



Brüssel, 17.5.2018
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU OTSUS,

millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ seoses tähtpäevaga, mil hakatakse rakendada maksimaalpikkuse erieeskirju paremate aerodünaamiliste omadustega, energiatõhusamate ja ohutumate kabiinide puhul

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ (millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass)¹ muudeti viimati Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta direktiiviga (EL) 2015/719, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass².

Üks direktiivi (EL) 2015/719 eesmärk oli parandada kõnealuse direktiivi kohaldamisalasse jäävate mootorsõidukite aerodünaamilisi omadusi ja lubada selleks teatavatel tingimustel nende sõidukite puhul teha erand maksimaalpikkusest. Eesmärk oli ka viia õigusaktid kooskõlla tehnika arenguga ja turu muutuvate vajadustega, et hõlbustada ühendvedusid.

Erand maksimaalpikkusest lubati teha seoses sõiduki tagaosaga, aerodünaamiliste seadmete³ kinnitamise ja sõiduki esiosaga,⁴ et oleks lubatud kasutada veokikabiine, mille kuju on ümaram ja aerodünaamilisem.

Käesolevas otsuses käsitletakse sõiduki esiosa, st kabiine, mida käsitletakse direktiivi 96/53/EÜ artiklis 9a, nagu seda on muudetud direktiiviga (EL) 2015/719. Kõnealuse sättega on seatud mitu tingimust, millest ühe kohaselt peab sõiduk vastama pöörderaadiuse nõuetele, mis on esitatud I lisa punktis 1.5.

Direktiivi 96/53/EÜ⁵ muutmise ettepanekule lisatud mõjuhindangus⁶ käsitles komisjon olulisi eeliseid, mis kaasnevad pikkusest erandi tegemisega, mida käsitletakse praegu muudetavas direktiivis (EL) 2015/719. Lisaks aerodünaamiliste omaduste olulisele parandamisele nii tänu aerodünaamilistele tagaosaga seadmetele kui ka pikematele kabiinidele, on selliste kabiinide eeliseks ka parem nähtavus juhtide seisukohast, suurem liiklusohutus liiklejate seisukohast ning ka ohutus ja mugavus juhtide seisukohast.

Kuigi komisjoni koostatud mõjuhindangu kohaselt ei peetud pikemaid kabiine käsitleva sätte jõustumise edasilükkamist vajalikuks, nähti direktiivi (EL) 2015/719 artikli 9a lõikega 3 vastu võetud seadusandjatevahelise lõpliku kompromissiga ette, et kõnealuse sätte jõustumine lükatakse edasi kolme aasta võrra.

Arvestades praegust olukorda ja asjaolu, et maanteetranspordi CO₂-heide moodustab ELis neljandiku kogu CO₂-heitest ning et maanteetranspordi heide peaks prognooside kohaselt ajavahemikus 2015–2030 kasvama 6 %, leiab komisjon, et pikematest kabiinidest saadavad eelised tuleks võimalikult kiiresti ära kasutada. Kõnealuse küsimuse tähtsust on kinnitatud raskeveokite CO₂-heite norme käsitlevas ettepanekus, mille komisjon esitas III liikuvuse paketi osana ja milles on konkreetselt rõhutatud aerodünaamiliste kabiinide olulisust⁷. Tulevaste CO₂-heite normide täitmine raskeveokite puhul eeldab energiatõhususe

¹ EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59.

² ELT L 115, 6.5.2015, lk 1.

³ Artikkel 8b.

⁴ Artikkel 9a.

⁵ COM(2013) 195 final.

⁶ SWD(2013) 108 final.

⁷ COM(2018)284

suurendamiseks mitmesuguste tehnoloogialahenduste kasutamist; aerodünaamiliste kabiinide kasutuselevõtt on üks kõige tõhusam selline meede, mis aitab õhutakistust vähendada.

Praegu kehtivate õigusaktidega ette nähtud jõustumise edasilükkamine ei võimalda tootjatel kabiinide aerodünaamilisi omadusi parandada selleks, et täita tulevase CO₂-heite norme raskeveokite puhul. Peale selle on jõustumise edasilükkamine vastuolus ka innovatsiooni- ja parema õigusloome põhimõtetega, sest see takistab uute tehnoloogialahenduste ja kontseptsioonide arendamist.

Seepärast teeb komisjon ettepaneku lühendada direktiivi 95/53/EÜ artikli 9a lõike 1 ülevõtmise tähtpäeva. Artikli 9a lõike 3 uue tekstiga jäetakts liikmesriikidele siiski piisavalt aega vajalike meetmete võtmiseks.

Seega on käesoleva otsuse vastuvõtmiseks vajalikku aega arvesse võetud.

Samuti tuleb esiteks märkida, et küsimuse põhjalikumal uurimisel selgus, et artikli 9a lõike 2 kohasesse tüübikinnituse raamistikku vajaliku muudatuse tegemine on võimalik komisjoni määruse (EL) nr 1230/2012⁸ muutmise. Määruse (EL) nr 1230/2012 muutmise peaks hinnanguliselt viidama lõpule 2018. aasta lõpuks ja selleks kasutatakse üldise ohutuse määruse⁹ kohast rakendusmeetet. Seda võetakse käesoleva ettepaneku kohase uue tähtaja puhul arvesse ja nii tagatakse, et direktiivi 96/53/EÜ artikli 9a lõiget 1 siseriiklikusse õigusesse ülevõtvaid meetmeid hakatakse kohaldama umbes samal ajal nagu komisjoni määruse (EL) nr 1230/2012 muudatust.

Teiseks ei ole direktiivi 96/53/EÜ artikli 9a lõikes 3 praegu käsitletud muudatuste täpset järjestust vaja säilitada. Asjaomaste sõidukite teedel liiklemiseks on vaja muuta tüübikinnitusraamistikku ja teha direktiivi 96/53/EÜ artikli 9a lõike 1 kohane muudatus. Viimasena nimetatud muudatuse ülevõtmine ei nõua iseenesest tüübikinnitusraamistiku eelnevat muutmist. Piisab sellest, kui siseriiklike õigusnormidega seatakse tingimuseks tüübikinnituse saamine, nagu on sätestatud direktiivi 96/53/EÜ artikli 9a lõikes 1.

Kavandatud muudatus on täielikult kooskõlas komisjoni koostatud mõjuhinnanguga,¹⁰ milles – nagu mainiti – ei käsitletud jõustumise edasilükkamist, mille võtsid vastu kaasseadusandjad. Seetõttu ei ole vaja käesoleva ettepaneku mõju hinnata.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Käesolev ettepanek on kooskõlas raskeveokite CO₂-heite norme käsitleva praeguse poliitikaga ja ettepanekuga toetatakse seda poliitikat. Samuti on see kooskõlas ka praeguse õnnetuste ja liiklussurmade vähendamise poliitikaga.

Käesoleva ettepanekuga üksnes tuuakse ettepoole kuupäev, alates millest direktiiviga 2015/719 ette nähtud aerodünaamilisemaid ja/või ohutumaid kabiine võib kasutada, seega ei mõjuta käesolev ettepanek ühendvedusid ega üldist eesmärki edendada alternatiive maanteetranspordi jaoks.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Käesoleva ettepanekuga toetatakse vahetult president Junckeri juhitud komisjoni kõige olulisemat poliitilist prioriteeti, milleks on töökohad, majanduskasv ja investeringud, kuna tänu sellele saavad veokitootjad ja seadmete tarnijad arendada innovaatilisi

⁸ Komisjoni 12. detsembri 2012. aasta määrus (EL) nr 1230/2012, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 661/2009 seoses mootorsõidukite ja nende haagiste masside ja mõõtmete tüübikinnituse nõuetega, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ (ELT L 353, 21.12.2012, lk 31).

⁹ Määrus (EL) nr 661/2009.

¹⁰ SWD(2013) 108 final.

lahendusi ning luua uusi raskeveokite mudelid. Käesoleva ettepaneku eesmärk on ka anda raskesõidukite tekitatava heite vähendamiseks panus energialiidu ja kliimapoliitika prioriteetsesse valdkonda.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

• Õiguslik alus

Kavandatud muudatuse õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõige 1.

• Subsidiaarsus

Ettepanek piirdub direktiivi 96/53/EÜ artikli 9a lõike 3 kohase tähtpäeva kohandamisega. Sellist kohandamist saab teha üksnes liit ise.

Peale selle saab siseturu moonutusi ära hoida üksnes ühe uute eeskirjade kohaldamiskuupäeva kehtestamisega .

• Proportsionaalsus

Poliitikaettepanek on proportsionaalne kindlakstehtud probleemidega ega lähe nende lahendamiseks vajalikust kaugemale. Konkreetselt piirdub meede direktiivi 96/53/EÜ artikli 9a lõike 1 ülevõtmise tähtpäeva kohandamisega ning lisaks jäetakse liikmesriikidele endiselt piisavalt aega vajalike meetmete võtmiseks.

• Vahendi valik

Direktiivide muutmiseks tuleks üldiselt kasutada sama vormi, st muuta tuleks direktiive.

Konkreetsel juhul aga on tegemist üksnes liikmesriikide jaoks kehtestatud tähtpäeva muutmiselega. Kõnealust muudatust iseenesest ei peaks liikmesriigid üldiselt üle võtma. Seega on vahendiks otsus.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

Arvestades, et käesoleva ettepaneku mõju ei ole vaja täiendavalt hinnata, osutatakse komisjoni poolt juba tehtud mõjuhinnangule: SWD (2013) 108 final

4. MÕJU EELARVELE

Kavandatav muudatus ei mõjuta liidu eelarvet.

5. MUU TEAVE

• Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus

Ettepaneku peamised elemendid on järgmised.

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 9a

Praeguses artikli 9a lõikes 3 on sätestatud, et aerodünaamiliste kabiinide kasutuselevõttu lükatakse edasi kolm aastat alates vajalike tehniliste tüübikinnitusnõuete muutmist käsitlevate sätete ülevõtmise või nende kohaldamise kuupäevast.

Tehakse ettepanek kohandada artikli 9a lõiget 3, et kaotada kolme aasta pikkune edasilükkamine ja kehtestada lühem, kuid proportsionaalne tähtpäev.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU OTSUS,

millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ seoses tähtpäevaga, mil hakatakse rakendama maksimaalpikkuse erieeskirju paremate aerodünaamiliste omadustega, energiatõhusamate ja ohutumate kabiinide puhul

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹¹,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust¹²,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ (millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass)¹³ muudeti Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2015/719,¹⁴ et vähendada energiatarbimist ja kasvuhoonegaaside heidet, viia õigusaktid kooskõlla tehnika arenguga ja turu muutuvate vajadustega ning hõlbustada ühendvedusid.
- (2) Mootorsõidukite kabiinide paremad aerodünaamilised omadused aitaksid sõidukeid märkimisväärselt energiatõhusamaks muuta. Direktiiviga 96/53/EÜ kehtestatud maksimaalpikkus ei võimaldanud aga sellist tõhustamist ilma, et väheneks sõidukite kandevõime. Seepärast kehtestati direktiiviga (EL) 2015/719 maksimumpikkuse erand.
- (3) Direktiiviga (EL) 2015/719 sätestati ka, et aerodünaamiliste kabiinide kasutuselevõttu lükatakse edasi kolm aastat alates vajalike tehniliste tüübikinnitusnõuete muutmist käsitlevate sätete ülevõtmise või nende kohaldamise kuupäevast.
- (4) Selleks, et kasutada võimalikult kiiresti ära aerodünaamiliste kabiinide eeliseid raskeveokite energiatõhususe, juhtide parema nähtavuse, teiste liiklejate ohutuse ning juhtide ohutuse ja mugavuse seisukohast, on vaja tagada, et selliseid kabiine saaks võimalikult kiiresti kasutusele võtta, kui vajalikud tüübikinnitusnõuded on kehtestatud.

¹¹ ELT C [...], [...], lk [...].

¹² ELT C [...], [...], lk [...].

¹³ EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59.

¹⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/719, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (ELT L 115, 6.5.2015, lk 1).

(5) Seetõttu tuleks vastavalt muuta nõukogu direktiivi 96/53/EÜ,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Nõukogu direktiivi 96/53/EÜ artikli 9a lõige 3 asendatakse järgmisega:

„3) Lõiget 1 hakatakse kohaldama alates [XXX] [väljaannete talitus, palun lisada kuupäev:
neli kuud alates käesoleva otsuse jõustumisest].“

Artikkel 2

Käesolev otsus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja