



EUROOPAN PARLAMENTTI

2009 - 2014

---

*Liikenne- ja matkailuvaliokunta*

---

24.7.2013

## **TYÖASIAKIRJA**

ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi tiettyjen yhteisössä liikkuvien teliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetun direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (COM(2013)0195)

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Jörg Leichtfried

DT\944682FI.doc

PE516.725v02-00

## Nykyinen lainsäädäntö

Tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annetussa neuvoston direktiivissä 96/53/EY vahvistetaan raja-arvot Euroopan unionissa liikkuvien ajoneuvojen enimmäismitoille ja -painoille ja esitetään edellytykset, joilla näistä raja-arvoista voidaan myöntää poikkeuksia.

Siinä ei kuitenkaan oteta huomioon markkinoiden ja teknologian viimeaikaista kehitystä.

## Komission ehdotus (COM(2013)0195)

Jotta markkinoille voitaisiin tuoda aiempaa aerodynaamisempia ja näin ollen energiatehokkaampia ajoneuvoja vaarantamatta niiden hyötykuorman kantokykyä, komissio ehdottaa neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamista seuraavien seikkojen osalta:

- ajoneuvojen kokonaispainon korottaminen, jotta niissä voidaan käyttää tavallisesti painavampia hybridi- ja sähkömoottoreita. Toimenpiteessä otetaan huomioon myös linja-autojen matkustajien keskipaino, joka on noussut direktiivin 96/53/EY voimaantulon jälkeen;
- ajoneuvojen kokonaispituuden pidentäminen, jotta niissä voidaan käyttää aerodynaamisempia vetoautojen ohjaamoja ja/tai ajoneuvon takaosaan asennettavia siivekkeitä. Toimenpiteellä mahdollistetaan myös 45 jalan mittaisten konttien – jotka muuttuvat standardiksi muissa liikennemuodoissa – kuljetus, mikä parantaa maantieliikenteen yhdistämistä intermodaaliverkkoihin;
- tarkastuksia ja seuraamuksia koskevien sääntöjen käyttöönotto tienvarsitarkastusten kohdentamiseksi ja tehostamiseksi sekä kaikissa jäsenvaltioissa sovellettavien seuraamusten yhteisten puitteiden vahvistamiseksi;
- pidempien ajoneuvojen rajatylittävän käytön salliminen ainoastaan yhden valtionrajan ylittävillä matkoilla, kun tietyt edellytykset täyttyvät.

## Keskusteltavat asiat

### **1. Pidempien kuorma-autojen rajatylittävä liikenne (neuvoston direktiivin 96/53/EY 4 artiklan 4 kohta)**

Ehdotuksessa esitetään, että pidempien ajoneuvojen rajatylittävä käyttö olisi luvallista, jos se on jo valmiiksi sallittua molemmissa asianomaisissa jäsenvaltioissa ja jos direktiivin 96/53/EY 4 artiklan 3, 4 tai 5 kohdan mukaiset poikkeusedellytykset täyttyvät. Komission mukaan toimenpide ei vaikuta merkittävästi kansainväliseen kilpailuun, jos rajatylittävä käyttö pysyy kahden jäsenvaltion välisenä, mikäli olemassa oleva infrastruktuuri ja tieliikenneturvallisuuden edellytykset sen sallivat. Lisäksi ehdotuksen mukaan toissijaisuusperiaatteeseen nojautuva jäsenvaltioiden oikeus päättää erityisolosuhteisiinsa soveltuvista kuljetusratkaisuista ja toisaalta tarve varmistaa, etteivät tällaiset politiikat vääristä sisämarkkinoita, ovat tasapainossa.

## *Esittelijän huomautukset*

Komissio totesi alun perin, että jos pidempien ja painavampien kuorma-autojen käyttö sallittaisiin, se aloittaisi jäsenvaltioita vastaan menettelyt direktiivin 96/53/EY rikkomisesta. Komissio kuitenkin muutti täysin direktiivin tulkintaansa tältä osin sen jälkeen kun useat sidosryhmät olivat ottaneet siihen yhteyttä. Esittelijä haluaa painottaa tämän osalta, että on noudatettava demokraattisia menettelyjä ja että muutokset siihen, mikä on luvallista rajatylittävässä liikenteessä, edellyttävät pikemminkin molempien lainsäätäjien hyväksyntää kuin sidosryhmien vaatimuksia.

Esittelijä painottaa, että eräät kansalliset parlamentit ja lakiasäättävät elimet (kuten Itävallan parlamentin molemmat kamarit ja Saksan *Bundesrat*) ovat ilmaisseet huolensa siitä, että moduuliyhdistelmille annettaisiin lupa jäsenvaltioiden rajat ylittävään liikenteeseen. Esittelijä ei myöskään ole samaa mieltä siitä, että tällaisella liikenteellä ei olisi vaikutusta kilpailuun unionissa. Itse asiassa esittelijä katsoo, että tällaisen rajatylittävän liikenteen salliminen joidenkin jäsenvaltioiden välillä ja kieltäminen muiden jäsenvaltioiden välillä asettaisi sen kieltävät jäsenvaltiot taloudellisesti epäsuotuisaan asemaan ja johtaisi jopa siihen, että valmistajat, liikenteenharjoittajat ja naapurivaltiot painostaisivat niitä muuttamaan lainsäädäntöään. Tämä johtaisi puolestaan vaarallisiin valintatilanteisiin, kun jäsenvaltioiden olisi sekä suojeltava kotimaisten yritystensä taloudellista etua että varmistettava turvallisuus ja ympäristön suojelu.

Esittelijä korostaa, että komissio ei ole toteuttanut pidempien ja painavampien ajoneuvojen rajatylittävän liikenteen vaikutustenarviointia. Riippumattomat tutkimukset kuitenkin osoittavat, että moduulijoneuvojen rajatylittävän liikenteen salliminen vähentäisi merkittävästi liikenteen määrää rautateiden rahtiliikenneverkossa ja yhdistetyissä kuljetuksissa<sup>1</sup>. Esittelijä katsoo tämän vuoksi, että pidempien kuorma-autojen vapaan liikkumisen salliminen eri jäsenvaltioiden välillä olisi vastoin yhtä komission liikennepolitiikasta annetussa valkoisessa kirjassa<sup>2</sup> esitettyä unionin päätavoitetta, joka koskee liikenteen pääpainon siirtämistä maantieliikenteestä rautateille Euroopan unionissa. Lisäksi pidemmällä ja painavammilla kuorma-autoilla voi olla kielteinen vaikutus tieliikenneturvallisuuteen, koska ne painonsa ja kokonsa vuoksi aiheuttavat vakavampia onnettomuuksia.

Tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi kaikkialla Euroopan unionissa, maantieliikenteestä rautatieliikenteeseen siirtymisen helpottamiseksi edelleen ja jäsenvaltioiden toissijaisuusperiaatteen mukaisten oikeuksien säilyttämiseksi moduulijoneuvojen jäsenvaltioiden välisten rajojen ylittäminen olisi nimenomaan kiellettävä. Jokaisen jäsenvaltion on saatava päättää niiden liikenteen sallimisesta alueellaan syrjimättömällä tavalla. Koska pidemmät kuorma-autot ovat myös paljon painavampia ja

---

<sup>1</sup> 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-tangible-risks-of-lhvs-in-eu-wide-circulation.html>

<sup>2</sup> COM(2011)0144

voivat tämän vuoksi aiheuttaa tieliikenneinfrastruktuurin nopeampaa kulumista, niiden liikenteeseen on tarvittaessa sovellettava korkeampia maksuja.

## **2. Ajoneuvojen aerodynamiikan ja tieliikenneturvallisuuden parantaminen (8 ja 9 artikla)**

Komissio ehdottaa, että ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien aerodynamiikkaa parantavien laitteiden asentaminen niiden takaosaan sallittaisiin (8 artikla). Jotta varmistetaan, että tällaiset laitteet ovat myös turvallisia liikenteessä, ne on kiinnitettävä turvallisesti, niissä on oltava päivällä ja yöllä käytettävät merkinnät, ne eivät saa lisätä muihin ajoneuvoihin törmäyksessä kohdistuvaa riskiä eivätkä sivutuulen aiheuttaman kaatumisen riskejä.

Ehdotuksessa sallitaan myös muutokset vetoautojen ohjaamoihin niiden aerodynamiikan tehostamiseksi, näkyvyyden lisäämiseksi ja kuljettajan turvallisuuden parantamiseksi sekä suojattomimpien tiellääikkujen turvallisuuden parantamiseksi kuolleen kulman poistamisella (9 artikla).

### *Esittelijän huomautukset*

Esittelijä kannattaa 8 artiklassa ehdotettuja muutoksia ajoneuvojen aerodynamiikkaan ja hyväksyy niiden pääpiirteet, mutta haluaa painottaa, että sen jälkeen kun ajoneuvoon on lisätty siivekkeitä tai muita aerodynaamisia laitteita, ajoneuvo on edelleen voitava kuormata ja kuljettaa rautateitse osana yhdistettyjä kuljetuksia. Lainsäätäjien on varmistettava, että aerodynaamiset parannukset kuorma-autoihin eivät estä eivätkä vähennä yhdistettyjä kuljetuksia.

Esittelijä on pettynyt siihen, ettei ehdotuksessa lainkaan tarkastella ajoneuvojen korkeutta. Esittelijä katsoo myös olevan häpeällistä, ettei tieteellisiä tutkimuksia ehdotettujen aerodynaamisten muutosten vaikutuksista ole juurikaan toteutettu. Esittelijä painottaa, että yhdistetyt kuljetukset tarjoavat mahdollisuuden paljon suurempiin hiilidioksidipäästövähennyksiin kuin kuorma-autojen aerodynaamiset parannukset.

Lopuksi esittelijä haluaa korostaa, että ajoneuvojen mittojen osalta aerodynaamisista laitteista säädetään jo EU:n tyyppihyväksyntää koskevassa lainsäädännössä. Komission asetuksessa (EU) N:o 1230/2012 säädetään poikkeuksista ajoneuvojen takaosaan kiinnitettävien aerodynamiikkaa parantavien laitteiden osalta (500 mm verrattuna siirtymäajan 2 000 mm:iin, jota ehdotetaan asiakirjassa COM(2013)0195) ja ajoneuvojen sivuille asennettavien laitteiden osalta. On selvitettävä, onko samaa asiaa koskeva uusi direktiivi todellakin tarpeen. Jos on, näiden kahden säädöksen on oltava keskenään johdonmukaisia.

Tieliikenneturvallisuuden osalta esittelijä on tyytyväinen siihen, että ehdotuksella pyritään parantamaan ajoneuvon hallittavuutta sekä kuljettajan näkyvyyttä ja turvallisuutta (9 artikla), ja toivoisi, että näitä säännöksiä vahvistettaisiin siten, että muutokset vetoautojen ohjaamoihin olisivat pikemminkin pakollisia kuin vapaaehtoisia. Ohjaamojen muutoksilla on arvioitu pelastettavan 300–500 henkeä vuodessa, toisin sanoen kyse olisi 10 prosentin vähennyksestä kuorma-auto-onnettomuuksien uhrien lukumäärässä (nykytilanteeseen verrattuna). Tieliikenneturvallisuus on ollut jo pitkään yksi Euroopan parlamentin ensisijaisista

painopistealoista, kuten vahvistetaan sen Euroopan tieliikenneturvallisuudesta 2011–2020 27. syyskuuta 2011 antamassa päätöslauselmassa<sup>1</sup>. Esittelijä katsoo, että on tärkeää tehdä ohjaamomuutoksista pakollisia parlamentin tieliikenneturvallisuutta koskevien painopisteiden mukaisesti. Toimenpiteet eivät edellytä uutta käänteentekevää teknologiaa, koska tarvittava teknologia tunnetaan, ja jos poliittista tahtoa löytyy, se voidaan ottaa nopeasti käyttöön. Siirtymäaikaa voidaan harkita, jotta valmistajilla olisi enemmän aikaa uusien muotoiluvaatimusten noudattamiseen.

### **3. Esivalinta ja kohdennetut tarkastukset (12 artikla)**

Ehdotuksessa esitetään, että jäsenvaltiot ottavat käyttöön liikenteessä olevien ajoneuvojen tai ajoneuvoyhdistelmien esivalintaa ja kohdennettuja tarkastuksia koskevan järjestelmän tarkastusten kohdentamiseksi ja tehostamiseksi. Esivalinnan tavoitteena on tunnistaa ajoneuvot, jotka ovat saattaneet syyllistyä rikkomukseen ja jotka on tämän vuoksi tarkastettava manuaalisesti. Ehdotuksen mukaan tämä voidaan tehdä joko infrastruktuuriin sijoitettujen automaattisten järjestelmien avulla (12 artiklan 2 kohta) tai ajoneuvojen sisäisten punnituslaitteiden avulla (12 artiklan 6 kohta).

#### *Esittelijän huomautukset*

Esittelijä hyväksyy esivalintajärjestelmän perustamisen tavoitteen, koska se voi johtaa entistä kohdennetumpiin ja tehokkaampiin tarkastuksiin sekä vähentää niin liikenteenharjoittajien kuin tarkastusviranomaisten taakkaa. Tasapuolisten toimintaedellytysten varmistamiseksi kaikkialla unionissa sekä turvallisuussääntöjen noudattamisvastuun siirtämiseksi tarkastusviranomaisilta liikenteenharjoittajille ja rahdinantajille esittelijä haluaisi ajoneuvojen sisäiset punnituslaitteet pakollisiksi. Ehdotuksessa painotetaan painotarkastuksia (ylipaino), mutta on tärkeää kohdistaa tarkastuksia myös mittoihin (leveys, pituus ja korkeus). Lopuksi on kyseenalaista, olisiko ehdotuksessa vahvistettava hyväksytyt poikkeamat mitoista (alle 5 prosenttia painosta ja alle kaksi prosenttia pituudesta ja leveydestä) rikkomisten määrittämiseksi. Esittelijä katsoo, että olisi parempi vahvistaa yhdenmukaistettu lähestymistapa näille raja-arvoille sen sijaan, että kukin jäsenvaltio voisi itse päättää, määrätäänkö rikkomisesta seuraamuksia.

### **4. Delegoidut säädökset (16 artikla)**

Ehdotuksessa annetaan komissiolle valta määrittää ajoneuvon takaosaan sijoitettaviin uusiin aerodynamiikkaa parantaviin laitteisiin (8 artiklan 4 kohta) ja uusien moottoriajoneuvojen muotoiluun sovellettavat vaatimukset (9 artiklan 5 kohta), ajoneuvojen sisäisten punnituslaitteiden täyden yhteentoimivuuden mahdollistavat tekniset eritelvät sekä liikenteessä olevien ajoneuvojen painon tarkastusmenettelyjä koskevat ohjeet.

#### *Esittelijän huomautukset*

Vaikka tarvitaan jonkin verran joustavuutta sen takaamiseksi, että lainsäädäntö saadaan samalle tasolle teknisen kehityksen kanssa, on silti arvioitava huolellisesti, onko ehdotettu säädösvallan siirto komissiolle tarpeen kaikilla alueilla. Viime kädessä lainsäätäjä on

---

<sup>1</sup> EUVL C 56 E, 26.2.2013, s. 54.

vastuussa lakiteksteistä. Ehdotetun säädösvallan siirron laajuus vaikuttaa tarpeettoman laajalta, ja parlamentin olisi pidätettävä oikeus muuttaa keskeisiä osia tavallisessa lainsäätämisyjärjestyksessä.