenttitaso piirtämällä maahan viiva. Jos kyseessä on nivellinja-auto, sen kaksi jäykkää osaa asetetaan tason suuntaisiksi.	
	Kun ajoneuvo tulee suorassa linjassa 1.5 alaosiossa kuvattuun ympyräalueeseen, mikään sen osista ei saa ylittää tätä pystysuoraa tasoa enempää kuin 0,60 m.	
1.6 Suurin etäisyys puoliperävaunun vetotapin akselin ja puoliperävaunun takaosan välillä		12,00 m
1.7 Suurin sallittu pituus mitattuna perävaunuyhdistelmän pituusakselin suuntaisesti ohjaamon takana olevan kuormatilan etummaisesta pisteestä yhdistelmän perävaunun takimmaiseen pisteeseen vähennettynä etäisyydellä vetoajoneuvon takaosasta perävaunun etuosaan		15,65 m
1.8 Suurin sallittu pituus mitattuna perävaunuyhdistelmän pituusakselin suuntaisesti ohjaamon takana olevan kuormatilan etummaisesta pisteestä yhdistelmän perävaunun takimmaiseen pisteeseen		16,40 m

2. Ajoneuvojen suurimmat sallitut painot			
2.1 Ajoneuvoyhdistelmien osana olevat ajoneuvot			
	2.1.1	Kaksiakselinen perävaunu	18 tonnia
	2.1.2	Kolmiakselinen perävaunu	24 tonnia
2.2 Ajoneuvoyhdistelmät			
	2.2.1	Viisi- tai kuusiakseliset perävaunuyhdistelmät	
		a) kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen perävaunu tai kolmiakseliset moottoriajoneuvot ja kaksiakseliset perävaunut	40 tonnia
		b) kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen perävaunu	40 tonnia
	2.2.2	a) kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu tai kolmiakseliset moottoriajoneuvot ja kaksiakseliset puoliperävaunut	
		b) kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu	40 tonnia
		c) kaksiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu tai kolmiakseliset moottoriajoneuvot ja kaksiakseliset puoliperävaunut, joita käytetään intermodaalikuljetuksissa	42 tonnia
		d) kolmiakselinen moottoriajoneuvo ja kolmiakselinen puoliperävaunu, jota käytetään intermodaalikuljetuksissa	44 tonnia
	2.2.3	Kaksiakselisesta moottoriajoneuvosta ja kaksiakselisesta perävaunusta koostuvat neliakseliset perävaunuyhdistelmät	36 tonnia
	2.2.4	Kaksiakselisesta moottoriajoneuvosta ja kaksiakselisesta puoliperävaunusta koostuvat neliakseliset puoliperävaunuyhdistelmät, jos puoliperävaunun akseliväli on	
	2.2.4.1	vähintään 1,3 m mutta enintään 1,80 m ( $1,30 \leq d \leq 1,80$ )	36 tonnia
	2.2.4.2	yli 1,80 m ( $1,80 < d$ )	36 tonnia

			Kun otetaan huomioon moottoriajoneuvon (18 tonnia) suurin sallittu paino ja puoliperävaunun (20 tonnia) kaksiakselisen telin suurin sallittu paino ja kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella, 2.2.4.2 kohdassa säädettyä suurinta sallittua painoa nostetaan 2 tonnilla.
			Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu muita vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia ajoneuvoja kuin päästöttömiä ajoneuvoja, 2.2 alaosiossa säädettyjä suurimpia sallittuja painoja nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.
			Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä moottoriajoneuvoja, 2.2 alaosion 2.2.1 kohdan b alakohdassa ja 2.2.2 kohdan b alakohdassa säädettyjä suurimpia sallittuja painoja nostetaan 4 tonnilla.
			Kun on kyse ajoneuvoyhdistelmistä, joihin kuuluu päästöttömiä moottoriajoneuvoja, 2.2 alaosion 2.2.1 kohdan a alakohdassa, 2.2.2 kohdan a, c ja d alakohdassa sekä 2.2.3 ja 2.2.4 kohdassa säädettyjä suurimpia sallittuja painoja nostetaan 2 tonnilla.
<b>2.3 Moottoriajoneuvot</b>			
2.3.1		Muut kaksiakseliset moottoriajoneuvot kuin linja-autot	18 tonnia
2.3.2		Kaksiakseliset linja-autot	19,50 tonnia
2.3.3		Kolmiakseliset moottoriajoneuvot	25 tonnia
2.3.4		Kolmiakseliset moottoriajoneuvot, kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,50:tä tonnia.	26 tonnia
2.3.5		Neliakseliset moottoriajoneuvot, joissa on kaksi ohjaavaa akselia ja joissa vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai joissa kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,50:tä tonnia.	32 tonnia

2.3.6	Viisiakseliset moottoriajoneuvot, joissa on vähintään kaksi ohjaavaa akselia ja vähintään yksi vetävä akseli, joka on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella, tai joissa kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,50:tä tonnia.	34 tonnia
Kun on kyse muista vaihtoehtoisella polttoaineella toimivista ajoneuvoista kuin päästöttömistä ajoneuvoista, 2.3 alaosion 2.3.1, 2.3.3 ja 2.3.4 kohdassa säädettyjä suurimpia sallittuja painoja nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.		
Kun on kyse päästöttömistä ajoneuvoista, 2.3 alaosion 2.3.1, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5 ja 2.3.6 kohdassa säädettyjä suurimpia sallittuja painoja nostetaan 2 tonnilla.		
Kun on kyse päästöttömistä kaksiakselisista linja-autoista, 2.3 alaosion 2.3.2 kohdassa säädettyjä suurimpia sallittuja painoja nostetaan 0,50 tonnilla.		
2.4 Kolmiakseliset nivellinja-autot		28 tonnia
Kun on kyse muista vaihtoehtoisella polttoaineella toimivista ajoneuvoista kuin päästöttömistä ajoneuvoista, 2.4 alaosiossa säädettyä 28 tonnin sallittua painoa nostetaan vaihtoehtoisen polttoaineteknologian edellyttämällä lisäpainolla, jonka enimmäismäärä on 1 tonni.		
Kun on kyse päästöttömistä ajoneuvoista, 2.4 alaosiossa säädettyä 28 tonnin sallittua painoa nostetaan 2 tonnilla.		
3. Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettujen ajoneuvojen suurimmat sallitut akselipainot		
3.1 Yksittäiset akselit		
	Muu kuin vetävä akseli	10 tonnia
3.2 Perävaunujen ja puoliperävaunujen kaksiakseliset telit		
	Kaksiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos etäisyys $d$ on	
3.2.1	pienempi kuin 1 m ( $d < 1$ )	11 tonnia

	3.2.2	vähintään 1 m mutta pienempi kuin 1,30 m ( $1 \leq d < 1,30$ )	16 tonnia
	3.2.3	vähintään 1,30 m mutta pienempi kuin 1,80 m ( $1,30 \leq d < 1,80$ )	18 tonnia
	3.2.4	vähintään 1,80 m ( $1,80 \leq d$ )	20 tonnia
3.3 Perävaunujen ja puoliperävaunujen kolmiakseliset telit			
	Kolmiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos akselien etäisyys d on		
	3.3.1	pienempi kuin 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 tonnia
	3.3.2	vähintään 1,30 m mutta pienempi kuin 1,40 m ( $1,30 \leq d < 1,40$ )	24 tonnia
3.4 Vetävä akseli			
	3.4.1	Edellä 2.2, 2.3 ja 2.4 alaosiossa tarkoitettujen ajoneuvojen vetävä akseli	11,5 tonnia
3.5 Moottoriajoneuvojen kaksiakseliset telit			
	Kaksiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos etäisyys d on		
	3.5.1	pienempi kuin 1 m ( $d < 1$ )	11,5 tonnia
	3.5.2	vähintään 1 m mutta pienempi kuin 1,30 m ( $1 \leq d < 1,30$ )	16 tonnia
	3.5.3	vähintään 1,30 m mutta pienempi kuin 1,80 m ( $1,30 \leq d < 1,80$ )	18 tonnia
		Kun vetävä akseli on varustettu paripyörillä ja ilmajousituksella tai liitteen II määritelmän mukaisesti unionin sitä vastaavaksi tunnustamalla jousituksella tai kun kukin vetävä akseli on varustettu paripyörillä eikä yhdenkään akselin enimmäispaino ylitä 9,50:tä tonnia.	19 tonnia

3.6 Moottoriajoneuvojen kolmiakseliset telit		
	Kolmiakselisen telin akselipainojen summa ei saa olla suurempi, jos akselien etäisyys $d$ on	
3.6.1	pienempi kuin 1,30 m ( $d < 1,30$ )	21 tonnia
3.6.2	vähintään 1,30 m mutta pienempi kuin 1,40 m ( $1,30 \leq d < 1,40$ )	24 tonnia
4. Direktiivin 1 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuihin ajoneuvoihin liittyvät ominaisuudet		
4.1 Kaikki ajoneuvot		
	Ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän vetävän akselin tai vetävien akseleiden akselipaino ei saa olla pienempi kuin 25 % kuormatun ajoneuvon ja ajoneuvoyhdistelmän kokonaispainosta, kun ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää käytetään kansainvälisessä liikenteessä.	
4.2 Perävaunuyhdistelmät		
	Moottoriajoneuvon taka-akselin ja perävaunun etuakselin välisen etäisyyden täytyy olla vähintään 3,00 metriä.	
4.3 Akselivälin mukaan määräytyvä suurin sallittu paino		
	Neliakselisen moottoriajoneuvon suurin sallittu paino tonneina saa olla enintään viisi kertaa ajoneuvon etummaisesta ja takimmaisesta akselin välinen etäisyys metreinä.	
	Viisiakselisen moottoriajoneuvon suurin sallittu paino tonneina saa olla enintään neljä kertaa ajoneuvon etummaisesta ja takimmaisesta akselin välinen etäisyys metreinä, jos paino on yli 32 tonnia.	
	Jos 2.2 alaosiossa määritelty ajoneuvoyhdistelmän suurin sallittu paino on yli 42 tonnia, paino ei saa olla suurempi kuin paino, joka lasketaan seuraavan kaavan mukaisesti: $\text{Paino tonneina} \leq 2,7 \times A + 13,5$ Tällöin $A$ on ajoneuvoyhdistelmän etummaisesta ja takimmaisesta akselin välinen etäisyys metreinä.	

#### 4.4 Puoliperävaunut

Vetotapin akselista vaakatasossa mihin tahansa kohtaan puoliperävaunun etupäädyssä mitattu etäisyys saa olla enintään 2,04 m.

---