

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täissmass”

COM(2013) 195 final/2 – 2013/0105 (COD)

(2013/C 327/22)

Pearaportöör: **Virgilio RANOCCHIARI**

13. mail 2013 otsustas nõukogu ja 18. aprillil 2013 Euroopa Parlament vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 91 konsulteerida Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täissmass”

COM(2013) 195 final/2 – 2013/0105 (COD).

Komitee juhatus tegi 21. mail 2013 käesoleva arvamuse ettevalmistamise ülesandeks transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioonile.

Arvestades töö kiireloomulisust määras komitee täiskogu 491. istungjärgul 10.–11. juulil 2013 (11. juuli istungil) pearaportööriks Virgilio Ranocchiari ja võttis vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 87, erapooletuks jäi 1 liige.

1. Järeldused ja soovitused

1.1 Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee väljendab heameelt komisjoni ettepaneku üle vaadata läbi 17 aastat kehtinud direktiiv teatud sõidukite massi ja mõõtmete kohta. Ettepaneku eesmärk on käia kaasas tehnoloogilise arenguga, et tagada keskkonnasäästlikumad ja ohutumad sõidukid.

1.2 Siiski märgib komitee, et on vaja selgitada mõnda kriitilist punkti, et direktiivi läbivaatamine oleks kooskõlas juba kehtivate õigusaktidega, vältides igasugust ebavajalikku keerukust ja/või diskrimineerimist.

1.3 Komitee on veendunud, et delegeeritud õigusaktide vastuvõtmiseks loodud eksperdirühm aitab kaotada kõik ebakõlad.

1.4 Tagumiste tuulesuunajate osas soovib komitee hõlmata nende paigaldamine kehtivasse Euroopa tüübikinnituse süsteemi, vältides riiklikku tüübikinnitust, mis oleks kogu sõiduki tüübikinnitust silmas pidades samm tagasi.

1.5 Vaid hübriid- või elektrilise jõuseadmega kaheteljeliste sõidukite massile tehtud erandit tuleb laiendada ka kolme- ja enama teljeliste sõidukitele ning teistele alternatiivseid veomootoreid ja kütuseid kasutavatele sõidukitele, kui asjaomaste tehniliste lahenduste jaoks on vaja lisamassi, mis vähendab veomahtu.

1.6 Sõidukile paigaldatavad kaalumisseadmed ei ole kohustuslikud, vaid ainult soovituslikud. Komitee meenutab, et mitte kõigi sõidukitüüpide jaoks ei ole olemas tehnilist lahendust ning nende seadmete paigaldamine võib olla väga problemaatiline mehhaanilise vedrustusega ja/või paljude telgedega sõidukites.

Lõppkokkuvõttes on väga raske saavutada süsteemi, mis oleks piisavalt täpne selleks, et seda saaks kasutada jõustamisvahendina. Vastupidi, sama tulemus on võimalik saada liikmesriikides juba kasutusel oleva WIM-süsteemi (*weight-in-motion*, teekattesse paigaldatud andurid sõidukite kaalumiseks) tõhustamisega.

1.7 Lõpetuseks leiab komitee, et moodulkontseptsiooni ehk pikemate ja raskemate sõidukite osas on Euroopa Komisjoni ettepanek esialgu õige, nagu on põhjalikumalt selgitatud käesoleva arvamuse punktis 4.6.

1.8 Siiski on võimalik (kui rohkem liikmesriike lubab pikkade sõidukite piiriülest kasutamist), et tekib dominoefekt ja selliseid sõidukeid lubatakse järk-järgult liiklema üle kogu Euroopa. Sellisel juhul muutuks kõnealuste erandite tegemine, mida praegu esineb vaid üksikjuhtudel, hoopis normiks, mis on vastuolus ettepaneku kandva põhimõttega, et moodulkontseptsioon ei mõjuta oluliselt rahvusvahelist konkurentsi, ning kahjustab neid liikmesriike, mis ei luba pikki sõidukeid oma territooriumile.

1.9 Juhul kui see peaks juhtuma, ei saa Euroopa Komisjon teha muud kui võtta antud olukord teadmiseks, jättes edasised sammud turujõudude otsustada. Kui pikad sõidukid leiavad endale liikmesriikides sobiva taristu ja sobivate ohutusnõuetega turuosa, ei saa Euroopa Komisjon nende kasutust piirata, rikku-mata sealjuures subsidiaarsuse põhimõtet.

2. Sissejuhatus

2.1 Kehtiv direktiiv, millega kehtestatakse teatavatele ühen-duses liikuvatele maanteesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahe-lises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass ⁽¹⁾, võeti vastu 1996. aasta juulis.

2.2 Arvestades seda, et üha pakilisemaks muutub vajadus vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid ja naftasaaduste tarbimist, ning seda, et maanteetransport moodustab 82 % transpordisektori energiatarbest, oli ülim aeg kõnealust õigusakti ajakohastada, kasutades kütusekulu vähendamiseks ja ühendv-dude lihtsustamiseks ära uuemat tehnikaarengut.

2.3 Tegelikult nähti juba 2011. aastal avaldatud transpordi-poliitika valge raamatuga ⁽²⁾ ette, et kehtiv direktiiv on vaja läbi vaadata, et turule saaks tuua suurema energiatõhususega sõidu-keid.

2.4 Eelöeldut silmas pidades väljendab komitee sügavat heameelt komisjoni ettepaneku üle kehtiv direktiiv läbi vaadata, eeldusel et läbivaatamise käigus arvestatakse lisaks kütusekulu vähendamisele ka ühend- ja konteinervedude vajadustega ning samuti liiklusohutusega.

3. Euroopa Komisjoni ettepaneku sisu

3.1 Nähakse ette erandite kehtestamine sõidukite maksimaal-mõõtmete suhtes,

— et lisada sõidukite tagaosale aerodünaamilised seadmed (tagumised tuulesuunajad), suurendamaks energiatõhusust;

— et muuta kabiini kuju, parandamaks selle aerodünaamilisi omadusi ja liiklusohutust ning suurendamaks juhi mugavust ja ohutust.

3.2 Lubatakse suurendada massi ühe tonni võrra järgmistel sõidukitel:

— kaheteljelised elektri- ja hübriidsõidukid, et võtta arvesse akude või lisamootori massi, ilma et see mõjutaks sõiduki veomahtu;

⁽¹⁾ Reisijatevedu: **M2-kategooria** (8+1 istekohta, täismass alla 5 tonni); **M3-kategooria** (samuti 8+1 istekohta, kuid täismass üle 5 tonni). Kaubavedu: **N2-kategooria** (täismass 3,5 kuni 12 tonni); **N3-kate-gooria** (täismass üle 12 tonni); **O2-kategooria** (haagised täismassiga 0,75 kuni 3,5 tonni); **O3-kategooria** (haagised täismassiga 3,5 kuni 10 tonni).

⁽²⁾ COM(2011) 144 final.

— bussid, et võtta arvesse reisijate ja nende pagasi varasemast suuremat keskmist kaalu ning sõidukile paigaldatavate uute turvaseadmete kaalu. Sellega välditakse reisijakohtade arvu vähendamist bussid.

3.3 Sätestatakse erand veoautode suhtes, mis võivad edaspidi olla 15 cm pikemad, et ELis oleks võimalik vedada 45-jalaseid konteinereid.

3.4 Ülekoormusega seotud rikkumiste paremaks tuvas-tamiseks soovitatakse võtta kasutusele sõidukitele paigaldatavad kaalumisseadmed, mis võimaldavad edastada mõõtmistulemusi kontrolli teostavale ametnikule, tagades veoettevõtjatele võrdsed tingimused.

3.5 Kinnitatakse, et Euroopa moodulsüsteemi ehk pikemate sõidukite piiriülene kasutamine on seaduslik, kui teekonnal ületatakse vaid üks riigipiir ja eeldusel, et asjaomased liimesriigid lubavad juba pikki sõidukeid kasutada, ning kui direktiivis sätes-tatud erandi tingimused on täidetud. Selline pikkade sõidukite kasutamine ei tohiks rahvusvahelist konkurentsi oluliselt mõju-tada.

3.6 Euroopa Komisjon kehtestab spetsifikaadid, kvaliteedi miinimumnõuded, piirangud konstruktsioonile ja nimetatud nõudeid puudutava korra.

3.7 Seepärast loodi eksperdirühm, et võtta vastu delegeeritud õigusakte, mis vastavad jõudluspõhiste normide põhimõttele, et ei kehtestataks ebaproportsionaalseid kohustusi, mis kahjus-taksid eelkõige väikeseid ja keskmise suurusega ettevõtjaid. Eksperdirühmas osalevad kõik olulisemad sidusrühmad.

4. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee märkused

4.1 Tagumised tuulesuunajad

4.1.1 Sõidukite lubatud maksimaalpikkust võib ületada kuni kahe meetri võrra, kui sõiduki tagaosale lisatakse ülestõstetav või kokkuvolditav aerodünaamiline seade.

4.1.2 Komitee toetab seda uuendust, kuid kutsub Euroopa Komisjoni vältima võimalikke konflikte kõnealuse ettepaneku (luba ületada maksimaalpikkust 2 meetri võrra) ja tüübi kinnituse õigusakti (määrus nr 1230/2012) vahel, mis lubab suurendada sõiduki pikkust selle tagaosas 50 cm võrra ning mida tuleb ajakohastada kohe pärast kõnealuse ettepaneku vastuvõtmist.

4.1.3 Lisaks märgitakse ettepanekus, et selliste aerodünaa-miliste seadmete paigaldamisele peab tüübi kinnituse andma liik-mesriik, mis väljastab asjakohase sertifikaadi, mida teised liik-mesriigid peavad tunnustama. Komitee soovib aga just vastupidi tungivalt hõlmata nende tüübi kinnitus kehtivasse Euroopa tüübi kinnituse süsteemi, arvestades nende seadmete olulisust ja samuti ohutuskalutlusi. Riiklik lähenemisviis oleks kogu sõiduki tüübi kinnitust silmas pidades samm tagasi.

4.2 Kabiini kuju muutmine

4.2.1 Komitee soovib tungivalt lisada nii direktiivi kui ka eksperdirühma järeldestse konkreetsed sätted juhikabiini mugavamaks muutmise kohta. Järjest enam ELi piires rahvusvahelisi vedusid teostavaid autojuhte veedab oma puhkeaja veokis ning mitteresidentidest autojuhid (autojuhid, kes töötavad muus riigis kui oma elukohariigis) elavad äärmuslikel juhtudel lausa mitmeid kuid oma veokis. Juhikabiini tingimuste parandamine on hädavajalik. Tingimuste parandamist tuleb tingimata tõhustada määruse (EÜ) 561/2006 jõustamise abil, keelates autojuhtidel oma iganädalast puhkeperioodi sõidukis veeta ning luues meetmed uute turvaliste ja taskukohaste parkimisalade rajamiseks.

4.2.2 Komitee meenutab, et kabiini disainimine on kulukas ja keeruline tegevus, mille arendamiseks on vaja aega. Järelikult on tootjatel vaja enne ettepaneku rakendamist asjakohast ettevalmistusaga. Seetõttu soovib komitee kehtestada üleminekuaja, mis tagab kõigile tootjatele võrdsed tingimused.

4.3 Elektri- ja hübriidsõidukid

4.3.1 Komitee toetab massi osas neile sõidukitele (nii veokitele kui ka bussidele) tehtavat erandit, kuid soovib tungivalt kohaldada seda erandit ka kolme- ja enama teljeliste sõidukitele.

4.3.2 Lisaks leiab komitee, et kõiki keskkonناسäästlikke sõidukeid tuleks kohelda ühtemoodi, järgides tehnoloogilise neutraalsuse põhimõtet, mida hiljuti kinnitas Euroopa konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku autotööstuse tegevuskavas „CARS 2020“⁽³⁾ ka Euroopa Komisjon. Seepärast soovib komitee teha sama erandi ka teistele veomootoritele ja alternatiivsetele kütustele, kui asjaomaste tehniliste lahenduste jaoks on vaja lisamassi, mis vähendab veomahtu, nt vesinikkütusega, surumaagaasiga või veeldatud maagaasiga sõitvad sõidukid.

4.4 45-jalased konteinerid ühendvedudeks

4.4.1 Komitee toetab täielikult ettepanekut suurendada 45-jalaseid konteinereid vedavate veoautode pikkust 15 cm võrra.

4.4.2 Seda tüüpi konteinerid, mille arv tõusis kogu maailmas 2000. ja 2010. aasta vahel 86 %, moodustades 20 % maailma konteineritest ja omades Euroopas 3 % turuosa, ei vaja enam eriluba ning seeläbi on lihtsam korraldada paremat ühendvedu.

4.4.3 Kõnealuse ettepaneku üks küsitavus on, miks piiratakse maanteetranspordi osa (vt artikkel 11): „[...] alla 300 kilomeetri [...] või selliste lähimate terminalideni, mille vahel osutatakse regulaarset veoteenust.“ Seda sätet võib olla üsna keeruline tõlgendada ja kontrollida. Lisaks näib küsitav ka maanteevedude erinev kohtlemine Euroopa-sisest lähimerevedu hõlmava

ühendveo puhul, kus ei ole kehtestatud mingeid piire ja kus on nähtavasti lubatud ka pikem maanteevedu, diskrimineerides sellega teisi ühendvedude kombinatsioone.

4.5 Sõidukile paigaldatavad kaalumisseadmed

4.5.1 On teada, et sõidukite kontrollimine ülekoormuse tuvastamiseks on sageli ebatõhus ja seda teostatakse liiga harva, vähendades sellega liiklusohutust, ning rikkumiste suur arv annab konkurentsieelise veoettevõtjatele, kes kehtivaid eeskirju ei järgi.

4.5.2 Selliste seadmete paigaldamine sõidukitesse ei ole lihtne, kõigi sõidukitüüpide jaoks ei ole olemas tehnilisi lahendusi ning on väga keeruline ja kulukas saavutada süsteemi, mis oleks piisavalt täpne selleks, et seda saaks kasutada jõustamisvahendina. Lisaks saab selliseid seadmeid paigaldada vaid uutele sõidukitele ning jääb oht, et liikmesriigid rakendavad erinevaid süsteeme, põhjustades turu killustumist.

4.5.3 Samad mõõtmistulemused on võimalik saada WIM-süsteemi tõhustamisega ning see näib olevat hästi toimiv lahendus ka kõnealuse ettepaneku mõjuhindamise aruande järgi, kus liikmesriikide saadavat kasu hinnatakse palju suuremaks kui kulusid.

4.6 Euroopa moodulsüsteem ehk moodulkontseptsioon

4.6.1 See teema on varasemast delikaatsem ja vastuolulisem pärast kehtiva direktiivi vastuvõtmist 1996. aastal, kui pärast Soome ja Rootsi ühinemist ELiga kiideti heaks moodulkontseptsiooni erand, sest pikad sõidukid juba sõitsid nende kahe riigi vahel.

4.6.2 Euroopa moodulsüsteem tähendab ELis lubatud pikima poolhaagise (maksimaalpikkus 13,6 m) ja pikima veduki (maksimaalpikkus 7,82 m) omavahelist ühendamist. Selle tulemusena saadakse maksimaalselt 25,25 meetri pikkune sõiduk, mille brutokaal on kuni 60 tonni, samal ajal kui Euroopa moodulsüsteemi mittelubavates ELi riikides on liigendatud sõidukite maksimaalpikkus 16,5 m ja veoautorongide maksimaalpikkus 18,75 m, mille brutokaal on kuni 40 tonni (kuni 44 tonni, kui nad veavad ühendveo raames 40/45-jalaseid konteinereid).

4.6.3 Euroopa moodulsüsteemi head ja vead on hästi teada ning peegelduvad neis paljudes hüüdnimedes, mis neile on antud: ökokombid, eurokombid, veoautorongid, superveokid jne.

4.6.4 Euroopa moodulsüsteemi pooldajad rõhutavad, et see parandab Euroopa mandri logistikasüsteemi. Kaks pikka sõidukit võivad asendada kolme praegust raskeveokit. Seeläbi väheneks reise arv ligikaudu 30 % ja kütusekulu 15 %, vähendades kulusid üle 20 %. Kõik see annab täiendavaid eeliseid keskkonna, ummikute, teekatte kulumise ja liiklusohutuse valdkonnas.

⁽³⁾ COM(2012) 636 final.

Vastaspool kasutab enam-vähem samu argumente, et tõestada vastupidist: Euroopa moodulsüsteem kujutab ohtu liiklusohutusele, avaldades suurt mõju maanteetaristule ja suuremat survet keskkonnale. Euroopa moodulsüsteemi edu võib muuta maanteeveod odavamaks ja suurendada seetõttu maanteeliiklust, sest raudtee asemel hakatakse kaubaveoks kasutama rohkem maanteed.

4.6.5 Vastupidiseid seisukohti ei avaldata mitte ainult sidusrühmade, vaid ka liikmesriikide seas. Nagu juba öeldud, on Soome ja Rootsi juba pikka aega lubanud oma territooriumil Euroopa moodulsüsteemi kasutamist ning 2008. aastal, pärast aastatepikkust testimist, anti sellele luba ka Hollandis. Saksamaa, Belgia ja Taani teevad alles katseid, samas kui teised liikmesriigid on väljendanud vastuseisu Euroopa moodulsüsteemile oma territooriumil.

4.6.6 Euroopa Komisjoni praeguse ettepanekuga muudetakse selgemaks kehtiva direktiivi sõnastus, mida peeti üsna mitmeti mõistetavaks. Põhipunktid on järgmised:

— Euroopa moodulsüsteemi kasutamine on vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele liikmesriigi otsustada, lähtudes erinevatest kohalikest oludest ja kooskõlas transpordiliikide neutraalsusega ELis;

— ühtegi liikmesriiki ei kohustata Euroopa moodulsüsteemi kasutama, kuid neil on õigus keelata Euroopa moodulsüsteemi sõidukite liiklemine oma territooriumil;

— Euroopa moodulsüsteemi sõidukid võivad kahe kõrvutiasuva liikmesriigi piiri ületada juhul, kui mõlemad liikmesriigid lubavad neid kasutada ja kui vedu piirdub asjaomaste liikmesriikide selleks määratud teedevõrguga.

4.6.7 Komitee on seisukohal, et Euroopa Komisjoni ettepanek Euroopa moodulsüsteemi kohta on õige nii õiguslikult kui ka poliitiliselt.

4.6.8 Komisjon ei saaks kehtestada Euroopa moodulsüsteemi üldkeeldu ega seda ka kõikjal lubada, rikkumata seejuures subsidiaarsuse ja transpordiliikide neutraalsuse põhimõtet. Komitee arvates tuleb see küsimus jätta liikmesriikide otsustada lähtuvalt nende tasuvusanalüüsist.

4.6.9 Nagu ühes varasemas komitee arvamuses ⁽⁴⁾ soovitatud, on vaja pikemas perspektiivis hinnata, kas uusi kütuseid tarvitavate pikemate maantee sõidukite kasutus võiks olla seotud mitmeliigiliste transpordikoridoride arendamisega, mis nähakse tegevuskavas ette TEN-T põhivõrgu ühe osana.

Brüssel, 11. juuli 2013

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president

Henri MALOSSE

⁽⁴⁾ ELT C 24, 28.1.2012, lk 146–153.