



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 23. toukokuuta 2018
(OR. en)

9144/18

Toimielinten välinen asia:
2018/0130 (COD)

TRANS 217
CODEC 810

EHDOTUS

Lähtettäjä:	Euroopan komission pääsihteerin puolesta Jordi AYET PUIGARNAU, johtaja
Saapunut:	17. toukokuuta 2018
Vastaanottaja:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin
Kom:n asiak. nro:	COM(2018) 275 final
Asia:	Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse aerodynamiikaltaan, energiatehokkuudeltaan ja turvallisuudeltaan parannettujen ohjaamojen enimmäispituutta koskevien erityissääntöjen täytäntöönpanon määräajasta

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja COM(2018) 275 final.

Liite: COM(2018) 275 final

Bryssel 17.5.2018
COM(2018) 275 final

2018/0130 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS

**neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse
aerodynamiikaltaan, energiatehokkuudeltaan ja turvallisuudeltaan parannettujen
ohjaamojen enimmäispituutta koskevien erityissääntöjen täytäntöönpanon määräajasta**

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annettua neuvoston direktiiviä 96/53/EY¹ muutettiin viimeksi 29 päivänä huhtikuuta 2015 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2015/719².

Yksi direktiivin (EU) 2015/719 tavoitteista oli parantaa direktiivin soveltamisalaan kuuluvien moottoriajoneuvojen aerodynamiikkaa sallimalla poikkeus enimmäispituusrajoituksista tiettyjen edellytysten täytyessä. Direktiivillä pyrittiin myös mukauttamaan lainsäädäntö tekniikan kehitykseen ja markkinoiden uusiin tarpeisiin sekä helpottamaan intermodaalikuljetusta.

Poikkeus enimmäispituusrajoituksista myönnetään ajoneuvojen takaosaan asennettavien aerodynamiikkaa parantavien laitteiden³ osalta ja pyöristetympien ja aerodynaamisempien ohjaamojen käyttöönoton⁴ osalta.

Tämä päätös koskee ajoneuvojen etuosaa eli ohjaamoja, joista säädetään direktiivillä (EU) 2015/719 muutetun direktiivin 96/53/EY 9 a artiklassa. Mainitussa artiklassa vahvistetaan useita edellytyksiä, muun muassa se, jonka mukaan ajoneuvon on täytettävä liitteessä I olevassa kohdassa 1.5 esitetyt kääntösädevaatimukset.

Komissio totesi vaikutustenarvioinnissa⁵, joka liittyy ehdotukseen direktiivin 96/53/EY muuttamiseksi⁶, että poikkeuksien myöntäminen ajoneuvojen pituuden osalta – kuten muutosdirektiivissä (EU) 2015/719 pohditaan – toisi merkittäviä parannuksia. Ajoneuvon takaosaan asennettavat aerodynaamiset laitteet ja pidemmät ohjaamot parantavat aerodynamiikkaa merkittävästi. Tällaiset ohjaamot parantaisivat myös näkyvyyttä, turvallisuutta ja työskentelymukavuutta kuljettajien kannalta sekä tarjoaisivat paremman suojan muille tienkäyttäjille.

Komissio ei vaikutustenarvioinnissa ehdottanut pidempien ohjaamojen käyttöönoton lykkäämistä, mutta lainsäätäjät sisällyttivät kolmen vuoden pituisen lykkäyksen lopulliseen kompromissiin, joka ilmenee direktiivin (EU) 2015/719 9 a artiklan 3 kohdasta.

Nykytilanteessa ja ottaen huomioon se, että maantieliikenteen hiilidioksidipäästöjen osuus on neljännes kaikista hiilidioksidipäästöistä EU:ssa ja että maantieliikenteen päästöjen arvioidaan kasvavan kuusi prosenttia vuosina 2015–2030, komissio katsoo, että pidempien ohjaamojen tuomia parannuksia olisi hyödynnettävä mahdollisimman pian. Asian tärkeys on vahvistettu komission ehdotuksessa, joka koskee raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen hiilidioksidinormeja. Ehdotus on osa kolmatta liikkuvuuspakettia, jossa korostetaan erityisesti aerodynaamisten ohjaamojen merkitystä⁷. Käytännössä raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen tulevien hiilidioksidinormien noudattaminen edellyttää, että sovelletaan erilaisia

¹ EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59.

² EUVL L 115, 6.5.2015, s. 1.

³ Direktiivin 8 b artikla.

⁴ Direktiivin 9 a artikla.

⁵ SWD(2013) 108 final.

⁶ COM(2013) 195 final.

⁷ COM(2018) 284

teknologioita energiatehokkuuden parantamiseksi. Aerodynaamiset ohjaamot ovat kaikkein tehokkain keino vähentää ilmanvastusta.

Voimassa olevaan lainsäädäntöön sisältyvä lykkäys kuitenkin estää valmistajia parantamasta ohjaamojen aerodynamiikkaa tavalla, joka mahdollistaisi raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen tulevien hiilidioksidinormien noudattamisen. Lisäksi lykkäys on ristiriidassa innovointiperiaatteen ja paremman sääntelyn periaatteiden kanssa, koska se estää uusien teknologioiden ja konseptien kehittämisen.

Siksi komissio ehdottaa, että lyhennetään direktiivin 95/53/EY 9 a artiklan 1 kohdassa vahvistettua voimaansaattamisen määräaika. Ehdotettu uusi 9 a artiklan 3 kohdan teksti jättäisi jäsenvaltioille riittävästi aikaa toteuttaa tarvittavat toimet.

Tässä yhteydessä on otettu huomioon tämän päätöksen hyväksymiseen tarvittava aika.

Ensinnäkin on mainittava, että 9 a artiklan 2 kohdassa tarkoitettu tyyppihyväksyntäkehyksen muutos voidaan tehdä muuttamalla komission asetusta (EU) No 1230/2012⁸, kuten kysymyksen tarkempi tarkastelu on osoittanut. Asetusta (EU) N:o 1230/2012 muutetaan täytäntöönpanotoimenpiteellä yleisestä turvallisuudesta annetun asetuksen⁹ yhteydessä arviolta vuoden 2018 loppuun mennessä. Tämä seikka otetaan huomioon uudessa määräajassa, joka esitetään tässä ehdotuksessa. Uudella määräajalla pyritään varmistamaan, että jäsenvaltioiden toimenpiteet, joilla direktiivin 96/53/EY 9 a artiklan 1 kohta saatetaan osaksi kansallista lainsäädäntöä, ovat sovellettavissa kutakuinkin samaan aikaan kuin komission asetuksen (EU) N:o 1230/2012 muutos.

Toisekseen muutosten ei ole tarpeen tapahtua täsmälleen direktiivin 96/53/EY 9 a artiklan 3 kohdassa tarkoitettussa järjestyksessä. Asianomaisten ajoneuvojen liikkuminen teillä edellyttää sekä muutosta tyyppihyväksyntäkehykseen että direktiivin 96/53/EY 9 a artiklan 1 kohdassa tarkoitettua muutosta. Jälkimmäisen muutoksen saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä ei kuitenkaan sinänsä vaadi tyyppihyväksyntäkehyksen muuttamista ennakoon. Riittää, että kansallisissa säännöissä vahvistetaan tyyppihyväksynnän olevan edellytys, kuten direktiivin 96/53/EY 9 a artiklan 1 kohdassa säädetään.

Ehdotettu muutos on kokonaisuudessaan linjassa komission tekemän vaikutustenarvioinnin¹⁰ kanssa. Kuten edellä on mainittu, vaikutustenarvioinnissa ei kuitenkaan pohdittu lainsäätäjien hyväksymää lykkäystä. Samasta syystä myöskään käsillä olevasta ehdotuksesta ei ole tarvetta toteuttaa vaikutustenarviointia.

• Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa

Tämä ehdotus on linjassa nykyisten raskaita tavaraliikenteen ajoneuvoja koskevien hiilidioksidinormitoimintalinjojen kanssa ja tukee niitä. Se on linjassa myös niiden nykyisten toimintalinjojen kanssa, joilla pyritään vähentämään onnettomuuksien ja kuolonuhrien määrää tieliikenteessä.

Tällä ehdotuksella ainoastaan lykätään päivämäärää, josta lähtien jo direktiivissä (EU) 2015/719 säädettyjä aerodynamiikaltaan parempia ja/tai turvallisempia ohjaamoja voidaan käyttää. Tästä syystä ehdotuksella ei ole vaikutuksia intermodaalikuljetukseen eikä tieliikenteen vaihtoehtojen edistämisen yleiseen tavoitteeseen.

⁸ Komission asetus (EU) N:o 1230/2012, annettu 12 päivänä joulukuuta 2012, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 täytäntöönpanosta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen massojen ja mittojen tyyppihyväksyntävaatimusten osalta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2007/46/EY muuttamisesta (EUVL L 353, 21.12.2012, s. 31).

⁹ Asetus (EU) N:o 661/2009.

¹⁰ SWD(2013) 108 final.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Ehdotuksella edistetään suoraan Junckerin komission ensimmäistä poliittista painopistettä eli työpaikkoja, kasvua ja investointeja, koska se antaa kuorma-autojen valmistajille ja varustetoimittajille mahdollisuuden innovoida ja valmistaa uusia raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen malleja. Tällä ehdotuksella pyritään myös edistämään osaltaan energiaunionia ja ilmastotoimia koskevaa painopistettä vähentämällä raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen päästöjä.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Ehdotuksen oikeusperusta on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (jäljempänä 'SEUT') 91 artiklan 1 kohta.

- **Toissijaisuusperiaate**

Ehdotuksella pelkästään mukautetaan direktiivin 96/53/EY 9 a artiklan 3 kohdassa vahvistettua määräaika. Tällaisen mukautuksen voi tehdä ainoastaan unioni itse.

Lisäksi sisämarkkinoiden vääristymät voidaan välttää ainoastaan sillä, että uusia sääntöjä ryhdytään soveltamaan kaikille samana päivänä. .

- **Suhteellisuusperiaate**

Toimenpide-ehdotus on oikeassa suhteessa havaittuihin ongelmiin eikä siinä ylitetä sitä, mikä on tarpeen niiden ratkaisemiseksi. Toimenpiteellä pelkästään mukautetaan direktiivin 96/53/EY 9 a artiklan 1 kohdassa säädettyä voimaansaattamisen määräaika. Se jättää jäsenvaltioille riittävästi aikaa toteuttaa tarvittavat toimet.

- **Toimintatavan valinta**

Direktiiviä muutetaan tavallisesti samalla säädösmuodolla eli muutosdirektiivillä.

Tässä tapauksessa muutos koskee kuitenkin ainoastaan jäsenvaltioille asetettua määräaika. Jäsenvaltiot eivät voi saattaa kyseistä muutosta sellaisenaan osaksi kansallista lainsäädäntöään. Sen vuoksi se olisi annettava päätöksen muodossa.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

Koska tätä ehdotusta varten ei ole tarpeen tehdä omaa vaikutustenarviointia, tässä ehdotuksessa viitataan komission aiemmin laatimaan vaikutustenarviointiin SWD(2013) 108 final

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ehdotetulla muutoksella ei ole vaikutuksia unionin talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotuksen pääkohdat ovat seuraavat:

Direktiivi 96/53/EY

9 a artikla

Voimassa olevassa 9 a artiklan 3 kohdassa säädetään, että aerodynaamiset ohjaamot otetaan käyttöön kolmen vuoden kuluttua päivästä, jona tyyppihyväksyntää koskeviin teknisiin vaatimuksiin tehdyt tarpeelliset muutokset on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä tai jona niitä on alettu soveltaa.

Kyseistä artiklaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että poistetaan kolmen vuoden pituinen lykkäys ja asetetaan lyhempi ja oikeasuhteisempi määräaika.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON PÄÄTÖS

neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta siltä osin kuin on kyse aerodynamiikaltaan, energiatehokkuudeltaan ja turvallisuudeltaan parannettujen ohjaamojen enimmäispituutta koskevien erityissääntöjen täytäntöönpanon määräajasta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen, kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹¹,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon¹²,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista 25 päivänä heinäkuuta 1996 annettua neuvoston direktiiviä 96/53/EY¹³ muutettiin Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2015/719¹⁴ tarkoituksena vähentää energiankulutusta ja kasvihuonekaasupäästöjä, mukauttaa lainsäädäntö tekniikan kehitykseen ja markkinoiden muuttuviin tarpeisiin ja helpottaa intermodaalikuljetusta.
- (2) Moottoriajoneuvojen ohjaamoiden parannettu aerodynamiikka toisi ajoneuvojen energiatehokkuuteen merkittäviä parannuksia. Tätä parannusta ei kuitenkaan voitu tehdä direktiivissä 96/53/EY vahvistettujen enimmäispituusrajoitusten perusteella vähentämättä ajoneuvon kuljetuskapasiteettia. Siksi direktiivillä (EU) 2015/719 otettiin käyttöön poikkeus enimmäispituusrajoituksista.
- (3) Direktiiviin (EU) 2015/719 sisältyy myös kolmen vuoden pituinen lykkäys, joka koskee aerodynaamisten ohjaamojen käyttöönottoa ja alkaa päivästä, jona tyyppihyväksyntää koskeviin teknisiin vaatimuksiin tehdyt tarpeelliset muutokset on saatettu osaksi kansallista lainsäädäntöä tai jona niitä on alettu soveltaa.

¹¹ EUVL C [...], [...], s. [...].

¹² EUVL C [...], [...], s. [...].

¹³ EYVL L 235, 17.9.1996, s. 59.

¹⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2015/719, annettu 29 päivänä huhtikuuta 2015, tiettyjen yhteisössä liikkuvien tieliikenteen ajoneuvojen suurimmista kansallisessa ja kansainvälisessä liikenteessä sallituista mitoista ja suurimmista kansainvälisessä liikenteessä sallituista painoista annetun neuvoston direktiivin 96/53/EY muuttamisesta (EUVL L 115, 6.5.2015, s. 1).

- (4) Jotta voitaisiin mahdollisimman pian konkretisoida parannukset, joita aerodynaamiset ohjaamot tuovat raskaiden tavaraliikenteen ajoneuvojen energiatehokkuudelle, kuljettajien kannalta paremmalle näkyvyydelle, turvallisuudelle ja työskentelymukavuudelle sekä muiden tienkäyttäjien turvallisuudelle, on tarpeen varmistaa, että tällaiset aerodynaamiset ohjaamot voidaan ottaa käyttöön ilman tarpeetonta viivästystä heti, kun tarvittavat tyyppihyväksyntää koskevat vaatimukset on otettu käyttöön.
- (5) Sen vuoksi neuvoston direktiiviä 96/53/EY olisi muutettava,
- OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Korvataan neuvoston direktiivin 96/53/EY 9 a artiklan 3 kohta seuraavasti:

”3. Edellä olevaa 1 sovelletaan [XXX] alkaen [Julkaisutoimisto: lisätään päivämäärä, joka on neljä kuukautta tämän päätöksen voimaantulosta].”

2 artikla

Tämä päätös tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja