



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 12.1.2015
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

nõukogu seisukohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (millega muudetakse 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass) vastuvõtmise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

**KOMISJONI TEATIS
EUROOPA PARLAMENDILE,**

mis on esitatud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõike 6 alusel

ning milles käsitletakse

nõukogu seisukohta Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (millega muudetakse 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass) vastuvõtmise kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

1. TAUST

Ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule edastamise kuupäev 16. aprill 2013
(dokument COM(2013) 195 final – 2013/0105 (COD):

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamuse kuupäev: 11. juuli 2013

Euroopa Parlamendi seisukoha kuupäev, esimene lugemine: 15. aprill 2014

Muudetud ettepaneku esitamine: ei ole

Nõukogu seisukoha vastuvõtmise kuupäev: 5. juuni 2014

2. KOMISJONI ETTEPANEKU EESMÄRGID

Direktiiviga 96/53/EÜ on kehtestatud raskete kaubaveokite ja busside rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ja täismass (liikmesriigid võivad rahvusvahelises liikluses neid piirmäärasid teatavatel tingimustel ületada).

Muudatusettepaneku peamine eesmärk on keskkonnasõbralikumate ja ohutumate raskete kaubaveokite ja busside kasutuselevõtt ning selleks tuleks teatavatel juhtudel ja kindlaksmääratud tingimustel lubada erandeid täismassi ja mõõtmete suhtes, kui direktiivis sätestatud piirangute tõttu ei saa saavutada soovitud tulemusi. Keskkonnasõbralikumad veoautod kulutaksid 7–10 % vähem kütust ning seega väheneksid süsinikdioksiidi ja kasvuhoonegaaside heitkogused. Tänu ohutumatele raskeveokitele saaks ära hoida kuni 500 surmajuhtu aastas, eelkõige seoses vähem kaitstud liiklejatega, nt linnades liiklevad jalgratturid ja jalakäijad.

Komisjoni ettepaneku eesmärk on eelkõige:

- Hõlbustada sõidukite aerodünaamilisemaks muutmist ja lubada suuremat pikkusmõõtu, et töötada välja voolujoonelisema kujuga kabiinid. Uue kujuga kabiinid suurendaksid juhi nähtavust ja kokkupõrkel absorbeeriks need paremini löögienergiat. Ettepanekus soovitatakse ka paigaldada haagistele, poolhaagistele ja

veoautodele voolujoonelised tuulesuunajad, mis on juba turul olemas ja mida kasutatakse üha enam, näiteks Ameerika Ühendriikides. Kavandatud direktiiviga ei ole ette nähtud kandevõime suurendamist.

- Lubada suurendada hübriid- või elektrilise jõuseadmega sõiduki täismassi kuni ühe tonni võrra.
- Kehtestada jõustamissätted, kuna ülekoormuse kõrge määr on murettekitav. Uute sätete kohaselt soovitatakse paigaldada veoautodele massiandurid ja kasutada maanteedel liikuvaid sõidukikaalumispunkte, kohustades samas liikmesriike viima läbi kindlaksmääratud arvu kontrolle sõltuvalt liiklustihedusest.
- Kehtestada ekspedeeriija ja veoettevõtja solidaarvastutus sõiduki ülekoormuse puhul veoteenuse osutamisel (kui ekspedeeriija ei ole teavet esitanud või see on eksitav).
- Hõlbustada konteinerite ühendvedusid ja lubada ühendvedude puhul erandina kuni 44 tonni suurust täismassi ning 45-jalaste konteinerite ja vahetusveovahendite pikkuse suurendamist 15 cm võrra.
- Lubada suurendada busside täismassi ühe tonni võrra, et võtta arvesse reisijate ja nende pagasi suuremat kaalu.

Lisaks muudatusettepaneku eespool nimetatud peamisele eesmärgile on komisjoni ettepanekus võetud arvesse ka komisjoni esitatud selgitust Euroopa Parlamendile¹ pikemate sõidukite piiriülese liikumise kohta (st kehtivate õigusaktide kohaselt on pikemad sõidukid lubatud, kui ületatakse vaid üks riigipiir ja mõlemad asjaomased liikmesriigid lubavad juba oma territooriumil pikemaid sõidukeid kasutada).

3. MÄRKUSED NÕUKOGU SEISUKOHA KOHTA

5. juunil 2014 transpordinõukogus vastu võetud poliitilise kokkuleppega toetatakse komisjoni ettepaneku peamisi eesmärke töötada välja keskkonnasõbralikumad ja ohutumad veoautod, kuid selles ollakse lahkarvamusel mõne muu aspekti suhtes, eelkõige seoses järgmisega.

- Pakutakse liiga pikki tähtaegu uue direktiivi ülevõtmiseks (kolm aastat) ja selle artikli 9 sätete rakendamiseks seoses uute kabiinide väljatöötamisega (viis aastat pärast vajalike muudatuste tegemist direktiivi 2007/46, sealhulgas selle rakendusaktid), et võtta arvesse mõnede sõidukitootjate investeerimisvõimekust. Komisjoni ettepanekus on ette nähtud 18-kuuline üleminekuperiood. Komisjon tuletab meelde, et tema ettepanek on paindlik, mis tähendab, et tootjad ei ole kohustatud tootma selliseid kabiine, kui nad leiavad, et asjaomasele tootele puudub turg. Komisjon on seisukohal, et pakutud pikad tähtajad on põhjendamatud, sest vajalik tehnoloogia on juba olemas ja liidu kodanikel peaks olema võimalik võtta keskkonnasõbralikumad ja ohutumad veoautod võimalikult kiiresti kasutusele.
- Nõukogu lükkas tagasi komisjoni esitatud jõustamissätteid karistuste määramise kohta ülekoormusega seotud rikkumiste eest (artiklid 12 ja 13); seega jäetakse välja rikkumiste liigitust käsitlev artikkel 13 ja muudetakse jõustamist käsitlev artikkel 12 leebemaks. Näiteks asendas nõukogu komisjoni pakutud eelvaliku alusel tehtavate kontrollide arvnäitaja (mõnes liikmesriigis seda juba kohaldatakse) piisava kontrollitasemega. Tegelikult tähendaks see, et praeguses mitterahuldavas olukorras ei muutuks oluliselt midagi. Maanteede kulumine jätkub kiires tempos,

¹ Asepresident Siim Kallase 13. juuni 2012. aasta kiri Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjoni esimehele Brian Simpsonile.

tuues kaasa täiendavaid hoolduskulusid. Lisaks leiab komisjon, et sõidukite ülekoormus mõjutab liiklusohutust ja moonutab konkurentsi ettevõtjate vahel, kes järgivad eeskirju, ja nende vahel, kes seda ei tee. Jõustamiskorra ühtluse puudumine ja karistuste tasemete erinevus liikmesriigiti annab veoettevõtjatele eksitavat teavet ja vähendab jõustamise tulemuslikkust. Nõukogu nõustus aga sellega, et liikmesriigid peavad komisjonile esitama aruande kontrollide ja rikkumiste arvu kohta.

- Nõukogu viitab oma esimese lugemise seisukohas seoses artikli 10h lõikega 5 määruse (EÜ) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 teise lõigu punktile b (klausel arvamuse puudumise kohta). Komisjon on teinud avalduse, milles tuletatakse meelde, et kõnealust sätet tohib kasutada vaid siis, kui on tungiv vajadus teha erand üldreeglist, mille kohaselt võib komisjon rakendusakti eelnõu vastu võtta, kui ei ole esitatud arvamust. Kuna tegemist on artikli 5 lõikes 4 sätestatud üldreeglist kõrvalekalduva erandiga, ei tohi teise lõigu punktile b tuginemises näha lihtsalt seadusandja „otsustusõigust”, vaid seda tuleb tõlgendada kitsendavalt ja seega põhjendada.

Teisalt kiidab komisjon heaks järgmised punktid.

- Aerodünaamilisi omadusi käsitlevates artiklites 8 ja 9 on nii eesmärgi kui ka sisu osas säilitatud komisjoni pakutud sõnastus. Hoolimata asjaolust, et nõukogu asendab kavandatud delegeeritud õigusaktid rakendusaktidega ja jätab artiklite arvuks kaheksa, on komisjon sellise lähenemisviisiga nõus, võttes arvesse komisjoni poolt kõnealuste õigusaktide tehnilise sisu täpsustamiseks ja kindlaksmääramiseks loodud eksperdirühma arvamust. Artikliga 9 ette nähtud delegeeritud õigusaktide sisu saaks direktiivi 2007/46/EÜ raames integreerida sõidukite tüübikinnitust käsitlevate määruste ajakohastatud versioonidesse. Artiklites 8 ja 9 on nõukogu täpsustanud tüübikinnitust käsitlevate õigusaktide (direktiiv 2007/46/EÜ, määrused 661/2009 ja 1230/2012) rolli.
- Ekspedeeriija ja veoettevõtja solidaarvastutuse kehtestamine.
- Elektri- ja hübriidsõidukite täiendavat kaalu käsitleva ettepaneku reguleerimisala laiendamine alternatiivkütusega töötavatele sõidukitele, et võtta arvesse selliste alternatiivsete tehnoloogiatega kaasnevat lisakaalu.
- Nõukogu on vastu võtnud ühendvedude uue määratluse, milles käsitletakse asjakohaselt veetranspordi eripära. See uus määratlus oleks kohaldatav seoses erandiga lubada 45-jalaste konteinerite ja vahetusveovahendite täismassiks 44 tonni ja nende pikkuse suurendamist 15 cm võrra.
- Nõukogu on suurendanud kaheteljeliste busside lubatud täismassi 19,5 tonnini (500 kg rohkem kui komisjoni ettepanekus sätestatud), et võtta arvesse suuremat kaalu, mis on tingitud kohustuslikult sõidukile paigaldatud mõõtmisüsteemist (EURO VI klassi nõuded, turvaseadmed).

Seoses pikemate sõidukite piiriülese liiklusega võtab komisjon arvesse liikmesriikide eriarvamusi ja nõukogu otsust mitte muuta kehtiva direktiivi teksti. Komisjon võib nõustuda kompromissiga jätta vastava artikli sätted välja, säilitades seega kehtiva direktiivi selle praegusel kujul. Komisjon tegi avalduse, milles kinnitas oma tõlgendust seoses pikemate sõidukite piiriülese liiklusega, nagu on sätestatud ka asepresident Siim Kallase eespool nimetatud kirjas hr Simpsonile.

4. KOKKUVÕTE

Komisjon on arvamisel, et õigusaktide ajakohastamine seoses raskete kaubaveokite ja busside täismassi ja mõõtmetega on olulise tähtsusega saavutamaks kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamise eesmäärke. Lisaks sellele, et uued kabiinid on aerodünaamilisemad, võimaldavad suuremad kabiinid varustada sõidukid tulevikus kütusetõhusust suurendavate seadmetega. Komisjon usub ka, et tänu uutele disainilahendustele muutuvad veoautod ohutumaks, mis aitab linnaliikluses väikese kiirusega raskeveokitega toimunud õnnetustes elusid päästa. Nimetatud põhjustel leiab komisjon, et oleks vastuolus liidu kodanike huvidega, kui oodataks mitu aastat enne, kui tootjad hakkaksid kasutama uusi disainilahendusi, mis on suures osas juba kasutusvalmis. Komisjon on seisukohal, et neid küsimusi tuleb käsitleda kaasseadusandjate vaheliste läbirääkimiste käigus.