



EUROOPA
KOMISJON

Strasbourg, 11.7.2023
SWD(2023) 446 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJU HINDAMISE ARUANDE KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,

millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liicluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liicluses lubatud täismass

{COM(2023) 445 final} - {SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} -
{SWD(2023) 447 final}

A. Vajadus meetmete järele

Mis on probleem ja miks on tegemist ELi tasandi probleemiga?

Direktiiviga 96/53/EÜ on kehtestatud ELis tegutsevate kaubanduslikul eesmärgil kasutatavate raskesõidukite lubatud täismass ja maksimaalmõõtmed. Nende ühiste standardite kehtestamise teel oli direktiivi eesmärk tagada, et raskesõidukid vastaksid ülempiiridele, mille ületamine võib kahjustada liiklusohutust, taristut ja keskkonda, ning et autoveoettevõtjad saavad siseturul võrdsetes tingimustes konkureerida. Direktiivi edasiste sihipäraste muudatuste eesmärk oli suurendada autovedude energia- ja tegevustõhusust. Selleks kehtestati teatavad erandid sõidukite ja liidendsõidukite lubatud täismassidest ja maksimaalmõõtmetest, et edendada alternatiivkütusel töötavate jõuseadmete kasutuselevõttu, suurendada sõidukite aerodünaamikat ning tagada koostalitlusvõime muude transpordiliikidega.

Direktiivi asjus tehti järelhindamine, mis toimus paralleelselt mõjuhindangu koostamisega. Hindamise tulemusena jõeldati, et direktiiv oli oma eesmärkide saavutamisel ainult osaliselt edukas. Kuigi see lihtsustas piiriülest transporti ja kõrvaldas teatavad tehnilised tõkked, tekitasid riiklikud erandid ja teatavate sätete mitmetimõistetavus erinevad riiklikud normid ja tavad ning killustatud siseturu, eelkõige seoses raskemate raskesõidukite ja Euroopa moodulsüsteemide (pikemad ja/või raskemad standardsete sõidukiühikute kombinatsioonid) kasutamisega. Killustatud riiklikud normid ja erandid koos teatavate liikmesriikide kahepoolsete kokkulepetega põhjustasid õiguskindlusetuse piiriülese transpordi suhtes kohaldatavate normide puhul ning vähendasid nõuete täitmise tagamise tulemuslikkust ja järjepidevust. Direktiivil oli väga piiratud mõju kestlikkusele, kuna stiimulid alternatiivkütusel töötavate sõidukite, sh heiteta sõidukite kasutuselevõtuks (nt nullheitelga tehnoloogia jaoks vajalik täiendav mass) ja aerodünaamiliste seadmete kasutuselevõtuks (nt tagatiibade jaoks vajalik lisapikkus) ei olnud piisavad. Direktiiv ebaõnnestus osaliselt ka tõhusate ühendvedude edendamisel, peamiselt direktiivi sisemiste ja väliste ebakõlade tõttu, sh ebakõlad kombineeritud vedude direktiiviga.

Ilma ELi meetmeta jätkuks direktiivi ebajärjepidev kohaldamine ja nõrk täitmise tagamine ning innovatsiooni regulatiivsed piirangud ja tehnoloogiliste edusammude ebakõla takistaks sõidukite ja tegevuskavade kasutuselevõttu, mis on tõhusamad, kestlikumad ja muude transpordiliikidega kokkusobivamad. Võttes arvesse autovedude majandusliku, sotsiaalse ja keskkonnamõju piiriülest mõõdet on direktiivi täiustamisel, et lahendada kindlaks tehtud probleemid, selge ELi mõõde.

Mida tuleks saavutada?

Kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe ja ELi siseturu eesmärkidega on käesoleva algatuse eesmärk suurendada raskesõidukite abil autoveo energia- ja tegevustõhusust ning tagada kauba vaba liikumine ja aus konkurents autoveo siseturul. Selle saavutamiseks tuleks: a) kõrvaldada heiteta sõidukite ja energiat säästvate seadmete kasutuselevõtu tõkked ning soodustada ühendvedusid, b) ühtlustada piiriüleseid vedusid tegevate raskesõidukite täismasse ja maksimaalmõõtmeliseid käsitlevaid norme ning c) parandada nõuete täitmise tagamist. Muudetud direktiiviga tagatakse stabiilne ja sobilikum õigusraamistik, mille puhul võetakse arvesse eri liiki transpordi erivajadusi, tagades samal ajal kõrgetasemelise ohutuse, taristu kaitse ning transpordisüsteemist tulenevate kasvuhooonegaaside ja saasteainete heite vähendamise vajaduse rahuldamise.

Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus (subsidiarsus)?

Masside ja mõõtmete direktiivi hindamine kinnitas ELi meetme lisaväärtust ELi teedel liiklevate raskesõidukite ühiste standardite kehtestamisel. Kuid direktiivi vajakajäämised, sh õiguslüngad ja aegunud standardid takistavad CO₂ heite vähendamise tehnoloogia ulatuslikku kasutuselevõttu ning piiriülese transpordi tegevustõhususe suurenemist. Kui kooskõlastatud ELi meedet ei võeta, siis põhjustaks see täiendava turu killustatuse, konkurentsimoontused ja diskrimineerivad kontrollitavad. Kõik see nõrgendaks stiimuleid heiteta sõidukite ja energiatõhusa tehnoloogia kasutuselevõtuks. Riiklikul, kohalikul ja sektori tasandil tehtavad algatused ei ole piisavad, et lahendada probleeme ELi tasandil ja nende põhjuseid või panustada tähenduslikult CO₂ heite vähendamise eesmärkide saavutamisse. Direktiivi muutmisel säilitatakse liikmesriikide õigus töötada välja konkreetse taristu ja

kohaliku olukorra jaoks kohandatud lahendusi.

B. Lahendused

Millised on poliitikavariandid eesmärkide saavutamiseks? Kas on olemas eelistatud variant? Kui ei, siis miks?

On koostatud kolm poliitikavarianti (PV-A, PV-B ja PV-C), et lahendada probleeme ja kõrvaldada nende põhjuseid, mis tehti kindlaks hindamise ja mõjuhindangu koostamise ajal. Kõik poliitikavariandid hõlmavad CO₂ heite vähendamist, ühtlustamise ja nõuete täitmise tagamise meetmeid, et aidata saavutada algatuse eesmärgi, kuid erineva tulemuslikkuse ja tõhususe määraga.

PV-A hõlmab seitset poliitikameedet, mis on kõigile poliitikavariantidele ühised. PV-Aga ühtlustatakse tingimusi, mida peavad täitma raskemad ja/või pikemad sõidukid (44tonnised sõidukid ja Euroopa moodulsüsteemid), mis teevad piiriüleseid vedusid liikmesriikides, kes lubavad kõnealuseid sõidukeid kasutada oma territooriumil riiklike erandite alusel. Suurendades massi ja pikkuse piiranguid, et võimaldada heiteta tehnoloogia kasutamist, tagatakse selle abil, et heiteta raskesõidukite kandevõime ei ole väiksem kui tavapärasel sisepelemismootoriga raskesõidukitel, mis soodustab heiteta tehnoloogia kasutuselevõttu. See soodustab samuti kõrgete konteinerite vedu ühendvedude puhul. Viimaks tugevdatakse sellega mõnevõrra nõuete täitmise tagamist, kehtestades kontrollide miinimumarvu sõiduki läbitud miljoni kilomeetri kohta ning miinimumnõuded liikmesriikidele, kes on valmis rakendama aruka juurdepääsu poliitikat, et tagada kõnealuste kavade ühtlustamine ja koostalitlusvõime ELis.

PV-B läheb heiteta raskesõidukite sõidukiparkidele ülemineku toetamisel kaugemale, kehtestades majandusstiimulid, nt täiendava veomahu lubamine nullheitega jõuseadmetega raskesõidukitele või (konteinerita) ühendvedudes kasutatavatele raskesõidukitele. Selle poliitikavariandiga kehtestatakse tähtpäev, pärast mida peavad raskemad raskesõidukid (44 tonni), mida lubatakse PV-A alusel kasutada piiriüleses transpordis, olema nullheitega, aga võivad liigelda kõikjal ELis. PV-Bga ühtlustatakse lubade väljaandmise nõuded ja haldusmenetlused teatavate pikemate/raskemate sõidukitega tehtavate piiriüleste vedude jaoks (nt jagamatu lasti vedu) ning kehtestatakse kohustuslikud massi kontrolli seadmed (s.o liikuvate sõidukite kaalumise süsteem), mis tuleb paigaldada teetariistusse tõhusamaks nõuete täitmise tagamiseks.

PV-C eesmärk on ühtlustamise, CO₂ heite vähendamise ja nõuete täitmise tagamise kõrgeim tase, aga sellega kaasnevad tugevamad ELi regulatiivsed meetmed kui ülejäänud kahe variandiga. Sellega laiendatakse kogu ELi territooriumile selliste Euroopa moodulsüsteemide kasutusulatust, mis peavad olema heiteta ja/või mida tuleb kasutada ühendvedudes, kehtestades samal ajal rangemad sõiduki ohutuse standardid ja rangemad kvalifikatsiooninõuded autojuhtidele. Selle poliitikavariandiga kaasneb kõige suurem taristu hooldamise kulu liikmesriikide ametiasutustele ning sellest tekkivad täiendavad nõuete täitmise kulud moodulsüsteemide kasutavatele ettevõtjatele.

Poliitikavariantide tulemuslikkuse, tõhususe, sidususe, subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse võrdluse alusel **on eelistatud variant PV-B**. Sellega tagatakse õige tasakaal, mis võimaldab tulemuslikult saavutada soovitud eesmärgid ja tagada samal ajal, et kõnealuse poliitikavariandi alusel välja pakutud meetmed ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik probleemi tõhusaks lahendamiseks.

Millised on eri sidusrühmade seisukohad? Kes millist varianti toetab?

Sidusrühmad toetasid üldiselt kõigi poliitikavariantide ühiseid meetmeid, mis hõlmavad raskesõidukite täismassi ja maksimaalmõõtmete suurendamist, et kompenseerida heiteta tehnoloogia massi ja suurus, ning raskemate/pikemate sõidukitega tehtavate piiriüleste vedude lubamist samade standarditega naaberliikmesriikide vahel. Ametiasutused ja tööstuse esindajad olid seisukohal, et need meetmed ning sõidukeid vedava koormatud sõiduki pikkuse ühtlustamine ja raskesõidukite massi kontrollide miinimumtaseme kehtestamine olid CO₂ heite vähendamiseks, ühtlustamiseks ja nõuete täitmise tagamiseks kõige olulisemad meetmed. Kuid üksikutele liikmesriikidele ning raudteevedude/ühendvedude sidusrühmadele oli teataval määral vastumeelne piiriüleste kaugvedude lubamine raskemate/pikemate raskesõidukite abil (mida toetas suurel määral PV-C), kuna nad olid mures mõju pärast teetariistule ja võimaliku raudteevedudelt uuesti autovedudele ülemineku pärast.

Sidusrühmad avaldasid erilist toetust täiendavatele keskkonnanahoidlikkuse stiimulitele PV-B raames, nagu maksimaalse täiendava massi neli tonni lubamine hoolimata nullheitega tehnoloogia massist ning haagiste ja poolhaagiste käsitlemine ühendveoühikutena. Sidusrühmad toetasid samuti suurel määral ebaseadusliku lasti haldusmenetluste ühtlustamist ja lihtsustamist (PV-B).

C. Eelistatud poliitikavariandi mõju

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) eelised?

PV-B tulemuseks on eeldatavasti kohandamiskulude sääst (seoses teetaristu hooldamisega) **riiklikele avalikele asutustele** hinnanguliselt 3 miljardit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega. Kulude sääst tuleneb sõitude arvu vähenemisest võrreldes lähtetaseme väärtusega (tänu kandevõime suurenemisele), ainult autovedudel ühendvedudele üleminekust ning väiksemast ülekoormamise sagedusest ja määra. Lisaks sellele võimaldab see riiklikel avalikel ametiasutustel säästa halduskulusid hinnanguliselt 22,8 miljardi euro väärtuses. See tuleneb ühtse kontaktpunkti süsteemide rakendamisest riiklikul tasandil, mis võimaldab säästa kulusid loataotluste menetlemisel, ja isiklike kontrollide ning liiklevate sõidukite kontrollide vähenemisest tänu liikuvate sõidukite kaalumise süsteemidele. Riikide ametiasutuste kulude sääst on kokku hinnanguliselt 25,8 miljardit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega.

Autoveoettevõtjate kohandamiskulude sääst on hinnanguliselt 42,8 miljardit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega. See tuleneb tegevuskulude vähenemisest ja lühemast ajast, mida on vaja ametiasutustega koostöö tegemiseks isiklike massi kontrollide ja liiklevate sõidukite massi kontrollide käigus. Tegevuskulude vähenemine tuleneb keskmise kandevõime suurenemisest ja sõitude arvu vähenemisest (tänu täiendavale pikkusele ja massile heiteta tehnoloogia paigaldamiseks, piiriüleses transpordis kasutatavate viie- ja kuuateljelistel raskesõidukite maksimaalse lubatud massi ühtlustamisele, neid lubavate liikmesriikide vahel 44tonniste sõidukite ja Euroopa moodulsüsteemide abil piiriülese transpordi lubamisele ja sõidukeid vedavate koormatud sõidukite pikkuse ühtlustamisele) ning ainult autovedudel ühendvedudele üleminekust (tänu ühendvedude määratluse vastavusse viimisele kombineeritud vedude direktiiviga). Lisaks sellele saavad autoveoettevõtjad kasu lubade kõrvaldamisest, mida nõutakse kõrgemate veokite puhul, millega veetakse ühendvedude käigus kõrgeid konteinereid (3,2 miljardit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega), ning aja vähenemisest, mida on vaja jagamatu lasti erilubade saamise taotluste koostamiseks ja esitamiseks (1,2 miljardit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega), mida võimaldab ühtse kontaktpunkti põhimõtete kohaldamine riiklikul tasandil ja dokumentide digiteerimine. Autoveoettevõtjate kulude sääst on kokku hinnanguliselt 47,3 miljardit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega.

PV-B võimaldab eeldatavasti väliskulude säästu CO₂ heite (hinnanguliselt 3,5 miljardit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega), saasteainete heite (2,1 miljardit eurot) ja müraemissiooni puhul (0,7 miljardit eurot). Seda võimaldab heiteta raskesõidukite suurem kasutamine, üleminek ühendvedudele ja sõitude arvu vähenemine (tänu suuremale kandevõimele). PV-B tulemuseks on eeldatavasti samuti surmadest tulenevate väliskulude vähenemine ligikaudu 0,9 miljardi euro võrra, mida võimaldab üleminek ühendvedudele ja sõitude arvu vähenemine.

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud?

PV-B tulemuseks on eeldatavasti kohandamiskulud **riikide ametiasutustele** hinnanguliselt 4,3 miljardit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega. Need hõlmavad teetaristu hooldust heiteta sõidukite puhul lubatud täiendava massi tõttu, sildade ja tunnelite ajakohastamist, ühtse kontaktpunkti põhimõtte rakendamist riiklikul tasandil ja liikuvate sõidukite kaalumise süsteemide kasutuselevõttu iga 300 km tagant üle-euroopalises transpordivõrgus. Lisaks sellele tekivad ametiasutustele halduskulud 16,4 miljonit eurot ühtse kontaktpunkti süsteemide

hooldamisest ja haldamisest riiklikul tasandil. Ametiasutuste kulud on kokku hinnanguliselt 4,4 miljardit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega. Võttes arvesse nii kulusid kui ka kulude säästu on PV-B tulemuseks **ametiasutuste kulude netosääst** 21,5 miljardit eurot.

Autoveoettevõtjate puhul põhjustab PV-B eeldatavasti kohandamiskulud hinnanguliselt 2,1 miljardi euro väärtuses ülekoormusega vedude vähenemise tõttu. Ettevõtjad, kes kasutasid varem ülekoormusega veokeid, peavad nüüd järgima samu massi piiranguid ja sama kauba koguse vedamiseks on sõiduki kohta vaja läbida rohkem kilomeetreid. See mõjutab veoettevõtjad, kes tegutsesid nõudeid rikkudes. PV-B tulemuseks on **autoveoettevõtjate kulude netosääst** hinnanguliselt 45,1 miljardit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega.

Milline on mõju VKEdele ja konkurentsivõimele?

Eelistatud poliitikavariandil on eeldatavasti positiivne mõju VKEde konkurentsivõimele; VKEd moodustavad valdava osa autoveosektorist (99 % autoveoettevõtjatest on VKEd). Meetmetest, mis aitavad parandada tegevus- ja energiatõhusust ning soodustavad üleminekut heiteta vedudele, saavad kasu eelkõige piiriüleselt tegutsevad ja ühendvedusid korraldavad VKEd. **Autoveoettevõtjate kulude netosääst** on hinnanguliselt 45,1 miljardit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega.

Kas on ette näha märkimisväärsed mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?

Ametiasutuste kulud on kokku hinnanguliselt 4,3 miljardit eurot nüüdisväärtusena aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega. Oluline osa eelistatud poliitikavariandist põhjustatud kuludest (ligikaudu 96 % kõigist kuludest) liikmesriikide haldusasutustele moodustavad taristu hooldamisega seotud kohandamiskulud. Kuid võttes arvesse nii kulusid kui ka kulude säästu on PV-B eeldatavaks tulemuseks **ametiasutuste kulude netosääst** 21,5 miljardit eurot.

Kas on oodata muud olulist mõju?

Algatus võib aidata leevendada kutseliste autojuhtide suurt nappust, eelkõige pikkade sõitude jaoks. Selliste raskemate/pikemate sõidukitega tehtavad veod, mis võimaldavad vedada samas koguses kaupa vähemate sõitudega, tõhusamad liiklevate sõidukite kontrollid ja kiiremad haldusmenetlused ebastandardse lasti puhul aitavad optimeerida juhtide tööaja ja sõidukite kasutamist. Lisaks sellele võib uusimatele ohutusnõuetele vastavate heiteta sõidukite kasutuselevõtt ja kabiinide suurem mugavus aidata parandada selle kutseala mainet ning soodustada noorte ja naiste tööhõivet selles sektoris.

Proportsionaalsus

Eelistatud poliitikavariant on hinnanguliselt kõige proportsionaalsem variant üldiste poliitikaeesmärkide saavutamiseks.

D. Järeelmeetmed

Millal poliitika läbi vaadatakse?

Praeguses etapis läbivaatamist ei kavandata.