



Euroopa Liidu  
Nõukogu

Brüssel, 13. juuli 2023  
(OR. en)

11722/23

---

Institutsioonidevaheline  
dokument:  
2023/0265(COD)

---

TRANS 306  
CLIMA 356  
ENV 853  
COMPET 762  
CODEC 1374  
IA 188

## ETTEPANEK

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Saatja:               | Euroopa Komisjoni peasekretär, allkirjastanud Martine DEPREZ, direktor                                                                                                                                                                                                                              |
| Kättesaamise kuupäev: | 12. juuli 2023                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Saaja:                | Thérèse BLANCHET, Euroopa Liidu Nõukogu peasekretär                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Komisjoni dok nr:     | COM(2023) 445 final                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Teema:                | Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantee sõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass |

Käesolevaga edastatakse delegatsioonidele dokument COM(2023) 445 final.

---

Lisatud: COM(2023) 445 final



EUROOPA  
KOMISJON

Strasbourg, 11.7.2023  
COM(2023) 445 final

2023/0265 (COD)

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,**

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

{SEC(2023) 445 final} - {SWD(2023) 445 final} - {SWD(2023) 446 final} -  
{SWD(2023) 447 final}

## SELETUSKIRI

### 1. ETTEPANEKU TAUST

Käesolev seletuskiri on lisatud ettepanekule direktiivi kohta, millega muudetakse 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<sup>1</sup> (edaspidi „masside ja mõõtmete direktiiv“).

#### • Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Autoveosektor on väga oluline kaubanduse ja liikuvuse edendamiseks, ettevõtete ühendamiseks klientidega ELis ning majanduskasvu ja tööhõive soodustamiseks. See sektor toetab kaubaveo võimaluste pakkumise teel mitmeid tööstussektoreid, sh tootmine, ehitus ja jaemüük. See on samuti hädavajalik kiirreageerijatele. Sektor on tõendanud oma väga olulist rolli, et tagada hädavajaliku varustuse jaotamine ja humanitaarabi ning inimeste liikuvus sellistes hädaolukordades nagu COVID-19 pandeemia ja Venemaa Ukraina-vastane agressioonisõda.

Autovedudel on oluline roll kaubaveosüsteemis – rohkem kui kolm neljandikku (77,4 %) ELi kaubaveost toimub maismaad mööda<sup>2</sup>. Kuid see on mitmesuguse sotsiaal-majandusliku ja keskkonnamõju allikas, sh kasvuhoonegaaside heide, õhu- ja mürasaaste, liiklusummikud, liiklusohutuse riskid ning teetaristu kulumine. Raskesõidukid, nt veokid ja bussid, põhjustavad 28 % autovedude kasvuhoonegaaside heitest (6 % ELi koguheitest) ja on oluline lämmastikoksiidi heite allikas (34 % autovedude lämmastikoksiidi heitest 2020. aastal). See põhjustab ka muud õhusaastet, nt peenosakesed<sup>3</sup>.

Direktiivis 96/53/EÜ on määratud kindlaks ELi teedel liiklevate ning kaupa või reisijaid vedavate raskesõidukite lubatud täismass ja maksimaalmõõtmed. See koostati algselt selleks, et tagada kaupade vaba liikumine ja õiglane konkurents ühtsel turul, suurendada liiklusohutust ja vältida teetaristu kahjustamist. Need algsed eesmärgid tuli saavutada, tagades, et raskesõidukid vastaksid piirmääradele, mille ületamine võib kahjustada liiklusohutust või teetaristut, et nõuetele vastavad raskesõidukid saavad ELis vabalt liikuda ja et autoveoettevõtjad saavad konkureerida võrdsetel tingimustel oma sõidukite veomahu seisukohast. Direktiivi viimaste muudatustega, mis võeti vastu 2015. ja 2019. aastal,<sup>4</sup> lisati direktiivi keskkonnaaspektid, et vähendada energiatarbimist ja kasvuhoonegaaside heidet ning edendada ühendvedusid, mille puhul veetakse kaupa eri transpordiliikide abil

<sup>1</sup> EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59.

<sup>2</sup> [Statistical pocketbook 2022 \(Statistika käsiraamat 2022\) \(europa.eu\)](#).

<sup>3</sup> [National air pollutant emissions data viewer 2005–2020 \(Riiklikud õhusaasteainete heite andmed 2005–2020\)](#).

<sup>4</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2015. aasta direktiiv (EL) 2015/719, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass (ELT L 115, 6.5.2015, lk 1), Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuni 2019. aasta otsus (EL) 2019/894, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ seoses tähtpäevaga, mil hakatakse rakendama paremate aerodünaamiliste omadustega, energiatõhusamate ja ohutumate kabiinide maksimaalpikkuse erinorme (ELT L 164, 20.6.2019, lk 30), ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

standardiseeritud kaubaühikutes (näiteks konteinerites). Selleks kehtestati normid, mis lubavad energiatõhusate ja vähem saastavate sõidukite puhul suuremaid masse ja/või mõõtmeid, et soodustada alternatiivkütust kasutavate (sh heiteta) jõuseadmete kasutuselevõttu, parandada sõidukite aerodünaamikat ja tagada koostalitlus muude transpordiliikidega.

2022. aastal tehtud direktiivi hindamine näitas, et kuigi direktiiv aitab tulemuslikult edendada liiklusohutust, kaitsta teetariit ja hõlbustab maantesõidukite kasutamist konteineritega toimuvate ühendvedude puhul, ei ole see aidanud piisavalt tagada võrdseid võimalusi ja vähendada CO<sub>2</sub> heidet.

Probleemid, mis on seotud pikemate ja raskemate sõidukite turu killustatusega ning vähese tõhususe ja järjepidevusega nõuete täitmise tagamisel, tulenevad suures osas direktiivi puudustest. Direktiivi mitmetimõistetavad ja puuduvad normid on põhjustanud riiklike normide ja nõuete killustatuse, erineva tõlgendamise ja erinevad kontrollitavad. Need takistavad raskesõidukite vaba liikumist ELis, moonutavad konkurentsi ning vähendavad tegevus- ja energiatõhusust. Need on peamised põhjused, miks direktiiv ei võimalda piisavalt saavutada oma eesmärgi tagada kauba vaba ja tõhus liikumine ning aus konkurents.

Mis puutub CO<sub>2</sub> heite vähendamisse, siis on raskesõidukipargis võetud praegu kasutusele väga piiratud määral heiteta sõidukeid. ELi veokipark (massiga üle 3,5 tonni) koosneb jätkuvalt peamiselt fossiilkütusel töötavate mootoritega sõidukitest, kusjuures 96,3 % kõigist ELi veokitest kasutab diislikütust ja ainult 0,7 % kõigist veokitest kasutab alternatiivkütusega sisepõlemismootoreid (maagaas ja veeldatud naftagaas). Elektri abil laetavate veokite (sh elektrisõidukid ja pistikühendusega hübriidsõidukid) osakaal on ainult 0,2 %. Aastas registreeritud heiteta veokite arv kasvas 2016. aasta 0,6 %-lt 2020. aastal 7 %-le. See on samm õiges suunas, aga muutus ei ole piisavalt kiire, et aidata tähenduslikult saavutada Euroopa roheline kokkulepe<sup>5</sup> eesmärgi vähendada transpordisektori kasvuhoonegaaside heidet 2050. aastaks 90 %.

Euroopa teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammidest on toetatud vähese heitega ja heiteta raskesõidukeid, aerodünaamilisi omadusi ja energiatõhususe täiustamist konkreetsete partnerluste abil – alates 2007. aastast Euroopa keskkonnahoidlike autode algatuse kaudu 7. raamprogrammi raames, Euroopa keskkonnahoidlike sõidukite algatuse kaudu programmi „Horisont 2020“ raames ning neid toetatakse praegu partnerluse üleminek heitevabale maanteetranspordile kaudu programmi „Euroopa horisont“ raames. Konkreetsete projektide raames saadi mõned innovaatilised lahendused, näiteks ajamiga heiteta haagised ja parem aerodünaamika<sup>6</sup>.

Heiteta raskesõidukite ja energiat säästvate lahenduste vähesel kasutuselevõtul on mitu põhjust, mis on piiratud määral tingitud direktiivi puudustest. Direktiiv ei anna sektorile piisavalt stiimuleid, et soodustada investeerimist heiteta tehnoloogiasse, nagu vajalik lubatud täiendavmass või täiendavadmõõtmel, et kompenseerida kõnealuse tehnoloogia massi ja/või suurust ning tagada vähemalt sama veomaht kui fossiilkütustel töötavatel tavapärastel raskesõidukitel.

<sup>5</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>6</sup> AEROFLEX (<https://cordis.europa.eu/project/id/769658>) ja TRANSFORMERS (<https://cordis.europa.eu/project/id/605170>).

Käesoleva ettepaneku eesmärk on lahendada kindlaks tehtud kolm järgmist probleemi: i) heiteta raskesõidukite vähene kasutuselevõtt, ii) pikemate ja raskemate sõidukite turu killustatus ning iii) ebapiisav ja ebajärjepidev nõuete täitmise tagamine. Selle peamised eesmärgid on kõrvaldada tõkked ja tagada suuremad stiimulid heiteta tehnoloogia ja energiasäästuseadmete kasutuselevõtuks raskesõidukite sektoris, soodustada veelgi enam ühendvedusid, selgitada pikemate ja/või raskemate sõidukitega piiriüleste vedude tegemise norme ning muuta nõuete täitmise tagamine tulemuslikuks ja tõhusaks.

Komisjoni teatistes „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“<sup>7</sup> märgiti masside ja mõõtmete direktiivi muutmine ühe peamise meetmena, mis võimaldab tulemuslikult stimuleerida nõudlust heiteta sõidukite järele ja edendada eri transpordiliikide koostööd. See võib aidata minna ELis üle heiteta transpordisüsteemile ja edendada innovatsiooni selles sektoris.

Käesolev ettepanek on oluline osa autovedude keskkonnahoidlikumaks muutmise meetmetest. Selleks et tulemuslikult suurendada heiteta raskesõidukite kasutuselevõttu, peab sellega kaasnema laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtt,<sup>8</sup> rangemad raskesõidukite CO<sub>2</sub> nullheite standardid,<sup>9</sup> raskesõidukite CO<sub>2</sub> heitel põhinevate teekasutuse maksustamise kavade kasutuselevõtt ning autovedude kaasamine heitkogustega kauplemise süsteemi. Direktiivi tulemuslikkus kauba ühendvedude edendamisel oleneb suurel määral muude transpordiliikide kättesaadavusest ja suutlikkusest. Käesolevat direktiivi peavad seega täiendama muid transpordiliike käsitlevad ja transpordiliikideüleised seadusandlikud algatused, mis võetakse ühiselt vastu keskkonnahoidlikumate kaubavedude paketina, eelkõige meetmed rahvusvahelise raudteeliikluse paremaks haldamiseks ja koordineerimiseks ning algatus äriühingute ühise metoodika kohta nende kasvuhoonegaaside heite arvutamiseks. Nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ<sup>10</sup> (edaspidi „kombineeritud vedude direktiiv“) kavandatud läbivaatamine suurendab samuti käesoleva ettepaneku mõju ühendvedude kasvu edendamisele.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Masside ja mõõtmete direktiivi läbivaatamine on kooskõlas muude seadusandlike algatustega, mille eesmärk on vähendada transpordist tekkivaid heiteid, parandada piiriüleste vedude energia- ja tegevustõhusust ning edendada koostööd ühendvedude valdkonnas. Sellel on eelkõige koosmõju komisjoni kolme muu algatusega:

- a) ettepanek muuta nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ<sup>11</sup> (edaspidi „kombineeritud vedude direktiiv“), et ajendada võtma suuremal määral kasutusele ühendvedusid;
- b) ettepanek määruse kohta, mis käsitleb kauba- ja reisijateveoteenuste kasvuhoonegaaside heite ühtlustatud raamistikku (nn algatus „CountEmissions EU“), mille eesmärk on määrata kindlaks ühtlustatud metoodika uksest ukseni transpordi

---

<sup>7</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>8</sup> COM(2021) 559 final.

<sup>9</sup> COM(2023) 88 final.

<sup>10</sup> Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).

<sup>11</sup> Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).

kasvuhoonegaaside heite mõõtmiseks, mida veoettevõtjad saaksid kasutada oma transporditeenuste seireks ja võrdlemiseks;

- c) ettepanek raudteevedude mahu planeerimise ja haldamise määruse kohta, mille eesmärk on suurendada raudteeteenuste usaldusväärsust, õigeaegsust ja kättesaadavust, optimeerides raudteetaristu kasutamist ja suurendades nende kaasamist ühendvedudesse.

Kuigi need algatused käsitlevad maismaatranspordi õigusraamistikuga hõlmatud erinevaid transpordiliike ja transpordiliikideüleseid aspekte, täiendavad need üksteist tõhusama ja kestlikuma maismaatranspordisüsteemi tagamisel.

Lisaks sellele tugevdab direktiiv 1999/62/EÜ (edaspidi „eurovinjeti direktiiv“),<sup>12</sup> käsitledes vajadust võtta arvesse autovedude väliskulusid ning kohaldades põhimõtteid „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“, veelgi masside ja mõõtmete direktiivi stiimuleid, et suurendada heiteta raskesõidukite kasutuselevõttu ning kutsuda üles kasutama energiatõhusaid haagiseid ja poolhaagiseid, ning aitab kaasata autoveod heitkogustega kauplemise süsteemi<sup>13</sup>.

Ettepanek on samuti kooskõlas ettepanekuga muuta määrust, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta ning millega muudetakse määrust (EL) 2021/1153 ja määrust (EL) nr 913/2010 ja tunnistatakse kehtetuks määrus (EL) nr 1315/2013<sup>14</sup>. Selle eesmärk on muu hulgas ajakohastada teedevõrku, karmistades kvaliteedinõudeid, sh teetaristusse sisseehitatud kaalumismehhanismide kasutuselevõtu teel. Need on vajalikud, et kontrollida paremini vastavust lubatud täismassi ülempiiridele, mis on kehtestatud masside ja mõõtmete direktiivis.

Selleks et viia autoveo raskesõiduki omadused vastavusse teetaristu seisundi ja suutlikkusega on käesoleva algatuse jaoks asjakohased ja sellega kooskõlas samuti normid, mis on sätestatud ettepanekus Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi kohta, millega muudetakse direktiivi 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega,<sup>15</sup> ja mis käsitlevad massi-, pikkus-, laius- ja kõrguspiiranguid käsitlevate andmete vormi ja kättesaadavust.

Lisaks sellele on Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2015. aasta direktiivi (EL) 2015/413 (millega hõlbustatakse piiriülest teabevahetust liiklusohutusnõuete rikkumise kohta, edaspidi „piiriülese nõuete täitmise tagamise direktiiv“)<sup>16</sup> eesmärk parandada liiklusohutust ja tagada autojuhtide võrdne kohtlemine nii residentidest kui ka mitteresidentidest õigusrikkujate puhul. 2023. aasta märtsis võttis komisjon vastu seadusandliku ettepaneku<sup>17</sup> muuta piiriülese nõuete täitmise tagamise direktiivi, laiendades selle kohaldamisala muudele liiklusohutusega seotud õigusrikkumistele. Üks neist on ülekoormatud sõiduki kasutamine. Seega oleks võimalik kasutada selle direktiiviga tagatud

<sup>12</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. juuni 1999. aasta direktiiv 1999/62/EÜ raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest (EÜT L 187, 20.7.1999, lk 42).

<sup>13</sup> COM(2021) 551 final.

<sup>14</sup> COM(2021) 812 final.

<sup>15</sup> COM(2021) 813 final.

<sup>16</sup> ELT L 68, 13.3.2015, lk 9.

<sup>17</sup> COM(2023) 126 final.

mehhanismi, et teha kindlaks õigusrikkujad ja muuta lihtsamaks neile süüdistuse esitamine masside ja mõõtmete direktiivi normide rikkumise eest.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Laiemas mõistes on käesolev ettepanek kooskõlas ELi majanduse rohe- ja digipöörde üldeesmärkidega ning eelkõige nullsaaste tegevuskavaga, mille puhul ta soodustab heiteta raskesõidukite kasutuselevõttu<sup>18</sup>. See on kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe teatises<sup>19</sup> märgitud pikaajalise eesmärgiga saavutada 2050. aastaks kliimaneutraalsus ja ELi võetud kohustusega vähendada kasvuhoonegaaside netoheidet 2030. aastaks 55 % võrreldes 1990. aastaga, mis on sätestatud Euroopa kliimamääruses<sup>20</sup>. Lisaks sellele on kavandatud muudatus seega kooskõlas paketiga „Eesmärk 55“,<sup>21</sup> mis sisaldab meetmeid fossiilkütustest sõltuvuse vähendamiseks ja alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu suurendamiseks. Energiatõhususe seisukohast reageeritakse ettepanekuga 2022. aasta kavale „REPowerEU“,<sup>22</sup> mille oluline eesmärk on vähendada sõltuvust Venemaa fossiilkütustest pärast Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja algust ning kiirendada rohepööret, sh heiteta sõidukite kasutuselevõttu, nagu on märgitud ettepanekus.

Samuti on selge koosmõju käesoleva algatuse ja määruse (EL) 2019/1242 vahel, millega määratakse kindlaks raskesõidukite CO<sub>2</sub> heite normid<sup>23</sup>. Sellega kehtestatakse sõidukitootjatele nõuded kütusetõhusamate ja heiteta raskesõidukite tootmiseks. Määruse muutmise ettepanekuga, mille komisjon võttis vastu 14. veebruaril 2023,<sup>24</sup> laiendatakse kohaldamisala peaaegu kõigile uutele registreeritud raskesõidukitele, mille CO<sub>2</sub> heide on sertifitseeritud, ja kehtestatakse uued CO<sub>2</sub> heite eesmärgid alates 2030. aastast. Selleks et saavutada keskkonnahoidlikumaks muutmise ja muud eesmärgid võimalikult kiiresti, peavad raskesõidukite CO<sub>2</sub> norme täiendama nõudluspoolele suunatud võimaldavad meetmed, eelkõige masside ja mõõtmete direktiivi muutmine. Seeläbi võetakse kasutusele õiged stiimulid veoettevõtjatele keskkonnahoidlikumatesse raskesõidukitesse investeerimiseks.

## **2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS**

- **Õiguslik alus**

Kavandatava muutmisdirektiivi ettepaneku õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõige 1. Autovedude tõhususe ja keskkonnatoime parandamine, tagades samal ajal liiklusohutuse, on ühise transpordipoliitika olulised eesmärgid.

Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõike 1 kohaselt on ELil õigus kehtestada ühised eeskirjad, mida kohaldatakse liikmesriikidevahelise rahvusvahelise transpordi suhtes, samuti läbi ühe või mitme liikmesriigi territooriumi kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes.

---

<sup>18</sup> COM(2021) 400 final.

<sup>19</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>20</sup> COM(2020) 80 final.

<sup>21</sup> COM(2021) 550 final.

<sup>22</sup> COM(2022) 230 final.

<sup>23</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1242, millega kehtestatakse uute raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite normid ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 595/2009 ja (EL) 2018/956 ning nõukogu direktiivi 96/53/EÜ (ELT L 198, 25.7.2019, lk 202).

<sup>24</sup> COM(2023) 88 final.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

ELil on masside ja mõõtmete direktiivi vastuvõtmise teel juba pädevus kehtestada piiriüleselt tegutsevate raskesõidukite mõõtmete ja masside ülempiire. Samas võimaldab direktiiv liikmesriikidel lubada suurematel ja/või raskematel sõidukitel liikuda nende enda territooriumil erivajadusest või -olukorrast lähtuvalt.

Hoolimata direktiiviga tehniliste standardite ühtlustamiseks võetud meetmetest on sellel vajakajäämised, mis põhjustavad erinevaid tõlgendusi ja ebajärjepidevat nõuete täitmise tagamist liikmesriikides. Selle tulemuseks on killustatud riiklikud nõuded, mis takistavad ühtse Euroopa transpordipiirkonna loomist. ELi meetmed on vajalikud, et kõrvaldada need tõkked ning tagada tõhus, õiglane ja kestlik transport siseturul.

Lisaks sellele ei ole direktiiv tulemuslikult edendanud alternatiivkütuste, energiat säästva tehnoloogia ja ühendvedude kasutuselevõttu. Võttes arvesse vajadust vähendada CO<sub>2</sub> heidet ja kujunemisjärgus tehnoloogiaid, on vaja täiendavaid ELi meetmeid, et stimuleerida ja kiirendada heiteta raskesõidukite kasutuselevõttu, edendada innovatsiooni, parandada kooskõla muude transpordiliikidega ning anda panus keskkonnahoidlikumaks muutmise eesmärkide saavutamisse.

Direktiivi muutmine ei piira liikmesriikide võimet tegutseda lähtuvalt kohalikust olukorrast ja oma riigi piires. Avalik konsultatsioon näitas, et on suur toetus ELi meetmele, millega suurendatakse piiriülest koostööd, tagatakse siseturu ladus toimimine ning täiustatakse keskkonnatoimet transpordisektoris.

Direktiivi hindamise tulemusena kinnitati selle lisaväärtust selliste ELi normide kehtestamisel, mis käsitlevad piiriüleseid vedusi tegevate raskesõidukite masse ja mõõtmeid. Selle tulemusena tehti siiski kindlaks ka puudused, näiteks õiguslüngad ja aegunud normid, mis takistavad tehnoloogilisi edusamme ja CO<sub>2</sub> heite vähendamist. Ilma kooskõlastatud ELi meetmeta peaksid liikmesriigid individuaalselt tegutsema, mille tulemuseks oleks turu killustatus, konkurentsimoonutused ja diskrimineerivad tavad. Lisaks sellele ei piisa ainult riiklikest algatustest, et lahendada kogu ELi probleemid ja saavutada CO<sub>2</sub> heite vähendamise eesmärgid.

Seega on ELi tasandi meede hädavajalik nende probleemide tulemuslikuks lahendamiseks, siseturu ühtlustatud toimimise tagamiseks, keskkonnatoime edendamiseks ning stabiilsuse tagamiseks autoveoettevõtjate ja raskesõidukite tootjate pikaajalise planeerimise eesmärgil.

- **Proportsionaalsus**

Ettepanekuga on leitud õige tasakaal, mis võimaldab tulemuslikult saavutada soovitud ühtlustamise, CO<sub>2</sub> heite vähendamise ja nõuete täitmise tagamise eesmärgid, tagades samal ajal, et välja pakutud meetmed ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik kindlaks tehtud probleemide lahendamiseks või poliitikaeesmärgi saavutamiseks.

Ettepanek aitab suurendada piiriülese transpordi energia- ja tegevustõhusust ning tulemuslikult tugevdada nõuete täitmise tagamist. See ei tekita ettevõtjatele märkimisväärsed kulusid ja liikmesriikidel tuleb ainult teha teatavad alginvesteeringud. See järkjärguline ja tõhus eesmärkide saavutamise viis võimaldab ladusat rohepööret asutuste ja ettevõtjate jaoks.

Selle puhul on leitud õige tasakaal ELi tasandil CO<sub>2</sub> heite vähendamist ja kohaldatavate normide täitmise tagamist käsitlevate miinimumnormide kehtestamise ning liikmesriikide

paindlikkuse tagamise vahel, et võtta kasutusele ambitsioonikamad lahendused, eelkõige nõuete täitmise tagamise vahendite puhul.

Ettepaneku proportsionaalsus põhineb kõigi poliitikavariantide hoolikal hindamisel, mida analüüsiti käesolevale ettepanekule lisatud mõjuhinnaangus (vt täpsemalt mõjuhinnaangu punktid 7.4 ja 8.1)<sup>25</sup>.

- **Vahendi valik**

Kuna ettepanek koosneb masside ja mõõtmete direktiivi mitmest muudatusest, peaks tulevane õigusakt olema direktiiv. See võimaldab sihipärast ühtlustamist ja annab liikmesriikidele teatava paindlikkuse võtta arvesse oma riigi eriomadusi.

Kuna muudetud direktiivi ülesehitus ja sisu jäävad samaks, ei ole uuesti sõnastamine vajalik.

### **3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED**

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

2022. aastal algatas komisjon järelhindamise, et analüüsida masside ja mõõtmete direktiivi toimimist lähtuvalt selle tulemuslikkusest, tõhususest, asjakohasusest, sidususest ja ELi lisaväärtusest. Hindamine toimus paralleelselt direktiivi muutmise mõjuhinnaangu koostamisega. Selle puhul järgiti komisjoni parema õigusloome põhimõtteid<sup>26</sup>.

Hindamise käigus uuriti direktiivi mõju kaupade vaba liikumise tagamise, energiatõhususe suurendamise, kasvuhoonegaaside heite vähendamise ja liiklusohutuse riskide maandamise seisukohast. Samuti hinnati, millised normid olid tulemuslikud, millised mitte ja miks. Hindamine hõlmas ajavahemikku 1997. aasta septembrist 31. detsembrini 2021.

Hindamise peamised järeldused olid järgmised:

- (1) on kehtestatud killustatud riiklikud ja kahepoolsed erandid ning halduslikud, tehnilised ja ohutusnõuded, millega reguleeritakse raskemate ja/või pikemate sõidukitega tehtavaid vedusid, hoolimata eeldusest, et direktiivi abil suudetakse saavutada suurem õigusnormide ühtlustatus;
- (2) alternatiivkütusega raskesõidukite kasutamine ja parem aerodünaamika ei ole veel andnud märkimisväärsed tulemusi autovedude energiatõhususe ja kasvuhoonegaaside heite vähendamise seisukohast;
- (3) normide täitmine on eri liikmesriikides tagatud märkimisväärselt erineval määral kontrollide arvu, rikkumiste tuvastamise tulemuslikkuse, kontrollivahendite ja tavade seisukohast;
- (4) raskemate ja/või pikemate sõidukite piiriülese transpordi piiranguid peeti tegevus- ja energiatõhususe puudumise peamiseks allikaks, ning need tekitasid autoveoettevõtjatele põhjendamatut halduskoormust ja põhjendamatuid kulusid;

<sup>25</sup> Mõjuhinnaang, lisatud dokumendile „Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse nõukogu 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“ (SWD(2023) 445 final).

<sup>26</sup> SWD(2021) 305 final, „Parem õigusloome“ (europa.eu).

- (5) masside ja mõõtmete direktiivi normides on teatavaid sisemisi ebakõlasid, mis tulenevad peamiselt faktist, et direktiiviga proovitakse leida tasakaal erinevate seatud eesmärkide vahel, võttes samuti arvesse liikmesriikide erinevusi taristu normide ja tegevustingimuste seisukohast;
- (6) direktiivi heakskiitmise ajal kinnitati ELi lisaväärtust ja selle lisaväärtuse põhjendused on siiani veenvad, kuna direktiiv on taganud autoveoettevõtjatele võrdsed võimalused;
- (7) direktiivi eesmärgid on siiani asjakohased. Selle eesmärgid parandada transpordi energia- ja tegevustõhusust, soodustada ühendvedusid ning tagada aus konkurents, kaitstes samal ajal liiklusohutust, ning kaitsta taristut kajastavad jätkuvalt praeguseid ja tulevasi vajadusi ning on hästi kooskõlas poliitikaeesmärgiga töötada ELis välja õiglane, turvaline, kestlik ja vastupanuvõimeline transpordisüsteem.

Hindamise peamine järeldus on, et direktiiv oli siseturu tugevdamise, autovedude energia- ja tegevustõhususe suurendamise, liiklusohutusse panustamise ja teetaristu kaitse eesmärkide saavutamisel ainult osaliselt edukas. Ühest küljest on raskesõidukite ühised tehnilised normid võimaldanud tulemuslikumat, ohutumast ja õiglasemat piiriülest tegevust ELi siseturul. Teisest küljest on suur arv riiklikke erandeid ja nõudeid, mille liikmesriigid on direktiivi alusel kehtestanud, põhjustanud teatavate turusegmentide killustatuse ja tegevustõhususe vähenemise. Kuigi direktiiv on aidanud suurendada konteinerite abil ühendvedude osakaalu ja suurendada liikmesriikides toimuva tegevuse energia- ja tegevustõhusust pikemate ja raskemate sõidukite lubamise teel, on selle üldine panus kaubaveo energiatõhususse ELis, sh aerodünaamiliste seadmete ja alternatiivkütusel töötavate (sh heiteta) jõuseadmete kasutuselevõtu teel, olnud väga piiratud. Direktiivi peetakse tulemuslikuks liiklusohutuse suurendamisel ja taristu kulumise vähendamisel.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Sidusrühmadega konsulteeriti 2022. ja 2023. aastal järelhindamise ja mõjuhinna koostamise ajal kooskõlas parema õigusloome põhimõtetega. Kasutati avatud ja suunatud konsulteerimismeetodeid ning mitmesuguseid konsulteerimisvahendeid.

Kõnealuse tegevuse eesmärgid olid järgmised:

- (1) koguda sidusrühmadelt teavet ja arvamusi direktiivi rakendamisega seotud põhiküsimuste, peamiste probleemide ja nende põhjuste ning õigusraamistikust soovitud muudatuste kohta;
- (2) koguda eriteavet (andmed ja teave, eksperdiarvamused) õigusraamistiku konkreetsete aspektide kohta;
- (3) koguda teavet ja seisukohti erinevate poliitikameetmete võimaliku mõju kohta.

2022. aastal toimusid järgmised konsultatsioonitegevused:

- tagasisidekorje konsultatsioon 2022. aasta jaanuarist veebruarini;
- avalik konsultatsioon 2022. aasta aprillist juulini;
- erinevate sidusrühmade küsitlus 2022. aasta septembrist oktoobrini;
- kaks seminari, üks tööstuse sidusrühmadele ja teine liikmesriikidele 2022. aasta detsembris.

Lisaks sellele toimus kogu 2022. aasta jooksul ja 2023. aasta esimeses kvartalis mitu kahe- ja mitmepoolset kohtumist erinevate sidusrühmadega (auto-, raudtee- ja kombineeritud vedude

sektorist, veokite tootjad, ettevõtjate ühendused, teetaristu ametiasutused ja riiklikud ametiasutused), laekus mitu seisukohavõttu ja neid analüüsiiti.

Konsulteriti järgmiste sidusrühmadega: teetaristu ametiasutused, autoveoettevõtjad, ettevõtjate ühendused, vedajad, ekspediitorid, liikmesriikide ametiasutused, raskesõidukite tootjad ja originaalseadmete tootjad, muud asjaomased sidusrühmad (kodanikuühiskonnast, valitsusvälistest organisatsioonidest ja akadeemilistest ringkondadest) ning üldsus.

Esimese kolme sidusrühmadega konsulterimise käigus käsitletud peamised teemad hõlmasid suures osas hindamismaatriksi erinevaid elemente, nimelt eesmärkide saavutamise tulemuslikkust, tõhusust, asjakohasust, sidusust ja ELi lisaväärtust.

Tagasisidekorjele saadud vastuste läbiv teema oli kehtiva masside ja mõõtmete direktiivi alusel liikmesriikidevahelist piiriülest transporti käsitlevate ühtsete ELi normide puudumine, millega lubatakse pikemaid ja raskemaid sõidukeid. Avaliku konsultatsiooni käigus tõid vastajad samuti esile, et direktiiv ei olnud tulemuslikult taganud autovedude energiatõhusust. Üldiselt kinnitasid sidusrühmad algselt kindlaks tehtud probleeme ja nende Euroopa mõõdet ning toetasid üldjoontes muudatuste CO<sub>2</sub> heite vähendamise, ühtlustamise ja nõuete täitmise tagamise eesmärke. Sidusrühmadega konsulterimise käigus pakuti samuti välja võimalikke lahendusi kindlaks tehtud probleemidele.

Sidusrühmad toetasid üldiselt CO<sub>2</sub> heite vähendamise meetmeid, näiteks raskesõidukite täismassi ja maksimaalmõõtmete suurendamist, et võtta arvesse heiteta tehnoloogia suurust ja massi, ning oma territooriumil sama massi või samade mõõtmete norme lubavate naaberliikmesriikide vahel raskemate ja/või pikemate sõidukite piiriülese transpordi lubamist. Samal ajal oli üksikutele liikmesriikidele ja raudteeveo/ühendvedude sidusrühmadele vastumeelne lubada raskemate ja/või pikemate sõidukite piiriülest pikamaavedu, kuna nad olid mures teetaristule avalduva mõju ja potentsiaalse uuesti raudteevedudelt autovedudele ülemineku pärast. Täiendavad keskkonnahoidlikkuse stiimulid, näiteks heiteta raskesõidukite täismassi suurendamine olenemata heiteta tehnoloogia massist ning haagiste ja poolhaagiste käsitlemine ühendveoühikutena, said kõigilt sidusrühmadelt positiivse hinnangu.

Ametiasutused ja tööstus kutsusid samuti üles ühtlustama sõidukeid vedavate sõidukite pikkuse koorma vedamisel ning ülekoormatud raskesõidukite kontrolli miinimumtaseme. Sidusrühmad avaldasid ka suurt toetust jagamatu lasti veolubade väljaandmise haldusmenetluse ühtlustamisele ja lihtsustamisele.

- **Ekspertiinide kogumine ja kasutamine**

Komisjoni tööd järeelhindamisel ja mõjuhinnangu koostamisel toetasid kaks asutusevälist uuringut, mille viis ellu Transport & Mobility Leuveni ja Ramboll Management Consultingu juhitud sõltumatu konsortsium. Sinna kuulusid ka Panteia, LNEC, Apollo Vehicle Safety ja alltöövõtjatena tegutsevad üksikisikutest eksperdid.

Olulisi andmeid ja teavet koguti rakendusaruandes,<sup>27</sup> mille koostas komisjon, kellele pakkus tehnilist tuge asutuseväline töövõtja COWI.

---

<sup>27</sup> KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT „Aruanne direktiiviga (EL) 719/2015 direktiivi 96/53/EÜ tehtud muudatuste rakendamise kohta“ (SWD(2023) 70).

Järelhindamise ja mõjuhinnangu koostamise ajal konsulteeriti korrapäraselt komisjoni talitustevahelise juhtrühmaga, kuhu kuuluvad eksperdid asjakohastest ELi poliitikavaldkondadest (keskkond, kliima, energia, siseturg, tööhõive).

Lisaks sellele konsulteeriti tööstuse sidusrühmade, sh keskkonnahoidliku tehnoloogia arendajate, sõidukitootjate, sektori ühenduste (auto- ja raudteeveod), maanteeasutuste ja paljude muude osalejatega.

- **Mõjuhinnang**

Käesolevale masside ja mõõtmete direktiivi muudatusettepanekule on lisatud mõjuhinnang. Aruande projekt esitati õiguskontrollikomiteele 26. aprillil 2023 ja komitee esitas reservatsioonidega positiivse arvamuse 26. mail 2023<sup>28</sup>. Aruannet kohandati reservatsioonide ja komitee üksikasjalikumate märkuste arvesse võtmiseks. Mõjuhinnangu punktis 5 on esitatud poliitikavariantide üksikasjalik selgitus ja punktis 6 on esitatud kõigi variantide põhjalik analüüs.

Koostati kolm poliitikavarianti, et lahendada kindlaks tehtud probleemid ja kõrvaldada nende põhjused, keskendudes CO<sub>2</sub> heite vähendamisele, ühtlustamisele ja nõuete täitmise tagamisele. Kõik variandid aitavad saavutada algatuse eesmäärke, aga erineva tulemuslikkuse ja tõhususega.

Poliitikavariant A (edaspidi „PV-A“) koosneb seitsmest poliitikameetmest, mis on kõigi kolme variandi puhul ühised. See keskendub heiteta sõidukite ja energiasäästu lahenduse kasutuselevõtu tõkete kõrvaldamisele, lubades täiendavat massi ja pikkust, et kompenseerida kõnealuse tehnoloogia massi ja/või suurust. Sellega ühtlustatakse sõidukeid vedavate sõidukite pikkus koorma vedamisel ning selgitatakse norme, mida kohaldatakse piiriüleseid vedusid tegevate raskemate ja/või pikemate sõidukite kasutamise suhtes (s.o 44tonnised raskesõidukid ja Euroopa moodulsüsteemid) ning toetatakse kõiki transpordiliike, sh konteineriteta ühendvedu. PV-A stimuleerib rohkem konteineritega ühendvedude kasutamist, lubades täiendavat kõrgust kõrgete konteinerite jaoks ühendvedude maanteeveoetappidel. Sellega tugevdatakse samuti nõuete täitmise tagamist, kehtestades liikmesriikide tehtavate kontrollide miinimumtaseme, ning kehtestatakse miinimumnõuded liikmesriikidele, kes on valmis rakendama aruka juurdepääsu poliitikat, et tagada kõnealuste kavade ühtlustamine ja koostalitlusvõime ELis.

Poliitikavariandil B (edaspidi „PV-B“) on laiem kohaldamisala kui PV-A-l. See hõlmab seitset ühist poliitikameedet ning täiendavaid meetmeid, mille abil tagatakse suuremad stiimulid heiteta sõidukite kasutuselevõtuks, suurendades heiteta raskesõidukite massi ülempiiri praeguselt 42 tonnilt (mida ei peeta teatava praeguse heiteta tehnoloogia massi kompenseerimiseks piisavaks) 44 tonnile, olenemata heiteta tehnoloogia massist. See meede võimaldab ettevõtjatele täiendavat veomahtu, kui heiteta tehnoloogia muutub kergemaks ja väiksemaks. PV-B soodustab samuti ühendvedusid, liigitades veoautod, haagised ja poolhaagised ühendveoühikuteks, mille puhul on lubatud sama täiendav mass neli tonni kui konteinereid või vahetusveovahendeid vedavate maanteesõidukite puhul. PV-Bga nähakse samuti ette nende haldusnõuete täiendav ühtlustamine, mis käsitlevad lubade väljaandmist jagamatut lasti vedavatele sõidukitele, mis ületavad direktiivis sätestatud massi ja mõõtmete ülempiiri. Sellega kehtestatakse samuti meetmed, mis muudavad nõuete täitmise tagamise sihipärasemaks ja tõhusamaks tänu teetariistus paigaldatavatele kaalumismehhanismidele.

---

<sup>28</sup> Õiguskontrollikomitee arvamus. Masside ja mõõtmete direktiiv (SEC(2023) 445).

Heiteta tegevusele ülemineku toetuseks on PV-Bs määratud kindlaks tähtpäev, pärast mida peavad raskemad raskesõidukid (44 tonni), mida lubatakse PV-A alusel piiriüleses transpordis kasutamiseks, olema heiteta sõidukid või neid tuleb kasutada ühendvedudeks. PV-B annab ettevõtjatele eeliseid, aga sellega nõutakse liikmesriikidelt teatavaid kulutusi ja regulatiivseid muudatusi.

Poliitikavariant C (edaspidi „PV-C“) sisaldab samuti seitset ühist poliitikameedet ning täiendavaid meetmeid ühtlustamise, CO<sub>2</sub> heite vähendamise ja nõuete täitmise tagamise kohta. Sellega laiendatakse Euroopa moodulsüsteemide tegevusulatust kogu ELi territooriumile (see ei piirdu liikmesriikidega, kes lubavad riiklikus transpordis Euroopa moodulsüsteeme, nagu PV-B puhul), kehtestatakse rangemad ohutusnõuded ja kvalifikatsiooninõuded Euroopa moodulsüsteemide liiklemiseks, kehtestatakse jagamatu lasti veokoridorid ning liikmesriikidele täiendavad nõuete täitmise tagamise kohustused. PV-C võimaldab suuremat tegevustõhusust, keskkonnakasutust ja normide täitmise tagamist, aga see hõlmab suuremat sekkumist ja suuremaid kulusid liikmesriikidele. Need on seotud teetaristu hooldamise ja tugevdamise ning ettevõtjate täiendavate nõuete täitmise kuludega.

Kõik poliitikavariandid aitavad lahendada kindlaks tehtud probleeme ja nende põhjuseid ning saavutada eri- ja põhieesmärke, kuid erineva tulemuslikkuse ja tõhususega.

Poliitikavariantide tõhususe analüüsi kohaselt kaalub kogukasu, mis on olenevalt variandist 20 miljardit eurot (PV-A), 80,2 miljardit eurot (PV-B) või 97 miljardit eurot (PV-C), üles kogukulud, mis on 1,9 miljardit eurot (PV-A), 6,5 miljardit eurot (PV-B) või 15,1 miljardit eurot (PV-C). PV-B-l on kõige parem kasu ja kulu suhe (12,3), millele järgnevad PV-A (10,7) ja PV-C (6,4).

Kui võrrelda kolme poliitikavariandi tulemuslikkust, tõhusust, sidusust, subsidiaarsust ja proportsionaalsust, siis järeldatakse mõjuhinnangus, et kõige sobilikum on PV-B. See aitab saavutada kõiki erieesmärke tulemuslikumalt kui PV-A ning sellest tekivad PV-Aga võrreldes liikmesriikide ametiasutustele lühiajaliselt ainult mõnevõrra suuremad kulud. PV-B on veidi väiksema tulemuslikkusega kui PV-C, eelkõige nõuete täitmise tagamise ning pikemate ja/või raskemate sõidukite keskkonnahoidlikkuse edendamise puhul. Kuid PV-Bd näib olevat otstarbekam ja lihtsam rakendada kui PV-Cd pikemate ja/või raskemate sõidukite (sh eritransport) liiklemise tegevustingimuste ja kontrollimeetmete puhul. PV-B tagab tasakaalu saavutatavate eesmärkide ning sekkumise kulude ja proportsionaalsuse, samuti rakendamise lihtsuse vahel.

Direktiiv aitab otseselt saavutada ÜRO kestliku arengu eesmärki nr 13 („tegutseda kiirelt ja otsustavalt kliimamuutuste ja nende mõjuga võitlemiseks“)<sup>29</sup>, kusjuures 2030. aastal väheneb CO<sub>2</sub> heide 1 592,7 tuhande tonni võrra ja 2050. aastal 54,6 tuhande tonni võrra. Kokku vähendaks ettepanek aastatel 2025–2050 CO<sub>2</sub> heidet 27,8 miljoni tonni võrra (1,2 % kaubaveost pärinevast CO<sub>2</sub> heitest). CO<sub>2</sub> heite jooksvad väliskulud aastatel 2025–2050 vähenevad lähtetaseme väärtusega võrreldes hinnanguliselt 3,5 miljardi euro võrra. See CO<sub>2</sub> heite vähenemine tuleneb heiteta raskesõidukite suuremast kasutamisest, üleminekust ühendvedudele ja sõitude arvu vähenemisest (tänu suuremale kandevõimele). See aitab samuti saavutada kestliku arengu eesmärki nr 3 („tagada kõigile hea tervis ja heaolu kogu elukaare jooksul“),<sup>30</sup> kusjuures 2030. aastal väheneb NO<sub>x</sub> heide 5,1 tuhande tonni võrra ja 2050. aastal 0,7 tuhande tonni võrra, 2030. aastal väheneb peenosakeste heide tuhande tonni võrra ja

<sup>29</sup> <https://sdgs.un.org/goals/goal13>.

<sup>30</sup> <https://sdgs.un.org/goals/goal3>.

2050. aastal väheneb NO<sub>x</sub> heide 0,4 tuhande tonni võrra ning müraemissiooni väliskulud vähenevad 0,7 miljardi euro võrra (jooksevväärtusena aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega) ning aastatel 2025–2050 päästetakse kokku 411 elu võrreldes lähtetaseme väärtusega. Elusid päästab (s.o väiksem õnnetustest põhjustatud surmade arv) üleminek ühendvedudele ja sõitude arvu vähenemine (tänu suuremale kandevõimele).

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Käesolev ettepanek on osa komisjoni 2022. aasta tööprogrammi II lisast (õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (edaspidi „REFIT“) algatused) pealkirja all „Uus hoog Euroopa demokraatialle“<sup>31</sup>. Sellel on oluline REFITi mõõde, kuna sellega lihtsustatakse ja viiakse vastavusse tehnilisi nõudeid ja haldusmenetlusi, mida liikmesriigid kohaldavad nende territooriumil ja piiriüleseid vedusid tegevate pikemate ja/või raskemate sõidukite suhtes. Algatus vähendab ettevõtjatele tekkivat halduskoormust, mis tuleneb ebastandardse või jagamatu lasti veolubade hankimise erinevatest ja kulukatest nõuetest.

Märkimisväärne osa kehtiva masside ja mõõtmete direktiivi kulukoormusest seisneb mõjus ettevõtjatele, kes ei saa teha piiriüleseid vedusid pikemate ja/või raskemate sõidukitega, mida lubatakse kahes (või enamas) naaberliikmesriigis. Direktiivi normide mitmetimõistetavus põhjustab kõnealuste sõidukitega tehtavate piiriüleste vedudega seotud erinevaid riiklikke tõlgendusi ja selle tulemuseks on killustatud tavad. Mõnel juhul peavad ettevõtjad enne piiri ületamist sõidukilt kauba osaliselt maha laadima, kui teises liikmesriigis võivad nad tänu liikmesriikide kahepoolsetele kokkulepetele vabalt piiri ületada. Algatus kõrvaldab pikemate ja/või raskemate sõidukitega (nt sõidukeid vedavad sõidukid, Euroopa moodulsüsteemid, 44tonnised raskesõidukid) tehtavate piiriüleste vedudega seotud õiguskindluse küsimuse ja sellest tuleneva halduskoormuse. Lisaks sellele tekib ettevõtjatele, tootjatele ja ametiasutustele suurem õiguskindlus tänu piiriüleste normide täitmise tagamiseks ühiste nõuete kehtestamisele.

Teatavat massi ja teatavaid mõõtmeid ületavate sõidukitega tehtavate piiriüleste vedude suhtes ühtlustatud normide ja tingimuste kehtestamise teel lihtsustatakse algatusega seadusandlust üldiselt ja suurendatakse selle tõhusust. See vähendab ettevõtjate regulatiivset koormust ning aitab tagada autovedude siseturu ladusa, õiglase ja ohutu toimimise.

- **Põhimõtte „üks sisse, üks välja“ kohaldamine**

See põhimõtte seisneb kodanike ja ettevõtjate jaoks komisjoni ettepanekutest tuleneva uue koormuse tasakaalustamises, kõrvaldades samas poliitikavaldkonnas olemasoleva samaväärse koormuse.

PV-B aitab autoveoetevõtjatel eeldatavasti säästa halduskulusid, vähendades aega, mis kulub jagamatu lasti erilubade taotluste koostamiseks ja esitamiseks (1,2 miljardit eurot jooksevväärtusena aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega), tänu taotlusvormide ja menetluste ühtlustamisele. Põhimõtte „üks sisse, üks välja“ otstarbel säästetakse igal aastal halduskulusid hinnanguliselt 71,8 miljoni euro väärtuses tänu lühemale ajale, mis on vajalik jagamatu lasti erilubade taotluste koostamiseks ja esitamiseks.

---

<sup>31</sup> COM(2021) 645 final EUR-Lex - 52021DC0645 - ET - EUR-Lex (europa.eu).

## Põhiõigused

Ettepanekus austatakse põhiõigusi ja järgitakse eelkõige Euroopa Liidu põhiõiguste hartas tunnustatud põhimõtteid<sup>32</sup>. Ettepanek aitab kaasa eesmärgile tagada kõrgetasemeline keskkonnakaitse kestliku arengu põhimõtte kohaselt, nagu on sätestatud harta artiklis 37.

## 4. MÕJU EELARVELE

Ettepanekust tekivad komisjonile eeldatavasti kohandamiskulud. Need on seotud jagamatu lasti vedu käsitleva teabevahetuse tehniliste ja tegevusstandardite kehtestamisega ning aruka juurdepääsu poliitikameetmete standardite koostamisega.

Jagamatu lasti vedu käsitleva teabevahetuse tehniliste ja tegevusstandardite kehtestamine toimub kahes etapis. Esiteks tehakse uuring, et koostada vajalikud elemendid ja pakkuda välja mitu varianti standardite kehtestamiseks. Teises etapis kasutatakse uuringu tulemusi, et koostada standardid eksperdirühma abiga. Esialgse uuringu kulud on hinnanguliselt 400 000 eurot. Tuleb korraldada kaks seminari, millel osaletakse isiklikult kohapeal. Komisjoni korraldatud kahepäevase seminari keskmine kulu on hinnanguliselt 30 000 eurot. Ühekordsed kohandamiskulud on seega hinnanguliselt 460 000 eurot.

Aruka juurdepääsu poliitikameetmete standardid koostatakse samuti kahes etapis. Esiteks korraldatakse uuring, millele järgnevad kaks seminari ja standardite koostamine eksperdirühma abiga. Uuringu kulud on hinnanguliselt 400 000 eurot. Komisjoni korraldatud kahepäevase seminari keskmine kulu on hinnanguliselt 30 000 eurot. Tuleb korraldada kaks seminari, millel osaletakse isiklikult. Koosolekutel osalevatele ekspertidele tuleb hinnanguliselt tasuda iga koosoleku eest 5 000 eurot. Seega on PMc7 ühekordsed kohandamiskulud hinnanguliselt 470 000 eurot.

## 5. MUU TEAVE

### • Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord

Komisjon jälgib ja hindab õigusakti tegelikku mõju erinevate meetmete ja näitajate abil, mis võimaldavad mõõta edusamme eri- ja tegevuseesmärkide saavutamisel. Järelevalvemeetmed hõlmavad korrapäraseid (iga kahe aasta tagant) liikmesriikide aruandeid tehtud nõuetele vastavuse kontrollide arvu ja liigi (juhuslikud, sihipärased ja automaatsed) kohta ning tuvastatud rikkumiste arvu ja liigi kohta. Liikmesriikide esitatud kõnealuse teabe alusel koostab komisjon iga kahe aasta tagant aruanded Euroopa Parlamendile ja nõukogule raskesõidukite masse ja mõõtmeid käsitlevate normide rakendamise kohta liikmesriikides. Ta koostab järeldused selle kohta, kuidas liikmesriigid täidavad oma nõuete täitmise tagamise kohustusi ja mil määral ettevõtjad täidavad raskesõidukite massi käsitlevaid norme. Korrapärane aruandlus aitab samuti jälgida nõuetele vastavuse suundumusi ning nõuete täitmise tagamise meetmete ja vahendite tulemuslikkust. Komisjon jätkab koostööd masside ja mõõtmete eksperdirühmaga, et teha kindlaks ja käsitleda massi ja mõõtmete alaste ELi normide erineva tõlgendamise juhtumeid ning erinevaid riiklikke nõudeid ja nõuete täitmise tagamise tavasid. Eesmärk on määrata kindlaks ühised lähenemisviisid ja anda vajaduse korral suuniseid. Lisaks sellele aitavad liikmesriikide loodavad seire- ja infosüsteemid hinnata muutusi Euroopa moodulsüsteemide kasutamises ja nende tegevusulatuses, jagamatu lasti veo määras ning riiklikes veotingimustes.

<sup>32</sup> ELT C 326, 26.10.2012, lk 391.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Artikliga 1 muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ. Peamised normid, mis muudavad direktiivi oluliselt või lisavad uusi elemente, on järgmised.

*Artikli 1 punkt 1*

Artiklit 1 muudetakse, et ajakohastada viiteid asjakohastele õigusaktidele, mis käsitlevad sõidukite ja nende haagiste ning kõnealuste sõidukite süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnitust ja turujärelevalvet.

*Artikli 1 punkt 2*

Artiklit 2 muudetakse, et viia vastavusse mõistete „haagis“ ja „poolhaagis“ määratlused ning lubatud maksimaalmõõtmete mõõtmise kord sõiduki tüübikinnituse õigusaktidega, lisades oluliste mõistete „Euroopa moodulsüsteem“ ja „sõidukeid vedav sõiduk“ määratluse ning mõiste „eFTI keskkond“ määratluse kooskõlas määrusega (EL) 1056/2020<sup>33</sup>.

Samuti muudetakse ühendvedude määratlust ja vajalikke viiteid seda liiki transpordile I lisa muudetud versioonis, et võimaldada ühendvedudes kasutatavatel veoautodel, haagistel ja poolhaagistel kasutada sama täiendavat lubatud massi, mida kasutavad maantesõidukid, mis veavad konteinereid või vahetusveovahendeid ja mida kasutatakse konteineritega ühendvedudes. See ajendab autoveoettevõtjaid tegelema ka konteineriteta ühendvedudega.

*Artikli 1 punkt 3*

Artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

- direktiivis sätestatud massi ja mõõtmeid ületavate raskesõidukite liiklemisel õiguskindluse tagamiseks kinnitatakse lõike 1 punktis c, et kui liikmesriigid kasutavad lõikes 2 lubatud riiklike erandeid, siis ei anna see automaatselt õigust teha raskemate ja/või pikemate sõidukitega piiriüleseid vedusid;
- lõige 3 kajastab fakti, et jagamatu lasti vedu võib samuti põhjustada masside ja mõõtmete ületamist. Selles nõutakse samuti, et liikmesriigid lihtsustaksid ja tõhustaksid riiklike lubade väljaandmise korda või võtaksid kasutusele sarnaseid kokkuleppeid jagamatu lasti veoks eesmärgiga minimeerida ettevõtjate halduskoormust ja vältida viivitusi. Sellega kehtestatakse ka liikmesriikidevahelise koostöö kohustus seoses sõidukite märguannete või märgistuse nõuetega ning keelatakse ebaproportsionaalsed tõkked riiklike keelenõuete kujul;
- uue lõikega 4a kehtestatakse Euroopa moodulsüsteemide liiklemise tingimused, mida võidakse kasutada väljaspool lõikega 5 hõlmatud katsekavasid, ja ilma nende piiramist nende rolliga, kaitsemeetmena artikli 4 lõike 4 punktis b sätestatud ausa konkurentsi tagamiseks. Ausate konkurentsitingimuste ja mittediskrimineerimise tagamiseks võimaldab see uus lõige liikmesriikidel lubada Euroopa moodulsüsteeme riiklikus ja rahvusvahelises liikluses, kui on täidetud konkreetsed tingimused, sh

<sup>33</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 1056/2020 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33).

teedehaldajatele on tehtud selgel, juurdepääsetaval ja läbipaistval viisil kättesaadavaks asjakohane teave, s.o kõnealuste liikmesriikide kindlaks määratud ühtse riikliku info- ja kommunikatsioonisüsteemi kaudu;

- lõike 5 muudatusega võimaldatakse laiendada nende katsete geograafilist ulatust, mille eesmärk on katsetada ja hinnata uut tehnoloogiat ja uusi kavasid, sh Euroopa moodulsüsteeme, ja võtta need järk-järgult kasutusele, mida võidakse teha ka piiriüleselt, tugevdatakse nende ajutist olemust ja kehtestatakse nende katsete maksimaalne ajavahemik viis aastat Euroopa moodulsüsteemide puhul. Uues lõikes sätestatakse, et liikmesriigid peavad looma seiresüsteemi, et kasutada ära ELi tasandil tehnoloogia katsetamise käigus saadud kogemusi ning tagada kogutud teabe, sh Euroopa moodulsüsteemide mõju käsitleva teabe võrreldavus;
- uue lõikega 5a antakse komisjonile volitus määrata kindlaks minimaalsed andmed ja tulemusnäitajad, mille riiklikud seiresüsteemid peavad esitama, et jälgida Euroopa moodulsüsteemide kasutamist ja katsetamist.

#### *Artikli 1 punkt 4*

Lisatakse uus artikkel 4a, mille kohaselt liikmesriigid peavad looma riikliku elektroonilise info- ja kommunikatsioonisüsteemi ning seda haldama; sellega tagatakse ettevõtjatele ühtne kontaktpunkt, mis võimaldab hankida kogu vajaliku teabe jagamatu lasti veo ja liikmesriikides Euroopa moodulsüsteemide kasutamise kohta, et kõnealust tegevust ellu viia, ning esitada taotlusi ja omandada lubasid jagamatu lasti veoks. Haldusmenetluste täiendavaks lihtsustamiseks on selles normis samuti märgitud, et komisjon võib luua taotluse ühise standardvormi jagamatut lasti vedavatele ettevõtjatele ning veelgi ühtlustada lubade väljaandmise norme ja korda.

#### *Artikli 1 punkt 5*

Uue artikliga 4b kõrvaldatakse tehislikud tõkked raskemate veokite piiriülesele liikumisele, mis takistavad autovedude tegevus- ja energiatõhususe ning keskkonnahoidlikkuse parandamist üleminekul heiteta vedudele. Sellega lubatakse ajutiselt kasutada fossiilkütuste jõul töötavaid 44tonniseid raskesõidukeid rahvusvahelistel autovedudel, mida tehakse nende liikmesriikide vahel, kes lubavad kõnealuseid raskemaid sõidukeid riigi piires kasutada. Sellega lubatakse samuti ajutiselt kasutada neid ühendvedudes, mille puhul lubatakse täiendavat massi. Üleminekuperioodiga tagatakse heiteta raskesõidukite piisav kättesaadavus turul, andes ettevõtjatele piisavalt aega oma praeguste sõidukiparkide uuendamiseks. Selle ajutise meetme aegumiskuupäev on seotud heiteta sõidukite kasutuselevõtu eeldatava suurenemisega, mis toimub prognooside kohaselt siis, kui need moodustavad uutest registreeritud sõidukitest ligikaudu 50 %, kooskõlas komisjoni ettepanekule määruse (EL) 2019/1242 muutmiseks (SWD(2023) 88 final) lisatud mõjuhindangus esitatud analüüsiga.

#### *Artikli 1 punkt 6*

Muudetud artikli 6 lõikega 1 ajakohastatakse viiteid kohaldatavatele ELi normidele ning muudetud lõikega 5 viiakse vastavusse viide teabele, mis tuleb lisada I lisas sätestatud täismassi vastavustõendile.

Artikli 6 uue lõikega 7 nõutakse, et ühendveo korraldaja teeks kättesaadavaks asjakohased andmed kauba vedamise kohta elektroonilise kaubaveoteabe (edaspidi „eFTI“) keskkonnas kooskõlas määrusega (EL) 2020/1056 ja et see teave oleks asjaomastele asutustele kättesaadav.

#### *Artikli 1 punkt 7*

Muudetud artikliga 8b ajakohastatakse viiteid tüübikinnituse õigusakte käsitlevatele kohaldatavatele ELi normidele.

#### *Artikli 1 punkt 8*

Kuna nende energiatõhususe suurendamise võimalused on piiratud, lubatakse praegu enamikes liikmesriikides avatud kerega sõidukitel, mis veavad sõidukeid, ületada maksimaalset lubatud pikkust väljaulatuva koorma puhul, suurendades märkimisväärselt nende veomahtu. Uue artikliga 8c ühtlustatakse kõnealuste sõidukite väljaulatuvat koormat käsitlevad normid ja kinnitatakse nende rahvusvahelises transpordis kasutamise seaduslikkust.

#### *Artikli 1 punkt 9*

Muudetud artikli 9a lõikes 1 selgitatakse, et pikemate kabiinide jaoks lubatud täiendav maksimaalpikkus võib olla selline, mis võimaldab paigutada pikemate kabiinidega sõidukitesse nullheite tehnoloogiat, näiteks akusid ja vesinikupaake. Sellega ajakohastatakse samuti lõike 2 viidet tüübikinnituse õigusakte käsitlevatele kohaldatavatele ELi normidele.

#### *Artikli 1 punkt 10*

Asendades artikli 10b ja lisades vajalikud muudatused I lisa muudetud versiooni kehtestatakse ettepanekuga erandid heiteta raskesõidukite täismassidest ja maksimaalmõõtmetest heiteta jõuseadmete ja nendega seotud varustuse jaoks vajaliku massi ja ruumi kompenseerimiseks. Lisaks sellele tühistatakse ettepanekuga I lisa muudatuste abil tingimus, et heiteta raskesõiduki täiendav täismass piirdub heiteta tehnoloogia massiga.

#### *Artikli 1 punkt 11*

Artiklit 10c muudetakse tulenevalt artiklile 10b uue lõigu lisamisest, et selgitada võimalust kohaldada selles jaotises osutatud maksimaalpikkuste suhtes vajaduse korral ka artikli 10b lõiget 2.

#### *Artikli 1 punkt 12*

Artiklis 10d võetakse arvesse üleeuroopalises autoveovõrgus liikumisel kaalumise süsteemide minimaalset kasutuselevõttu, mis on nähtud ette komisjoni ettepanekus, mis käsitleb määrust üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta. Seeläbi tagatakse kahe õigusakti vaheline väline sidusus ja toetatakse kõnealuses artiklis kehtestatud nõuete täitmise tagamise norme. Artikli 10d lõikes 2 määratakse samuti kindlaks liikmesriikide tehtavate nõuetele vastavuse kontrollide miinimumtase, sh õiste kontrollide puhul.

#### *Artikli 1 punkt 13*

Uue artikliga 10da kehtestatakse ühised miinimumtingimused liikmesriikides aruka juurdepääsu poliitikameetmete kavade vabatahtlikuks kasutuselevõtuks ning tagatakse, et need on kooskõlas direktiiviga 2010/40/EL sätestatud õigusraamistikuga, eelkõige asjakohaste andmete reaalajas vahetamisega. Selles selgitatakse samuti, et need kavad on loodud vahendina liikluseeskirjade täitmise paremaks tagamiseks ja need ei tohiks põhjustada diskrimineerivaid ega ebaproportsionaalseid piiranguid kaupade ja teenuste vabale liikumisele, mis takistavad siseturu ladusat toimimist.

#### *Artikli 1 punkt 14*

Artikli 10f muudatusega ja I lisa vajalike muudatustega suurendatakse standardse väliskõrgusega 9 jalga 6 tolli konteinereid (kõrged konteinerid) vedavate sõidukite ja liidendsõidukite maksimumkõrgust, et veelgi soodustada ühendvedude arengut.

#### *Artikli 1 punkt 15*

Artiklis 10g täpsustatakse teave, mis on vajalik direktiivi tulemuslikkuse piisavaks ja korrapäraseks hindamiseks, selles transpordisüsteemile tervikuna tekkiva mõju hindamiseks ning liikmesriikides kasutusele võetud katsete ja kavade jälgimiseks, et tagada nende kasulikkus ELi jaoks, tekitamata ebavajalikku ega põhjendamatut koormust liikmesriikidele. Komisjon võtab kasutusele aruandluse elektroonilise standardvormi, et lihtsustada liikmesriikide jaoks aruandluskohustuse täitmist ning tagada esitatud teabe võrreldavus.

#### *Artikli 1 lõige 16*

Artikli 10h lõikes 2 selgitatakse, et selle sättega komisjonile antud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte hõlmab ka artikli 4 lõikes 5a osutatud delegeeritud õigusakte.

#### *Artikli 1 punkt 17*

Artikli 10i uues lõikes 4 osutatakse menetlusele, mida komisjon peaks järgima viivitamata kohaldatavate rakendusaktide vastuvõtmiseks, mida saab kasutada eriolukordades.

#### *Artikli 1 punkt 18*

Artikkel 10j kustutatakse, kuna komisjon on juba täitnud sellest artiklist tuleneva kohustuse, avaldades kõnealuse aruande.

#### *Artikli 1 punkt 19*

Artikliga 10k kehtestatakse eriolukorra säte, et tagada liikmesriikidele vajalik paindlikkus kriisiolukordadega toimetulekuks, sh kui need tekivad väljaspool ELi. Eriolukorra klauslit saab kasutada ajutiselt, et kas liikmesriigid või kui olukord mõjutab mitut liikmesriiki, siis komisjon saaksid teha ajutisi erandeid direktiivis sätestatud normidest viivitamata kohaldatavate rakendusaktide abil.

#### *Artikli 1 punkt 20*

I lisa asendatakse, et teha vajalikud muudatused teatavates näitajates, mis käsitlevad teatavat liiki raskesõidukeid, sh eespool osutatud ja artiklites 2 ja 10b ning artikli 10f lõikes 1 osutatud raskesõidukid, ning sõnastada selgemalt lisa märgitud näitajad. Näitajate muudatused käsitlevad kõrgeid konteinereid vedavate sõidukite täiendavat kõrgust, viieteljeliste mootorsõidukite täismassi ning heiteta sõidukite kindla suurusega täiendavat massi ja täiendavat telgedele langevat massi.

#### *Artikli 1 punkt 21*

III lisa muudetakse, et ajakohastada viiteid kohaldatavatele ELi normidele.

#### *Artikkel 2*

Määruse (EL) 2020/1056 artikli 2 lõike 1 punkti a lisatakse uus alapunkt iv, et kohaldada kõnealust määrust direktiivi 96/53/EÜ artikli 6 lõikes 6 sätestatud regulatiivsete teabenõuete suhtes.

#### *Artikkel 3*

Artiklis 3 määratakse kindlaks tähtaeg, mille jooksul liikmesriigid peavad muudetud direktiivi üle võtma.

#### *Artikkel 4*

Artiklis 4 sätestatakse muudetud direktiivi jõustumine kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

#### *Artikkel 5*

Artikliga 5 adresseeritakse muudetud direktiiv liikmesriikidele.

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,**

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

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eelkõige selle artiklit 91,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust<sup>34</sup>,

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust<sup>35</sup>,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

- (1) Nõukogu direktiivis 96/53/EÜ<sup>36</sup> on sätestatud liidu teedel liiklevate raskeveokite lubatud täismass ja maksimaalmõõtmed, et tagada liiklusohutus ja siseturu tõrgeteta toimimine ning edendada vedude energia- ja toimimistõhusust ning vähendada vedudega kaasnevat kasvuhoonegaaside heidet. Direktiivi 96/53/EÜ hindamine on näidanud, et direktiiv on olnud liiklusohutuse, siseturu ja keskkonnanäesmärkide saavutamisel vaid osaliselt tõhus ning selle sätteid on vaja kohendada, et kajastada tehnika arengut ja edendada innovatsiooni, lahendada transpordituru muutuvaid probleeme ja aidata saavutada üht liidu poliitilist prioriteeti vähendada transpordi CO<sub>2</sub> heidet.
- (2) Komisjoni teatises „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“<sup>37</sup> on selgitatud, et selleks, et aidata saavutada Euroopa roheline kokkuleppe<sup>38</sup> eesmärk vähendada transpordist tulenevat kasvuhoonegaasi heidet 2050. aastaks 90 %, tuleb muuta kõiki transpordiliike kestlikumaks, teha mitmeliigilise transpordi süsteemis kestlikud alternatiivid laialdaselt kättesaadavaks ning anda õigeid stiimuleid, et minna liidus üle nullheitega transpordisüsteemile.
- (3) Maanteetranspordi raskesõidukite massi ja mõõtmeid käsitlevate eeskirjade ühtlustamise ja selgitamise abil on vaja lahendada piiriüleste vedude ebatõhususe probleemid seoses energia ja toimivusega, pakkuda ettevõtjatele tugevaid stiimuleid heitevaba tehnoloogia kasutuselevõtuks, hõlbustades samal ajal olemasolevate

<sup>34</sup> ELT C ..., ..., lk ...

<sup>35</sup> ELT C ..., ..., lk ...

<sup>36</sup> EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59.

<sup>37</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>38</sup> COM(2019) 640 final.

energiasäästulahenduste kasutamist, ning täiendavalt toetada kaupade ühendvedusid. Halduskoormuse vähendamiseks, konkurentsimoonutuste ära hoidmiseks ning liiklusohutusele avalduvate riskide ja teetaristu kahjustamise vähendamiseks tuleks ühtlustada teatavaid nõudeid seoses raskemate ja pikemate sõidukite kasutamisega ning tugevdada kehtivate eeskirjade täitmist.

- (4) Nende eesmärkide saavutamiseks tuleks leida õige tasakaal majandusliku tõhususe, keskkonnasäästlikkuse, teetaristu kaitse ja liiklusohutuse aspektide vahel.
- (5) Raskeveokite tüüpide ja selliste sõidukite massiväärtuste määratlemisel on viidatud sõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnitust ja turujärelevalvet käsitlevate liidu õigusaktidele, eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustele (EL) 2018/858<sup>39</sup> ja (EL) 2019/2144<sup>40</sup>. Seepärast on soovitatav ajakohastada viiteid kõnealustele asjakohastele õigusaktidele, et tagada kohaldatava õigusraamistiku selgus.
- (6) Direktiivi 96/53/EL sätteid täiendavad nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ<sup>41</sup> ühendvedude kasvu edendamise ja toetamise osas. Seepärast tuleks ühendvedude määratlus viia kooskõlla direktiivis 92/106/EMÜ kasutatud terminoloogiaga, et võimaldada ühendvedudel kasutatavate veoautode, haagiste ja poolhaagiste puhul sama lubatud lisamassi nagu selliste konteinervedudel kasutatavate maantee sõidukite puhul, mis veavad konteinereid või vahetusveovahendeid. Selline massistiimul peaks innustama autoveo-ettevõtjaid tegelema ka konteineriteta ühendvedudega.
- (7) Selleks et tagada käesoleva direktiivi sätete ühtne mõistmine ja ühetaoline rakendamine siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses, on vaja selgitada, et siseriiklikke erandeid teatavate siseriiklikus liikluses liiklevate sõidukitüüpide lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmete piirmääradest ei kohaldata automaatselt piiriülestes vedudes kasutatavate sõidukite suhtes.

<sup>39</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1) ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1).

<sup>40</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1).

<sup>41</sup> Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).

- (8) Jagamatu lasti vedu on oluline turusegment, mis on seotud selliste strateegiliste valdkondadega nagu taastuvenergia, tsiviilehitus ja taristu, nafta ja gaas, rasketööstus ja elektritootmissektor. Kuigi liikmesriikide määratud ekspertide vastu võetud Euroopa ebastandardsete veoste parimaid tavaid käsitlevaid suuniseid väärtustatakse, on jagamatu lasti veolubade saamise eeskirjade ja menetluste lihtsustamisel ja ühtlustamisel tehtud väga vähe edusamme. Ilma et see piiraks liikmesriikide õigust kehtestada vajalikud tingimused jagamatu lasti ohutu veo tagamiseks oma territooriumil, peaksid liikmesriigid tegema koostööd nende nõuete võimalikult ulatuslikuks ühtlustamiseks, et hoida ära sama eesmärgi täitvate erinevate tingimuste paljus. Samuti peaksid liikmesriigid tagama, et riiklikud nõuded on proportsionaalsed ja mittediskrimineerivad ning et nendega hoidutakse põhjendamatute nõuete kehtestamisest, nagu asjaomase liikmesriigi riigikeele vabalt valdamine. Selleks et vähendada ettevõtjate halduskoormust ning tagada vedude tegemine tõhusalt, õiglaselt ja ohutult, on oluline kehtestada läbipaistev, ühtlustatud ja kasutajasõbralik lubade saamise süsteem.
- (9) Euroopa moodulsüsteeme on pikalt kasutatud ja katsetatud ning need on osutunud huvitavaks lahenduseks transporditeenuste majandusliku ja energiatõhususe suurendamisel, tagades samal ajal liiklusohutuse ja taristu kaitse tänu sellele, et need ei ületa teedevõrgu asjakohaste osade piire. Võttes arvesse liikmesriikide eripärasid, erinevaid majandushuve, transpordivajadusi ja transporditaristu erinevat suutlikkust, on liikmesriikidel parimad võimalused hinnata Euroopa moodulsüsteemide liikumist oma territooriumil ja anda selleks luba. Samal ajal on Euroopa moodulsüsteemide kasutamise positiivse sotsiaal-majandusliku ja keskkonnamõju suurendamiseks äärmiselt oluline kõrvaldada tarbetud tõkked nende kasutamisel piiriüleste vedude puhul, mis toimuvad selliste naaberliikmesriikide vahel, kes lubavad selliseid liidendsõidukeid oma territooriumil kasutada. Selleks tuleks kõrvaldada piirang ületatavate piiride arvu suhtes, kui need liidendsõidukid vastavad liikmesriikide poolt nende territooriumil Euroopa moodulsüsteemide suhtes kehtestatud lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmetele. Selle eesmärk on tagada, et piiriülestel vedudel kasutatavad Euroopa moodulsüsteemid vastavad nendes liikmesriikides Euroopa moodulsüsteemide suhtes kohaldatavale ühisele madalaimale massi ja mõõtmete piirmäärale. Käitamise ohutuse, läbipaistvuse ja õigusselguse huvides tuleks kehtestada ühised tingimused Euroopa moodulsüsteemide osalemisele riigisisises ja rahvusvahelises liikluses, sealhulgas tuleks anda selget teavet Euroopa moodulsüsteemide massi ja mõõtmete piirmäärade ning teedevõrgu nende osade kohta, mis on sobiv selliste sõidukite spetsifikatsioonidele; samuti tuleks jälgida Euroopa moodulsüsteemide kasutamise mõju liiklusohutusele, teetaristule ja transpordiliikidevahelisele koostööle ning Euroopa moodulsüsteemide keskkonnamõju transpordisüsteemile, sealhulgas mõju transpordiliikide osakaalule.
- (10) Liikmesriikidel peaks jätkuvalt olema lubatud viia läbi ajutisi katseid. Tulenevalt uutest tehnoloogiatest, mis võimaldavad liiklemise ajal laadimist, näiteks päikesepaneelid, pantograafid ja elektriteed, või Euroopa moodulsüsteemide järkjärgulisest kasutuselevõtust liikmesriikides võib katsekeskkonnas olla vaja lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmeid ületada, sealhulgas teedevõrgu piiriülestel lõikudel. Seetõttu peaks liikmesriikidel jätkuvalt olema lubatud selliseid katseid läbi viia ning neil peaks olema võimalik katsetada uute tehnoloogiate ja kontseptsioonide piiriülest ühilduvust. Katsete ajutist ja innovatiivset olemust tuleb selgitada, kehtestades nende läbiviimiseks maksimaalse ajavahemiku. Samal ajal ei tohiks piirata uute tehnoloogiate ja innovatsioonikavadega seotud katsetuste arvu, et mitte takistada innovatsiooni. Liikmesriigid peaksid korrapäraselt jälgima ja hindama uute

tehnoloogiate ja uute kontseptsioonide katsetamise toimimist ja mõju liiklusohutusele, teetaristule, transpordiliikidevahelisele koostööle, samuti transpordisüsteemile avalduvat sellist keskkonnamõju nagu mõju transpordiliikide jaotusele.

- (11) Arvestades, et jagamatu lasti vedu selliste sõidukite või liidendsõidukitega, mis ületavad lubatud täismassi või maksimaalmõõtmeid, ning Euroopa moodulsüsteemide kasutamine, vajavad täiendavaid turvaelementide ja sobivat taristut, on vaja erilist tähelepanu pöörataks sellistele elementidele nagu asjakohase teabe läbipaistvus, õiguskindlus ja loamenetluste ühtlustamine. Seepärast on vaja, et liikmesriigid looksid ühtse elektroonilise teabe- ja sidesüsteemi, mis sisaldab kogu asjakohast teavet jagamatu lasti veo ning Euroopa moodulsüsteemide suhtes kohaldatavate toimivus- ja haldustingimuste kohta selgel ja kergesti kättesaadaval viisil. Kõnealune riiklik süsteem peaks samuti võimaldama ettevõtjatel saada teavet ja esitada elektrooniliselt standardvormis taotlus jagamatu lasti vedamise erilubade saamiseks asjaomases liikmesriigis.
- (12) Peamiselt pikamaavedudel kasutatavate raskemate veoautode (nt 5 ja 6 teljega liidendsõidukid) piiriülestel vedudel ees seisvad kunstlikud tõkked tuleks ühtlustatud viisil kõrvaldada, et lühikeses perspektiivis ära kasutada liikmesriikide võimaldatava suurema kandevõimega kaasnevat toimimise, energia- ja keskkonnatõhusust, sealhulgas ühendvedude puhul. Selleks et tulemuslikult edendada üleminekut heitevabale liikuvusele, on järk-järgult vaja lõpetada fossiilkütustel töötavate raskemate veoautode kasutamine alates 2035. aastast, mil heitevabade raskeveokite turuosa suureneb prognooside kohaselt märkimisväärselt ja moodustab ligikaudu 50 % uutest registreeritud raskeveokitest. Pärast sellist järkjärgulist lõpetamist tuleks riigisisises liikluses jätkuvalt lubada raskemaid veoautosid, samas kui rahvusvahelises liikluses peaksid need vastama lubatud täismassile, mis on esitatud direktiivi 96/53/EÜ I lisas, mille kohaselt võib lubatud lisamassi kasutada vaid saastevabade sõidukite ja ühendvedudes kasutatavate sõidukite puhul.
- (13) Tõend sõidukite vastavuse kohta direktiivis 96/53/EÜ esitatud väärtustele peaks sisaldama põhjalikku teavet kooskõlas liidu ajakohastatud eeskirjadega sõidukite tüübikinnituse ühtsete menetluste ja tehniliste kirjelduste kohta. Seepärast tuleks viiteid kohaldatavatele liidu õigusnormidele ajakohastada, et lisada konkreetne viide komisjoni rakendusmäärusele (EL) 2021/535<sup>42</sup>. Teave, mis tuleks lisada vastavustõendile, tuleks veelgi paremini viia vastavusse direktiivi 96/53/EÜ alusel lubatud täismassiga. Selle kontrollimine, kas veo puhul on tegemist artiklis 2 määratletud ühendveoga, võib olla eriti keeruline, kui tegemist ei ole konteinerveoga. Selleks et tagada ühendvedudes osalevate raskeveokite puhul lisamassi kasutamine nõuetekohaselt, peavad ettevõtjad esitama tõendid selle kohta, et tegu on ühendveoga. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1056/2020<sup>43</sup> kohaselt loodud digitaalsete transpordiandmete platvormid (edaspidi „eFTI keskkond“) on selleks sobiv vahend, kuna need on loodud direktiivi 92/106/EMÜ artiklites 3 ja 7 sätestatud regulatiivsete teavitamisnõuete lisamiseks. Seepärast tuleks eFTI keskkonna

<sup>42</sup> Komisjoni 31. märtsi 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/535, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2144 rakenduseeskirjad sõidukite ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ühtsete menetluste ja tehniliste kirjelduste kohta seoses nende ehituse üldandmete ja ohutusega (ELT L 117, 6.4.2021, lk 1).

<sup>43</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 1056/2020 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33).

kasutamine muuta kohustuslikuks, et registreerida ja teha kättesaadavaks asjakohane teave veoste vedamiseks kasutatavate transpordiliikide kohta.

- (14) Sõidukeid vedavate lahtise kerega sõidukite puhul on potentsiaal vähendada energiatarbimist parema aerodünaamika abil väga piiratud. Erinevad riiklikud eeskirjad sõidukeid vedavatelt sõidukitelt väljaulatuva lasti kohta põhjustavad konkurentsimoonutusi ja piiravad märkimisväärselt nende potentsiaali parandada nende toimimise tõhusust ja energiatõhusust rahvusvahelistel vedudel. Seepärast on vaja ühtlustada eeskirju, mis käsitlevad sõidukeid vedavate lahtise kerega sõidukite väljaulatuvat lasti, et tagada nende eesmärkide nõuetekohane täitmine.
- (15) Turule on hakanud sisenema pikendatud kabiinidega raskeveokid, millel on heitevabad jõuseadmed. Heitevabade jõuseadmete kasutamine nõuab sõltuvalt tehnoloogiast lisaruumi, mida ei tohiks arvestada sõiduki tegeliku lasti arvelt, et heitevaba autoveosektorit majanduslikult mitte karistada. Seega tuleks selgitada, et pikendatud kabiinide puhul ette nähtud maksimaalpikkust ületav pikkus võib olla selline, et see annab ruumi heitevaba tehnoloogia, näiteks akude ja vesinikupaakide jaoks, tingimusel et see ei ohusta aerodünaamiliste kabiinide ohutuse, tõhususe ja mugavusega seotud elemente.
- (16) Sarnaselt vajadusele lisaruumi järele ei sobi praegused standardid heiteta raskeveokite lisamassi kompenseerimiseks, eelkõige pikamaavedude puhul. Heiteta liidendsõidukite ja liidus kasutusel olevate kõige levinumate sõiduautode puhul on vaja täiendavat massi ja teljekoormust. Kergemad tehnoloogiad ja parem aerodünaamika muudavad heitevabade jõuseadmete kasutamise tõhusamaks (näiteks võimaldavad pikemat sõiduulatust ja aku kasutusiga) ja vähendavad seeläbi energiatarbimist. Selleks et pakkuda täiendavaid stiimuleid heiteta raskeveokite kasutuselevõtuks, edendada tehnoloogia arengut ja sõidukite varustamist täiustatud aerodünaamiliste seadmetega, tuleks lubatud lisamass heitevaba tehnoloogia massist lahti siduda.
- (17) Eeskirjade täitmise tulemuslik, tõhus ja järjepidev tagamine on äärmiselt oluline, et tagada moonutamata konkurents ettevõtjate jaoks ning kõrvaldada kohaldatavat massi või mõõtmeid ebaseaduslikult ületavate sõidukitega seotud riskid liiklusohutusele ja teetaristule. Selleks et liikmesriigid saaksid maanteekontrollis võtta paremini sihikule ülekoormatud sõidukid, ja kui nad otsustavad kasutada teetaristus automaatseid süsteeme, peaksid liikmesriigid tagama vähemalt selliste süsteemide kasutuselevõtu üleeuroopalises maanteetranspordivõrgus. Lisaks tuleks nõuete täitmise tagamise usaldusväärsuse ja järjepidevuse huvides kogu liidus kehtestada kohustuslik minimaalne kontrollitase, mida liikmesriigid peavad järgima proportsionaalselt käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate sõidukite liikluse tasemega nende territooriumil, tehes sealhulgas asjakohasel hulgal kontrolle öisel ajal.
- (18) Selleks et veelgi paremini tagada raskeveokite liidu teedel liiklemist käsitlevate eeskirjade täitmise tagamine ja järelevalve, vähendada ummikuid, suurendada liiklusohutust, vähendada taristu kahjustamise ohtu ja edendada säästvat vedu, tuleks liikmesriike innustada kehtestama aruka juurdepääsu korra kavad, millega tagatakse vastavus lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmeid käsitlevatele eeskirjadele. Selliste kavade loomisel peaksid liikmesriigid kohaldama ühiseid miinimumnõudeid, et tagada ühtlus ja koostalitlus kogu ELis, eelkõige seoses asjakohaste vahetatavate andmete kättesaadavuse ja vormiga. Kavad peaksid aitama tagada, et õige lastiga sõiduk liikleb õigel teel ja õigel ajal, et tagada minimaalne mõju keskkonnale, taristule, inimeste tervisele ja ohutusele ning ühiskonnale. Selliste kavade kehtestamisel tuleks kasutada täiustatud intelligentseid transpordisüsteeme, nagu sõiduki taristuse, sõiduki

võrguside, reaalajas andmete jagamine ja kaugseire, et tagada raskeveokite ohutu ja sujuv liiklemine, ning need ei tohiks põhjustada ebaproportsionaalseid ega diskrimineerivaid liikluspiiranguid.

- (19) Mitmeliigilise transpordisüsteemi kasvu edendamiseks tuleks veelgi hõlbustada konteinervedusid ja võimaldada maantesõidukitele kõrgete konteinerite veoks lisakõrgust.
- (20) Euroopa Parlamenti ja nõukogu tuleks korrapäraselt teavitada sellest, milliseid tulemusi on andnud liikmesriikide pädevate asutuste tehtud vastavuskontrollid jõustamisvahendite ja seiresüsteemide kasutuselevõtu ja kasutamise üle, eelkõige seoses raskemate ja/või pikemate sõidukite, sealhulgas moodulsüsteemide kasutamise toimivus-, ohutus- ja keskkonnamõju hindamisega. See liikmesriikide esitatud teave peaks võimaldama komisjonil jälgida turusuundumusi ja vastavust direktiivile 96/53/EÜ. Selleks et hõlbustada liikmesriikidel vajaliku teabe esitamist komisjonile ning tagada andmete ühtsus ja võrreldavus, mis võimaldaks jälgida direktiivi 96/53/EÜ nõuete täitmist ja hinnata selle üldist tulemuslikkust, on soovitatav, et komisjon kehtestaks ühtse kasutajasõbraliku aruandlusvormi.
- (21) Selleks et autoveosektor saaks kiiresti reageerida mis tahes kriisile, nagu loodusõnnetused, pandeemiad, sõjalised konfliktid või taristutõrked, on vaja lisada direktiivi 96/53/EÜ hädaolukorra klausel, mis võimaldab ajutiselt kasutada raskeveokeid, mis ületavad lubatud täismassi ja/või maksimaalmõõtmeid, et tagada vajalike kaupade ja teenuste jätkuv tarnimine. Sellist hädaolukorra klauslit tuleks kohaldada üksnes juhul, kui avalik huvi seda nõuab ja tingimusel, et see ei vähenda liiklusohutust.
- (22) Selleks et tagada liikmesriikide poolt Euroopa moodulsüsteemide ja katsete mõju hindamiseks loodavate seiresüsteemide vastavus ühtlustatud miinimumnõuetele, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada direktiivi 96/53/EÜ seoses kõnealuste seiresüsteemide esitatavate andmete ja/või tulemusnäitajate miinimumkogumite kindlaksmääramisega. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes<sup>44</sup> sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (23) Selleks et tagada käesoleva direktiivi ühetaolised rakendamistingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused, et kehtestada ühtne taotluse tüüpvorm ning ühtlustada eeskirjad ja menetlused riiklike lubade väljaandmiseks või sarnastekokkulepete tegemiseks selliste sõidukite või liidendsõidukite puhul, mis ületavad lubatud täismassi ja/või maksimaalmõõtmeid ning on ette nähtud jagamatu lasti vedamiseks, et kehtestada ühtne aruandlusvorm liikmesriikidele, et nad saaksid täita oma aruandluskohustusi, ning kehtestada ajutised erandid kriisist mõjutatud liikmesriikide vahelises rahvusvahelises liikluses kasutatavate massi ja mõõtmete

<sup>44</sup> ELT L 123, 12.5.2016, lk 1.

piirmäärade kohaldamisest. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011<sup>45</sup>.

- (24) Võttes arvesse direktiivi 96/53/EÜ I lisa arvukaid muudatusi, mis on seotud vajadusega pakkuda täiendavaid stiimuleid heiteta raskeveokite kasutuselevõtuks, vajadusega ühtlustada viieteljeliste mootorsõidukite lubatud täismassi ja vajadus edendada ühendvedusid, on selguse huvides asjakohane see asendada.
- (25) Selleks et lisada direktiivi 96/53/EÜ alusel nõutav teave määruse (EL) 2020/1056 kohaldamisalasse, tuleb kõnealust määrust muuta.
- (26) Kuna käesoleva direktiivi eesmärged, nimelt liiklusohutuse tagamine, kestlike ja tõhusate vedude soodustamine ning siseturu toimimise edendamine, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab neid autovedude piiriülese iseloomu ja käesoleva direktiiviga lahendatavate probleemide tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev direktiiv nimetatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (27) Kooskõlas liikmesriikide ja komisjoni 28. septembri 2011. aasta ühise poliitilise deklaratsiooniga selgitavate dokumentide kohta<sup>46</sup> kohustuvad liikmesriigid põhjendatud juhtudel lisama ülevõtmismeetmeid käsitlevale teatele ühe või mitu dokumenti, milles selgitatakse seost direktiivi osade ja ülevõtvate liikmesriigi õigusaktide vastavate osade vahel. Käesoleva direktiivi puhul leiab seadusandja, et nimetatud dokumentide edastamine on põhjendatud.
- (28) Seega tuleks direktiivi 96/53/EÜ vastavalt muuta,
- ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

### *Artikkel 1*

#### *Direktiivi 96/53/EÜ muudatused*

Direktiivi 96/53/EÜ muudetakse järgmiselt:

- (1) artiklit 1 muudetakse järgmiselt:
- (a) lõike 1 punkt a asendatakse järgmisega:
- „a) Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/858 artiklis 4 klassifitseeritud M<sub>2</sub>- ja M<sub>3</sub>-kategooria mootorsõidukite ja nende O-kategooria haagiste ning N<sub>2</sub>- ja N<sub>3</sub>-kategooria mootorsõidukite ja nende O<sub>3</sub>- ja O<sub>4</sub>-kategooria haagiste mõõtmete suhtes\*“;
- b) lõige 2 asendatakse järgmisega:
- „2) Kõik I lisas märgitud massiväärtused kehtivad kui liiklusstandardid ja iseloomustavad laadimistingimusi, ning need ei kujuta endast tootmisstandardeid, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EL) 2019/2144\*\*.“;

<sup>45</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).

<sup>46</sup> ELT C 369, 17.12.2011, lk 14.

\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta, ning millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 715/2007 ja (EÜ) nr 595/2009 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2007/46/EÜ (ELT L 151, 14.6.2018, lk 1).

\*\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. novembri 2019. aasta määrus (EL) 2019/2144, mis käsitleb mootorsõidukite ja nende haagiste ning mootorsõidukite jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse nõudeid seoses nende üldise ohutuse ning sõitjate ja vähekaitstud liiklejate kaitsega, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 ja tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 78/2009, (EÜ) nr 79/2009 ja (EÜ) nr 661/2009 ning komisjoni määrused (EÜ) nr 631/2009, (EL) nr 406/2010, (EL) nr 672/2010, (EL) nr 1003/2010, (EL) nr 1005/2010, (EL) nr 1008/2010, (EL) nr 1009/2010, (EL) nr 19/2011, (EL) nr 109/2011, (EL) nr 458/2011, (EL) nr 65/2012, (EL) nr 130/2012, (EL) nr 347/2012, (EL) nr 351/2012, (EL) nr 1230/2012 ja (EL) 2015/166 (ELT L 325, 16.12.2019, lk 1).“;

(2) artiklit 2 muudetakse järgmiselt:

a) teises taandes asendatakse mõiste „haagis“ järgmisega:

„— *haagis* – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 17 määratletud sõiduk,“;

b) kolmandas taandes asendatakse mõiste „

poolhaagis“ järgmisega:

„— *poolhaagis* – määruse (EL) 2018/858 artikli 3 punktis 33 määratletud sõiduk,“;

c) mõiste „liidendsõiduk“ järele lisatakse järgmine mõiste:

„— *Euroopa moodulsüsteem* – mootorsõiduk või liidendsõiduk, mis on ühendatud ühe või mitme haagise või poolhaagisega, mille kogupikkus ületab suurimat lubatud pikkust ja selle mass võib ületada suurimat lubatud täismassi, nagu on esitatud I lisas, ning mille üksikmootorsõiduk, haagis (haagised) ja poolhaagis(ed) ei ületa I lisas esitatud massi ega mõõtmeid,“;

d) mõiste „konditsioneeritud sõiduk“ järele lisatakse järgmine mõiste:

„— *sõidukeid vedav sõiduk* – liidendsõiduk, mis on ehitatud või püsivalt kohandatud teis(t)e sõiduki(te) veoks,“;

e) neljateistkümnendas taandes asendatakse mõiste „alternatiivkütusega töötav sõiduk“ järgmisega:

„— *alternatiivkütusega töötav sõiduk* – mootorsõiduk, mis töötab täielikult alternatiivkütusega ning mis on saanud määruse (EL) 2018/858 raamistiku kohase tüübikinnituse,“;

f) viieteistkümnendas taandes asendatakse mõiste „ühendvedu“ punkt a järgmisega:

„a) kombineeritud vedudest, mis on määratletud nõukogu direktiivi 92/106/EMÜ\* artiklis 1, või “;

\* Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiiv 92/106/EMÜ, millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38).

g) mõiste „ekspedeerija“ järele lisatakse järgmine mõiste:

„— *eFTI keskkond* – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1056\* kohaselt loodud kaubaveo teabeplatvorm,“;

\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrus (EL) 2020/1056 elektroonilise kaubaveoteabe kohta (ELT L 249, 31.7.2020, lk 33).

h) teine lõik asendatakse järgmisega:

Kõiki I lisa esitatud lubatud maksimaalmõõtmeid kontrollitakse konkreetse sõiduki kohta komisjoni rakendusmääruse (EL) 2020/683\* I lisa kohaselt koostatud ELi terviksõiduki tüübikinnitusele lisatud teabedokumendis esitatud vastavate plusstolerantsideta väärtuste suhtes.“;

\* Komisjoni 15. aprilli 2020. aasta rakendusmäärus (EL) 2020/683, millega rakendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2018/858 seoses mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ja turujärelevalve suhtes kohaldatavate haldusnõuetega (ELT L 163, 26.5.2020, lk 1).“;

(3) artiklit 4 muudetakse järgmiselt:

a) lõikele 1 lisatakse punkt c:

„c) rahvusvahelise kauba- või reisijateveo eesmärgil sellistel sõidukitel või liidendsõidukitel, mis ei vasta I lisa esitatud karakteristikutele.“;

b) lõiked 3 ja 4 asendatakse järgmistega:

„3) Kui sõidukiga või liidendsõidukiga veetakse või kavatakse vedada jagamatut lasti, võib lubatud täismassi ja/või maksimaalmõõtmeid ületaval sõidukil või liidendsõidukil lubada liikuda ainult eriloo alusel, mille annab välja pädev asutus, või sarnaste kokkulepete alusel, mis on iga üksikjuhtumi puhul eraldi pädeva asutusega kokku lepitud.

Liikmesriigid tagavad halduskoormuse vähendamise ja tarbetute viivituste vältimisega, et jagamatu lasti veolubade või sarnaste kokkulepete taotlemine on sujuv, tõhus ja mittediskrimineeriv.

Liikmesriigid tagavad, et jagamatu lasti veoga seotud lubade väljaandmise või sarnaste kokkulepete tegemise tingimused on proportsionaalsed ja mittediskrimineerivad. Eelkõige teevad liikmesriigid koostööd, et vältida sõiduki märgistuse ja märguannete paljusust ning eelistada teksti asemel piktogrammide kasutamist. Liikmesriigid ei kehtesta jagamatu lasti veoga seotud keelenõudeid.

4. Liikmesriigid võivad lubada riigisisestel kaubavedudel kasutatavatel sõidukitel ja liidendsõidukitel, mille mõõtmed erinevad I lisa punktides 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 ja 4.4 kehtestatud mõõtmetest, liigelda nende territooriumil, kui nende sõidukitega tehakse teatavaid riigisiseseid vedusid, mis ei mõjuta oluliselt rahvusvahelist konkurentsi transpordisektoris.

Vedu peetakse rahvusvahelist konkurentsi transpordisektoris oluliselt mittemõjutavaks, kui on täidetud üks järgmistest tingimustest:

a) vedu tehakse liikmesriigi territooriumil erisõidukiga või spetsialiseeritud liidendsõidukiga olukorras, mille puhul selleks veoks ei kasutata harilikult teisest liikmesriigist pärinevat sõidukit, näiteks raietööde ja metsatöötusega seotud vedude puhul;

b) liikmesriik, kes lubab oma territooriumil teha vedusid sõidukitel ja liidendsõidukitel, mille mõõtmel erinevad I lisas kehtestatud mõõtmest, lubab liigelda ka Euroopa moodulsüsteemidel lõike 4a kohaselt, et oleks saavutatud vastavus vähemalt selles riigis lubatud laadimispiikkusele, nii et igal vedajal on võrdsed konkurentsitingimused.

c) lisatakse järgmine lõige 4a:

„4a. Liikmesriigid võivad lubada oma territooriumil Euroopa moodulsüsteemidel liigelda riigisisises ja rahvusvahelises liikluses, kui on täidetud kõik järgmised tingimused:

a) liikmesriigid teevad üldsusele juurdepääsetaval ja läbipaistval viisil kättesaadavaks teabe, mis on seotud nende territooriumil Euroopa moodulsüsteemide liiklemise suhtes kohaldatavate lubatud täismasside ja maksimaalmõõtmega;

b) liikmesriigid teevad üldsusele juurdepääsetaval ja läbipaistval viisil kättesaadavaks teabe, mis on seotud teedevõrgu selle osaga, kus Euroopa moodulsüsteemid võivad liigelda;

c) liikmesriigid tagavad, et võrgu see osa, kus Euroopa moodulsüsteemid võivad nende territooriumil liigelda, ühildub Euroopa moodulsüsteemide liiklemist lubavate naaberliikmesriikide teedevõrguga, et võimaldada piiriülest liiklust;

d) liikmesriigid kehtestavad seiresüsteemi ja hindavad Euroopa moodulsüsteemide mõju liiklusohutusele, teetaristule ja transpordiliikidevahelisele koostööle, samuti Euroopa moodulsüsteemide keskkonnamõju transpordisüsteemile, sealhulgas mõju transpordiliikide jaotusele.

Kui liikmesriik lubab vastavalt käesolevale lõikele Euroopa moodulsüsteemidel riigisisises liikluses osaleda, ei või ta oma territooriumil takistada ega keelata rahvusvahelises liikluses kasutatavatel Euroopa moodulsüsteemidel liiklemist, tingimusel et sellised süsteemid ei ületa siseriiklikus liikluses Euroopa moodulsüsteemidele kehtestatud lubatud täismassi ja maksimaalmõõtmel.

Liikmesriigid teavitavad komisjoni, kui nad lubavad oma territooriumil Euroopa moodulsüsteemidel liigelda.“;

d) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5) Liikmesriigid võivad lubada piiratud ajavahemiku jooksul katsetada sõidukeid või liidendsõidukeid, mis sisaldavad uusi tehnoloogiaid või uusi kontseptsioone, mille puhul ei ole võimalik järgida käesoleva direktiivi nõudeid. Sellistel sõidukitel või liidendsõidukitel lubatakse katseperioodil teha teatavaid riigisiseseid või rahvusvahelisi vedusid. Eelkõige lubatakse katseid Euroopa moodulsüsteemidega maksimaalselt viieks aastaks. Katsete arvu ei tohi piira. Liikmesriigid teatavad sellest komisjonile.

Liikmesriigid kehtestavad seiresüsteemi ja hindavad esimeses lõigus osutatud katsete mõju liiklusohutusele, teetaristule ja transpordiliikidevahelisele koostööle,

samuti transpordisüsteemile avalduvat keskkonnamõju, sealhulgas mõju transpordiliikide jaotusele.“;

e) lisatakse järgmine lõige 5a:

„5a. Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 10h vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat direktiivi, määra kindlaks minimaalsed andmekogumid ja tulemusnäitajad, mida peavad esitama liikmesriikide loodud seiresüsteemid, millele on osutatud käesoleva artikli lõike 4a punktis d ja lõikes 5.“;

f) lõige 7 jäetakse välja;

(4) lisatakse järgmised artiklid 4a ja 4b:

*„Artikkel 4a*

1. Liikmesriigid loovad elektroonilise teabe- ja sidesüsteemi, millel on vähemalt järgmised ühtse kontaktpunkti funktsioonid, ja haldavad seda:

a) ühtne riiklik sisenemispunkt, mille kaudu taotleja esitab standardvormis taotluse eriloa või muu sarnase korralduse saamiseks, nagu on sätestatud artikli 4 lõikes 3;

b) ühtne riiklik juurdepääsupunkt, mille kaudu taotlejad saavad teavet artikli 4 lõikes 3 sätestatud erilubade või sarnaste kokkulepete taotlemise nõuete kohta ning teavet, mis on vajalik nende marsruutide selgeks, juurdepääsetavaks ja läbipaistvaks kavandamiseks;

c) ühtne riiklik juurdepääsupunkt Euroopa moodulsüsteemide käitajatele artikli 4 lõike 4a punktides a ja b osutatud teabele juurde pääsemiseks, kui see on asjakohane.

2. Komisjon võib võtta vastu rakendusakte, millega kehtestatakse ühtne taotluse tüüpvorm ning ühtlustatakse käesoleva artikli lõikes 1 ja artikli 4 lõikes 3 osutatud riiklike lubade väljaandmise eeskirju ja menetlusi või sarnaseid kokkuleppeid. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 10i lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.

*„Artikkel 4b*

1. Kui liikmesriik lubab vastavalt artikli 4 lõike 2 punktile a oma territooriumil liigelda liidendsõidukitel, mille lubatud täismass ületab I lisa punktides 2.2.1 või 2.2.2 esitatud piirmäärasid, ei või ta takistada ega keelata oma territooriumil selliste rahvusvahelises liikluses osalevate liidendsõidukite kasutamist, mis vastavad riigisisese kaubaveo jaoks kehtestatud massiväärtustele, tingimusel et selliste liidendsõidukite lubatud täismass ei ületa 44 tonni.

2. Erandina lõikest 1 võib lõikes 1 sätestatud 44-tonnise massi piirangut ületada juhul, kui liikmesriik lubab selliste ühendvedudes osalevate liidendsõidukite puhul suuremaid massiväärtusi.

3. Võttes arvesse heiteta sõidukite kasutuselevõtu eeldatavat suurenemist, kohaldatakse käesolevat artiklit kuni 31. detsembrini 2034.“;

(5) artiklit 6 muudetakse järgmiselt:

a) lõige 1 asendatakse järgmisega:

„1) Liikmesriigid võtavad vajalikke meetmeid selle tagamiseks, et artiklis 1 mainitud ja käesolevale direktiivile vastavatel sõidukitel oleks üks järgmistest tõenditest:

a) kaks järgmist andmesilti: koos

- i) komisjoni rakendusmääruse (EL) 2021/535\* II lisa kohaselt kehtestatud ja kinnitatud „tootja andmesilt“,
- ii) rakendusmääruse (EL) 2021/535 II lisakohaselt kehtestatud ja kinnitatud käesoleva direktiivi III lisale vastav mõõtmesilt;

b) üks rakendusmääruse (EL) 2021/535 II lisa kohaselt kehtestatud ja kinnitatud silt, millele on kantud käesoleva lõigu punktis a mainitud kahel andmesildil esitatav teave;

c) ühtne dokument, mille annab välja liikmesriik, kus sõiduk on registreeritud või kasutusse võetud. Selles dokumendis on samad rubriigid ja teave nagu punktis a mainitud andmesildidel. Seda hoitakse kontrollimiseks kergesti kättesaadavas ja vajalikult kaitstud kohas.“,

---

\* Komisjoni 31. märtsi 2021. aasta rakendusmäärus (EL) 2021/535, millega kehtestatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2019/2144 rakenduseeskirjad sõidukite ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike tüübikinnituse ühtsete menetluste ja tehniliste kirjelduste kohta seoses nende ehituse üldandmete ja ohutusega (ELT L 117, 6.4.2021, lk 1).“;

b) lõige 5 asendatakse järgmisega:

„5) Massiga seotud vastavuse tõendi keskmises veerus märgitakse vajaduse korral asjakohase sõiduki puhul rakendatavad liidu massistandardid.;

c) lisatakse lõige 7:

„7) Selleks et vedu kvalifitseeruks ühendveoks käesoleva direktiivi tähenduses, tagab kaubasaatja või ühendvedu korraldav ettevõtja, kui ta ei ole kaubasaatja, et vastavalt direktiivi 92/106/EMÜ artiklites 3 ja 7 osutatud dokumendid registreeritakse ja tehakse kättesaadavaks eFTI keskkonnas kooskõlas määrusega (EL) 2020/1056. Selline teave on pädevatele asutustele kättesaadav samas eFTI keskkonnas, kus transporditeave salvestati, kooskõlas määrusega (EL) 2020/1056.“

(6) artiklit 8b muudetakse järgmiselt:

a) lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

„1) Lõigetes 2 ja 3 sätestatud nõuetele vastavate ja määruse (EL) 2018/858 sätetega kooskõlas olevate aerodünaamiliste seadmetega varustatud sõidukite või liidendsõidukite energiatõhususe suurendamiseks võib sõidukite või liidendsõidukite pikkus ületada käesoleva direktiivi I lisa punktis 1.1 esitatud maksimaalpikkust, et võimaldada lisada sellised seadmed sõidukite või liidendsõidukite tagaosale. Selliste seadmetega varustatud sõidukid või liidendsõidukid peavad vastama käesoleva direktiivi I lisa punktis 1.5 sätestatud ning maksimaalpikkuse mis tahes ületamisega ei tohi kaasneda nende sõidukite või liidendsõidukite laadimispikkuse suurenemine.

2. Enne turule laskmist peavad lõikes 1 osutatud aerodünaamilised seadmed saama määruse (EL) 2018/858 ja rakendusmääruse (EL) 2021/535 raamistikus sätestatud tüübikinnituse eeskirjade kohase tüübikinnituse.“;

- b) lõige 5 jäetakse välja;
- (7) lisatakse artikkel 8c:

*„Artikkel 8c*

Sõidukeid vedavad lahtise kerega koormatud sõidukid võivad ületada I lisa punktis 1.1 esitatud maksimaalpikkust nii, et sõidukeid vedava sõiduki pikkus on kokku kuni 20,75 meetrit, kui kasutatakse lubatud lastitugesid.

Sõidukeid vedava sõiduki ülendi ja lastitugi ei tohi lasti piiridest välja ulatuda. Last võib ulatuda veduki ette maksimaalselt kuni 0,5 meetrit, tingimusel et veetava sõiduki esimene telg toetub haagise konstruktsioonile. Last võib ulatuda tagantpoolt välja maksimaalselt kuni 1,5 meetrit, tingimusel et veetava sõiduki viimane telg toetub haagise konstruktsioonile.“;

- (8) artiklit 9a muudetakse järgmiselt:

- a) lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmistega:

„1) Sõidukid või liidendsõidukid, mis vastavad määrusele (EL) 2018/858, võivad ületada käesoleva direktiivi I lisa punktis 1.1 sätestatud maksimaalpikkust, tingimusel et nende kabiinide aerodünaamilised omadused, energiatõhusus ja ohutusnäitajad on paremad. Käesoleva artikliga lubatud maksimaalpikkuse mis tahes ületamist võimaldatakse ka heitevaba tehnoloogia paigaldamiseks. Selliste kabiinidega varustatud sõidukid või liidendsõidukid peavad vastama käesoleva direktiivi I lisa punktis 1.5 sätestatule ning maksimaalpikkuse mis tahes ületamisega ei tohi kaasneda nende sõidukite kandevõime suurenemine.

2. Enne turule laskmist peavad lõikes 1 osutatud sõidukid saama määruse (EL) 2018/858 ja rakendusmääruse (EL) 2021/535 raamistikus sätestatud tüübikinnituse eeskirjade kohase tüübikinnituse.“;

- b) lõige 3 jäetakse välja;
- (9) artikkel 10b asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 10b*

1. Alternatiivkütusega töötava või heiteta sõiduki lubatud täismass ja teljele langev lubatud täismass on esitatud I lisa punktides 2.2., 2.3, 2.4, 3.4.2 ja 3.4.3 esitatud mass.

Alternatiivkütusega töötavate muude kui heiteta sõidukite puhul vajalik lisamass määratakse kindlaks kõnealuse sõiduki tüübikinnituse käigus tootja poolt esitatavate dokumentide alusel. Nimetatud lisamass märgitakse ametlikul tõendil, mida nõutakse kooskõlas artikliga 6.

Komisjonil on õigus võtta kooskõlas artikliga 10h vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada käesolevat direktiivi artiklis 2 osutatud selliste alternatiivkütuste ajakohastatud loeteluga, mille puhul on vajalik lisamass. On eriti oluline, et enne nende delegeeritud õigusaktide vastuvõtmist järgiks komisjon oma tavapärasest praktikast ja viiks läbi konsultatsioonid ekspertidega, sealhulgas liikmesriikide ekspertidega.“.

2. Heiteta sõidukite või liidendsõidukite puhul võib I lisa punktis 1.1 sätestatud maksimaalpikkust ületada heitevaba tehnoloogia kasutamiseks vajaliku lisapikkuse võrra (maksimaalselt 90 cm), et võimaldada selliste seadmete lisamist.

Sellised heiteta sõidukid või liidendsõidukid peavad vastama käesoleva direktiivi I lisa punktidele 1.5 ja 1.5a ning selleks, et tagada haagiste ja poolhaagiste ühilduvus ühendvedude nõuetega, ei tohi maksimaalpikkuse ületamisega kaasneda nende sõidukite või liidendsõidukite laadimis pikkuse suurenemine.

Alternatiivkütusega töötavate sõidukite puhul vajalik lisapikkus määratakse kindlaks kõnealuse sõiduki tüübi kinnitamisel asjaomase tootja poolt esitatavate dokumentide alusel. Nimetatud lisapikkus tuleb märkida ametlikul tõendil, mida nõutakse kooskõlas artikliga 6.“

(10) artikkel 10c asendatakse järgmisega:

(11) „Artikkel 10c

(12) Tühje või koormatud 45-jalaseid konteinereid või 45-jalaseid vahetusveovahendeid vedavate sõidukite ja liidendsõidukite maksimaalpikkus võib ületada I lisa punktis 1.1 (kui see on kohaldatav, siis kooskõlas artikli 9a lõikega 1 ja artikli 10b lõikega 2) esitatud maksimaalpikkust ja I lisa punktis 1.6 esitatud maksimaalset vahemaad 15 cm võrra, kui asjaomaste konteinerite või vahetusveovahendite maanteevedu on osa ühendveost.“;

(13) artiklit 10d muudetakse järgmiselt:

a) lõiked 1 ja 2 asendatakse järgmisega:

„1) Liikmesriigid võtavad konkreetseid meetmeid selliste liikluses osalevate sõidukite või liidendsõidukite tuvastamiseks, mis on tõenäoliselt ületanud lubatud täismassi ja mida nende pädevad ametiasutused peavad seetõttu kontrollima, et tagada vastavus käesoleva direktiivi nõuetele. Kõnealuseid meetmeid võib võtta teetariistule paigaldatud automaatsüsteemi abil või lõike 4 kohaselt sõidukile paigaldatava kaalumisseadmete abil.

Kui liikmesriik otsustab teetariistus kasutusele võtta automaatsüsteemid, tagab ta selliste süsteemide kasutuselevõtu vähemalt määruses (EL) 1315/2013\* sätestatud üleeuroopalises maanteetranspordivõrgus.

Liikmesriik ei tohi nõuda sõidukile paigaldatavate kaalumisseadmete paigaldamist nendele sõidukitele või liidendsõidukitele, mis on registreeritud mõnes teises liikmesriigis.

Ilma et see piiraks liidu ja siseriikliku õiguse kohaldamist, peavad käesoleva direktiivi rikkumiste kindlakstegemiseks ja karistuste määramiseks kasutatavad automaatsüsteemid olema sertifitseeritud. Kui automaatsüsteeme kasutatakse üksnes tuvastamise eesmärgil, ei ole nende sertifitseerimine nõutav.

2. Iga liikmesriik teeb igal kalendriaastal oma territooriumil käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvate kaubaveoks kasutatavate sõidukite või liidendsõidukitega läbitud ühe miljoni sõidukilomeetri kohta vähemalt kuus kõnealuste sõidukite või liidendsõidukite massi kontrolli, olenemata sellest, millises riigis sellised sõidukid on registreeritud või kus need sõidukid kasutusele võeti. Vastavuskontroll hõlmab asjakohast arvu öisel ajal tehtavaid kontrolle.“;

---

\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste

kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

- b) lõike 5 esimene lõik asendatakse järgmisega:
  - c) „5) Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega nähakse ette üksikasjalikud sätted lõikes 4 sätestatud koostalitlusvõimet ja ühildumist käsitlevate reeglite ühetaoliste rakendamistingimuste tagamiseks.
- (14) lisatakse artikkel 10da:

*„Artikkel 10da*

1. Liikmesriigid võivad oma territooriumil rakendada aruka juurdepääsu korra kavu, et reguleerida, jälgida ja lihtsustada raskeveokite juurdepääsu konkreetsetele teedele või aladele.

Käesoleva artikli kohaldamisel tähendab „arukas juurdepääsu kord“ tehnilist ja funktsionaalset raamistikku, millega hallatakse raskeveokite juurdepääsu teedevõrgule telemaatika abil, et tagada massi ja mõõtmete suhtes kohaldatavate eeskirjade järgimine.

2. Kui liikmesriik rakendab arukat juurdepääsu korda vastavalt lõikele 1, tagab ta, et tema aruka juurdepääsu korra kavad on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2010/40/EL\*. Eelkõige tagavad liikmesriigid, et aruka juurdepääsu korra kavaga seotud ja direktiivi 2010/40/EL kohaldamisalasse kuuluvad andmed, sealhulgas massi-, pikkuse-, laiuse- või kõrgusepiirangud, on kättesaadavad masinloetaval digitaalsel kujul ja tehakse kättesaadavaks delegeeritud määruse (EL) 2022/670\*\* kohaselt loodud riiklike juurdepääsupunktide kaudu.

3. Kui liikmesriik rakendab aruka juurdepääsu korra kavu vastavalt lõikele 1, teeb ta järgmist:

- a) määrab kindlaks raskeveokitele juurdepääsu andmise kriteeriumid, sealhulgas, kuid mitte ainult, sõiduki mass, pikkus, tehnilised kirjeldused ja vastavus konkreetsetele ohutusstandarditele;
- b) soodustab täiustatud intelligentsete transpordisüsteemide kasutamist, et suurendada ohutust ja tõhusust ning vähendada ummikuid seal, kus autoveotoimingute puhul kasutatakse aruka juurdepääsu korra kavu;
- c) loob tervikliku teabe- ja sidesüsteemi, et teavitada raskeveokite käitajaid aruka juurdepääsu korra kava nõuetest, taotlemise korrast ning selle kava igast ajakohastusest või muudatusest;

4. Aruka juurdepääsu korra kavade kehtestamine liikmesriigi poolt ei tohi põhjustada diskrimineerivaid ega ebaproportsionaalseid piiranguid kaupade ja teenuste vabale liikumisele ega põhjendamatult takistada siseturu sujuvat toimimist.

---

\* Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiiv 2010/40/EL, mis käsitleb raamistikku intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtmiseks maanteetranspordis ja liideste jaoks teiste transpordiliikidega (ELT L 207, 6.8.2010, lk 1).

\*\* Komisjoni 2. veebruari 2022. aasta delegeeritud määrus (EL) 2022/670, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2010/40/EL kogu

ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumise osas (ELT L 122, 25.4.2022, lk 1).“

(15) artikli 10f lõike 1 punkt a asendatakse järgmisega:

„a) ekspedeerija peab esitama veoettevõtjale, kellele ta usaldab konteineri või vahetusveovahendi veo, tõendi veetava konteineri või vahetusveovahendi massi ja kõrguse kohta; ning“;

(16) artikkel 10g asendatakse järgmisega:

*„Artikkel 10g*

1. Liikmesriigid esitavad iga kahe aasta järel ning hiljemalt asjaomasele kaheaastasele perioodile järgneva aasta 30. septembriks komisjonile järgmise vajaliku teabe:

- a) kahe eelneva kalendriaasta jooksul tehtud kontrollide arv;
- b) avastatud ülekoormusega sõidukite või liidendsõidukite arv.
- c) artikli 10d lõike 1 kohaselt teetariistus loodud automaatsüsteemide arv ja asukoht ning, kas need on ette nähtud üksnes tuvastamiseks või kas need on sertifitseeritud nõuete täitmise otsese tagamise eesmärgil;
- d) artikli 10da kohaselt kehtestatud aruka juurdepääsu korra kavade rakendamine ja tõhusus;
- e) artikli 4 lõike 3 kohaselt ebastandardseks veoks välja antud riiklike lubade arv ja kehtivusaeg (ühikordsed või pikaajalised load);
- f) artikli 4 lõike 4a punkti d ja artikli 4 lõike 5 kohaselt tehtud hindamiste tulemused.

See teave esitatakse aastate lõikes.

2. Komisjon analüüsib lõike 1 kohaselt saadud teavet ja esitab saadud teabe põhjal Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande käesoleva direktiivi rakendamise kohta hiljemalt 13 kuud pärast teabe saamist kõigilt liikmesriikidelt. Selline aruanne sisaldab teavet asjakohase arengu kohta kõnealustes valdkondades.

3. Komisjon kehtestab rakendusaktidega elektroonilise standardvormi, mida liikmesriigid kasutavad lõikes 1 osutatud teabe esitamiseks komisjonile. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu kooskõlas artikli 10i lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusega.“;

(17) artikli 10h lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2) Artikli 4 lõikes 5a ja artikli 10b lõikes 1 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [väljaannete talitus, palun sisestada käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppu.“;

(18) artiklisse 10i lisatakse järgmine lõige 4:

„4) Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) 182/2011 artiklit 8.

(19) artikkel 10j jäetakse välja;

(20) lisatakse artikkel 10k:

*„Artikkel 10k*

Kriisi korral, kui avalik huvi seda nõuab ja tingimusel, et sellega ei seata ohtu liiklusohutust, võivad liikmesriigid teha riigisisises liikluses kasutatavatele sõidukitele I lisas esitatud massi ja mõõtmete piirmäärade kohaldamisest ajutisi erandeid kuni kaheks kuuks.

Iga sellist erandit tuleb nõuetekohaselt põhjendada ja sellest tuleb viivitamata komisjonile teatada. Komisjon avaldab teabe tehtud erandi kohta viivitamata oma ametlikul veebisaidil.

Kui kriis mõjutab mitut liikmesriiki, võib komisjon võtta vastu rakendusakte, et kehtestada ajutised erandid I lisas esitatud massi ja mõõtmete piirmäärade kohaldamisest sõidukite suhtes, mida kasutatakse mõjutatud liikmesriikide vahelises rahvusvahelises liikluses. Erandi kehtivusaeg ei tohi ületada kuut kuud ja seda võib pikendada üksnes kriisi jätkumise korral. Sellised rakendusaktid võetakse vastu artikli 10i lõikes 4 osutatud menetluse kohaselt.

Käesoleva artikli kohaldamisel tähendab kriis liidus või väljaspool seda toimuvat erakorralist, ootamatut ja äkilist, looduslikku või inimtegevusest tingitud sündmust, mis on oma laadilt ja ulatuselt erakorraline ning millel on märkimisväärne otsene või kaudne mõju autovedudele, majandusele või liidu kodanike heaolule, kui ühiskonna tavapärane toimimine on märkimisväärselt häiritud ja kui avalik huvi nõuab kiireloomuliste meetmete võtmist.“;

(21) I lisa asendatakse käesoleva direktiivi lisaga.

(22) III lisa asendatakse sõnad „direktiivis 76/114/EMÜ“ sõnadega „komisjoni rakendusmääruse (EL) 2021/535 II lisa“.

#### *Artikkel 2*

##### *Määruse (EL) 2020/1056 muutmine*

Määruse (EL) 2020/1056 artikli 2 lõikes 1 punkti a lisatakse järgmine punkt vi:

„vi) nõukogu direktiivi 96/53/EÜ\* artikli 6 lõikes 7;“

---

\* 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 (EÜT L 235, 17.9.1996, lk 59).

#### *Artikkel 3*

##### *Ülevõtmine*

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt [vastuvõtmise kuupäev + 2 aastat]. Nad edastavad kõnealuste normide teksti viivitamata komisjonile. Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nende ametlikul avaldamisel nendesse või nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastu võetud põhiliste normide teksti.

#### *Artikkel 4*

##### *Jõustumine*

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

*Artikkel 5*  
*Adressaadid*

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Strasbourgis,

*Euroopa Parlamendi nimel*  
*president*

*Nõukogu nimel*  
*eesistuja*

## FINANTSSELGITUS

### **1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK**

#### **1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus**

#### **1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad**

#### **1.3. Ettepanek/algatus käsitleb**

#### **1.4. Eesmärgid**

##### *1.4.1. Üldeesmärgid*

##### *1.4.2. Erieesmärgid*

##### *1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju*

##### *1.4.4. Tulemusnäitajad*

#### **1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused**

##### *1.5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava*

##### *1.5.2. ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud.*

##### *1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid*

##### *1.5.4. Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega*

##### *1.5.5. Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang*

#### **1.6. Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju**

#### **1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid**

### **2. HALDUSMEETMED**

#### **2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid**

#### **2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)**

##### *2.2.1. Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus*

##### *2.2.2. Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta*

##### *2.2.3. Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal).*

#### **2.3. Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed**

### **3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU**

- 3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub**
- 3.2. Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele**
  - 3.2.1. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade*
  - 3.2.2. Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund*
  - 3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade*
    - 3.2.3.1. Hinnanguline personalivajadus*
  - 3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga*
  - 3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus*
- 3.3. Hinnanguline mõju tuludele**

## 1. ETTEPANEKU/ALGATUSE RAAMISTIK

### 1.1. Ettepaneku/algatuse nimetus

Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/53/EÜ, millega kehtestatakse teatavatele ühenduses liikuvatele maantesõidukitele siseriiklikus ja rahvusvahelises liikluses lubatud maksimaalmõõtmed ning rahvusvahelises liikluses lubatud täismass

### 1.2. Asjaomased poliitikavaldkonnad

Liikuvus ja transport

### 1.3. Ettepanek/algatus käsitleb

☒ uut meetet

☐ uut meetet, mis tuleneb katseprojektist / ettevalmistavast meetmest<sup>47</sup>

☐ olemasoleva meetme pikendamist

☐ ühe või mitme meetme ümbersuunamist teise või uude meetmesse või ühendamist teise või uue meetmega

### 1.4. Eesmärgid

#### 1.4.1. Üldeesmärgid

Käesoleva algatuse üldeesmärk on suurendada autovedude energia- ja tegevustõhusust ELi suuremate 2030. aasta keskkonna- ja kliimaeesmärkide ja ELi 2050. aastaks kliimaneutraalsuse saavutamise laiemas kontekstis ning tagada kaupade vaba liikumine ja aus konkurents autovedude siseturul.

#### 1.4.2. Erieesmärgid

##### Erieesmärk

Käesoleval algatusel on kolm erieesmärki.

1. Kõrvaldada heiteta raskesõidukite ja energiat säästvate seadmete kasutuselevõtu tõkked ning ajendada kasutama ühendvedusid.

2. Ühtlustada piiriüleseid vedusid tegevate raskesõidukite täismasse ja maksimaalmõõtmel käsitlevaid norme.

3. Parandada piiriüleste normide täitmise tagamist, sh liiklusohutuse eesmärgil.

Need eesmärgid tuleb saavutada, kaitstes taristu hooldamise nõuete, liiklusohutuse ning transpordisüsteemi kasvuhoonegaaside ja saasteainete heite vähendamise vahelist tasakaalu.

#### 1.4.3. Oodatavad tulemused ja mõju

Märkige, milline peaks olema ettepaneku/algatuse oodatav mõju toetusesaajatele/sihtrühmale.

Tagades autoveoettevõtjatele tugevad stiimulid, mis seisnevad heiteta raskesõidukite ja ühendvedudes kasutatavate kõigi sõidukite täiendavas veomahus, kiirendab

<sup>47</sup>

Vastavalt finantsmääruse artikli 58 lõike 2 punktile a või b.

ettepanek heiteta raskesõidukite kasutuselevõttu ning edendab ühendvedude kasvu. Suureneb heiteta sõidukite osakaal kogu raskesõidukite sõidukipargis ja suureneb heiteta raskesõidukite abil tehtavate vedude arv, kusjuures 2050. aastaks moodustavad heiteta raskesõidukite abil tehtud veod ligikaudu 90 % kõigist tonnkilomeetritest. Ettepaneku tulemusena minnakse samuti ainult autovedudelt üle ühendvedudele, mis moodustavad 2030. aastal hinnanguliselt ligikaudu 21 miljardit tonnkilomeetrit ja 2050. aastal 26 miljardit tonnkilomeetrit võrreldes lähtetaseme väärtusega.

Ühtlustades piiriüleseid vedusid tegevate pikemate/raskemate sõidukite suhtes kohaldatavaid norme ja tõhustades vajaduse korral lubade hankimise menetlusi vähendab ettepanek ettevõtjate halduskoormust ning suurendab energia- ja tegevustõhusust kõnealuste sõidukite kasutamise puhul. Ettevõtjate netokulu sääst on hinnanguliselt 45 miljardit eurot, väljendatuna nüüdisväärtusena aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega.

Parandades seiret ja nõuete täitmise tagamist aitab ettepanek vältida ülekoormatud ja muude nõuetele mittevastavate raskesõidukite liiklemist ELi teedel, kõrvaldades nendest sõidukitest põhjustatud liiklusohutuse riskid ja konkurentsimoonutused.

Summaarselt vähendab ettepanek aastatel 2025–2050 CO<sub>2</sub> heidet 27,8 miljoni tonni võrra (1,2 % kaubaveo CO<sub>2</sub> heitest). CO<sub>2</sub> heite jooksvad väliskulud aastatel 2025–2050 vähenevad lähtetaseme väärtusega võrreldes hinnanguliselt 3,5 miljardi euro võrra.

Ettepaneku tulemusena vähendatakse eeldatavasti surmadest tulenevaid väliskulusid ligikaudu 0,9 miljardi euro võrra tänu kokku 411 päästetud elule aastatel 2025–2050 võrreldes lähtetaseme väärtusega.

#### 1.4.4. Tulemusnäitajad

*Märkige, milliste näitajate abil jälgitakse edusamme ja saavutusi.*

Komisjon jälgib ja hindab direktiivi tegelikku mõju erinevate meetmete ja näitajate abil, mis võimaldavad mõõta edusamme eri- ja tegevuseesmärkide saavutamisel.

Siseturu tõkete kõrvaldamisel tehtud edusammude mõõtmisel lähtutakse kõrvaldatud riiklike nõuete arvust ning jälgitakse, kui palju on haldus- ja tegevuskulud vähenenud tänu tõhusamale lubade väljaandmise korrale ja l piiriüleste vedude hõlbustamisele. Asjakohast teavet kogutakse peamistelt sidusrühmadelt, sh vedajate ühendustelt, ebastandardsete veoste transpordi organisatsioonidelt ja riiklike pädevate asutuste statistikast.

Tulemusi heiteta raskesõidukite ja energiasäästu seadmete kasutuselevõtu suurendamisel hinnatakse lähtuvalt registreeritud heiteta raskesõidukite suuremast arvust, müügi kogusest, nende osakaalust üldises raskesõidukite sõidukipargis ning paigaldatud energiasäästu seadmetega müüdud raskesõidukite suuremast arvust. Asjakohast teavet kogutakse liikmesriikide, autotootjate ja vedajate ühenduste statistikast.

Edusamme ühendvedude edendamisel jälgitakse, analüüsides ühendvedude suuremat arvu, ühendvedudega tegelevate vedajate suuremat arvu ning suurte konteineritega transpordi mahu suurenemist. Teavet kogutakse sektori organisatsioonidelt, transpordiliikide alusel jaotatud mahtude ametlikust statistikast ja transpordiliikide osakaalude muutustest kaubaveos. Asjakohaseid andmeid saab samuti koguda eFTI keskkondadest, mis sisaldavad teavet kaubaveo kohta.

Nõuete täitmise tagamise tõhususe suurendamist hinnatakse, analüüsid nõuete täitmise tagamise meetmeid. Andmed kontrollide arvu, tuvastatud rikkumiste, avastamise määra, kehtestatud karistuste ja nõuetele vastavuse määrade ning paigaldatud liikumisel kaalumise süsteemide arvu ja liikide kohta kogutakse riiklikelt ametiasutustelt, eelkõige nõuete täitmise tagamise asutustelt. Sidusrühmad saavad samuti esitada teavet nõuete täitmise tavade järjepidevuse ja tulemuslikkuse kohta.

## 1.5. Ettepaneku/algatuse põhjendused

### 1.5.1. Lühi- või pikaajalises perspektiivis täidetavad vajadused, sealhulgas algatuse rakendamise üksikasjalik ajakava

Välja pakutud direktiiv peaks jõustuma 2025. aastal.

Ühtlustamise ja seire meetmetena nähakse sellega ette: i) minimaalsete haldus- ja ohutusnõuete kehtestamine jagamatu lasti veoks ning ii) ühiste põhimõtete kehtestamine aruka juurdepääsu poliitikameetmete vabatahtlikuks rakendamiseks. Nende kahe meetmega kaasnevad ettevalmistavad meetmed, mis rakendatakse ajavahemikus 2025–2027. Iga meede hõlmab lepingute sõlmimist asutusevälise uuringu tegemiseks ning seminari korraldamist valdkonna ekspertidega. Ajavahemikuks 2025–2027 on vaja rahastamist kahe uuringu ja nelja seminari korraldamiseks ekspertidega.

### 1.5.2. ELi meetme lisaväärtus (see võib tuleneda eri teguritest, nagu kooskõlastamisest saadav kasu, õiguskindlus, suurem tõhusus või vastastikune täiendavus). Käesoleva punkti kohaldamisel tähendab „ELi meetme lisaväärtus“ väärtust, mis tuleneb liidu sekkumisest ja lisandub väärtusele, mille liikmesriigid oleksid muidu üksi loonud.

Direktiivi järeelhindamine kinnitas ELi meetme lisaväärtust ELi teedel liiklevate raskesõidukite ühiste standardite kehtestamisel. Kuid direktiivi vajakajäämised, sh õiguslüngad ja aegunud standardid takistavad CO<sub>2</sub> heite vähendamise tehnoloogia ulatuslikku kasutuselevõttu ning täiendusi piiriülese transpordi tegevustõhususes. Kui kooskõlastatud ELi meedet ei võeta, siis põhjustaks see täiendava turu killustatuse, konkurentsimoonutused ja diskrimineerivad kontrollitavad. Kõik see nõrgendaks stiimuleid heiteta sõidukite ja energiatõhusa tehnoloogia kasutuselevõtuks. Riiklikul, kohalikul ja sektori tasandil tehtud algatused ei ole piisavad, et lahendada probleeme ELi tasandil ja nende aluspõhjuseid või panustada tähenduslikult CO<sub>2</sub> heite vähendamise eesmärkide saavutamisse. ELi tasandi meetmed on seega vajalikud, et tagada õiguskindlus seoses normidega, mida kohaldatakse pikemate/raskemate sõidukitega tehtavate piiriüleste vedude suhtes, luua suuremad stiimulid heiteta raskesõidukite kasutuselevõtuks ja ühendvedude suuremaks kasutamiseks ning tagada kehtivate normide tõhusam ja järjepidevam piiriülene täitmine.

### 1.5.3. Samalaadsetest kogemustest saadud õppetunnid

1996. aastal vastu võetud algset direktiivi muudeti seejärel 2002. aastal direktiiviga 2002/7/EÜ ja 2015. aastal direktiiviga (EL) 2015/719. 2002. aasta muudatusega ühtlustati riiklikus ja rahvusvahelises liikluses osalevate busside lubatud maksimaalmõõtmeid, et võimaldada ELis sujuvat reisijate maanteetransporti. 2015. aasta muudatusega tehti teatavad erandid sõidukite ja liidendsõidukite lubatud täismassidest ja maksimaalmõõtmetest, et edendada alternatiivkütusel töötavate jõuseadmete kasutuselevõttu, suurendada sõidukite aerodünaamikat ning tagada koostalitlusvõime muude transpordiliikidega. Nende erandite peamised põhjused olid

kasvuhoonegaaside heite vähendamine, liiklusohutuse parandamine ja juhi mugavus ärilises (kauba)transpordis.

Sellest hoolimata leiti kehtiva direktiivi 2022. aasta hindamise käigus, et kuigi see on tulemuslik liiklusohutuse edendamisel, teetaristu kaitsmisel ja maantesõidukite kasutamise edendamisel konteineritega ühendvedude puhul, ei taga see piisavalt ausat konkurentsi ning ei kutsu piisavalt üles kasutama heiteta ja energiasäästu tehnoloogiat ja seadmeid.

Hindamise tulemusena jõeldati, et stiimulid autovedude energiatõhususe suurendamiseks ja kasvuhoonegaaside heite vähendamiseks ei olnud piisavad ning ei kajastanud uue heiteta tehnoloogia (mis võib olla sise põlemismootorite tehnoloogiast raskem ja suurem) kasutamise praktilisi tagajärgi. Riiklikud erandid, mis lubavad liigelda pikematel ja/või raskematel sõidukitel, on samuti põhjustanud killustatud normid, takistades ladusat piiriülest raskesõidukite liiklust ELis ning vähendades tegevus- ja energiatõhusust. See ELi ja riiklike nõuete ning kahepoolsete kokkulepete kombinatsioon koos õiguskindlusetusega on põhjustanud nõuete täitmise tagamise ebapiisava tõhususe ja järjepidevuse, eelkõige piiriülese transpordi puhul.

Need tulemused kinnitasid, et tuleb kõrvaldada regulatiivsed ja tehnilised tõkked ning anda suuremad stiimulid heiteta tehnoloogia ning energiasäästu seadmete kasutuselevõtuks raskesõidukite sektoris, soodustada veelgi enam ühendvedusid, ühtlustada ja selgitada norme pikemate ja/või raskemate raskesõidukitega tehtavate piiriüleste vedude valdkonnas ning muuta nõuete täitmise tagamine ELis tulemuslikuks, tõhusaks ja järjepidevaks.

*1.5.4. Kooskõla mitmeaastase finantsraamistikuga ja võimalik koostoime muude asjakohaste vahenditega*

Ettepanek/algatus on kooskõlas mitmeaastase finantsraamistikuga. ELi rahastamist on vaja, et katta tegevuskulud, mis tulenevad tugitegevusest ühiste standardite koostamisel, millega lubatakse eritransporti, ja ELis aruka juurdepääsu poliitikameetmete kavade ühtsest rakendamisest.

*1.5.5. Erinevate kasutada olevate rahastamisvõimaluste, sealhulgas vahendite ümberpaigutamise võimaluste hinnang*

Käesoleva ettepaneku mõju eelarvele on väga väike. See hõlmab standardi välistoetuse analüüsi ja ekspertidega konsulteerimise rahastamist, mis on vajalik ühiste tehniliste nõuete kehtestamiseks, millega tagatakse ELis raskesõidukite sektori suhtes kohaldatavate normide ühtne kohaldamine.

### 1.6. Ettepaneku/algatuse kestus ja finantsmõju

☐ **Piiratud kestusega**

☐ hõlmab ajavahemikku [PP/KK]AAAA–[PP/KK]AAAA

☐ finantsmõju kulukohustuste assigneeringutele avaldub ajavahemikul AAAA–AAAA ja maksete assigneeringutele ajavahemikul AAAA–AAAA.

☒ **Piiramatu kestusega**

Rakendamise käivitumisperiood hõlmab ajavahemikku AAAA–AAAA,

millele järgneb täieulatuslik rakendamine.

### 1.7. Ettenähtud eelarve täitmise viisid<sup>48</sup>

☒ **Otsene eelarve täitmine** komisjoni poolt

☒ tema talituste kaudu, sealhulgas kasutades liidu delegatsioonides töötavat komisjoni personali

☐ rakendusametite kaudu

☐ **Jagatud eelarve täitmine** koostöös liikmesriikidega

☐ **Kaudne eelarve täitmine**, mille puhul eelarve täitmise ülesanded on delegeeritud:

☐ kolmandatele riikidele või nende määratud asutustele;

☐ rahvusvahelistele organisatsioonidele ja nende allasutustele (nimetage);

☐ Euroopa Investeeringuspangale ja Euroopa Investeeringufondile;

☐ finantsmääruse artiklites 70 ja 71 osutatud asutustele;

☐ avalik-õiguslikele asutustele;

☐ avalikke teenuseid osutavatele eraõiguslikele asutustele, sel määral, mil neile antakse piisavad finantstagatised;

☐ liikmesriigi eraõigusega reguleeritud asutustele, kellele on delegeeritud avaliku ja erasektori partnerluse rakendamine ja kellele antakse piisavad finantstagatised;

☐ asutustele või isikutele, kellele on delegeeritud Euroopa Liidu lepingu V jaotise kohaste ühise välis- ja julgeolekupoliitika erimeetmete rakendamine ja kes on kindlaks määratud asjaomases alusaktis.

*Kui märgitud on mitu eelarve täitmise viisi, esitage üksikasjad rubriigis „Märkused“.*

#### Märkused

|  |
|--|
|  |
|--|

<sup>48</sup>

Eelarve täitmise viise koos viidetega finantsmäärusele on selgitatud BUDGpedia veebisaidil <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

## 2. HALDUSMEETMED

### 2.1. Järelevalve ja aruandluse reeglid

*Märkige sagedus ja tingimused.*

Ülesandeid rakendab otse liikuvuse ja transpordi peadirektoraat (DG MOVE) kooskõlas kavandamise ja järelevalve iga-aastase tsükliga, sh liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi iga-aastase tegevusaruande aruandlustulemused.

### 2.2. Haldus- ja kontrollisüsteem(id)

#### 2.2.1. Eelarve täitmise viisi(de), rahastuse rakendamise mehhanismi(de), maksete tegemise korra ja kavandatava kontrollistrateegia selgitus

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi autoveopoliitika üksus teeb kavandatud direktiivi ülevõtmise ja rakendamise järelevalvet. Kulutused tehakse otsese eelarve täitmise raames, kohaldades täiel määral finantsmääruse ja komisjoni 5. detsembri 2007. aasta otsuse C(2007) 5858 (mis käsitleb koosolekutele kutsutud välisekspertidele tekkinud kulutuste hüvitamist) sätteid ning kõnealuste sätete mis tahes võimalikke muudatusi. Rahastamine toimub hangete ja ekspertide kulude hüvitamise teel. Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi hangete ja toetuste kontrollistrateegia hõlmab menetluste konkreetseid eelnevaid õiguslikke, tegevus- ja finantskontrolle ning kõnealuseid kontrolle lepingute ja kokkulepete allkirjastamise ajal. Lisaks tehakse kaupade ja teenuste hankimiseks tehtud kulutustele vajaduse korral järeelfinantskontrollid.

#### 2.2.2. Teave kindlakstehtud riskide ja nende vähendamiseks kasutusele võetud sisekontrollisüsteemi(de) kohta

Lepingute raames potentsiaalseid teenuseosutajaid käsitatakse väikse riskiga töövõtjatena. Seega oleks potentsiaalsed riskid hõlmatud finantsmääruse olemasolevate mehhanismidega ja neid maandavad liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi sisekontrollid (süsteemsed eelnevad õiguslikud ja finantskontrollid ning kulutuste järelauditid, nagu on määratletud iga-aastastes auditi tööplaanides). Ekspertikulude hüvitamise puhul tehakse olulised kontrollid, millega maandatakse väidete täpsuse ja kehtivusega seotud olemuslikke riske AGMi abil, mis on internetipõhine vahend nende koosolekute kavandamiseks, korraldamiseks ja kulude hüvitamiseks, millel osalevad välisekspertid. Samuti võetakse kasutusele sobilikud kontrollid, et vähendada huvide konflikti potentsiaalset riski.

#### 2.2.3. Kontrollimeetmete hinnanguline kulutõhusus (kontrollikulude suhe hallatavate vahendite väärtusse), selle põhjendus ja oodatav veariski tase (maksete tegemise ja sulgemise ajal).

Võttes arvesse antava ELi rahastamise piiratud ulatust ja kogust ning kuna EL vahendite saajate puhul peetakse riski väikeseks, eeldatakse, et see algatus ei põhjusta liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi praegustest kontrollikuludest suuremaid kontrollikulusid. Vearisk makse tegemisel ja programmi lõpetamisel jääb eeldatavasti alla 2 %.

### 2.3. Pettuste ja õigusnormide rikkumise ärahoidmise meetmed

*Nimetage rakendatavad või kavandatud ennetus- ja kaitsemeetmed, nt pettustevastase võitluse strateegias esitatud meetmed.*

Kohaldatakse komisjoni tavapäraseid ennetus- ja kaitsemeetmeid, eelkõige järgmiselt:

– komisjoni personal kontrollib enne makse tegemist kõiki teenuste eest maksmisele kuuluvaid summasid, võttes arvesse kõiki lepingulisi kohustusi, majanduslikke põhimõtteid ning head finants- ja juhtimistava. Pettusevastased sätted (järelevalve, aruandlusnõuded jms) lisatakse kõikidesse komisjoni ja maksesaajate vahelistesse toetuskokkulepetesse ning -lepingutesse;

– pettuste, korruptsiooni ja muu ebaseadusliku tegevuse tõkestamiseks kohaldatakse ilma piiranguteta määruse (EL, Euratom) nr 883/2013, mis käsitleb Euroopa Pettustevastase Ameti (OLAF) juurdlusi, ning nõukogu määrusega (EL) 2017/1939 loodud Euroopa Prokuratuuri käsitlevaid sätteid.

Komisjon säilitab samuti kindlat pettustevastast strateegiat (komisjoni pettustevastase võitluse strateegia), mida praegu muudetakse.

Liikuvuse ja transpordi peadirektoraat võttis 2020. aastal vastu läbivaadatud pettustevastase strateegia. Liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi pettustevastane strateegia põhineb komisjoni pettustevastase võitluse strateegial ja konkreetset riskihindamisel, mis tehti asutuse sees, et selgitada välja pettuste suhtes kõige haavatavamad valdkonnad, juba kehtestatud kontrollid ning meetmed, mis on vajalikud, et parandada liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi suutlikkust pettusi ennetada, avastada ja kõrvaldada.

Riigihangete suhtes kohaldatavad lepingusätted tagavad, et auditeid ja kohapealseid kontrolle saavad teha komisjoni talitused, sealhulgas OLAF, kasutades OLAFi soovitatud standardsätteid.

### 3. ETTEPANEKU/ALGATUSE HINNANGULINE FINANTSMÕJU

#### 3.1. Mitmeaastase finantsraamistiku rubriigid ja kulude eelarveread, millele mõju avaldub

Olemasolevad eelarveread

*Järjestage mitmeaastase finantsraamistiku rubriigiti ja iga rubriigi sees eelarveridade kaupa*

| Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik | Eelarverida | Kulu liik                              | Rahaline osalus           |                                                             |                       |                           |
|----------------------------------------|-------------|----------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|
|                                        | Nr          | Liigendatud/liigendamata <sup>49</sup> | EFTA riigid <sup>50</sup> | kandidaatriigid ja potentsiaalsed kandidaadid <sup>51</sup> | muud kolmandad riigid | muu sihtotstarbeline tulu |
| 1                                      | 02 20 04 01 | Liigendatud                            | EI                        | EI                                                          | EI                    | EI                        |
| 7                                      | 20 02 06 02 | Liigendatud                            | EI                        | EI                                                          | EI                    | EI                        |

<sup>49</sup> Liigendatud = Liigendatud assigneeringud / liigendamata = liigendamata assigneeringud.

<sup>50</sup> EFTA: Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon.

<sup>51</sup> Kandidaatriigid ja vajaduse korral Lääne-Balkani potentsiaalsed kandidaatriigid.

### 3.2. Ettepaneku hinnanguline finantsmõju assigneeringutele

#### 3.2.1. Hinnanguline mõju tegevusassigneeringutele – ülevaade

- ☐ Ettepanek/algatus ei nõua tegevusassigneeringute kasutamist
- ☒ Ettepanek/algatus nõuab tegevusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

|                                               |   |                                          |
|-----------------------------------------------|---|------------------------------------------|
| <b>Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik</b> | 1 | Ühtne turg, innovatsioon ja digivaldkond |
|-----------------------------------------------|---|------------------------------------------|

| LIIKUVUSE JA TRANSPORDI<br>PEADIREKTORAAT                                  |                |                    | 2025  | 2026  | 2027  | KOKKU        |
|----------------------------------------------------------------------------|----------------|--------------------|-------|-------|-------|--------------|
| •Tegevusassigneeringud                                                     |                |                    |       |       |       |              |
| Eelarverida <sup>52</sup> 02 20 04 01                                      | Kulukohustused | (1a)               | 0,400 | 0,400 |       | <b>0,800</b> |
|                                                                            | Maksed         | (2a)               | 0,200 | 0,400 | 0,200 | <b>0,800</b> |
| Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud <sup>53</sup> |                |                    |       |       |       |              |
| Eelarverida                                                                |                | (3)                |       |       |       |              |
| <b>DG MOVE<br/>assigneeringud KOKKU</b>                                    | Kulukohustused | = 1a +<br>1b + 3   | 0,400 | 0,400 |       | <b>0,800</b> |
|                                                                            | Maksed         | = 2a +<br>2b<br>+3 | 0,200 | 0,400 | 0,200 | <b>0,800</b> |

<sup>52</sup> Eelarve ametliku liigenduse kohaselt.

<sup>53</sup> Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamist toetavad kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

|                                                                             |                |         |       |       |       |              |
|-----------------------------------------------------------------------------|----------------|---------|-------|-------|-------|--------------|
| •Tegevusassigneeringud KOKKU                                                | Kulukohustused | (4)     | 0,400 | 0,400 |       | <b>0,800</b> |
|                                                                             | Maksed         | (5)     | 0,200 | 0,400 | 0,200 | <b>0,800</b> |
| •Eriprogrammide vahenditest rahastatavad haldusassigneeringud KOKKU         |                | (6)     |       |       |       |              |
| Mitmeaastase finantsraamistiku<br><b>RUBRIIGI 1</b><br>assigneeringud KOKKU | Kulukohustused | = 4 + 6 | 0,400 | 0,400 |       | <b>0,800</b> |
|                                                                             | Maksed         | = 5 + 6 | 0,200 | 0,400 | 0,200 | <b>0,800</b> |

|                                        |          |               |
|----------------------------------------|----------|---------------|
| Mitmeaastase finantsraamistiku rubriik | <b>7</b> | „Halduskulud“ |
|----------------------------------------|----------|---------------|

Selle punkti täitmisel tuleks kasutada haldusalaste eelarveandmete tabelit, mis on esitatud [õigusaktile lisatava finantsselgituse lisas](#) (Euroopa Liidu üldeelarve komisjoni jao täitmise sise-eeskirju käsitleva komisjoni otsuse 5. lisa), ja laadida see üles DECIDE'i talitustevaheliseks konsulteerimiseks.

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

|                      |                | 2025 | 2026  | 2027  |  | Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6) | <b>KOKKU</b> |
|----------------------|----------------|------|-------|-------|--|---------------------------------------------------------------------------|--------------|
| DG: MOVE             |                |      |       |       |  |                                                                           |              |
| • Personalikulud     |                |      |       |       |  |                                                                           |              |
| • Muud halduskulud   |                |      | 0,060 | 0,070 |  |                                                                           | <b>0,130</b> |
| <b>DG MOVE KOKKU</b> | Assigneeringud |      | 0,060 | 0,070 |  |                                                                           | <b>0,130</b> |

|                                                                             |                                                |  |       |       |  |  |  |              |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--|-------|-------|--|--|--|--------------|
| Mitmeaastase finantsraamistiku<br><b>RUBRIIGI 7</b><br>assigneeringud KOKKU | (Kulukohustuste kogusumma = maksete kogusumma) |  | 0,060 | 0,070 |  |  |  | <b>0,130</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|--|-------|-------|--|--|--|--------------|

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

|                                                                                  |                | 2025  | 2026  | 2027  | KOKKU        |
|----------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------|-------|-------|--------------|
| Mitmeaastase finantsraamistiku<br><b>RUBRIIKIDE 1–7<br/>assigneeringud KOKKU</b> | Kulukohustused | 0,400 | 0,460 | 0,070 | <b>0,930</b> |
|                                                                                  | Maksed         | 0,200 | 0,460 | 0,270 | <b>0,930</b> |

### 3.2.2. Hinnanguline tegevusassigneeringutest rahastatav väljund

kulukohustuste assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

| Märkige eesmärgid ja väljundid                                                                                                       |                                     |                             | 2025          |       | 2026 |       | 2027 |       | KOKKU |                      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|---------------|-------|------|-------|------|-------|-------|----------------------|
|                                                                                                                                      |                                     |                             |               |       |      |       |      |       |       |                      |
|                                                                                                                                      | ↓                                   | Väljundi liik <sup>54</sup> | Keskmine kulu | Arv   | Kulu | Arv   | Kulu | Arv   | Kulu  | Väljundite arv kokku |
| ERIEESMÄRK <sup>55</sup> – ühtlustada piiriüleseid vedusid tegevate raskesõidukite täismasse ja maksimaalmõõtmeid käsitlevaid norme. |                                     |                             |               |       |      |       |      |       |       |                      |
| - Väljund                                                                                                                            | Uuringu lõpparuanne                 | 0,400                       | 1             | 0,400 | 1    | 0,400 |      |       | 2     | 0,800                |
| - Väljund                                                                                                                            | Seminaride ja eksperdikohtumise arv | 0,0325                      |               |       | 2    | 0,060 | 2    | 0,070 | 4     | 0,130                |
| Erieesmärk nr 1 kokku                                                                                                                |                                     | 0,4325                      |               |       | 3    | 0,460 | 3    | 0,470 | 6     | 0,930                |
| KOKKU                                                                                                                                |                                     |                             |               |       | 3    | 0,460 | 3    | 0,470 | 6     | 0,930                |

<sup>54</sup> Väljunditena käsitatakse tarnitavaid tooteid ja osutatavaid teenuseid (nt rahastatud üliõpilasvahetuste arv, ehitatud teede pikkus kilomeetrites jms).

<sup>55</sup> Vastavalt punktile 1.4.2. „Erieesmärgid“.

### 3.2.3. Hinnanguline mõju haldusassigneeringutele – ülevaade

☐ Ettepanek/algatus ei nõua haldusassigneeringute kasutamist

☒ Ettepanek/algatus hõlmab haldusassigneeringute kasutamist, mis toimub järgmiselt:

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

|  | 2025 | 2026 | 2027 |  | Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6) | KOKKU |
|--|------|------|------|--|---------------------------------------------------------------------------|-------|
|--|------|------|------|--|---------------------------------------------------------------------------|-------|

|                                                              |  |       |       |  |  |  |  |              |
|--------------------------------------------------------------|--|-------|-------|--|--|--|--|--------------|
| <b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIK 7</b>              |  |       |       |  |  |  |  |              |
| Personalikulud                                               |  |       |       |  |  |  |  |              |
| Muud halduskulud                                             |  | 0,060 | 0,070 |  |  |  |  | <b>0,130</b> |
| <b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGI 7 kulud kokku</b> |  | 0,060 | 0,070 |  |  |  |  | <b>0,130</b> |

|                                                                                    |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7<sup>56</sup> välja jäävad kulud</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Personalikulud                                                                     |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Muud halduskulud                                                                   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Mitmeaastase finantsraamistiku RUBRIIGIST 7 välja jäävad kulud kokku</b>        |  |  |  |  |  |  |  |  |

|              |  |       |       |  |  |  |  |              |
|--------------|--|-------|-------|--|--|--|--|--------------|
| <b>KOKKU</b> |  | 0,060 | 0,070 |  |  |  |  | <b>0,130</b> |
|--------------|--|-------|-------|--|--|--|--|--------------|

Personali ja muude halduskuludega seotud assigneeringute vajadused kaetakse assigneeringutest, mille asjaomane peadirektoraat on kõnealuse meetme haldamiseks juba andnud, ja/või peadirektoraadi sees ümberpaigutatud assigneeringutest, mida vajaduse korral võidakse täiendada nendest lisaassigneeringutest, mis haldavale peadirektoraadile eraldatakse iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades eelarvepiirangutega.

<sup>56</sup> Tehniline ja/või haldusabi ning ELi programmide ja/või meetmete rakendamist toetavad kulud (endised BA read), kaudne teadustegevus, otsene teadustegevus.

### 3.2.3.1. Hinnanguline personalivajadus

☒ Ettepanek/algatus ei nõua personali kasutamist

☐ Ettepanek/algatus nõuab personali kasutamist, mis toimub järgmiselt:

*Hinnanguline väärtus täistööaja ekvivalendina*

|                                                                                                                                      | Aasta<br>N         | Aasta<br>N + 1 | Aasta<br>N + 2 | Aasta<br>N + 3 | Lisage vajalik arv aastaid, et<br>näidata finantsmõju kestust (vt<br>punkt 1.6) |  |  |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|--|--|
| •Ametikohtade loeteluga ette nähtud ametikohad (ametnikud ja ajutised töötajad)                                                      |                    |                |                |                |                                                                                 |  |  |
| 20 01 02 01 (komisjoni peakorteris ja esindustes)                                                                                    |                    |                |                |                |                                                                                 |  |  |
| 20 01 02 03 (delegatsioonides)                                                                                                       |                    |                |                |                |                                                                                 |  |  |
| 01 01 01 01 (kaudne teadustegevus)                                                                                                   |                    |                |                |                |                                                                                 |  |  |
| 01 01 01 11 (otsene teadustegevus)                                                                                                   |                    |                |                |                |                                                                                 |  |  |
| Muud eelarveread (märkige)                                                                                                           |                    |                |                |                |                                                                                 |  |  |
| • Koosseisuväline personal (täistööajale taandatud töötajad) <sup>57</sup>                                                           |                    |                |                |                |                                                                                 |  |  |
| 20 02 01 (üldvahenditest rahastatavad lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud)                            |                    |                |                |                |                                                                                 |  |  |
| 20 02 03 (lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud ja noored eksperdid delegatsioonides) |                    |                |                |                |                                                                                 |  |  |
| XX 01 xx yy zz <sup>58</sup>                                                                                                         | - peakorteris      |                |                |                |                                                                                 |  |  |
|                                                                                                                                      | - delegatsioonides |                |                |                |                                                                                 |  |  |
| 01 01 01 02 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud kaudse teadustegevuse valdkonnas)                    |                    |                |                |                |                                                                                 |  |  |
| 01 01 01 12 (lepingulised töötajad, riikide lähetatud eksperdid ja renditööjõud otsese teadustegevuse valdkonnas)                    |                    |                |                |                |                                                                                 |  |  |
| Muud eelarveread (märkige)                                                                                                           |                    |                |                |                |                                                                                 |  |  |
| KOKKU                                                                                                                                |                    |                |                |                |                                                                                 |  |  |

**XX** tähistab asjaomast poliitikavaldkonda või eelarvejaotist.

Personalivajadused kaetakse peadirektoraadi töötajatega, kes on juba määratud meedet haldama, ja/või paigutades töötajaid ümber peadirektoraadi sees. Vajaduse korral võidakse personali täiendada iga-aastase vahendite eraldamise menetluse käigus, arvestades olemasolevate eelarvepiirangutega.

Ülesannete kirjeldus:

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| Ametnikud ja ajutised töötajad |  |
| Kosseisuvälised töötajad       |  |

<sup>57</sup> Lepingulised töötajad, kohalikud töötajad, riikide lähetatud eksperdid, renditööjõud, noored spetsialistid delegatsioonides.

<sup>58</sup> Tegevusassigneeringutest rahastatavate koosseisuväliste töötajate ülempiir (endised BA read).

### 3.2.4. Kooskõla kehtiva mitmeaastase finantsraamistikuga

Ettepanek/algatus:

- ☒ on täielikult rahastatav mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi sisese vahendite ümberpaigutamise kaudu.

Algatus ei nõua põhjalikku ümberplaneerimist. Algatust rahastatakse transpordipoliitika eelarverealt (02 20 04 01) ja halduskulude eelarverealt (20 02 06 02).

- ☐ tingib mitmeaastase finantsraamistiku asjaomase rubriigi mittesihotstarbelise varu ja/või mitmeaastase finantsraamistiku määruces sätestatud erivahendite kasutuselevõtu.

Selgitage, mis on vajalik, märkides asjaomased rubriigid, eelarveread ja summad ning nimetades kasutatavad rahastamisvahendid.

- ☐ nõuab mitmeaastase finantsraamistiku muutmist.

Selgitage, mis on vajalik, märkides asjaomased rubriigid, eelarveread ja summad.

### 3.2.5. Kolmandate isikute rahaline osalus

Ettepanek/algatus:

- ☒ ei hõlma kolmandate isikute poolset kaasrahastamist
- ☐ näeb ette kolmandate isikute poolse kaasrahastuse, mille hinnanguline summa on järgmine:

assigneeringud miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

|                                          | Aasta<br>N <sup>59</sup> | Aasta<br>N + 1 | Aasta<br>N + 2 | Aasta<br>N + 3 | Lisage vajalik arv aastaid, et<br>näidata finantsmõju kestust (vt<br>punkt 1.6) |  |  | Kokku |
|------------------------------------------|--------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|--|--|-------|
| Nimetage kaasrahastav<br>asutus          |                          |                |                |                |                                                                                 |  |  |       |
| Kaasrahastatavad<br>assigneeringud KOKKU |                          |                |                |                |                                                                                 |  |  |       |

<sup>59</sup> N on aasta, mil alustatakse ettepaneku/algatuse rakendamist. „N“ asemel tuleb märkida esimene eeldatav rakendamise aasta (näiteks 2021). Sama tuleb teha ka järgnevate aastate puhul.

### 3.3. Hinnanguline mõju tuludele

☒ Ettepanekul/algatusel puudub finantsmõju tuludele

☐ Ettepanekul/algatusel on järgmine finantsmõju:

☐ omavahenditele

☐ muudele tuludele

palun märkige, kas see on kulude eelarveridasid mõjutav sihtotstarbeline tulu

☐

miljonites eurodes (kolm kohta pärast koma)

| Tulude eelarverida | Jooksval eelarveaastal kättesaadavad assigneeringud | Ettepaneku/algatuse mõju <sup>60</sup> |                |                |                |                                                                           |  |  |
|--------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------------------------------------------------------|--|--|
|                    |                                                     | Aasta<br>N                             | Aasta<br>N + 1 | Aasta<br>N + 2 | Aasta<br>N + 3 | Lisage vajalik arv aastaid, et näidata finantsmõju kestust (vt punkt 1.6) |  |  |
| Artikkel ....      |                                                     |                                        |                |                |                |                                                                           |  |  |

Sihtotstarbeliste tulude puhul märkige, milliseid kulude eelarveridasid ettepanek mõjutab.

|  |
|--|
|  |
|--|

Muud märkused (nt tuludele avaldatava mõju arvutamise meetod/valem või muu teave).

|  |
|--|
|  |
|--|

<sup>60</sup>

Traditsiooniliste omavahendite (tollimaksud ja suhkrumaksud) korral tuleb märkida netosummad, st brutosumma pärast 20 % sissenõudmiskulude mahaarvamist.