

## I

(Seadusandlikud aktid)

## DIREKTIIVID

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV (EL) 2015/719,

29. aprill 2015,

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

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

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

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust <sup>(1)</sup>,

olles konsulteerinud Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt <sup>(2)</sup>

ning arvestades järgmist:

- (1) Rõhutada tuleb vajadust vähendada kasvuhoonegaaside ja eelkõige süsinikdioksiidi (CO<sub>2</sub>) heitkogust, parandada liiklusohutust, kohandada asjaomaseid õigusakte tehnoloogia arengu ja muutuvate turuvajadustega ning lihtsustada ühendvedusid, tagades samal ajal moonutusteta konkurentsi ning kaitstes teetaristut.
- (2) Tehnoloogia areng võimaldab kinnitada sõiduki tagaosale sissetõmmatava või kokkuvolditava aerodünaamilise seadme. Selle tulemusena ületaks maksimaalpikkus aga nõukogu direktiivi 96/53/EÜ <sup>(3)</sup> kohaselt lubatud. Seepärast on vaja ette näha erand nimetatud maksimaalpikkusest. Käesoleva direktiivi eesmärk on võimaldada selliste seadmete paigaldamist kohe, kui on üle võetud või kohaldatud vajalikud muudatused aerodünaamiliste seadmete tüübikinnituse tehnilistes nõuetes ning kui komisjon on vastu võtnud rakendusaktid, milles sätestatakse selliste seadmete kasutamiseeskirjad.
- (3) Mootorsõidukite kabiini aerodünaamika parandamine võimaldaks sõidukeid märkimisväärselt energiatõhusamaks muuta, võimaluse korral koostöötades selliste sissetõmmatavate või kokkuvolditavate aerodünaamiliste seadmetega,

<sup>(1)</sup> ELT C 327, 12.11.2013, lk 133.

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi 15. aprilli 2014. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ja nõukogu 16. oktoobri 2014. aasta esimese lugemise seisukoht (ELT C 40, 5.2.2015, lk 1). Euroopa Parlamendi 10. märtsi 2015. aasta seisukoht (Euroopa Liidu Teatajas seni avaldamata) ning nõukogu 20. aprilli 2015. aasta otsus.

<sup>(3)</sup> Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59).

mis on kinnitatud sõiduki tagaosale. Direktiiviga 96/53/EÜ kehtestatud maksimaalpikkus ei võimalda aga sellist tõhustamist ilma, et väheneks sõidukite kandevõime, mis omakorda ohustaks maanteetranspordi sektori majanduslikku tasakaalu. Sel põhjusel on samuti vaja ette näha erand maksimaalpikkustest. Seda erandit ei tohiks kasutada sõiduki kandevõime suurendamiseks.

- (4) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ<sup>(1)</sup> raamistikule peaksid aerodünaamilised seadmed, mille pikkus ületab 500 mm, ja mootorsõidukid, millel on aerodünaamikat parandavad kabiinid, kui sellised sõidukid ületavad direktiiviga 96/53/EÜ ette nähtud teatud piirmõõtmeid, saama enne turuleviimist tüübikinnituse.
- (5) Sõidukitele uue kujuga kabiinide paigaldamise võimaldamine aitaks parandada liiklusohutust, sest juhi vaatevälja pimeala (sealhulgas tuuleklaasi all) väheneb, ning peaks aitama päästa paljude vähem kaitstud liiklejate, nagu jalakäijate või jalgratturite elu. Uue kujuga kabiin võimaldaks võtta kasutusele kokkupõrkel löögienergiat absorbeeriva struktuuri. Veelgi enam, kabiini mahu võimalik suurenemine peaks suurendama juhi ohutust ja mugavust. Kui pikemate kabiinide jaoks on välja töötatud täiendatud ohutusnõuded, võib kaaluda, kas neid on asjakohane kohaldada sõidukitele, mille pikkust ei ole lubatud suurendada.
- (6) Alternatiivsed jõuseadmed hõlmavad hübriidjõuseadmeid, mis mehaanilise liikumapaneva jõu tekitamiseks saavad energiat tarbitavast kütusest ja/või akust või muust elektrilisest või mehaanilisest energia salvestamise seadmest. Nende kasutamine raskeveokite või busside puhul võib kaasa tuua lisamassi, kuid vähendab saastet. Seda lisamassi ei tohiks arvestada sõiduki tegeliku lasti hulka, kuna see halvendaks maanteetranspordisektori majanduslikku olukorda. Lisamass ei tohiks siiski suurendada sõiduki kandevõimet.
- (7) Tulevaste alternatiivkütusega töötavate sõidukite puhul (mille jõuseadmed on raskemad kui tavakütusega töötavatel sõidukitel) võib samuti olla kasu lisamassi lubamisest. Seetõttu võib need alternatiivkütused lisada käesolevas direktiivis sätestatud alternatiivkütuste loetellu, kui nende kasutamine nõuab lisamassi lubamist.
- (8) Käesoleva direktiiviga nähakse ette erandid direktiivis 96/53/EÜ sätestatud sõidukite ja liidendsõidukite lubatud täismassist ja maksimaalmõõtmetest. Liikmesriikidel peaks siiski olema võimalik piirata liiklusohutuse või taristu iseloomuga seotud põhjustel teatavate sõidukite liiklust oma teedevõrgu konkreetsetes osades.
- (9) Konteinervedude valdkonnas kasutatakse üha enam 45-jalaseid konteinereid. Kõnealuseid konteinereid veetakse kõikide transpordiliikidega. Praegu kaasneb aga maanteetranspordi kasutamise ühendvedude käigus nii liikmesriikide kui ka transpordiettevõtjate jaoks koormav haldusmenetlus; patenteeritud, faasitud nurkadega konteinerite kasutamist takistab aga ülemäärane hind. Kõnealuseid konteinereid vedavate sõidukite lubatud pikkuse suurendamine 15 cm võrra vabastaks veoettevõtjad haldusmenetluse järgimise kohustusest ja lihtsustaks ühendvedude korraldamist, seadmata ohtu muid liiklejaid või taristut ning tekitamata neile kahju. Käesolevas direktiivis esitatud ühendvedude määratlus ei mõjuta nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ<sup>(2)</sup> läbivaatamisel tehtavat tööd.
- (10) Selleks et edendada veelgi ühendvedude korraldamist ja võtta arvesse kuni 45 jala pikkuse tühja konteineri või vahetusveovahendi massi, tuleks lubada kahe- või kolmeteljelise poolhaagisega kolmeteljeliste mootorsõidukite kasutamist, kui lubatud täismass ei ületa 44 tonni. Ühendvedudes tuleks lubada kasutada kolmeteljelise poolhaagisega kaheteljelisi mootorsõidukeid, millega veetakse kuni 45 jala pikkuseid konteinereid või vahetusveovahendeid, kui lubatud täismass ei ületa 42 tonni.
- (11) Pärast direktiivi 96/53/EÜ vastuvõtmist on bussireisijate ja nende pagasi keskmine kaal oluliselt suurenenud. Nimetatud direktiiviga kehtestatud kaalupiirangu tõttu on reisijakohtade arv järk-järgult vähenenud. Kehtivate tehniliste nõuete, nagu Euro VI täitmiseks vajalikud seadmed suurendavad veelgi neid kandvate sõidukite massi. Seoses vajadusega edendada energiatõhususe eesmärgil isikliku transpordivahendi asemel ühistransporti, tuleb

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamidirektiiv) (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

<sup>(2)</sup> Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).

taastada bussides varasem reisijakohtade arv, võttes arvesse reisijate ja nende pagasi suuremat kaalu. Seda saab teha, kui suurendada kahe teljega busside lubatud täismassi ulatuses, mis ei kahjusta maanteetaristut ega põhjusta selle kiiremat kulumist.

- (12) Mis tahes konkurentsimoonutuste vältimiseks ja liiklusohutuse tagamiseks peavad liikmesriigid piisaval määral tegelema ülekoormatud sõidukitega seotud rikkumistega.
- (13) Selleks et tagada moonutamata konkurents ettevõtjate vahel ja tõhustada rikkumiste kindlakstegemist, peaksid liikmesriigid 27. maiks 2021 võtma konkreetseid meetmeid selliste kasutuses olevate sõidukite või liidendsõidukite tuvastamiseks, mis tõenäoliselt ületavad lubatud täismassi ja mida peaks seetõttu kontrollima. Kõnealuseks tuvastamiseks võib kasutada teetariistus paigaldatud kaalumissüsteeme või sõidukile paigaldatavaid andureid, mis edastavad teabe asjaomastele ametiasutustele kontaktivabalt. Sellised pardaseadmete andmed tuleks teha kättesaadavaks ka juhile. Iga liikmesriik peaks igal aastal viima läbi asjakohase arvu sõidukite massi kontrollimisi. Selliste kontrollimiste arv peaks olema proportsionaalne igal aastal asjaomase liikmesriigi territooriumil kontrollitavate sõidukite koguarvuga.
- (14) Käesoleva direktiivi järgimise tagamiseks peaksid liikmesriigid kehtestama reeglid käesoleva direktiivi rikkumise eest kohaldatavate karistuste kohta ning tagama nende kohaldamise. Need karistused peaksid olema tõhusad, mittediskrimineerivad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- (15) Sõidukite või liidendsõidukite massi kontrollimise rahvusvahelisel tasandil tõhusamaks muutmiseks ning kõnealuse kontrollimise sujuva läbiviimise lihtsustamiseks on oluline, et liikmesriikide pädevad asutused vahetaksid teavet. Selline teabevahetus peaks toimuma Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009 <sup>(1)</sup> kohaselt määratud kontaktpunkti kaudu.
- (16) Euroopa Parlamenti ja nõukogu tuleks liikmesriikide pädevate asutuste teostatud maanteeliikluse kontrollidest regulaarselt teavitada. Liikmesriikide esitatud teave võimaldab komisjonil kontrollida, kas veoettevõtjad järgivad käesolevas direktiivis sätestatud reegleid, ja otsustada ka täiendavate sunnimeetmete väljatöötamise vajaduse üle.
- (17) Selleks et tagada käesoleva direktiivi rakendamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisolitused. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011 <sup>(2)</sup>.
- (18) Komisjon ei peaks võtma vastu rakendusakte seoses aerodünaamiliste seadmete kasutustingimustega ega sõidukitele paigaldatud kaalumisseadmete üksikasjalikke spetsifikatsioone, kui käesoleva direktiivi kohaselt asutatud komitee ei esita oma arvamust komisjoni esitatud rakendusakti eelnõu kohta.
- (19) Käesolevas direktiivis esitatud alternatiivkütuste loetelu ajakohastamiseks tehnoloogia arenguga peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte. On eriti oluline, et komisjon viiks enne delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas konsultatsioone liikmesriikide ekspertidega. Delegeeritud õigusaktide ettevalmistamisel ja koostamisel peaks komisjon tagama asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (20) Kuna liikmesriigid ei suuda käesoleva direktiivi eesmärke piisavalt saavutada, vaid neid saab nende ulatuse ja toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Samas artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (21) Direktiivi 96/53/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,

<sup>(1)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveoettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51).

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

### Artikkel 1

Direktiivi 96/53/EÜ muudetakse järgmiselt.

1) Artikli 1 lõike 1 punkt a asendatakse järgmisega:

„a) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ (\*) II lisas kindlaks määratud M2- ja M3-kategooria mootorsõidukite ja nende 0-kategooria haagiste ning N2- ja N3-kategooria mootorsõidukite ja nende 03- ja 04-kategooria haagiste mõõtmised.

(\*) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv) (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).”

2) Artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) esimesse lõiku lisatakse järgmised mõisted:

„— „alternatiivkütused” – kütused või energiaallikad, mida kasutatakse vähemalt osaliselt transpordi energiavarustuses fossiilsete naftaallikate asemel ja millel on potentsiaali aidata kaasa transpordi CO<sub>2</sub>-heite vähendamisele ja transpordisektori keskkonnatoime parandamisele, mis on

- a) kõikides elektrisõidukite liikides tarbitav elektrienergia,
- b) vesinik,
- c) maagaas, sealhulgas biometaan, gaasilises olekus (surumaagaas) ja veeldatud olekus (veeldatud maagaas),
- d) veeldatud naftagaas,
- e) mehaaniline energia sõiduki pardal asuvast kütusemahutist/sisseehitatud jõuallikatest, sealhulgas heitsoojus,

— „alternatiivkütusega töötav sõiduk” – mootorsõiduk, mis töötab kas täielikult või osaliselt alternatiivkütusega ning mis on saanud direktiivi 2007/46/EÜ raamistiku kohase tüübikinnituse;

— „ühendvedu” koosneb:

- a) kombineeritud vedudest, mis on määratletud nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ (\*) artiklis 1 ja mille käigus veetakse ühte või mitut konteinerit või vahetusveovahendit maksimaalpikkusega 45 jalga, või
- b) vedudest, mille käigus veetakse ühte või mitut konteinerit või vahetusveovahendit maksimaalpikkusega 45 jalga ja mille puhul kasutatakse veetransporti, tingimusel et maanteeveo alg- või lõppetapi pikkus liidu territooriumil ei ületa 150 km. Üldmainitud 150 km vahemaad võib ületada, et jõuda ettenähtud teenuse seisukohast lähima sobiva transporditerminalini järgmistel juhtudel:
  - i) sõidukite puhul, mis vastavad I lisa punkti 2.2.2 alapunkti a või b sätetele, või
  - ii) sõidukite puhul, mis vastavad I lisa punkti 2.2.2 alapunkti c või d sätetele, juhul kui asjaomases liikmesriigis on sellised vahemaad lubatud.

Ühendvedude puhul võib lähim teenust osutav sobiv transporditerminal asuda muus liikmesriigis kui see, kus kaup peale või maha laaditi;

— „ekspedeerija” – juriidiline või füüsiline isik, kes on märgitud ekspedeerijana veokirjal või võrdväärsl veodokumendil, nagu näiteks põhiveokirjal, ja/või kelle nimel või kelle eest on sõlmitud veoleping veoettevõtjaga.

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

b) teises lõigus asendatakse sõnad „direktiivi 70/156/EMÜ” järgmisega:

„direktiivi 2007/46/EÜ”.

3) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

- a) lõike 4 kolmas ja neljas lõik jäetakse välja;
- b) lõige 6 jäetakse välja.

4) Artikkel 5 asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 5*

Enne 1. jaanuari 1991 kasutusele võetud ning I lisa punktide 1.6 ja 4.4 spetsifikaatidele mittevastavaid liigendsõidukeid peetakse artikli 3 kohaldamisel nendele spetsifikaatidele vastavateks vaid siis, kui nende kogupikkus ei ületa 15,50 m.”

5) Artiklid 8, 8a ja 9 jäetakse välja.

6) Lisatakse järgmised artiklid:

*„Artikkel 8b*

1. Lõigetes 2 ja 3 sätestatud nõuetele vastavate ja direktiivi 2007/46/EÜ sätetega kooskõlas olevate aerodünaamiliste seadmetega varustatud sõidukite või liidendsõidukite energiatõhususe parandamiseks võib sõidukite või liidendsõidukite pikkus ületada I lisa punktis 1.1 sätestatud maksimaalpikkust, et võimaldada lisada sellised seadmed sõidukite või liidendsõidukite tagaosale. Selliste seadmetega varustatud sõidukid või liidendsõidukid peavad vastama I lisa punktis 1.5 sätestatule ning maksimaalpikkuse mis tahes ületamisega ei tohi kaasneda nende sõidukite või liidendsõidukite laadimis pikkuse suurenemine.

2. Enne turule viimist peavad lõikes 1 osutatud aerodünaamilised seadmed, mille pikkus ületab 500 mm, saama direktiivi 2007/46/EÜ raamistikus sätestatud tüübikinnituse eeskirjade kohase tüübikinnituse.

Komisjon hindab 27. maiks 2017 vajadust võtta vastu või muuta kõnealuses raamistikus sätestatud tehnilisi nõudeid aerodünaamiliste seadmete tüübikinnituse kohta, võttes arvesse vajadust tagada liiklusohutus ja ühendvedude ohutus ning eeskätt järgmist:

- a) seadme vastupidavust ja stabiilsust, et vähendada seadme eraldumise ohtu aja jooksul, sealhulgas ühendvedude ajal;
- b) muude liiklejate, eeskätt vähem kaitstud liiklejate ohutust, milleks tagatakse muu hulgas gabariitide märgistuse nähtavus aerodünaamiliste seadmete paigaldamisel, kohandatakse kaudse nähtavuse nõudeid ning sõiduki või liidendsõiduki tagumise otsaga kokkupõrke puhul tagatakse, et ei tehta järeleandmisi tagumise allasõidutõkke osas.

Sel eesmärgil esitab komisjon asjakohasel juhul seadusandliku ettepaneku vastavate tüübikinnituse eeskirjade muutmiseks direktiivi 2007/46/EÜ raamistikus.

3. Lõikes 1 osutatud aerodünaamilised seadmed peavad vastama järgmistele kasutustingimustele:

- a) olukorras, kus teiste liiklejate või juhi turvalisus on ohus, peab juht need kokku voltima, sisse tõmbama või eemaldama;
- b) nende kasutamisel linnade ja linnadevahelisel teetaristul võetakse arvesse nende piirkondade eriomadusi, kus suurim lubatud sõidukiirus on 50 km/h või väiksem ning kus võib suurema tõenäosusega olla vähem kaitstud liiklejad, ning
- c) nende kasutamine peab sobima kokku ühendvedudega ja eelkõige ei tohi nad sissetõmmatud/kokkuvolditud asendis ületada maksimaalset lubatud pikkust rohkem kui 20 cm võrra.

4. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, milles sätestatakse üksikasjalikud sätted lõike 3 ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks. Nimetatud rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 10i lõikes 2 osutatud kontrollimeetlusega.

5. Lõiget 1 hakatakse kohaldama kas alates lõikes 2 osutatud õigusaktide vajalike muudatuste ülevõtmise või nende kohaldamise kuupäevast ning vajaduse korral pärast lõikes 4 osutatud rakendusaktide vastuvõtmist.

*Artikkel 9a*

1. Selleks et parandada sõidukite või liidendsõidukite energiatõhusust, eeskätt kabiinide paremate aerodünaamiliste omaduste abil, samuti liiklusohutust, võivad sõidukid ja liidendsõidukid, mis vastavad lõikes 2 sätestatud nõuetele ja mis on kooskõlas direktiiviga 2007/46/EÜ, olla pikemad kui käesoleva direktiivi I lisa punktis 1.1 sätestatud maksimaalpikkus, kui nende kabiin on paremate aerodünaamiliste omadustega, energiatõhusam ja ohutum. Selliste kabiinidega varustatud sõidukid või liidendsõidukid peavad vastama käesoleva direktiivi I lisa punktis 1.5 sätestatud ning maksimaalpikkuse mis tahes ületamisega ei tohi kaasneda nende sõidukite kandevõime suurenemine.

2. Enne turule viimist peavad lõikes 1 osutatud sõidukid saama direktiivi 2007/46/EÜ raamistikus sätestatud tüübikinnituse eeskirjade kohase tüübikinnituse. Komisjon hindab 27. maiks 2017 vajadust töötada välja kõnealuses raamistikus sätestatud tehnilised nõuded selliste kabiinidega varustatud sõidukite tüübikinnitusele, võttes arvesse järgmist:

- a) sõidukite või liidendsõidukite paremaid aerodünaamilisi omadusi;
- b) vähem kaitstud liiklejaid ja nende märkamiseks juhile paremate võimaluste loomist eeskätt juhi pimeala vähendamise teel;
- c) teiste liiklejate kahjude või vigastuste vähendamist kokkupõrke korral;
- d) juhtide ohutust ja mugavust.

Sel eesmärgil esitab komisjon vajaduse korral seadusandliku ettepaneku vastavate tüübikinnituse eeskirjade muutmiseks direktiivi 2007/46/EÜ raamistikus.

3. Lõiget 1 hakatakse kohaldama vastavalt vajadusele kas kolm aastat pärast lõikes 2 osutatud õigusaktide vajalike muudatuste ülevõtmise või nende kohaldamise kuupäeva.”

7) Artikkel 10a jäetakse välja.

8) Lisatakse järgmised artiklid:

*„Artikkel 10b*

Alternatiivkütusega töötava sõiduki lubatud täismass on I lisa punktides 2.3.1, 2.3.2 ja 2.4 sätestatud mass.

Alternatiivkütusega töötavad sõidukid peavad vastama ka I lisa punktis 3 sätestatud telgedele langeva lubatud täismassi piirnormidele.

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

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 10h vastu delegeeritud õigusakte, et ajakohastada käesoleva direktiivi kohaldamiseks nende artiklis 2 osutatud alternatiivkütuste loetelu, mis eeldavad lisamassi. On eriti oluline, et enne nende delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist järgiks komisjon oma tavapärasest praktikast ja viiks läbi konsultatsioonid ekspertidega, sealhulgas liikmesriikide ekspertidega.

*Artikkel 10c*

Tühje või koormaga 45-jalaseid konteinereid või 45-jalaseid vahetusveovahendeid vedavate sõidukite ja liidendsõidukite maksimaalpikkus võib ületada I lisa punktis 1.1 (kui see on kohaldatav, siis kooskõlas artikli 9a lõikega 1) sätestatud maksimaalpikkust ja punktis 1.6 sätestatud suurimat vahemaad 15 cm võrra, kui asjaomaste konteinerite või vahetusveovahendite maantevedu on osa ühendveost.

*Artikkel 10d*

1. 27. maiks 2021 võtavad liikmesriigid konkreetseid meetmeid selliste kasutuses olevate sõidukite või liidendsõidukite tuvastamiseks, mis on tõenäoliselt ületanud lubatud täismassi ja mida nende pädevad ametiasutused peaks seetõttu kontrollima, et tagada vastavus käesoleva direktiivi nõuetele. Kõnealuseid meetmeid võib võtta maanteetaristule paigaldatud automaatsüsteemi abil või lõike 4 kohaselt sõidukile paigaldatava kaalumisseadmete abil.

Liikmesriik ei tohi nõuda sõidukile paigaldatavate kaalumisseadmete paigaldamist nendele sõidukitele või liidendsõidukitele, mis on registreeritud mõnes teises liikmesriigis.

Ilma et see piiraks liidu ja siseriikliku õiguse kohaldamist, peavad käesoleva direktiivi rikkumiste kindlakstegemiseks ja karistuste määramiseks kasutatavad automaatsüsteemid olema sertifitseeritud. Kui automaatsüsteeme kasutatakse üksnes tuvastamise eesmärgil, ei ole nende sertifitseerimine nõutav.

2. Iga liikmesriik viib iga kalendriaasta jooksul läbi sobiva arvu kasutuses olevate sõidukite ja liidendsõidukite massi kontrollide; kontrollide arv peab olema proportsionaalne igal aastal liikmesriigi territooriumil kontrollitavate sõidukite koguarvuga.

3. Liikmesriigid tagavad kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009 (\*) artikliga 18, et pädevad asutused vahetavad teavet käesoleva artikliga seotud rikkumiste ja karistuste kohta.

4. Lõikes 1 osutatud sõidukitele paigaldatavad kaalumisseadmed peavad olema täpsed ja usaldusväärsed, täielikult koostalitlusvõimelised ning ühilduvad kõikide sõidukitüüpidega.

5. Komisjon võtab 27. maiks 2016 vastu rakendusaktid, millega nähakse ette üksikasjalikud sätted lõikes 4 sätestatud koostalitlusvõimet ja ühildumist käsitlevate reeglite ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks.

Koostalitlusvõime tagamiseks võimaldavad need üksikasjalikud sätted edastada igal ajahetkel mõõtmistulemusi liikuvalt sõidukilt nii pädevatele asutustele kui ka selle juhile. Teabevahetus toimub liidese kaudu, mis on määratletud standarditega CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ja ISO 14906. Lisaks tagab niisugune teabevahetus selle, et liikmesriikide pädevad asutused saavad samal viisil hoida ühendust ja vahetada teavet mis tahes liikmesriigis registreeritud ja sõidukile paigaldatavaid kaalumisseadmeid kasutavate sõidukite ja liidendsõidukitega.

Selleks et tagada koostalitlusvõime kõikide sõidukitüüpidega, on mootorsõidukitele paigaldatud süsteem võimeline võtma vastu ja töötleva andmeid mootorsõiduki külge kinnitatud mis tahes liiki haagiselt või poolhaagiselt.

Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 10i lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

#### Artikkel 10e

Liikmesriigid võtavad vastu käesoleva direktiivi rikkumise eest kohaldatavaid karistusi käsitlevad eeskirjad ning võtavad kõik vajalikud meetmed nende täitmise tagamiseks. Karistused peavad olema tõhusad, mittediskrimineerivad, proportsionaalsed ja hoiatavad. Liikmesriigid teavitavad eeskirjadest komisjoni.

#### Artikkel 10f

1. Liikmesriigid sätestavad konteinerite ja vahetusveovahendite veoks eeskirjad, milles nõutakse järgmist:

- a) ekspedeerija peab esitama veoettevõtjale, kellele ta usaldab konteineri või vahetusveovahendi veo, tõendi veetava konteineri või vahetusveovahendi massi kohta ning
- b) veoettevõtja peab tagama juurdepääsu ekspedeerija esitatud kõikidele asjakohastele dokumentidele.

2. Liikmesriigid kehtestavad eeskirjad nii ekspedeerija kui ka veoettevõtja vastutuse kohta, mida kohaldatakse juhtudel, kui lõikes 1 osutatud teave puudub või on vale ning sõiduk või liidendsõiduk on üle koormatud.

#### Artikkel 10g

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

- a) kahe eelneva kalendriaasta jooksul teostatud kontrollide arvu kohta ja
- b) tuvastatud ülekoormusega sõidukite või liidendsõidukite arvu kohta.

See teave võib moodustada osa Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 561/2006 (\*) artikli 17 alusel esitatavast teabest.

Komisjon analüüsib käesoleva artikli alusel saadud teavet ning lisab sellise analüüsi määruse (EÜ) nr 561/2006 alusel Euroopa Parlamendile ja nõukogule edastatavale aruandele.

#### Artikkel 10h

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artiklis 10b osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates 26. maist 2015. Komisjon koostab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase ajavahemiku lõppu. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppu.
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artiklis 10b osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.
4. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
5. Artikli 10b alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavastegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväidet või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on mõlemad enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväidet. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

#### Artikkel 10i

1. Komisjoni abistab maanteeveokomitee, millele on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 165/2014 <sup>(3)</sup>\* artiklis 42. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011 <sup>(4)</sup>\* tähenduses.
2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5.
3. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.

#### Artikkel 10j

8. maiks 2020 esitab komisjon Euroopa Parlamendile ja nõukogule vajaduse korral aruande, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2015/719 <sup>(5)</sup>\* käesolevasse direktiivi tehtud muudatuste rakendamist ja milles võetakse muu hulgas arvesse teatavate turusegmentide eriomadusi. Nimetatud aruande põhjal teeb komisjon vajaduse korral seadusandliku ettepaneku, lisades sellele nõuetekohaselt mõjuhindangu. Aruanne tehakse kättesaadavaks vähemalt kuus kuud enne mis tahes seadusandliku ettepaneku esitamist.

<sup>(1)</sup>\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1071/2009, millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ (ELT L 300, 14.11.2009, lk 51).

<sup>(2)</sup>\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrus (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, 11.4.2006, lk 1).

<sup>(3)</sup>\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. veebruari 2014. aasta määrus (EL) nr 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist (ELT L 60, 28.2.2014, lk 1).

<sup>(4)</sup>\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

<sup>(5)</sup>\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/719 millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteeõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (ELT L 115, 6.5.2015, lk 1)."



9) I lisa muudetakse järgmiselt:

a) punkti 1.2 alapunkt a asendatakse järgmisega:

„a) kõik sõidukid, välja arvatud alapunktis b osutatud sõidukid: 2,55 m”;

b) punkti 1.2 alapunkt b asendatakse järgmisega:

„b) konditsioneeritud sõidukite või sõidukite veetavate konditsioneeritud konteinerite või vahetusveovahendite pealisehitised: 2,60 m”;

c) punkti 2.2.2 alapunkt c asendatakse järgmisega:

„c) kolmeteljelise poolhaagisega kaheteljeline mootorsõiduk, kui sellega veetakse ühendveo käigus ühte või mitut konteinerit või vahetusveovahendit maksimaalpikkusega 45 jalga: 42 tonni”;

d) punkti 2.2.2 lisatakse järgmine alapunkt:

„d) kahe- või kolmeteljelise poolhaagisega kolmeteljeline mootorsõiduk, kui sellega veetakse ühendveo käigus ühte või mitut konteinerit või vahetusveovahendit maksimaalpikkusega 45 jalga: 44 tonni”;

e) punkt 2.3.1 asendatakse järgmisega:

„2.3.1 Kaheteljelised mootorsõidukid, välja arvatud bussid: 18 tonni

Kaheteljelised alternatiivkütusega töötavad mootorsõidukid, välja arvatud bussid: 18-tonnist lubatud täismassi suurendatakse alternatiivkütuse tehnoloogia puhul vajaliku lisamassi võrra maksimaalselt ühe tonni ulatuses

Kaheteljelised bussid: 19,5 tonni”;

f) punkt 2.3.2 asendatakse järgmisega:

„2.3.2 Kolmeteljelised mootorsõidukid: 25 tonni või 26 tonni, kui veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus või kui igal veoteljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,5 tonni

Kolmeteljelised alternatiivkütusega töötavad mootorsõidukid: 25-tonnist või 26-tonnist lubatud täismassi suurendatakse alternatiivkütuse tehnoloogia puhul vajaliku lisamassi võrra maksimaalselt ühe tonni ulatuses (kui igal veoteljel on topeltrehvid ja õhkvedrustus või liidus samaväärseks peetav II lisas kindlaksmääratud vedrustus või kui igal veoteljel on topeltrehvid ja igale teljele langev täismass ei ületa 9,5 tonni)”;

g) punkt 2.4 asendatakse järgmisega:

„2.4 Kolmeteljelised liigendbussid: 28 tonni

Alternatiivkütusega töötavad kolmeteljelised liigendbussid: 28-tonnist lubatud täismassi suurendatakse alternatiivkütuse tehnoloogia puhul vajaliku lisamassi võrra maksimaalselt ühe tonni ulatuses”.

## Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 7. maiks 2017. Nad teavitavad komisjoni sellest viivitamata.

Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastu võetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

## Artikkel 3

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

*Artikkel 4*

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourg, 29. aprill 2015

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*  
M. SCHULZ

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*  
Z. KALNIŅA-LUKAŠEVICA

---