



24.7.2013

TÖÖDOKUMENT

Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maanteeõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (COM(2013)0195)

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Jörg Leichtfried

Kehtivad õigusaktid

Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiivis 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantee sõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass, sätestatakse Euroopa Liidus sõitvate sõidukite maksimaalsed mõõtmed ja massi ning erandite tingimused.

Ent selles ei võeta arvesse turu ja tehnoloogia viimaseid arenguid.

Komisjoni ettepanek (COM(2013)0195)

Eesmärgiga tuua turule suurema energiatõhususega aerodünaamilisemaid sõidukeid, vähendamata nende kaubanduslikku veomahtu, teeb komisjon ettepaneku muuta nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, lahendades järgmised probleemid:

- sõidukite lubatud kogumassi suurendamine, mis võimaldab kasutada üldiselt raskemaid hübriid- ja elektrimootoreid. See meede arvestab ka bussireisijate keskmist kaalu, mis on alates direktiivi 96/53/EÜ jõustumisest suurenenud;
- sõidukite lubatud kogumassi suurendamine, mis võimaldab kasutada aerodünaamilisemaid vedukikabiine ja/või voolujoonelisi tuuletiibu. Selle meetme abil on samuti võimalik vedada 13,95 m pikkuseid konteinereid – mis on muutumas teiste transpordiliikide standardiks –, parandades seeläbi maanteetranspordi sidusust intermodaalsete ehk erinevaid transpordiliike hõlmavate transpordivõrkudega;
- kontrolli- ja karistussätete kehtestamine, millega muudetakse teede ääres toimuv kontroll sihipärasemaks ja tõhusamaks ning kehtestatakse kõigis liikmesriikides kohaldatav ühtne karistusraamistik;
- tuleb selgelt sätestada, et pikemaid sõidukeid on lubatud piiriülevalt kasutada, kui reisil ületatakse ainult ühte piiri ning kui teatud tingimused on täidetud.

Punktid, mida tuleb arutada

1. Pikemate sõidukite piiriülene liikumine (nõukogu direktiivi 96/53/EÜ artikli 4 lõige 4).

On tehtud ettepanek muuta selgelt seaduslikuks, et piiriüleste veoste puhul on lubatud kasutada pikemaid sõidukeid, kui asjaomased kaks liikmesriiki seda juba lubavad ning kui direktiivi 96/53/EÜ artikli 4 lõigetes 3, 4 ja 5 sätestatud erandite tingimused on täidetud. Komisjon väidab, et kõnealune meede ei mõjuta oluliselt rahvusvahelist konkurentsi, kui sõidukite piiriülene kasutamine hõlmab ainult kahte liikmesriiki, kus olemasolev taristu ja liiklusohutuse tingimused neid vedusid võimaldavad. Lisaks on liikmesriikidel ettepaneku kohaselt õigus vastavalt subsidiaarsuse põhimõttele ise otsustada oma konkreetsetele oludele kõige paremini vastava transpordikorralduse üle ja teiselt poolt on tagatud, et selline poliitika ei moonuta siseturgu.

Raportööri märkused

Komisjon teatas esialgu oma kavatsusest algatada menetlus liikmesriikide suhtes direktiivi 96/53/EÜ rikkumise tõttu seoses pikemate ja raskemate veoautode piiriülese kasutamise lubamisega. Kuid pärast mitmete sidusrühmade pöördumist komisjoni poole muutis komisjon direktiivi teemakäsitluse tõlgenduse osas täielikult oma meelt. Sellega seoses soovib raportöör juhtida tähelepanu sellele, et tuleb järgida demokraatlikku korda ja et piiriülese liikluse lubamise mis tahes muudatusi peavad tegema kaasseadusandjad, mitte komisjon sidusrühmade taotlusel.

Raportöör soovib juhtida tähelepanu sellele, et mõned liikmesriikide parlamendid ja seadusandlikud organid (näiteks Austria parlamendi mõlemad koad ja Saksa Bundesrat) on väljendanud muret seoses liikmesriikidevaheliste piiride ületamise lubamise sätestamisega pikkadele haagisveokitele. Lisaks ei ole raportöör nõus väitega, et selline liiklus ei mõjutaks konkurentsi liidus. Tegelikult on ta seisukohal, et kui sellist piiriülest liiklust võimaldada teatud liikmesriikide vahel ning takistada teiste vahel, ei sea pikki haagisveokeid keelavaid liikmesriike mitte ainult majanduslikult halvemasse seisu, vaid tulemuseks on ka tootjate, vedajate ja naaberriikide poolne märkimisväärne surve õigusaktide muutmiseks. See võib omakorda põhjustada ohtlikke kompromisse, mida liikmesriik peab tegema, et ühelt poolt kaitsta oma kodumaiste ettevõtete majanduslikke huve ja teiselt poolt tagada ohutus ja keskkonnakaitse.

Raportöör soovib rõhutada, et komisjon ei ole pikemate ja raskemate sõidukite piiriülese liikluse mõju hindamist läbi viinud. Kuid sõltumatud uuringud näitavad, et raudtee-kaubavedu ja kombineeritud vedod kannataksid veomahtude olulist langust, kui pikkadele haagisveokitele antakse piiriülese veo õigus¹. Raportöör on seetõttu seisukohal, et pikemate veokite liikmesriikidevaheline vaba liiklemine oleks kahjulik liidu ühe peamise eesmärgi saavutamiseks, mis on loetletud komisjoni valges raamatus transpordipoliitika kohta² – suunata vedod ümber maanteelt raudteele kogu Euroopa Liidus. Seda enam, et pikemad ja raskemad veoautod võivad avaldada negatiivset mõju liiklusohutusele, põhjustades oma massi ja mõõtmete tõttu veelgi tõsisemaid liiklusõnnetusi.

Selleks et tagada võrdsed võimalused kogu Euroopa Liidus, et veelgi hõlbustada vedude ümbersuunamist maanteelt raudteele ja säilitada liikmesriikide õigusi tulenevalt subsidiaarsuse põhimõttest, tuleb sõnaselgelt keelata pikkade haagisveokite liikmesriikidevaheline piiriülene liiklus. Iga liikmesriik võiks ise otsustada, kas lubada nende liiklemist oma territooriumil, ning see ei ole kellegi suhtes diskrimineeriv. Kuid kuna pikemad veoautod on ka palju raskemad ja võivad seetõttu põhjustada maanteed taristu kiiremat halvenemist, tuleks nende liiklemisel kohaldada kõrgemaid teemakse, kui see on asjakohane.

2. Sõidukite aerodünaamiliste omaduste ja liiklusohutuse parandamine (artiklid 8 ja 9)

¹ TIM Consult (2006): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2006/mediacentre/17-study-on-longer-and-heavier-road-vehicles-gigaliner.html>

UIC (2008): <http://www.uirr.com/en/media-centre/leaflet-and-studies/mediacentre/63-the-effects-of-the-introduction-of-mega-trucks-in-europe.html>

Kessel & Partner/Fraunhofer (2012): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2012/mediacentre/492-study-on-longer-and-heavier-road-vehicles-gigaliner.html>

² COM(2011)0144

Komisjon teeb ettepaneku lubada kasutada sõidukite aerodünaamilisi omadusi parandavaid vahendeid, mis lisatakse sõidukite või liidendsõidukite tagaosale (artikkel 8). Selleks et tagada nende täiendavate vahendite vastavus liiklusohutuse nõuetele, peavad need olema kindlalt kinnitatud, tähistatud nii päeval kui ka öösel, ei tohi suurendada ohtu teistele sõidukitele kokkupõrke korral ega tohi suurendada sõiduki ümberpaiskumise ohtu külgtuule korral.

Lisaks võimaldatakse ettepanekus muuta vedukikabiine, et muuta need rohkem aerodünaamilisemaks, et parandada nähtavust ja suurendada juhi ohutust ja vähem kaitstud liiklejate turvalisust, kaotades tuuleklaasi alla jääva pimeala (artikkel 9).

Raportööri märkused

Kuigi raportöör toetab artiklis 8 esitatud sõidukite aerodünaamiliste omaduste muudatusi ning nõustub nende põhiomadustega, soovib ta juhtida tähelepanu sellele, et pärast täiendavate tuuletiibade või muude aerodünaamiliste vahendite paigaldamist sõiduki kerele peaks seda sõidukit olema võimalik laadida ja vedada raudteel ühendvedude osana. Seadusandja peab tagama, et veokite aerodünaamiliste omaduste parandamine ei takista ega tõrju ühendvedusid.

Raportöör avaldab kahetsust, et ettepanekust on sõidukite kõrguse küsimus täielikult välja jäetud. Ta on seisukohal, et see on häbiväärne, et ettepaneku kohaste aerodünaamiliste kohanduste mõju kohta puuduvad teaduslikud uuringud peaaegu täielikult. Ta soovib rõhutada, et CO₂ heitkoguste vähendamise seisukohalt on ühendvedudel palju suurem potentsiaal kui veokite aerodünaamiliste omaduste suurendamisel.

Lõpuks soovib raportöör juhtida tähelepanu asjaolule, et eeskirjad, milles käsitletakse aerodünaamiliste vahendite ja sõidukite mõõtmete seoseid, on juba sätestatud ELi tüübikinnitust käsitlevates õigusaktides. Komisjoni määruses (EL) nr 1230/2012 nähakse ette erandid, mis käsitlevad sõidukite tagaosale kinnituvaid, aerodünaamilisi omadusi parandavaid vahendeid (500 mm võrreldes üleminekumääruga 2000 mm, mis on kavandatud dokumendis COM(2013)0195) ja sõidukite külgedele kinnituvaid vahendeid. Vaja on endale selgeks teha, kas sama probleemi lahendamiseks on uus direktiiv tõepoolest vajalik. Kui see on vajalik, siis peavad need kaks õigusakti olema omavahel kooskõlas.

Liiklusohutuse seisukohalt tunneb raportöör heameelt asjaolu üle, et ettepaneku eesmärk on parandada sõiduki juhitavust ja sõidukijuhtide nähtavust ja ohutust (artikkel 9), ja ta soovib tugevdada neid sätteid, muutes vedukikabiini kuju muudatused kohustuslikuks, mitte vabatahtlikuks. Arvatakse, et kabiini kuju muutmisega hoitakse ära 300–500 surmajuhtu, see on vähenemine 10% võrra (võrreldes praeguse olukorraga) liiklusõnnetuste (k.a õnnetused veokitega) põhjustatud surmajuhtumite arvust. Liiklusohutus on pikka aega olnud Euroopa Parlamendi peamine prioriteet, mida kinnitas 27. septembri 2011. aasta Euroopa Parlamendi resolutsioon liiklusohutuse kohta aastatel 2011–2020¹. Raportöör on seisukohal, et vastavalt Euroopa Parlamendi püstitatud liiklusohutuse prioriteetidele on oluline teha kabiini kuju muutmine kohustuslikuks. Need meetmed ei nõua tehnoloogilist läbimurret, sest vajalik tehnoloogia on teada, ja kui poliitiline tahe on olemas, võiks need peagi kasutusele võtta. Võiks ette näha üleminekuperioodi, et anda tootjatele rohkem aega kohanemiseks uue kujuga

¹ ELT C 56 E, 26.2.2013, lk 54.

seotud tehniliste kirjeldustega.

3. Eelvalikusüsteem ja sihipärane kontrollimine (artikkel 12)

On tehtud ettepanek, et liikmesriigid peaksid kehtestama eelvalikusüsteemi ning kontrollima sihipäraselt kasutuses olevaid sõidukeid ja liidendsõidukeid, et sõidukite kontrollimine muutuks sihipärasemaks ja tõhusamaks. Eelvalikuga tehakse kindlaks sõidukid, mis tõenäoliselt õigust rikuvad ja mida tuleb seetõttu käsitsi kontrollida. Ettepanekus on sätestatud, et selleks tuleks taristule paigaldada automaatsüsteemid (artikli 12 lõige 2) või veokitele kaalumisseadmed (artikli 12 lõige 6).

Raportööri märkused

Raportöör nõustub eesmärgiga kehtestada eelvalikusüsteem, mis võib kaasa tuua sihipärasema ja tõhusama kontrollimise ja nii veoettevõtjate kui ka järelevalveasutuste koormuse vähenemise. Selleks et tagada võrdsed võimalused kogu liidus ning kanda vastutus ohutusnõuetele vastavuse eest järelevalveasutustelt veoettevõtjatele ja ekspedeerijatele, soovib raportöör muuta kaalumisseadmete olemasolu veokil kohustuslikuks. Ettepaneku eesmärk on kaalu kontrollimine (ülekoormus), kuid oluline on ka mõõtmete kontrollimine (laius, pikkus ja kõrgus). Lõpuks on kaheldav, kas mõõtmete aktsepteeritud kõrvalekalded (st kuni 5% massist ja kuni 2% pikkusest ja laiuselt) tuleks kehtestada ettepanekus, mille eesmärk on rikkumiste kindlaksmääramine. Raportöör eelistaks ühtlustatud lähenemisviisi kehtestamist sellistele piirangutele, mitte laskma igal liikmesriigil ise otsustada, kas selliste rikkumiste eest karistusi kehtestada või mitte.

4. Delegeeritud õigusaktid (artikkel 16)

Ettepanekuga nähakse ette, et komisjonil on õigus määratleda sõiduki tagaosale paigaldatavate uute aerodünaamiliste vahendite suhtes kohaldatavad nõuded (artikli 8 lõige 4), uute mootorsõidukite projekteerimise nõuded (artikli 9 lõige 5), tehniline kirjeldus sõidukile paigaldatava kaalumisseadme täieliku koostalitlusvõime tagamiseks ja juhised liikluses osalevate sõidukite massi kontrollimenetluse kohta (artikli 12 lõige 7).

Raportööri märkused

Kuigi teatav paindlikkus on vajalik, et tagada õigusaktide sammupidamine tehnika arenguga, tuleks siiski hoolikalt hinnata, kas kavandatud volituste delegeerimine komisjonile on kõigis valdkondades vajalik. Õigusaktide eest vastutab lõppkokkuvõttes seadusandja. Kavandatud volituste delegeerimise ulatus näib olevat sobimatult lai ja parlament peaks jätma endale õiguse muuta olulisi elemente seadusandliku tavamenetluse kohaselt.