



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 15.4.2013
COM(2013) 195 final

2013/0105 (COD)

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 täismass

(EMPs kohaldatav tekst)

{SWD(2013) 108 final}

{SWD(2013) 109 final}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

Nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiiv 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantee sõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass,¹ on aastaid rahuldaval tasemel kaasa aidanud maanteetranspordi siseturu nõuetekohasele toimimisele, sest direktiiviga on määratud kindlaks siseriiklikus ja rahvusvahelises veonduses nii kauba- kui ka reisijateveo jaoks ettenähtud veokite maksimaalmõõtmed ja täismass. Lisaks on direktiivis sätestatud tingimused, mille alusel võib teha erandeid sõidukitele, mis neid piirmäärasid ületavad..

Turu ja olemasoleva tehnoloogia arengut arvesse võttes tekib küsimus, kas 1996. aastal direktiivi vastuvõtmise ajal tehtud valikud on endiselt asjakohased. Transpordisektoris on muutunud oluliseks vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid ja naftasaaduste tarbimist, eriti tähtis on see maanteetranspordi jaoks, mille osa moodustab 82 % transpordisektori energiatarbest. Kütusehindade lakkamatu tõus kasvatab järjepidevalt Euroopa energiaarvet ja sunnib otsima lahendusi sõidukite energiatarbimise vähendamiseks. 2011. aastal avaldatud transpordipoliitika valges raamatus,² on seatud eesmärgiks vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid 2050. aastaks 60 % võrreldes 1990. aasta tasemega.

Eespool toodut arvesse võttes nähti valge raamatuga ette, et maantee sõidukite täismassi ja maksimaalmõõtmeid käsitlev direktiiv on vaja läbi vaadata, et turule saaks tuua suurema energiatarbusega aerodünaamilisemaid sõidukeid.. Tõepoolest, praeguse direktiiviga lubatud maksimaalmõõtmete ja täismassi puhul saab sõidukite aerodünaamikat parandada ja alternatiivseid jõuseadmeid (hübriid- või elektrimootor) paigaldada ainult sõiduki veomahu arvelt. Hübriidmootori või akude paigaldamisega kaasneb märkimisväärne ülekaal. Aerodünaamilised vedukikabiinid on eest ümaramad ja seega pikemad. Pikkust lisab ka tuulesuunajate paigaldamine sõiduki tagaosale. Veomahu vähenemine pärsib veoettevõtjate, ekspedeerijate ja tootjate soovi kasutada ja arendada kütusesäästlikke sõidukeid.

Direktiivi läbivaatamine võimaldab parandada liiklusohutust, muutes kabiini kuju, sellega vähendatakse juhi vaatevälja pimeala, lisatakse löögienergiat absorbeeriv struktuur ning suurendatakse juhi ohutust ja mugavust. See võib päästa paljude vähem kaitstud liiklejate elu, sest oma manöövrivõime ei pruugi juht jalakäijaid või jalgrattureid märgata. .

Seetõttu on vaja muuta direktiivi 96/53/EÜ, et parandada sõidukite aerodünaamikat ja nende energiatarbust, edendades jätkuvalt liiklusohutust ning võttes arvesse teetaristu tehnilisi tingimusi.

Näiteks, vastavalt teatavatele uuringutele,³ võimaldab 1–2-meetrise tuulesuunajate lisamine sõiduki tagaosale vähendada maanteel sõiduki keskmisel kiirusel 80–90 km/h kütusetarbimist 5–10 %.

Pärast direktiivi 96/53/EÜ vastuvõtmist on suurenenud bussireisijate keskmine kehakaal. Lisaks on Euroopa Liidu õigusaktidega kehtestatud nõuded sõidukile paigaldatud turvaseadmete kohta, mille kaal vähendab veomahtu ja seega ka reisijate arvu. See läheb vastuollu nii eesmärgiga vähendada kütusekulu reisija kohta kui ka eesmärgiga suunata inimesi kasutama isikliku auto asemel ühistransporti, mis on palju keskkonnasõbralikum.

¹ EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59.

² Transpordipoliitika valge raamat: „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”, KOM(2011) 144.

³ Delfti Tehnoloogiaülikooli 2011. aasta uuring raskeveokite aerodünaamika kohta.

Kütuse kokkuhoid ja saasteainete heitkoguste vähendamine ei ole ainsad direktiivi 96/53/EÜ läbivaatamise ettepaneku põhjused.

Direktiiv 96/53/EÜ ei võta arvesse hiljutist arengut konteiner- ja ühendvedude valdkonnas. Nii tohib praegu teatavaid raudteel, siseveeteedel, mandritevahelises meretranspordis ja merekabotaažis kasutatavaid konteinereid mööda maanteed sihtkohani viia ainult eriloaga, mis suurendab nii veoettevõtjate kui ka ametiasutuste halduskoormust. Kõige levinumad on konteinerid pikkusega 45 jalga (13,72 m) ning selleks, et vältida eriloa nõuet, on veoautode lubatud pikkust vaja suurendada ainult 15 cm võrra, mis ei tekita mingeid probleeme liiklusohutuse ega taristu seisukohalt.

Lõpuks puuduvad praeguses direktiivis sätted, mis käsitlevad sõidukite kontrolli ja kohaldatavaid karistusi, ning seepärast jäävad paljud rikkumised karistamata, mis muudab direktiivi nõuded tühiseks. Peamine rikkumine on sõiduki ülekoormamine. Keskmiselt kolmandik kontrollitud sõidukitest on ülekoormatud. Ülekoormus on sageli 10 % või isegi 20 % lubatud täismassist. Selline olukord põhjustab teekatte enneaegset kulumist ja suurendab liiklusõnnetuste ohtu. See moonutab ka veoettevõtjatevahelist konkurentsi, sest eeskirjade rikkujad saavad ebaseaduslikult alusetu konkurentsieelise. Täna on olemas tehnilised lahendused eelvaliku tegemiseks, et tagada tihedam, kiirem ja tõhusam kontroll ilma, et oleks vaja peatada kõiki sõidukeid, mida soovitakse kontrollida. Olemas on ka veokile paigaldatavad kaalumissüsteemid, mis võimaldavad juhil jälgida vastavust kehtestatud normidele. Seega on vaja lisada direktiivi 96/53/EÜ sätted kontrolli ja karistuste kohta, et taastada konkurentsieeskirjade järgimine veoettevõtjate seas, tagada heal tasemel liiklusohutus ja taristu jätkusuutlikkus.

Mõned sidusrühmad on väljendanud kahtlusi seoses direktiivi 96/53/EÜ artikli 4 tõlgendamisega. Neid kahtlusi arvesse võttes saatis asepresident Siim Kallas 13. juunil 2012 Euroopa Parlamendi transpordikomitee presidendile kirja. Selles andis asepresident suuniseid kõnealuses küsimuses ja kinnitas, et pikemate sõidukite piiriülene kasutamine on seaduslik, kui teekonnal ületatakse vaid üks riigipiir ja asjaomased liikmesriigid lubavad juba pikki sõidukeid kasutada, ning kui direktiivi 96/53/EÜ artikli 4 lõigetes 3, 4 ja 5 sätestatud erandi tingimused on täidetud. Selline pikkade sõidukite kasutamine ei tohiks rahvusvahelist konkurentsi oluliselt mõjutada. Et võtta arvesse kirjas esitatud suuniseid, sisaldab läbivaatamiseks esitatud direktiiv sätteid, mis on seotud artikli 4 lõikega 4.

2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

Komisjoni juhtimisel toimusid 2011. ja 2012. aastal avalikud ja valdkondlikud konsultatsioonid.

Üldsusega konsulteerimise käigus 2011. aasta detsembrist kuni 2012. aasta veebruarini, esitasid kodanikud, liikmesriigid ja mitmesugused valitsusvälised ja kutseorganisatsioonid üle tuhande arvamuse. Konsulteerimise käigus saadud arvamused olid järgmised:

- i) ühehäälselt nõustuti, et raskeveokite aerodünaamika parandamine oleks edusamm, ning enamikus arvamustes leiti, et sellise parandamise võimaldamiseks on vaja muuta direktiivi 96/53/EÜ;
- ii) laialdast heakskiitu leidis ettepanek muuta direktiivi 96/53/EÜ, et lihtsustada hübriid- ja elektrimootorite kasutuselevõttu ning edendada konteiner- ja ühendvedu;
- iii) kutseliidud toetasid meetmete rakendamist ülekoormuse kontrollimiseks, sest see taastab veoettevõtjatevahelise ausa konkurentsi. Samuti on väga oluline anda liikmesriikidele

vahendid kõnealuste kontrollide tegemiseks ilma nende rahalist koormust suurendamata ning ilma, et liiklust peatataks või põhjustataks selles viivitusi.

Toetudes üldsusega konsulteerimise tulemustele, korraldas komisjon tööseminari, kuhu olid kutsutud sõidukitootjad, veoettevõtjad ja ekspedeerijad, ühendvedude korraldajad ning liiklusjärelvalve ja liiklusohutuse eest vastutavad asutused. Nende konsultatsioonide käigus jõuti konsensusele eesmärkide osas, mis hõlmasid reostuse ja kütusekulu vähendamist, liiklusohutuse parandamist ning kokkuleppe sõlmimist, et avada uued võimalused ühendvedude jaoks. Lisaks leiti üksmeelselt, et on vaja tugevdada kontrolli, eelkõige sõidukite võimaliku ülekoormuse tuvastamiseks. Aerodünaamikaküsimusi käsitledes leiti, et kabiini kuju muutmine ning sõiduki tagaosale õhutakistust vähendavate seadmete lisamine on teretulnud. Täismassi ja maksimaalmõõtmete vähene muutmine, millega kaasneks mõõtmete asjakohane märgistamine, ei peaks liiklusohutuse seisukohalt probleeme tekitama.

Käeolevas ülevaates esitatud meetmed toetuvad kõnealuste konsultatsioonide tulemustele.

Tulemusi on uuritud mõjuhinnangus, mis võimaldas valida nii majandusliku kui ka keskkonnatõhususe seisukohast parimad lahendused. Punktis 4 üksikasjalikult kirjeldatud tegevuskava hõlmab nii koos ekspersdirühmaga tehtavat tehnilist ühtlustamist, et võtta vastu delegeeritud õigusakte, kui ka mõõdukat regulatiivset lähenemisviisi, et ei kehtestataks ebaproportsionaalseid ega kohaldamatuid kohustusi, mis kahjustaksid eelkõige väikeseid ja keskmise suurusega ettevõtjaid.

Konsultatsioonidel käsitleti ka direktiivi 96/53/EÜ artiklit 4, milles on sätestatud tingimused, millest tuleb kinni pidada erandi taotlemisel direktiiviga kehtestatud mõõtmetest. Sellise erandi kindlaksmääramine kuulub teatavatel täpselt piiritletud juhtudel liikmesriigi pädevusse. Erimeelsusi esines seoses selliste sõidukite kasutamisega rahvusvahelises liikluses, mille mõõtmed ületavad direktiivis sätestatud mõõtmeid. Seepärast otsustas komisjon avalikustada oma suunised kehtiva direktiivi kohta (13. juuni 2012. aasta kiri Euroopa Parlamendi transpordikomisjoni presidendile). Suunised artikli 4 lõike 4 kohaldamiseks kajastuvad käesoleva ettepaneku artikli 1 lõikes 2.

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

Ettepanek direktiivi 96/53/EÜ muutmiseks põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 91. Maanteetranspordi tõhustamine ja selle keskkonnasõbralikkuse suurendamine on ühise transpordipoliitika oluline eesmärk. Kutseliidud on pidevalt taotlenud eeskirjade ühtlustamist Euroopa tasandil.

Käesolev ettepanek on kooskõlas subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetega. Võttes arvesse transpordisektori tähtsust siseturu toimimises, sektori kasvavat piiriülest mõõdet, kütusehindade tõusu ja kasvuhoonegaaside heitkoguste suurenemist, on vaja võtta meetmeid, et parandada transpordisektori energiatõhusust, vähendada sektori keskkonnamõju ja tagada eeskirjade järgimine.

Ettepaneku kohaselt jääb liikmesriikidele õigus otsustada erandite üle, mis kehtestatakse riigisiseste vedude suhtes. Ettepanekuga luuakse komitee, mis abistab komisjoni aerodünaamikaga seotud nõuete väljatöötamisel ning suuniste koostamisel kontrollmenetluste kohta ja rikkumiste korral ettenähtud asjakohaste karistuste kohta. Ettepanekuga ei minda kaugemale nende eesmärkide saavutamiseks vajalikust.

Kavandatava vahendiga muudetakse kehtivat direktiivi ja seega valitakse vahendiks direktiiv. Ettepanekus käsitletakse Euroopa Majanduspiirkonna jaoks olulist küsimust ja seega tuleks seda Euroopa Majanduspiirkonnale laiendada.

Käesolev ettepanek ei mõjuta Euroopa Liidu eelarvet.

4. ETTEPANEKU ÜKSIKASJALIK SELGITUS

Komisjoni ettepanekuga nähakse esiteks ette erandite kehtestamine sõidukite maksimaalmõõtmete suhtes, et lisada sõidukite tagaosale aerodünaamilised seadmed, või vedukikabiini uute mõõtmete kehtestamine. Nende eranditega avatakse vedukite, veoautode ja haagiste tootjate jaoks uued väljavaated, kuid erandite puhul tuleb kinni pidada teatavatest nõuetest, millest üks keelab suurendada sõidukite veomahtu. Komisjon täpsustab kõnealused nõuded hiljem. Selle ülesande täitmisel abistab komisjoni asjakohane komitee. Nõuetega tagatakse liiklusohutuse eeskirjade ja taristuga seotud piirangute järgimine ning liikluse sujuvus. Lisaks kütusekulu ja kasvuhoonegaaside heitkoguste vähendamisele võimaldab kabiini kuju muutmine avardada juhtide vaatevälja ja säästa igal aastal Euroopas ligikaudu 400 inimese elu. Ühtlasi muutuks kabiin mugavamaks ja paraneks juhtide ohutus.

Komisjon muudab 12. detsembri 2012. aasta määrust (EL) nr 1230/2012, millega rakendatakse määrust 661/2009 seoses mootorsõidukite tüübikinnituse nõuetega, et need vastaksid käesolevas direktiivi ettepanekus esitatud nõuetele.

Direktiivi ettepaneku kohaselt lubatakse suurendada elektri- ja hübriidsõidukite massi ühe tonni võrra, et võtta arvesse akude või lisamootori massi, ilma et see mõjutaks sõiduki veomahtu. Lisaks suurendatakse bussi täismassi ühe tonni võrra, et võtta arvesse mitmesuguseid muutusi, näiteks reisijate ja nende pagasi suuremat keskmist kaalu ning ohutuseeskirjadele või uutele EURO VI klassi nõuetele vastavaid uusi seadmeid.

Direktiivi 96/53/EÜ muudatus lihtsustab ühendvedude arengut, sest selles sätestatakse erand 45-jalaseid konteinereid (mida kasutatakse üha enam mandritevaheliste ja Euroopa-siseste vedude puhul) vedavate veoautode suhtes, mis võivad edaspidi olla 15 cm pikemad.

Ettepanekus kinnitatakse, et pikemate sõidukite piiriülene kasutamine on seaduslik, kui teekonnal ületatakse vaid üks riigipiir ja asjaomased liikmesriigid lubavad juba pikki sõidukeid kasutada, ning kui direktiivi 96/53/EÜ artikli 4 lõigetes 3, 4 ja 5 sätestatud erandi tingimused on täidetud. Seoses artikli 4 lõikega 4 tuleb märkida, et nimetatud veod ei mõjuta oluliselt rahvusvahelist konkurentsi, kui sõidukite piiriülene kasutamine hõlmab ainult kahte liikmesriiki ning kui olemasolev taristu ja liiklusohutuse tingimused neid vedusid võimaldavad. Seega on kavas artikli 4 lõiget 4 muuta.

Direktiivi 96/53/EÜ lisatakse uued sätted, et järelevalveasutused saaksid rikkumisi paremini tuvastada ja ühtlustada rikkumiste eest kohaldatavaid halduskaristusi. Komisjon avaldab kontrollimenetlusi käsitlevad suunised, et tagada kõikide liikmesriikide kontrollimeetodite ühtlustamine. Liikmesriikide jaoks kehtestatakse kontrollitavate sõidukite miinimumarv. Kontrollimiseks kasutatakse kas teekattes paigaldatud kaalumissüsteeme või sõidukile paigaldatud andureid, mis edastavad teabe tee ääres asuvale kontrolleri kontaktivabalt. Need meetmed võimaldavad järelevalveasutustel koostada sõidukite kohta eelvaliku ning peatada käsitsi kontrollimiseks ainult need sõidukid, mida kahtlustatakse eeskirjade eriti rängas rikkumises. Komisjon määrab kindlaks tehnilised standardid veokitele paigaldatavate kaalumiseadmete jaoks, mis suudavad järelevalveasutustega teavet vahetada, sh sideliidese standardid. Standardite kehtestamine soodustab selliste seadmete laialdasemat kasutuselevõttu. Nad pakuvad täiendavat eelist, võimaldades juhtidel paremini kontrollida oma sõiduki massi.

Direktiivi 96/53/EÜ rikkumisi on kavas hakata liigitatama vastavalt rikkumise tõsidusele, et ühtlustada liidu tasandil kohaldatavaid halduskaristused.

Et kiirendada aerodünaamilisemate ja hübriidmootoriga sõidukite kasutuselevõttu, kasutab komisjon tema käsutuses olevaid eelarvevahendeid, eelkõige neid, mis on eraldatud üleeuroopaliste võrkude ning uurimis-, arendus- ja innovatsiooniprogrammide jaoks, et toetada tööstusuuringuid ja seadmete sõidukitele paigaldamist.

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 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 õigusakti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust⁴,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust⁵,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”,⁶ mis avaldati 2011. aastal, tõstetakse esile vajadust vähendada 2050. aastaks kasvuhoonegaaside (eelkõige süsinikdioksiidi (CO₂)) heitkogust 60 % võrreldes 1990. aasta tasemega.
- (2) Sellest lähtuvalt nähakse valge raamatuga ette kohandada nõukogu 25. juuli 1996. aasta direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass, et vähendada energiatarbimist ja kasvuhoonegaaside heitkoguseid, kohandada õigusakte vastavalt tehnika arengule ja uutele turuvajadustele ning hõlbustada ühendvedusid.
- (3) Tehnika arengu alla võib liigitada ka ülestõstetava või kokkuvolditava aerodünaamilise seadme lisamise sõiduki (peamiselt haagise või poolhaagise) tagaosale, kuid siis on sõiduk pikem kui direktiivi 96/53/EÜ kohaselt lubatud maksimaalpikkus. Seadmete paigaldamist saab alustada kohe pärast käesoleva direktiivi jõustumist, sest tooted on juba turul saadaval ja neid kasutakse teistel mandritel.
- (4) Koos põhjenduses 3 nimetatud seadmetega võimaldaks sõidukeid märkimisväärselt energiatarbimiseks muuta ka mootorsõidukite kabiini aerodünaamika parandamine. See ei ole aga praegu direktiiviga 96/53/EÜ kehtestatud pikkuse korral võimalik ilma, et väheneks sõidukite veomaht, mis omakorda ohustaks sektori majanduslikku

⁴ ELT C [...], [...], lk [...].

⁵ ELT C [...], [...], lk [...].

⁶ KOM(2011) 144.

tasakaalu. Seepärast on asjakohane näha ette erandi kohaldamine maksimaalpikkuse suhtes.

- (5) Komisjoni poliitiliste suunistega liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011–2020⁷ nähakse ette meetmed, et muuta sõidukid turvalisemaks ja tõhustada vähem kaitstud liiklejate kaitset. Sõidukijuhi vaatevälja olulisust rõhutati ka komisjoni aruandes Euroopa Parlamendile ja nõukogule direktiivi 2007/38/EÜ rakendamise kohta seoses tagantjärele peeglite paigaldamisega ühenduses registreeritud raskeveokitele⁸. Kabiini uus kuju aitab parandada liiklusohutust, sest juhi vaatevälja pimeala (eelkõige tuuleklaasi all) väheneb, mis võimaldab päästa paljude vähem kaitstud liiklejate nagu jalakäijad või jalgratturid elu. Uus kuju võimaldab võtta kasutusele kokkupõrkel löögienergiat absorbeeriva struktuuri. Kabiini mahu võimalik suurenemine lubab suurendada ka juhi mugavust ja ohutust.
- (6) Aerodünaamilisi seadmeid ja nende paigaldamist sõidukitele tuleb enne turuleviimist katsetada. Seega tuleks ette näha, et liikmesriigid väljastavad sertifikaadi, mida teised liikmesriigid peavad tunnustama.
- (7) Piiriüleste veoste puhul saab kasutada pikemaid sõidukeid, kui asjaomased kaks liikmesriiki seda lubavad, ning kui direktiivi artikli 4 lõigetes 3, 4 ja 5 sätestatud erandi tingimused on täidetud. Euroopa Komisjon on juba koostanud suunised direktiivi artikli 4 kohaldamise kohta. Artikli 4 lõikes 4 nimetatud veod ei mõjuta oluliselt rahvusvahelist konkurentsi, kui sõidukite piiriülene kasutamine hõlmab ainult kahte liikmesriiki, kus olemasolev taristu ja liiklusohutuse tingimused neid vedusid võimaldavad. Sel viisil saavutatakse tasakaal – ühelt poolt järgitakse subsidiaarsuse põhimõtet, mille kohaselt on liikmesriikidel õigus otsustada ise transpordi korralduse üle, võttes arvesse konkreetseid olusid, ja teiselt poolt on tagatud, et selline poliitika ei moonuta siseturgu. Seega on artikli 4 lõike 4 kohaldamist selgitatud..
- (8) Mittesaastava või vähem saastava alternatiivse mootori (elektri- või hübriidmootori) paigaldamisega raskeveokile või bussile (enamasti linna- või linnalähibusse), et vältida ainult fossiilkütuse kasutamist, kaasneb ülekaal, mis ei tohiks vähendada veomahtu, et mitte halvendada maanteedtranspordisektori majanduslikku olukorda.
- (9) Transpordipoliitika valges raamatus rõhutatakse ka vajadust toetada ühendvedude arengut, eriti konteinervedude valdkonnas, kus kasutatakse üha enam 45-jalaseid konteinereid. Konteinereid veetakse raudteel või veeteedel. Maanteedtranspordi kasutamisega ühendvedude käigus kaasneb praegu nii liikmesriikide kui ka transpordiettevõtjate jaoks koormav haldusmenetlus, välja arvatud juhul kui kasutatakse patenteeritud, faasitud nurkadega konteinereid, mis on ülemäära kallid. Konteinereid vedavate sõidukite pikendamine 15 cm võrra vabastaks veoettevõtjad haldusmenetluse järgimise kohustusest ja lihtsustaks ühendvedude korraldamist, seadmata ohtu maantee muid kasutajaid või taristut või tekitamata neile kahju. Liigendatud raskeveokite pikkusega (16,50 m) võrreldes on 15 cm lisamine väike muudatus, mis ei kujuta täiendavat ohtu liiklusohutusele. Transpordipoliitika valges raamatus lubatakse pikemat veokit kasutada siiski ainult ühendveo raames, kus maanteedtranspordi osa ei ületa 300 km ning mis hõlmab lisaks raudtee-, sisevee- või meretransporti. See vahemaa näib piisav, et ühendada tööstus- või kaubandusettevõtte kaubajaama või siseveesadamaga. Meresadamate kasutamise ja meremagistraalide edendamise eesmärgil võib kõnealust vahemaad pikendada, kui tegemist on euroopasisese lähimereveoga.

⁷ KOM(2010) 389.

⁸ KOM(2012) 258.

- (10) Selleks, et edendada ühendvedude korraldamist ja võtta arvesse 45-jalase tühja konteineri massi, tuleks sätestada, mis lubab vedada 40-jalaseid konteinereid ühendvedude korras kuni 44-tonnise 5- või 6-teljelise liidendsõidukiga, laiendada ka 45-jalaste konteinerite veole.
- (11) Pärast direktiivi 96/53/EÜ vastuvõtmist, on bussireisijate ja nende pagasi keskmine kaal oluliselt suurenenud, kuid direktiiviga kehtestatud kaalupiirangu tõttu on reisijakohtade arv järk-järgult vähenenud. Energiatõhususe eesmärgil tuleb isikliku transpordivahendi asemel eelistada ühistransporti, seepärast on vaja taastada bussides varasem reisijakohtade arv, võttes arvesse reisijate ja nende pagasi suuremat kaalu. Seda saab teha, kui suurendada kahe teljega busside lubatud täismassi sellises ulatuses, mis ei kahjustaks taristut ega põhjustaks selle kiiremat kulumist.
- (12) Maanteetranspordi suhtes kehtestatud nõuete täitmise eest vastutavad asutused osutavad veokite massiga seotud rikkumiste, ka ränkade rikkumiste, suurele arvule. Selline olukord tuleneb asjaolust, et direktiivi 96/53/EÜ kohaseid kontrollimisi ei tehta piisavalt või ei ole need tõhusad. Lisaks on kontrollimenetlused ja -kord liikmesriigiti erinev, mis loob õiguskindlusetuse olukorra sõidukijuhtide jaoks, kes liikleavad mitmes Euroopa Liidu liikmesriigis. Veoettevõtjad, kes ei pea sõidukite massile kehtestatud eeskirjadest kinni, saavad märkimisväärse konkurentsieelise nii nende konkurentide ees, kes eeskirju järgivad, kui ka võrreldes muude transpordiliikidega. Selline olukord takistab siseturu nõuetekohast toimimist. Seetõttu on oluline, et liikmesriigid suurendaksid nii käsitsi kui ka eelvaliku alusel tehtavate kontrollide arvu
- (13) Saadaval on lihtsad tehnilised lahendused, nii paiksed kui ka teisaldatavad, mis võimaldavad valida rikkumises kahtlustatavad sõidukid välja neid peatamata, selline toimimisviis ei häiri liiklusvoogu, on odavam ja tagab optimaalse turvalisuse. Mõned seadmed saab paigaldada raskeveokitele, mis võimaldab juhil endal kontrollida kooskõla seadusega. Ilma et sõidukit oleks vaja peatada, võivad kõnealused sõidukile paigaldatud seadmed edastada andmeid ametnikele või maantee äärde paigutatud automaatsetele kontrollisüsteemidele, kasutades mikrolaine sideliidest. Et tagada liidu territooriumil tõhus liikluskontroll, tundub eelvaliku tegemiseks piisav, kui toimub vähemalt üks kaalumine iga 2 000 sõidukikilomeetri kohta, sest statistika kohaselt võimaldab see kontrollida iga sõidukit keskmiselt iga kolme päeva tagant.
- (14) Direktiivi 96/53/EÜ sätete rikkumiste suur hulk on enamasti seotud asjaoluga, et liikmesriikide õigusaktidega kehtestatud karistuste hoiatav mõju selliste rikkumiste eest ei ole piisav või ei ole karistust üldse ette nähtud. Sellele puudusele lisandub kohaldatavate halduskaristuste suur erinevus liikmesriigiti. Kirjeldatud puuduste kõrvaldamiseks oleks vaja direktiivi 96/53/EÜ sätete rikkumise korral kohaldatavate halduskaristuste taset ja liike ELi tasandil ühtlustada. Halduskaristused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- (15) Liikmesriikide järelevalveasutused peaksid saama teavet jagada, et muuta sõidukite või liidendsõidukite massi kontrollimine rahvusvahelisel tasandil tõhusamaks ning tagada, et kontroll, eelkõige õigusrikkujate tuvastamine, õigusrikkumiste ja kohaldatud karistuste kirjeldamine ning asjaomase ettevõtja õiguskuulekuse väljaselgitamine, toimub nõuetekohaselt. Sellise teabe vahetamine võiks toimuda Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määruse (EÜ) nr 1071/2009 (millega kehtestatakse ühiseeskirjad autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste kohta ja

tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 96/26/EÜ)⁹ artikli 18 lõike 1 kohaselt määratud kontaktpunkti kaudu.

- (16) On oluline, et Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitataks korrapäraselt teavet liikmesriikide liiklusjärelvalve kohta. Liikmesriikide esitatud teave võimaldab komisjonil kontrollida, kas veoettevõtjad järgivad direktiivi nõudeid, ja määrata kindlaks täiendavate sunnimeetmete kehtestamise vajaduse.
- (17) Kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290, tuleks anda komisjonile volitus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõiduki tagaosale paigaldatavate uute aerodünaamiliste seadmete ning uute mootorsõidukite projekteerimise nõuded, tehniline kirjeldus sõidukile paigaldatava kaalumiseadme täieliku koostalitlusvõime tagamiseks ja juhised liikluses osalevate sõidukite massi kontrollimenetluse kohta. On eriti oluline, et komisjon korraldaks ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Komisjon tagab delegeeritud õigusaktide ettevalmistamise ja koostamise ajal asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
- (18) Kuna liikmesriigid ei suuda käesoleva direktiivi eesmärgi piisavalt saavutada ning need on oma ulatuse ja mõju tõttu paremini saavutatavad liidu tasandil, võib liit võtta asjakohased meetmed kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Samas artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (19) Direktiivi 96/53/EÜ tuleks seetõttu vastavalt muuta,
- ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 96/53/EÜ muudetakse järgmiselt.

- 1) Artikli 2 esimesele lõigule lisatakse järgmised mõisted:
- „ hübriidjõuseadmega sõiduk ” – sõiduk Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta)¹⁰ tähenduses, mis on varustatud ühe või mitme elektritoitel veomootoriga, mis ei ole elektrivõrguga püsivalt ühendatud, ning ühe või mitme sisepõlemismootoriga;
 - „ elektrisõiduk ” – sõiduk Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta)¹¹ tähenduses, mis on varustatud ühe või mitme elektritoitel veomootoriga, mis ei ole elektrivõrguga püsivalt ühendatud;
 - „ ühendveo üksus ” – üksus, mis sobib järgmistesse kategooriatesse: konteiner, vahetusveovahend, poolhaagis;
- 2) Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:
- (a) lõike 1 punktides a ja b jäetakse välja sõna „siseriikliku”;

⁹ ELT L 300, 14.11.2009, lk 51.

¹⁰ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

¹¹ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

(b) artikli 4 lõike 4 teise lõigu esimene lause asendatakse järgmisega:

„Vedu ei mõjuta oluliselt rahvusvahelist konkurentsi transpordisektoris, kui see toimub liikmesriigi territooriumil või piiriüleselt ainult kahe naaberliikmesriigi vahel, kui mõlemad on juba heaks kiitnud käesoleva lõike alusel võetud meetmed ning kui on täidetud kas punktis a või b märgitud tingimus.”

- 3) Artikli 4 lõige 6, artikli 5 punkt b ja artikkel 8a jäetakse välja.
- 4) Artiklit 5 muudetakse järgmiselt: sõnad „Ilma et see piiraks artikli 4 lõike 6 kohaldamist: a)” jäetakse välja
- 5) Viited nõukogu direktiivile 70/156/EMÜ asendatakse viitega direktiivile 2007/46/EÜ¹².
- 6) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

Artikkel 8

1. Sõidukite või liidendsõidukite aerodünaamika parandamiseks võib sõidukite või liidendsõidukite pikkus ületada I lisa punktis 1.1 sätestatud maksimaalpikkust, kui nad on varustatud allpool täpsustatud nõuetele vastavate seadmetega. Maksimaalpikkuse ületamise ainus eesmärk on võimaldada lisada sõidukite või liidendsõidukite tagaosale seadmed, mis parandavad nende aerodünaamilisi omadusi.
2. Esimeses lõigus nimetatud seadmed peavad vastama järgmistele kvaliteedi- ja ohutusnõuetele:
 - sõidukite aerodünaamiliste omaduste märkimisväärne paranemine,
 - liiklusohutusega seotud, sealhulgas ühendvedude turvalisusega seotud nõuded:
 - i) seadme vastupidavus ja stabiilsus, et vähendada seadme eraldumise ohtu,
 - ii) päevane ja öine märgistus, mis on tõhus ka halbade ilmastikutingimuste korral ja tagab sõiduki väliskere mõõtmete nähtavuse teiste liiklejate jaoks,
 - iii) seadme kuju peab minimeerima ohu teistele sõidukitele ja nende reisijatele seadmega kokkupõrke korral,
 - iv) seade ei suurenda oluliselt ümbermineku ohtu küljetuule korral;
 - olemasoleva taristu kasutamine, sealhulgas
 - i) sõidukite ja liidendsõidukite manöövervusvõime säilimine nii linnade kui ka linnadevahelisel teetaristul,
 - ii) asjakohased haagised ja poolhaagised peavad ühendvedude korral mahtuma raudtee-, mere- ja siseveetranspordi üksustesse,
 - iii) juht saab seadme kergesti kokku voltida või eemaldada.
3. Enne turuleviimist peavad liikmesriigid aerodünaamilised lisaseadmed ja nende paigaldamise heaks kiitma ning väljastama selle kohta sertifikaadi. Sertifikaat

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/46/EÜ, 5. september 2007, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta.

tõendab vastavust lõikes 2 osutatud nõuetele ja kinnitab, et seade aitab märkimisväärselt parandada aerodünaamilisi omadusi. Ühes liikmesriigis väljaantud sertifikaate tunnustatakse teistes liikmesriikides.

4. Kooskõlas artikliga 16 on komisjonil on õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada lõikes 2 loetletud nõudeid. Delegeeritud õigusaktid võivad olla spetsifikaadid, kvaliteedi miinimumnõuded, piirangud konstruktsioonile või lõikes 3 nimetatud sertifikaadi väljaandmise kord.
5. Delegeeritud õigusaktide vastuvõtmiseni on sõidukitel ja liidendsõidukitel, mille tagaosale on kinnitatud aerodünaamiline seade, mis vastab lõikes 2 osutatud nõuetele ja mida on testitud vastavalt lõikele 3, lubatud liigelda, kui nende pikkus ületab I lisa punktis 1.1 sätestatud pikkust kuni kahe meetri võrra. Seda üleminekumeedet kohaldatakse alates käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.
- 7) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

Artikkel 9

1. Et parandada sõidukite ja liidendsõidukite aerodünaamilisi omadusi ja liiklusohutust, võivad sõidukid ja liidendsõidukid, mis vastavad lõikes 2 sätestatud nõuetele, olla pikemad kui I lisa punktis 1.1 sätestatud maksimaalpikkus. Maksimaalpikkuse ületamise peamine eesmärk on võimaldada ehitada vedukikabiine, mis aitaksid parandada sõidukite ja liidendsõidukite aerodünaamilisi omadusi ning suurendaksid liiklusohutust.
2. Lõikes 1 nimetatud kabiinid peavad vastama järgmistele kvaliteedi- ja turvalisusnõuetele:
 - paranevad sõidukite aerodünaamilised omadused,
 - suureneb liiklusohutus ja ühendvedude ohutus, sealhulgas tagatakse, et kabiini esiosa kuju
 - i) parandab juhi võimalusi märgata vähem kaitstud liiklejaid, eelkõige vähendades tuuleklaasi alla jäävat pimeala,
 - ii) vähendab kahjusid kokkupõrke korral,
 - säilib sõidukite ja liidendsõidukite manööverdusvõime taristul ning sõidukite kasutamisele ühendveoterminalides ei kehtestata piiranguid,
 - paraneb juhtide mugavus ja ohutus.Maksimaalpikkuse ületamisega ei kaasne sõidukite või liidendsõidukite veomahu suurenemine.
3. Enne turuleviimist testivad liikmesriigid mootorsõidukite uute konstruktsioonide aerodünaamilisi omadusi ja väljastavad selle kohta sertifikaadi. See kinnitab vastavust lõikes 2 nimetatud nõuetele. Ühes liikmesriigis testide kohta välja antud sertifikaate tunnustatakse teistes liikmesriikides.
4. Kooskõlas artikliga 16 on komisjonil on õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada lõikes 2 osutatud nõudeid, millele uued vedukikabiinid peavad vastama. Delegeeritud õigusaktid võivad olla spetsifikaadid, kvaliteedi miinimumnõuded, piirangud konstruktsioonile või lõikes 3 nimetatud testide kohta sertifikaadi väljaandmise kord.

- 8) Artiklis 10 asendatakse sõnad „artiklis 11 mainitud tähtajast” sõnadega „17. septembrist 1997”.
- 9) Artikkel 10a asendatakse järgmisega:

Artikkel 10a

Hübriid- või ainult elektrilise jõuseadmega sõiduki täismass on I lisa punktis 2.3.1 sätestatud mass.

Hübriid- või ainult elektrilise jõuseadmega sõidukid peavad vastama I lisa punktis 3 sätestatud piirnormidele seoses telgedele langeva lubatud täismassiga.

- 10) Artikkel 11 asendatakse järgmisega:

Artikkel 11

45-jalaseid konteinereid või vahetusveovahendeid vedavate sõidukite ja liidendsõidukite pikkus võib ületada I lisa punktides 1.1 ja 1.6 sätestatud maksimaalmõõtmeid 15 cm võrra, kui konteinerite või vahetusveovahendite maanteevedu on osa ühendveost.

Käesoleva artikli ja I lisa punkti 2.2.2 alapunti c kohane ühendvedu hõlmab vähemalt raudtee-, sisevee- ja meretransporti. Lisaks hõlmab ühendvedu alg- ja/või lõppetapis maanteetransporti. Ühe maanteetranspordi etapi pikkus on alla 300 kilomeetri Euroopa Liidu territooriumil või selliste lähimate terminalideni, mille vahel osutatakse regulaarset veoteenust. Vedu on ühendvedu ka juhul, kui see hõlmab euroopasisest lähimerevedu, olenemata sellest, kui pikad on alg- ja lõppetapid maanteel. Euroopasisest lähimerevedu hõlmava ühendveo puhul on maanteevedu sisaldav alg- ja lõppetapp määratletud järgmiselt: teekond kaupade pealelaadimise kohast kuni ümberlaadimiseks sobiva lähima meresadamani algetapi puhul ning vajaduse korral teekond ümberlaadimiseks sobivast lähimast meresadamast kuni kaupade mahalaadimise kohani lõppetapi puhul.

- 11) Artikkel 12 asendatakse järgmisega:

Artikkel 12

1. Liikmesriigid loovad eelvalikusüsteemi ning kontrollivad sihipäraselt kasutuses olevaid sõidukeid ja liidendsõidukeid, et tagada käesolevast direktiivist tulenevate kohustuste täitmine.
2. Kahe aasta pärast alates käesoleva direktiivi jõustumiskuupäevast kaaluvad liikmesriigid kasutuses olevaid sõidukeid ja liidendsõidukeid. Eelvalikumeetmetega tehakse kindlaks sõidukid, mis tõenäoliselt õigust rikuvad ja mida tuleb käsitsi kontrollida. Eelvaliku võib teha taristule paigaldatud automaatsüsteemi abil või lõike 6 kohaselt sõidukile paigaldatud mõõtmisüsteemi abil. Automaatsüsteemid peavad võimaldama tuvastada lubatud täismassi ületamises kahtlustatavaid sõidukeid. Automaatsüsteeme kasutatakse vaid eelvaliku tegemiseks, mitte õigusrikkumise tuvastamiseks ning süsteemide sertifitseerimine liikmesriikide poolt ei ole kohustuslik.
3. Eelvaliku tegemise käigus teevad liikmesriigid vähemalt ühe mõõtmise aastas keskmiselt iga läbisõidetud 2 000 sõidukikilomeetri kohta.

4. Liikmesriigid tagavad, et pädevad asutused vahetavad teavet, sealhulgas läbi riikliku kontaktpunkti, mis vastutab teabe vahetamise eest teiste liikmesriikidega, et tõhustada ja lihtsustada kontrollimist Euroopa Liidu tasandil. Nimetatud vajalik teave võimaldab eelkõige õigusrikkujate tuvastamist ning sisaldab õigusrikkumiste ja kohaldatud karistuste kirjeldust ning teavet asjaomase ettevõtja õiguskuulekuse kohta. Kontaktpunkt on määratud kooskõlas määruse (EÜ) nr 2009/1071 artikli 18 lõikega 1.
5. Sõiduki suhtes, mida lõike 2 kohaselt tehtud eelvaliku tulemusena kahtlustatakse täismassi ületamises, kohaldatakse vähemalt ühte järgmistest meetmetest:
 - i) pärast peatamist kontrollitakse sõidukit teel heakskiidetud mõõteseadmega;
 - ii) veoettevõtjale saadetakse teade sõiduki ülekoormuse kahtluse kohta;
 - iii) kontroll veoettevõtja ruumides, eelkõige korduva rikkumise korral pärast punktis ii nimetatud teabe saatmist.
6. Vastavalt lõikele 1 edendavad liikmesriigid sõidukitele ja liidendsõidukitele kogukaalu ja teljekoormust mõõtva kaalumissüsteemi paigaldamist, mis võimaldab edastada igal ajahetkel mõõtmistulemusi liikuvalt sõidukilt tee ääres kontrolli teostavale või kaubavedu käsitlevate õigusaktide kohaldamise eest vastutavale ametnikule. Teabevahetus toimub liidese kaudu, mis on määratletud standarditega CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ja ISO 14906.
7. Komisjonil on artikli 16 kohaselt õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, milles käsitletakse järgmist:
 - täiendavaid tehnilisi kirjeldusi, et tagada sõidukile paigaldatud kaalumissüsteemi, millele on osutatud lõikes 6, täielik koostalitlusvõime liidu tasandil, et kõigi liikmesriikide ametiasutused saaksid mis tahes liikmesriigis registreeritud sõidukitele ja liidendsõidukitele paigaldatud seadmetega ühetaoliselt ühendust võtta ja vahetada vajaduse korral teavet teiste liikmesriikide ametiasutustega;
 - käesoleva artikli lõikes 2 osutatud eelvaliku menetluse korda, eelvaliku tegemisel kasutatavate vahendite tehnilisi kirjeldusi, täpsusnõudeid ja seadmete kasutuseeskirju. Nende menetluste, tehniliste kirjelduste ja kasutuseeskirjade eesmärk on tagada kontrolli teostamise ühetaolisus kõigis liikmesriikides ning võrdne kohtlemine kõikidele veoettevõtjatele kogu Euroopa Liidu territooriumil.

12) Artikkel 13 asendatakse järgmisega:

Artikkel 13

1. Käesoleva direktiivi rikkumised liigitatakse erinevasse kategooriasse vastavalt nende tõsidusele.
2. I lisa punktides 2, 3, 4.1 ja 4.3 lubatud täismassi ületamisel vähem kui 5 % esitatakse veoettevõtjale kirjalik hoiatus, millega võib kaasneda karistus, kui seda liiki karistus on ette nähtud siseriiklike õigusaktidega.
3. I lisa punktides 2, 3, 4.1 ja 4.3 lubatud täismassi ületamist 5–10 % käsitatakse käesoleva direktiivi tähenduses väiksema õiguserikkumisena, millega kaasneb

¹³ Eriotstarbelised lähitoimeseadmed (Dedicated Short Range Communications – DSRC).

rahaline karistus. Järelevalveasutused võivad sõiduki liiklusest kõrvaldada kauba mahalaadimiseks, kuni saavutatakse lubatud täismass.

4. I lisa punktides 2, 3, 4.1 ja 4.3 lubatud täismassi ületamist 10–20 % käsitatakse käesoleva direktiivi tähenduses raske õiguserikkumisena. Sellega kaasneb rahaline karistus ja sõiduki kohene liiklusest kõrvaldamine kauba mahalaadimiseks, kuni saavutatakse lubatud täismass.
 5. I lisa punktides 2, 3, 4.1 ja 4.3 lubatud täismassi ületamist rohkem kui 20 % käsitatakse käesoleva direktiivi tähenduses väga raske õiguserikkumisena suurenenud ohu tõttu teistele maanteekasutajatele. Sellega kaasneb sõiduki kohene liiklusest kõrvaldamine kauba mahalaadimiseks, kuni saavutatakse lubatud täismass, ning rahaline karistus. Määruse (EÜ) nr 1071/2009¹⁴ artikli 6 kohaselt kohaldatakse veoettevõtja suhtes hea maine kaotamisega seotud menetlust.
 6. I lisa punktis 1 sätestatud maksimaalpikkuse või -laiuse ületamisel vähem kui 2 % esitatakse veoettevõtjale kirjalik hoiatus, millega võib kaasneda karistus, kui seda liiki karistus on ette nähtud siseriiklike õigusaktidega.
 7. Kui pealelaaditud kauba või sõiduki enda pikkus või laius ületab I lisa punktis 1 sätestatud maksimaalpikkust või -laiust 2–20 %, kaasneb sellega rahaline karistus. Järelevalveasutused kõrvaldavad sõiduki liiklusest kauba mahalaadimiseks, kui maksimaalpikkuse või -laiuse ületamine oli tingitud kauba pikkusest või laiusest, või kuni eriloo väljastamiseni veoettevõtjale vastavalt artikli 4 lõikele 3.
 8. Kui pealelaaditud kauba või sõiduki enda pikkus või laius ületab I lisa punktis 1 sätestatud maksimaalpikkust või -laiust rohkem kui 20 %, käsitatakse seda käesoleva direktiivi tähenduses väga raske õiguserikkumisena suurenenud ohu tõttu teistele maanteekasutajatele. Sellega kaasneb rahaline karistus ja sõiduki kohene kõrvaldamine liiklusest järelevalveasutuse poolt kauba mahalaadimiseks või kuni eriloo väljastamiseni veoettevõtjale vastavalt artikli 4 lõikele 3, kui maksimaalpikkuse või -laiuse ületamine oli tingitud kauba pikkusest või laiusest. Määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 6 kohaselt kohaldatakse veoettevõtja suhtes hea maine kaotamisega seotud menetlust.
 9. Lõigetes 3, 4, 5, 7 ja 8 osutatud rahalised karistused peavad olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.
- 13) Lisatakse artikkel 14:

Artikkel 14

Konteinerite veo korral esitab ekspedeerija veoettevõtjale, kellele ta usaldab konteineri veo, tõendi veetava konteineri massi kohta. Kui see teave puudub või on vale, vastutab ekspedeerija sõiduki ülekoormuse korral veoettevõtjaga võrdsel määral.

- 14) Lisatakse artikkel 15:

Artikkel 15

Liikmesriigid esitavad iga kahe aasta järel kalendriaasta esimese kvartali jooksul komisjonile aruande kahe eelneva kalendriaasta jooksul teostatud kontrollide, nende kontrollide tulemuste ja õigusrikkujatele määratud karistuste kohta. Komisjon

¹⁴ ELT L 246, 14.11.2009, lk 51.

koostab nende aruannete põhjal analüüsi ja esitab selle kalendriaasta teise kvartali jooksul Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

15) Lisatakse artikkel 16:

Artikkel 16

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Õigus võtta vastu artikli 8 lõikes 4, artikli 9 lõikes 5 ja artikli 12 lõikes 7 osutatud delegeeritud õigusakte antakse komisjonile kindlaksmääramata ajaks alates [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev].
3. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad artikli 8 lõikes 4, artikli 9 lõikes 5 ja artikli 12 lõikes 7 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 8 lõike 4, artikli 9 lõike 5 ja artikli 12 lõike 7 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavastegemist nimetatud kahele institutsioonile esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel võib seda tähtaega kahe kuu võrra pikendada.

16) I lisa muudetakse järgmiselt:

- punkti 1.2 alapunkt b asendatakse järgmisega:
- „konditsioneeritud sõidukite või ühendvedude konditsioneeritud veoühikute pealisehitised: 2,60 m”;
- b) punkti 2.2.2 alapunkt c asendatakse järgmisega:
„kahe- või kolmeteljelise poolhaagisega kolmeteljeline mootorsõiduk, kui sellega veetakse ühendveo käigus ühte või mitut ühendveo üksust maksimaalpikkusega 40 või 45 jalga: 44 tonni”;
- c) punkt 2.3.1 asendatakse järgmisega:
„Kaheteljelised mootorsõidukid, välja arvatud bussid: 18 tonni”
„Hübriid- või elektrilise jõuseadmega kaheteljelised mootorsõidukid, välja arvatud bussid: 19 tonni”
„Kaheteljelised bussid: 19 tonni”.

Artikkel 2

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt 18 kuu jooksul pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*. Liikmesriigid edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile.

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

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetavate põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 3

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

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja