



EUROOPAN  
KOMISSIO

Bryssel 12.1.2015  
COM(2015) 7 final

2013/0105 (COD)

**KOMISSION TIEDONANTO  
EUROOPAN PARLAMENTILLE**

**Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti**

**neuvoston vahvistamasta kannasta tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetun direktiivin 96/53/EY muuttamisesta annettavan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin hyväksymisestä**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

**KOMISSIION TIEDONANTO  
EUROOPAN PARLAMENTILLE**

**Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 294 artiklan 6 kohdan mukaisesti**

**neuvoston vahvistamasta kannasta tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetun direktiivin 96/53/EY muuttamisesta annettavan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin hyväksymisestä**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

**1. TAUSTA**

Päivä, jona ehdotus on toimitettu Euroopan parlamentille ja neuvostolle (asiakirja COM(2013) 195 final – 2013/0105 (COD)):	16. huhtikuuta 2013
Päivä, jona Euroopan talous- ja sosiaalikomitea on antanut lausuntonsa:	11. heinäkuuta 2013
Päivä, jona Euroopan parlamentti on vahvistanut ensimmäisen käsittelyn kantansa:	15. huhtikuuta 2014
Päivä, jona muutettu ehdotus on toimitettu:	Ei ole
Päivä, jona neuvoston kanta on vahvistettu:	5. kesäkuuta 2014

**2. KOMISSIION EHDOTUKSEN TAVOITTEET**

Direktiivissä 96/53/EY vahvistetaan raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja linja-autojen suurimmat kansainvälisessä liikenteessä sallitut mitat ja painot (jäsenvaltiot saavat tietyin edellytyksin ylittää nämä mitat ja painot kansallisessa liikenteessä).

Muutoksen keskeisenä tavoitteena on tehdä raskaista tavarankuljetusajoneuvoista ja linja-autoista vähäpäästöisempiä ja turvallisempia sallimalla tietyissä tapauksissa ja tietyin edellytyksin painoja ja mittoja koskevat poikkeukset, jos parannukset eivät ole nykyisin mahdollisia direktiivissä asetettujen rajoitusten vuoksi. Vähäpäästöisempien kuorma-autojen odotetaan parantavan polttoainetehokkuutta noin 7–10 prosenttia ja alentavan vastaavasti hiilidioksidi- ja kasvihuonekaasupäästöjä. Turvallisemmilla raskailla tavarankuljetusajoneuvoilla voitaisiin pelastaa jopa 500 ihmishenkeä vuodessa, lähinnä jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden kaltaisten loukkaantumiselle alttiiden tienkäyttäjien joukossa kaupunkialueilla.

Erityisesti komission ehdotuksella pyritään seuraaviin:

- Helpotetaan ajoneuvojen aerodynamiikan virtaviivaistamista: sallitaan pituuden lisääminen, jotta ohjaamoista voitaisiin tehdä virtaviivaisempia. Nämä älykkäät

ohjaamot myös parantaisivat ajoneuvojen kuljettajien näkökenttää sekä onnettomuustilanteissa energianvaimennusta. Ehdotuksella myös sallitaan aerodynaamisten siivekkeiden asentaminen perävaunujen, puoliperävaunujen ja kuorma-autojen takaosaan. Tällaisia siivekkeitä on jo markkinoilla, ja niitä käytetään yhä enemmän, esimerkiksi Yhdysvalloissa. Direktiiviehdotukseen ei ole sisällytetty kantokyvyn korotusta.

- Sallitaan hybridi- tai sähkökäyttöisten ajoneuvojen painon korottaminen enintään yhdellä tonnilla.
- Otetaan käyttöön täytöntöönpanon valvontaan liittyviä säännöksiä, koska ylipainot ovat huolestuttavan yleisiä. Uusissa säännöksissä suositellaan ajoneuvoihin asennettujen painotunnistimien ja tienvarsilla olevien punnitusasemien käyttöä. Toisaalta jäsenvaltiot velvoitetaan tekemään tietty liikennemääriin suhteutettu määrä tarkastuksia.
- Otetaan käyttöön rahdinantajan ja tieliikenteen harjoittajan välinen yhteisvastuu tieliikennekuljetusten ylipainotapauksissa (jos rahdinantajat toimittamat tiedot puuttuvat tai ovat harhaanjohtavia).
- Helpotetaan konttien intermodaalikuljetusta säätämällä enintään 44 tonnin ja 15 lisäsenttimetrin poikkeuksesta kuljettaessa 45 jalan mittaisia kontteja ja vaihtokoreja intermodaaliliikenteessä.
- Sallitaan linja-autoille yksi lisätonni, jotta voidaan ottaa huomioon matkustajien ja heidän matkatavaroidensa painon nousu.

Edellä esitettyjen muutoksen keskeisten tavoitteiden lisäksi komission ehdotuksessa otetaan myös huomioon selvitys, jonka komissio toimitti Euroopan parlamentille<sup>1</sup> pidempien ajoneuvojen rajatylittävästä käytöstä (nykyisissä säännöissä sallitaan yhden rajan ylitys kahden naapurijäsenvaltion välillä, kun kyseiset jäsenvaltiot sallivat pidempien ajoneuvojen käytön omalla alueellaan).

### 3. HUOMAUTUKSET NEUVOSTON KANNASTA

Liikenneneuvoston istunnossa 5 päivänä kesäkuuta 2014 saavutetussa poliittisessa yhteisymmärryksessä tuetaan komission ehdotuksen keskeisiä tavoitteita siitä, että mahdollistettaisiin vähäpäästöisempien ja turvallisempien kuorma-autojen suunnitteleminen, mutta siinä poiketaan joistakin muista näkökohdista, eritoten seuraavien osalta:

- Ehdotetaan huomattavan pitkiä määräaikoja sekä uuden direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä (3 vuotta) että direktiivin 9 artiklan (ohjaamojen uusi muotoilu) säännösten täytäntöönpanolle (5 vuotta direktiivin 2007/46 ja sen täytäntöönpanosäädösten tarpeellisen muutoksen jälkeen), jotta voidaan ottaa huomioon joidenkin ajoneuvovalmistajien investointikapasiteetti. Komission ehdotuksessa säädettiin 18 kuukauden siirtymäkaudesta. Komissio muistuttaa mieliin, että sen ehdotus on luonteeltaan mahdollistava, eli valmistajia ei velvoitettaisi valmistamaan kyseisenlaisia ohjaamoja, jolleivät ne usko, että tuotteelle olisi markkinoita. Komissio katsoo, että ehdotetut pitkät määräajat ovat perusteettomia, sillä tarvittavat teknologiat ovat jo käytettävissä ja

<sup>1</sup> Varapuheenjohtaja Kallasin kirje liikenne- ja matkailuvaliokunnan puheenjohtaja Brian Simpsonille, päivätty 13 päivänä kesäkuuta 2012.

vähäpäästöisempien ja turvallisimpien kuorma-autojen tulisi hyödyttää unionin kansalaisia mahdollisimman pian.

- Neuvosto on suurelta osin hylännyt komission ehdottaman täytäntöönpanon valvontapilarin, jolla oli tarkoitus asettaa seuraamuksia ylipainoon liittyvistä rikkomuksista (12 ja 13 artikla), sillä neuvosto on poistanut rikkomusten luokittelua koskevan 13 artiklan ja vesittänyt täytäntöönpanon valvontaa koskevan 12 artiklan. Neuvosto on esimerkiksi korvannut komission ehdottaman esivalintatarkastusten numeroarvoisen indikaattorin (jo käytössä joissakin jäsenvaltioissa) tarkastusten ”asianmukaisella tasolla”. Käytännössä tämä ei toisi merkittävää muutosta nykyiseen epätyydyttävään tilanteeseen. Ylipainon vuoksi tiet kuluvat nopeammin, mikä johtaa kunnossapitokustannusten kasvuun. Tämän lisäksi komissio katsoo, että ajoneuvojen ylipaino vaarantaa tieliikenneturvallisuuden ja vääristää kilpailua sääntöjä noudattavien ja noudattamattomien toimijoiden välillä. Täytäntöönpanon valvontamenettelyjen ja eri jäsenvaltioiden soveltamien seuraamusten tason yhdenmukaistamisen puute lähettää tieliikenteen harjoittajien suuntaan ristiriitaisia viestejä ja heikentää täytäntöönpanon valvonnan tehokkuutta. Neuvosto kuitenkin sopi siitä, että jäsenvaltioiden on raportoitava komissiolle tarkastusten ja rikkomisten määrästä.
- Neuvosto vetoaa asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan toisen alakohdan b alakohtaan (”lausuntoa ei ole annettu -lauseke”) ensimmäisen käsittelyn kantansa 10 h artiklan 5 kohdassa. Komissio on antanut lausuman, jossa muistutetaan, ettei tähän säännökseen tulisi turvautua järjestelmällisesti vaan sitä tulisi käyttää ainoastaan, mikäli ilmenee erityinen tarve poiketa periaatteesta, jonka mukaan komissio voi hyväksyä ehdotuksen täytäntöönpanosäädökseksi, jos lausuntoa ei ole annettu. Kun otetaan huomioon, että kyseessä on poikkeus 5 artiklan 4 kohdassa määriteltyyn periaatteeseen, toisen alakohdan b alakohtaan vetoamista ei voida pitää puhtaasti lainsäätäjän harkintavallan käyttämisenä, vaan se on tulkittava rajoittavasti ja täten perusteltava.

Toisaalta komissio pitää tervetulleina seuraavia seikkoja:

- Aerodynaamisia piirteitä koskevat 8 ja 9 artikla on säilytetty komission ehdottamassa muodossa sekä tavoitteen että sisällön kannalta. Vaikka neuvosto on korvannut ehdotetut delegoidut säädökset täytäntöönpanosäädöksillä ja rajannut ne 8 artiklaan, komissio voi hyväksyä tämän lähestymistavan, kun otetaan huomioon komission perustaman asiantuntijaryhmän tekemä työ, jotta näiden säädösten tekninen sisältö voidaan määrittää ja esittää yksityiskohtaisesti. Direktiivin 9 artiklassa säädettyjen delegoitujen säädösten sisältö voitaisiin sisällyttää direktiivin 2007/46/EY nojalla annettavien, ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevien asetusten päivitykseen. Neuvosto on 8 ja 9 artiklassa selkeyttänyt tyyppihyväksynnästä annetun lainsäädännön asemaa (direktiivi 2007/46/EY, asetukset (EY) N:o 661/2009 ja (EU) N:o 230/2012).
- Rahdinantajan ja tieliikenteen harjoittajan välisen yhteisvastuun käyttöönotto konttikuljetuksissa.
- Hybridi- tai sähkökäyttöisten ajoneuvojen lisäpainon sallimista koskevan ehdotetun laajentaminen koskemaan vaihtoehtoisella polttoaineella toimivia ajoneuvoja, jotta voidaan ottaa huomioon näiden vaihtoehtoisten teknologioiden edellyttämä ylimääräinen paino.

- Neuvosto on esittänyt intermodaalikuljetuksille uuden määritelmän, jossa otetaan tarkoituksenmukaisella tavalla huomioon vesiliikenteen erityisluonne. Tämä uusi määritelmä olisi sovellettavissa 15 lisäsenttimetrin ja 44 tonnin poikkeukseen 45 jalan mittaisten konttien ja vaihtokorien tapauksessa.
- Neuvosto on korottanut kaksiakselisten linja-autojen sallitun painon 19,5 tonniin (500 kg enemmän kuin komission ehdotuksessa esitetty paino), jotta voidaan ottaa huomioon painon lisääntyminen ajoneuvoihin asennettävien pakollisten järjestelmien vuoksi (Euro VI -luokka, turvallisuusvarusteet).

Pidempien ajoneuvojen rajatylittävän liikenteen osalta komissio panee merkille jäsenvaltioiden eriävät mielipiteet ja neuvoston päätöksen olla muuttamatta voimassa olevan direktiivin tekstiä. Komissio voi hyväksyä kompromissin poistaa vastaavan artiklan säännökset, jolloin voimassa oleva direktiivi säilyy ennallaan. Komissio antoi lausuman, jossa vahvistetaan edellä mainitussa varapuheenjohtaja Kallasin Brian Simpsonille lähettämässä kirjeessä jo esitetty komission tulkinta pidempien ajoneuvojen rajatylittävästä liikenteestä.

#### **4. PÄÄTELMÄT**

Komissio katsoo, että raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja linja-autojen painoja ja mittoja koskevan lainsäädännön saattaminen ajan tasalle on olennaisen tärkeää, jotta päästäisiin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskeviin tavoitteisiin. Ohjaamoista tulee aerodynaamisempia, ja lisäksi suurempien ohjaamoiden myötä saadaan tulevaisuudessa käyttöön ajoneuvoja, joissa on polttoainetehokkuutta parantavaa uutta laitteistoa. Samoin komissio uskoo, että uusi muotoilu tuo tullessaan turvallisemmat kuorma-autot, mikä pelastaa ihmishenkiä kaupunkialueilla hidaskäyttöisissä onnettomuuksissa, joissa on osapuolina raskaita ajoneuvoja. Näistä syistä komissio katsoo, että olisi unionin kansalaisten etujen vastaista odottaa useita vuosia ennen kuin valmistajat tuovat markkinoille uusia malleja, jotka suurelta osin ovat jo käyttövalmiina. Komissio katsoo, että nämä kysymykset ansaitsevat tulla ratkaistuiksi lainsäätäjien välisissä neuvotteluissa.