



**EUROOPA LIIDU
NÕUKOGU**

**Brüssel, 5. mai 2014 (13.05)
(OR. en)**

8310/14

**Institutsioonidevaheline dokument:
2013/0105 (COD)**

**CODEC 950
TRANS 186
PE 225**

KIRJALIK TEAVE

Saatja:	Peasekretariaat
Saaja:	Alaliste esindajate komitee / nõukogu
Teema:	Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse 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 – Euroopa Parlamendi esimese lugemise tulemus (Strasbourg, 14.–17. aprill 2014)

I. SISSEJUHATUS

Raportöör Jörg LEICHTFRIED (S&D, AT) esitas transpordi- ja turismikomisjoni nimel raporti eespool nimetatud ettepaneku kohta. Raport sisaldas 69 muudatusettepanekut (muudatusettepanekud 1–69).

Lisaks sellele esitasid fraktsioonid (PPE ja ECR) veel kolm muudatusettepanekut (muudatusettepanekud 70–72).

II. ARUTELU

Ettepanekut käsitlev arutelu toimus 14. aprillil 2014.

Raportöör Jörg LEICHTFRIED (S&D, AT) avas arutelu ja:

- märkis, et ilma parlamendi jõupingutusteta ja panuseta käesolevasse õigusakti lubatakse kogu Euroopas teedale nn ülirasked veokid; puuduks tegelik kohustus võtta aerodünaamilisi meetmeid; puuduksid kohustuslikud ohutusmeetmed vähem kaitstud liiklejate kaitseks; veoautode alternatiivsete mootoritehnoloogiate kättesaadavus oleks piiratud ning ei oleks kohustust kasutada massiandureid ülekaalu avastamiseks ja ametiasutuste kontrolli hõlbustamiseks;
- täpsustas seoses aerodünaamiliste meetmete ja massianduritega, et transpordikomisjon püüdis nõudeid selgemaks muuta, et vältida Euroopas kahesugust õigussüsteemi. Massiandurite osas ei muutuks ametiasutuste kontrollivaliku põhimõtted, kuid loodaks siiski süsteem, millest oleks abi autojuhtidele ja politseile;
- kutsus transpordikomisjoni suure enamuse nimel Euroopa Komisjoni tungivalt üles analüüsima üliraskete veokite piiriülese kasutamise tagajärgi (keskkonna-alaseid ja majanduslikke);
- sõnas kokkuvõtteks, et parlamendis on saavutatud häid tulemusi ning et järgmise koosseisu ajal peetavalel läbirääkimistel nõukogu ja komisjoniga tuleks arutada, kuidas ettepanekuga edasi minna.

Volinik Siim KALLAS:

- väitis, et ettepanekust on mitmekülgset kasu. Ettepanek innustaks kasutama vähese süsinikdioksiidiheitega mootoritehnoloogiaid ja muudaks veoautod aerodünaamilisemaks. Sellest oleks kasu vähem kaitstud liiklejatele, kuna kabiini teistsugune kuju parandaks juhtide vaatevälja ja Euroopa veokitootjad võidaksid sellest maailmaturul. Ettepanek muudaks maanteetranspordi rohelisemaks ja ohutumaks;
- tervitas paljusid transpordikomisjonis hääletusel olnud muudatusettepanekuid, kuna need muudavad ettepaneku selgemaks või tugevdavad selle sõnastust;
- väljendas muret mitme muudatusettepaneku üle:
 - tagaseadmetele kehtestatud 50 cm piirang. 50 cm piirangu allesjätmine tähendaks loobumist olulistest eelistest – väiksematest heitkogustest ja madalamast kütusekulust;
 - kabiini uue kuju muutmine kohustuslikuks seitse aastat pärast direktiivi jõustumist oleks vastuolus praeguse lähenemisega edendada parema aerodünaamikaga sõidukeid ilma konkreetset disaini kohustuslikuks muutmata;

- mõiste „kombineeritud veod” kasutamine mõiste „ühendveod” asemel, kuna seda kohaldatakse ainult ELi liikmesriikide vahelisele transpordile, 45-jalaseid konteinereid aga kasutatakse üha enam veoks ookeanilaevadel;
 - veokile paigaldatavaid kaalumissüsteeme ei tuleks teha kohustuslikuks.
- Liikmesriikidel, kus on investeeritud liikuvate sõidukite kaalumist võimaldavasse taristusse, tuleks lubada jätkata sellise meetodi kasutamist;
- võttis teadmiseks pikemate sõidukite piiriülese liikumise osas saavutatud kompromissi. Seoses sellega selgitas volinik, et komisjonil ei ole kavatsust üldistada või nõuda suuremate veokite kasutamist kogu Euroopas, ning et komisjon austab kindlalt liikmesriikide soove ja otsuseid. Selliste sõidukite lubamine või mittelubamine peaks jääma liikmesriikide otsustada. Kõnealuse teema tõstatas transpordikomisjon ise ja volinik väljendas kahetsust, et see varjutas direktiivis sisalduvad väga positiivsed elemendid;
 - volinik avaldas lootust, et kui nõukogu võtab juunis kavakohaselt vastu üldise lähenemisviisi, on töö uue direktiiviga võimalik lõpule viia käesoleva aasta lõpuks.

PPE fraktsiooni nimel sõna võtnud Mathieu GROSCHE (BE):

- märkis, et ettepaneku suhtes on jätkuvalt erimeelsusi ja ettepanekuga edasiliikumiseks mindi kompromissidele;
- tuletas sellega seoses meelde, et masse ja mõõtmeid käsitleva ettepaneku põhieesmärk on parandada ohutust ja aerodünaamikat ning saavutada seeläbi positiivne mõju tarbijatele ja keskkonnale. Lähenevaid Euroopa Parlamendi valimisi silmas pidades on mõisteta, et tähelepanu keskmesse sattus suurte veokite piiriülese liikumise küsimus, kuid oleks kahetsusväärne, kui kasutamata jääksid direktiivi positiivsed elemendid. Kõneleja avaldas siiski kahetsust, et mõnes valdkonnas ei saavutatud häid kompromisse;
- leidis, et mis puudutab võimalikku mõju raudtee- ja maanteevedudele, ei saa maanteevedude piiramise teel saavutada tõhusamat raudteetransporti.

S&D fraktsiooni nimel kõnelenud Saïd EL KHADRAOUI (BE):

- jagas raportööri seisukohta, et parlament peaks tagama selguse, et vältida õigusaktide komisjonipoolseid väärtõlgendusi;

- märkis, et tema fraktsioon ei poolda üli­raskete veokite kasutamise suurendamist. S&D fraktsiooni arvates oleks see vastuolus transpordipoliitika valges raamatus esitatud komisjoni kavatsustega edendada säästvate transpordiliikide kasutamist pikamaatranspordil. S&D fraktsioon on valmis arutama seda küsimust läbiviidavate mõjuhindangute alusel;
- tervitas ettepanekuid kohandada masse ja mõõtmeid vastavalt tehnoloogia arengule, et vähendada kütusekulu ja CO₂ heitkogust ning parandada ohutust, kaitsta vähem kaitstud liiklejaid ja suurendada juhtide mugavust. See on selge samm sektori edendamise suunas ning üldiselt on ettepanekud head ja tema fraktsioon saaks neid täielikult toetada.

ALDE fraktsiooni nimel kõnelenud Phil BENNION (UK):

- leidis, et hääletusele pandud ettepanek on ainulaadne võimalus muuta veokid tulevikus ohutumaks ja keskkonnasõbralikumaks;
- märkis, et mis puudutab vaidlusi tekitanud üli­raskete veokite piiriülese kasutamise küsimuse taasavamist, siis kuigi ta on kindlalt vastu sellele, et need muutuksid Euroopas normiks, ei soovi ta kahjustada leitud habrast tasakaalu ja sellega tervet ettepanekut. Kõneleja avaldas lootust, et UK konservatiivid, kes parlamendikomisjoni tasandil hoidusid dokumendi üle hääletamisest, muudavad oma otsust ja toetavad ettepanekuid täiskogu istungil.

Verts/ALE fraktsiooni nimel kõnelenud Eva LICHTENBERGER (AT):

- leidis, et komisjoni ettepaneku ainus positiivne element on lisameetmed liiklusohutuse ja aerodünaamika parandamiseks. Kahetsusväärne on vaid see, et need ei ole kohustuslikud;
- leidis, et kõnealused parendused on vaid kattevarjuks ettepaneku tegelikule eesmärgile, milleks on üli­raskete veokite piiriülese liikumise edendamine kogu Euroopas. Esialgu saaks neid kasutada ainult naaberriikide vahelistel vedudel, kuid arvestatakse sellega, et teistele riikidele avaldatav surve oleks nii tugev, et lõpuks oleks üli­raskeid veokeid võimalik kasutada kõikjal. Üli­rasked veokid kujutavad endast aga suurimat ohtu ohutusele ja nõuavad taristu kulukat kohandamist riigi rahadega. Kõneleja oli rahul, et parlamendikomisjon on selle küsimuse osas ettepanekut paremaks muutnud.

ECR fraktsiooni nimel sõna võtnud Peter van DALEN (NL):

- märkis, et parlamendil on unikaalne võimalus parandada maanteetranspordi keskkonnasõbralikkust, hääletades muudatusettepaneku nr 72 poolt, millega lubatakse pikkade sõidukite (nn ökoveokite) piiriülest kasutamist. Võttes arvesse kõneleja riigis saadud suurepäraseid kogemusi, tuleks kõnealune muudatusettepanek vastu võtta, kuna ökoveokid on keskkonnale kasulikud ja vähendavad ummikuid, need ei avalda negatiivset mõju ohutusele ega too kaasa taristukulude suurenemist;
- avaldas kahetsust, et paljud kolleegid lasid end peatselt lähenevate valimiste tõttu selles küsimuses mõjutada töödeldud fotodest. Kõneleja soovis, et juhul kui tema muudatusettepanekut vastu ei võeta, täpsustaks komisjon, et raportööri ettepaneku heakskiitmine tähendab siiski *status quo* säilitamist kõnealuses valdkonnas.

Teistest sõnavõttudest võib välja tuua järgmise:

Dieter-Lebrecht KOCH (PPE, DE) toetas pikkade veokite ja nn ökoveokite väljajätmist ettepanekust, kuna praegu on kõnealuse küsimuse kohta lahknevaid järeldusi. Ta avaldas lootust, et komisjon esitab teaduslikult põhjendatud mõjuanalüüsi seda liiki sõidukite rangete nõuete alusel kasutamise kohta ning kulude ja tulude analüüsi.

Jacqueline FOSTER (ECR, UK) selgitas, et UK konservatiividele valmistab muret asjaolu, et Briti ja Iiri veoettevõtjatele võidakse kehtestada piirangud sõidukite kõrgusele. Lisaks leidis ta, et pikemate sõidukite piiriülese kasutamise läbivaatamine hiljemalt 2016. aastal on liialt enneaegne, ning rõhutas subsidiaarsuse põhimõtet.

Bendt BENDTSEN (PPE, DK) oleks soovinud näha nn ökoveokite laialdasemat kasutust. Põhjamaades on selliseid veokeid kasutatud mitu aastat ja kogemus on hea: väiksem CO₂ heitkogus, vähem veokeid ja madalamad veosehinnad. Kõneleja mõistis siiski, et mõned kolleegid tema fraktsioonis ei jaga sellist seisukohta ja väljendas rahulolu seoses sellega, et ettepaneku kohaselt tohib jätkata pikemate sõidukite kasutamist nendes riikides, kus on otsustatud seda lubada.

III. HÄÄLETAMINE

Ettepaneku üle hääletati 15. aprillil 2014. Euroopa Parlament võttis vastu 70 muudatusettepanekut ettepaneku muutmiseks.

Vastu võeti kõik parlamendikomisjoni esitatud muudatusettepanekud. Lisaks võeti vastu S&D fraktsiooni esitatud muudatusettepanek 70.

Vastuvõetud muudatusettepanekud ja seadusandlik resolutsioon on esitatud käesoleva dokumendi lisas.

Ühenduses liikuvate maanteeõidukite mõõtmed ja täismass *I**

Euroopa Parlamendi 15. aprilli 2014. aasta seadusandlik resolutsioon ettepaneku kohta võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv, millega muudetakse 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 (COM(2013)0195 – C7-0102/2013 – 2013/0105(COD))

(Seadusandlik tavamenetlus: esimene lugemine)

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse komisjoni ettepanekut Euroopa Parlamendile ja nõukogule (COM(2013)0195),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 2 ja artiklit 91, mille alusel komisjon esitas Euroopa Parlamendile ettepaneku (C7-0102/2013),
 - võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 294 lõiget 3,
 - võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee 11. juuli 2013. aasta arvamust¹,
 - pärast konsulteerimist Regioonide Komiteega,
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 55,
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A7-0256/2014),
1. võtab vastu allpool toodud esimese lugemise seisukoha;
 2. palub komisjonil ettepaneku uuesti Euroopa Parlamendile saata, kui komisjon kavatseb seda oluliselt muuta või selle muu tekstiga asendada;
 3. teeb presidendile ülesandeks edastada Euroopa Parlamendi seisukoht nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikide parlamentidele.

Muudatusettepanek 1

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Põhjendus 1

Komisjoni ettepanek

(1) Valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava –

Muudatusettepanek

(1) Valges raamatus „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava –

¹ ELT C 327, 12.11.2013, lk 133.

Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”,⁶ mis avaldati 20116. aastal, tõstetakse esile vajadust vähendada 2050. aastaks kasvuhoonegaaside (eelkõige süsinikdioksiidi (CO₂)) heitkogust 60 % võrreldes 1990. aasta tasemega.

⁶ COM(2011)0144

Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas”,⁶ mis avaldati 20116. aastal, tõstetakse esile vajadust vähendada 2050. aastaks kasvuhoonegaaside (eelkõige süsinikdioksiidi (CO₂)) heitkogust 60 % võrreldes 1990. aasta tasemega **ning 20 % aastaks 2020.**

⁶ COM(2011)0144

Muudatusettepanek 2

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 1 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(1a) Kuna praegu puuduvad poliitikameetmed, millega käsitletakse veokite põhjustatavat kasvavat CO₂-heidet, peaks komisjon hindama kütusesäästlikkuse standardite kehtestamist veokitele, laiendades õiguslikku käsitlemisviisi ka autodele ja kaubikutele.

Muudatusettepanek 3

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 3

Komisjoni ettepanek

(3) Tehnika arengu alla võib liigitada ka ülestõstetava või kokkuvolditava aerodünaamilise seadme lisamise sõiduki (peamiselt haagise või poolhaagise) tagaosale, kuid siis on sõiduk pikem kui direktiivi 96/53/EÜ kohaselt lubatud maksimaalpikkus. Seadmete paigaldamist saab alustada kohe pärast käesoleva direktiivi jõustumist, sest tooted on juba turul saadaval ja neid kasutakse teistel mandritel.

Muudatusettepanek

(3) Tehnika arengu alla võib liigitada ka ülestõstetava või kokkuvolditava aerodünaamilise seadme lisamise sõiduki (peamiselt haagise või poolhaagise) tagaosale, kuid siis on sõiduk pikem kui direktiivi 96/53/EÜ kohaselt lubatud maksimaalpikkus. Seadmete paigaldamist saab alustada kohe pärast käesoleva direktiivi jõustumist, sest tooted on juba turul saadaval ja neid kasutakse teistel mandritel. ***Sama kehtib löögienergiat absorbeerivate aerodünaamiliste seadmete ja allasõidutõkete kohta, mis paigaldatakse külgedel ja tagaosas rataste piirkonnas haagiste, poolhaagiste ja***

sõidukite alla. Need võivad oluliselt parandada sõiduki energiatõhusust ja vähendada ka teiste liiklejate vigastusohu. Käesoleva direktiiviga tuleks ka julgustada ja hõlbustada sõidukite ja veoühikute konstruktsiooni innovatsiooni.

Muudatusettepanek 4

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(3a) Komisjon peaks masse ja mõõtmeid käsitleva meetmeraamistiku abil töötama välja meetodi maanteetranspordis toimuvate tühisõitude vähendamiseks ning koostama ka maanteekabotaaži minimaalsed ühtlustamiseeskirjad dumpingu ärahoidmiseks. Lisaks tuleks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/62/EÜ^{1a} (Eurovignette'i direktiiv) läbivaatamist kasutada selleks, et analüüsida edusamme väliskulude hindamises ning näha ette raskeveokite väliskulude arvessevõtmine. Komisjon peaks enne 1. jaanuari 2015 esitama ettepaneku Eurovignette'i direktiivi muutmiseks.

^{1a} 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).

Muudatusettepanek 5

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 4

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(4) Koos põhjenduses 3 nimetatud seadmetega võimaldaks sõidukeid märkimisväärselt energiatõhusamaks muuta *ka mootorsõidukite kabiini*

(4) *Raskeveokite arvele langeb Euroopas ligikaudu 26 % maanteetranspordi tekitatavast CO₂-heitest, samas kui nende kütusesäästlikkus ei ole 20 aasta jooksul*

aerodünaamika parandamine. See ei ole aga praegu direktiiviga 96/53/EÜ kehtestatud pikkuse korral võimalik ilma, et väheneks sõidukite veomaht, mis omakorda ohustaks sektori majanduslikku tasakaalu. Seepärast on asjakohane näha ette erandi kohaldamine maksimaalpikkuse suhtes.

kuigivõrd paranenud. Koos põhjenduses 3 nimetatud seadmetega võimaldaks *mootorsõidukite kabiini aerodünaamika parandamine* sõidukeid märkimisväärselt energiatõhusamaks muuta, *mis on hädavajalik selleks, et sõidukitest tingitud heidet maanteetranspordi sektoris oluliselt vähendada*. See ei ole aga praegu direktiiviga 96/53/EÜ kehtestatud pikkuse korral võimalik ilma, et väheneks sõidukite veomaht, mis omakorda ohustaks sektori majanduslikku tasakaalu. Seepärast on asjakohane näha ette erandi kohaldamine maksimaalpikkuse suhtes. *Ühtegi sellist erandit ei tohiks kasutada sõiduki veomahu suurendamiseks*.

Muudatusettepanek 6

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 5

Komisjoni ettepanek

(5) Komisjoni poliitiliste suunistega liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011-2020⁷ nähakse ette meetmed, et muuta sõidukid turvalisemaks ja tõhustada vähem kaitstud liiklejate kaitset. Sõidukijuhi vaatevälja olulisust rõhutati ka komisjoni aruandes Euroopa Parlamendile ja nõukogule direktiivi 2007/38/EÜ rakendamise kohta seoses tagantjärele peeglite paigaldamisega ühenduses registreeritud raskeveokitele⁸. Kabiini uus kuju aitab parandada liiklusohutust, sest juhi vaatevälja pimeala (eelkõige tuuleklaasi all) väheneb, mis võimaldab päästa paljude vähem kaitstud liiklejate nagu jalakäijad või jalgratturid elu. Uus kuju **võimaldab** võtta kasutusele kokkupõrkel löögienergiat absorbeeriva struktuuri. Kabiini mahu võimalik suurenemine lubab suurendada ka juhi mugavust ja ohutust.

Muudatusettepanek

(5) Komisjoni poliitiliste suunistega liiklusohutuse valdkonnas aastateks 2011-2020⁷ nähakse ette meetmed, et muuta sõidukid turvalisemaks ja tõhustada vähem kaitstud liiklejate kaitset. Sõidukijuhi vaatevälja olulisust rõhutati ka komisjoni aruandes Euroopa Parlamendile ja nõukogule direktiivi 2007/38/EÜ rakendamise kohta seoses tagantjärele peeglite paigaldamisega ühenduses registreeritud raskeveokitele⁸. Kabiini uus kuju aitab parandada liiklusohutust, sest juhi vaatevälja pimeala (eelkõige tuuleklaasi all **ja sõiduki küljel**) väheneb, mis võimaldab päästa paljude vähem kaitstud liiklejate nagu jalakäijad või jalgratturid elu. **Kabiini uus kuju peaks muutuma seetõttu kohustuslikuks pärast asjakohast üleminekuaega**. Uus kuju **peaks võimaldama** võtta kasutusele kokkupõrkel löögienergiat absorbeeriva struktuuri. Kabiini mahu võimalik suurenemine lubab suurendada ka juhi mugavust ja ohutust.

⁷ COM(2010)0389

⁸ COM(2012)0258

⁷ COM(2010)0389

⁸ COM(2012)0258

Muudatusettepanek 7

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 6

Komisjoni ettepanek

(6) Aerodünaamilisi seadmeid ja nende paigaldamist sõidukitele tuleb enne turuleviimist katsetada. Seega tuleks ette näha, et liikmesriigid väljastavad sertifikaadi, mida teised liikmesriigid peavad tunnustama.

Muudatusettepanek

(6) Aerodünaamilisi seadmeid ja nende paigaldamist sõidukitele tuleb enne turuleviimist katsetada ***kooskõlas komisjoni väljatöötatava aerodünaamika mõõtmise katsega***. Seega tuleks ette näha, et liikmesriigid väljastavad sertifikaadi, mida teised liikmesriigid peavad tunnustama. ***Komisjon peaks töötama välja üksikasjalikud tehnilised suunised sertifikaatide kohaldamise ja nõuete kohta.***

Muudatusettepanek 8

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 6 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6a) 2011. aasta transpordipoliitika valges raamatus on öeldud, et maantee-kaubavedudest vahemaadel, mis on pikemad kui 300 km, tuleks 2030. aastaks muude transpordiliikidega, nt raudtee- või veetranspordiga asendada 30 % ja 2050. aastaks üle 50 %; sellist üleminekut soodustaksid tõhusad ja keskkonnasäästlikud kaubaveokoridorid. Selle eesmärgi saavutamiseks tuleb välja arendada vajalik infrastruktuur. Eesmärgi kiitis Euroopa Parlament heaks oma 15. detsembri 2011. resolutsioonis Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava ning konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi kohta^{1a}.

^{1a} *ELT C 168 E, 14.6.2013, lk 72.*

Muudatusettepanek 9

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 6 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(6b) 2011. aasta transpordipoliitika valge raamatu eesmärkide saavutamisel annab direktiivi 96/53/EÜ muutmine võimaluse parandada juhtide ohutust ja mugavust, võttes arvesse nõukogu direktiivi 89/391/EMÜ^{1a} (töötajate töötervishoiu ja tööohutuse raamdirektiiv).

^{1a} Nõukogu 12. juuni 1989. aasta direktiiv 89/391/EMÜ töötajate töötervishoiu ja tööohutuse parandamist soodustavate meetmete kehtestamise kohta (EÜT L 183, 26.9.1989, lk 1).

Muudatusettepanek 10

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Põhjendus 7

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(7) Piiriüleste veoste puhul saab kasutada pikemaid sõidukeid, kui asjaomased kaks liikmesriiki seda lubavad, ning kui direktiivi artikli 4 lõigetes 3, 4 ja 5 sätestatud erandi tingimused on täidetud. Euroopa Komisjon on juba koostanud suunised direktiivi artikli 4 kohaldamise kohta. Artikli 4 lõikes 4 nimetatud veod ei mõjuta oluliselt rahvusvahelist konkurentsi, kui sõidukite piiriülene kasutamine hõlmab ainult kahte liikmesriiki, kus olemasolev taristu ja liiklusohutuse tingimused neid vedusid võimaldavad. Sel viisil saavutatakse tasakaal – ühelt poolt järgitakse subsidiaarsuse põhimõtet, mille kohaselt on liikmesriikidel õigus otsustada ise transpordi korralduse üle, võttes arvesse konkreetseid olusid, ja teiselt poolt on tagatud, et selline poliitika ei moonuta siseturgu. Seega on artikli 4 lõike 4

välja jäetud

Muudatusettepanek 11

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 8

Komisjoni ettepanek

(8) Mittesaastava või vähem saastava alternatiivse mootori (elektri- või hübriidmootori) paigaldamisega raskeveokile või bussile (enamasti linna- või linnalähibussile), et vältida ainult fossiilkütuse kasutamist, kaasneb ülekaal, mis ei tohiks vähendada veomahtu, et mitte halvendada maanteetranspordisektori majanduslikku olukorda.

Muudatusettepanek

(8) Mittesaastava või vähem saastava alternatiivse mootori (elektri- või hübriidmootori) paigaldamisega raskeveokile või bussile (enamasti linna- või linnalähibussile), et vältida ainult fossiilkütuse kasutamist, kaasneb ülekaal, mis ei tohiks vähendada veomahtu, et mitte halvendada maanteetranspordisektori majanduslikku olukorda. ***Sõidukitel, millele on paigaldatud vähese CO₂-heitega tehnoloogia, tuleks lubada ületada täismassi kuni ühe tonni võrra, olenevalt asjaomase tehnoloogia puhul nõutavast massist. Ülekaal ei tohiks siiski suurendada sõiduki laadimismahtu. Tehnoloogianeutraalsuse põhimõte tuleks säilitada.***

Muudatusettepanek 12

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 9

Komisjoni ettepanek

(9) Transpordipoliitika valges raamatus rõhutatakse ka vajadust toetada ühendvedude arengut, eriti konteinervedude valdkonnas, kus kasutatakse üha enam 45-jalaseid konteinereid. Konteinereid veetakse raudteel või veeteedel. Maanteetranspordi kasutamisega ühendvedude käigus kaasneb praegu nii liikmesriikide kui ka transpordiettevõtjate jaoks koormav haldusmenetlus, välja arvatud juhul kui kasutatakse patenteeritud, faasitud nurkadega konteinereid, mis on ülemäära kallid. Konteinereid vedavate sõidukite pikendamine 15 cm võrra vabastaks veoettevõtjad haldusmenetluse järgimise

Muudatusettepanek

(9) Transpordipoliitika valges raamatus rõhutatakse ka vajadust toetada ühendvedude arengut, eriti konteinervedude valdkonnas, kus kasutatakse üha enam 45-jalaseid konteinereid. Konteinereid veetakse raudteel või veeteedel. Maanteetranspordi kasutamisega ühendvedude käigus kaasneb praegu nii liikmesriikide kui ka transpordiettevõtjate jaoks koormav haldusmenetlus, välja arvatud juhul kui kasutatakse patenteeritud, faasitud nurkadega konteinereid, mis on ülemäära kallid. Konteinereid vedavate sõidukite pikendamine 15 cm võrra vabastaks veoettevõtjad haldusmenetluse järgimise

kohustusest ja lihtsustaks ühendvedude korraldamist, seadmata ohtu maantee muid kasutajaid või taristut või tekitamata neile kahju. Liigendatud raskeveokite pikkusega (16,50 m) võrreldes on 15 cm lisamine väike muudatus, mis ei kujuta täiendavat ohtu liiklusohutusele. **Transpordipoliitika valges raamatus lubatakse pikemat veokit kasutada siiski ainult ühendveo raames, kus maanteetranspordi osa ei ületa 300 km ning mis hõlmab lisaks raudtee-, sisevee- või meretransporti. See vahemaa näib piisav, et ühendada tööstus- või kaubandusettevõtte kaubajaama või siseveesadamaga. Meresadamate kasutamise ja meremagistraalide edendamise eesmärgil võib kõnealust vahemaad pikendada, kui tegemist on euroopasisese lähimereveoga.**

Muudatusettepanek 13

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 12

Komisjoni ettepanek

(12) Maanteetranspordi suhtes kehtestatud nõuete täitmise eest vastutavad asutused osutavad veokite massiga seotud rikkumiste, ka ränkade rikkumiste, suurele arvule. Selline olukord tuleneb asjaolust, et direktiivi 96/53/EÜ kohaseid kontrollimisi ei tehta piisavalt või ei ole need tõhusad. Lisaks on kontrollimenetlused ja -kord liikmesriigiti erinev, mis loob õiguskindlusetuse olukorra sõidukijuhtide jaoks, kes liikleavad mitmes Euroopa Liidu liikmesriigis. Veoettevõtjad, kes ei pea sõidukite massile kehtestatud eeskirjadest kinni, saavad märkimisväärse konkurentsieelise nii nende konkurentide ees, kes eeskirju järgivad, kui ka võrreldes muude transpordiliikidega. Selline olukord takistab siseturu nõuetekohast toimimist. Seetõttu on oluline, et liikmesriigid suurendaksid nii käsitsi kui ka eelvaliku alusel tehtavate kontrollide arvu

kohustusest ja lihtsustaks ühendvedude korraldamist, seadmata ohtu maantee muid kasutajaid või taristut või tekitamata neile kahju. Liigendatud raskeveokite pikkusega (16,50 m) võrreldes on 15 cm lisamine väike muudatus, mis ei kujuta täiendavat ohtu liiklusohutusele.

Muudatusettepanek

(12) Maanteetranspordi suhtes kehtestatud nõuete täitmise eest vastutavad asutused osutavad veokite massiga seotud rikkumiste, ka ränkade rikkumiste, suurele arvule. Selline olukord tuleneb asjaolust, et direktiivi 96/53/EÜ kohaseid kontrollimisi ei tehta piisavalt või ei ole need tõhusad. Lisaks on kontrollimenetlused ja -kord liikmesriigiti erinev, mis loob õiguskindlusetuse olukorra sõidukijuhtide jaoks, kes liikleavad mitmes Euroopa Liidu liikmesriigis. Veoettevõtjad, kes ei pea sõidukite massile kehtestatud eeskirjadest kinni, saavad märkimisväärse konkurentsieelise nii nende konkurentide ees, kes eeskirju järgivad, kui ka võrreldes muude transpordiliikidega. Selline olukord takistab siseturu nõuetekohast toimimist **ja kujutab ohtu liiklusohutusele**. Seetõttu on oluline, et liikmesriigid suurendaksid **riskide hindamise süsteemi alusel** nii käsitsi kui ka eelvaliku alusel tehtavate kontrollide arvu **ja tõhusust**.

Muudatusettepanek 14

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 14

Komisjoni ettepanek

(14) Direktiivi 96/53/EÜ sätete rikkumiste suur hulk on enamasti seotud asjaoluga, et liikmesriikide õigusaktidega kehtestatud karistuste hoiatav mõju selliste rikkumiste eest ei ole piisav või ei ole karistust üldse ette nähtud. Sellele puudusele lisandub kohaldatavate halduskaristuste suur erinevus liikmesriigiti. Kirjeldatud puuduste kõrvaldamiseks oleks vaja direktiivi 96/53/EÜ sätete rikkumise korral kohaldatavate halduskaristuste taset ja liike ELi tasandil ühtlustada. Halduskaristused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja **hoiatavad**.

Muudatusettepanek

(14) Direktiivi 96/53/EÜ sätete rikkumiste suur hulk on enamasti seotud asjaoluga, et liikmesriikide õigusaktidega kehtestatud karistuste hoiatav mõju selliste rikkumiste eest ei ole piisav või ei ole karistust üldse ette nähtud. Sellele puudusele lisandub kohaldatavate halduskaristuste suur erinevus liikmesriigiti. Kirjeldatud puuduste kõrvaldamiseks oleks vaja direktiivi 96/53/EÜ sätete rikkumise korral kohaldatavate halduskaristuste taset ja liike ELi tasandil ühtlustada. Halduskaristused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed, **hoiatavad** ja **mittediskrimineerivad**.

Muudatusettepanek 15

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 16

Komisjoni ettepanek

(16) On oluline, et Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatakse korrapäraselt teavet liikmesriikide liiklusjärelvalve kohta. **Liikmesriikide esitatud** teave võimaldab komisjonil kontrollida, kas veoettevõtjad järgivad direktiivi nõudeid, ja määrata kindlaks täiendavate sunnimeetmete kehtestamise vajaduse.

Muudatusettepanek

(16) On oluline, et Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitatakse korrapäraselt teavet liikmesriikide liiklusjärelvalve kohta. Teave, **mida esitavad liikmesriigid oma kontaktpunktide kaudu**, võimaldab komisjonil kontrollida, kas veoettevõtjad järgivad direktiivi nõudeid, ja määrata kindlaks täiendavate sunnimeetmete kehtestamise vajaduse.

Muudatusettepanek 16

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 16 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(16a) Komisjon peaks direktiivi 96/53/EÜ I lisa läbi vaatama ja selle rakendamise

kohta aru andma, võttes muu hulgas arvesse mõju rahvusvahelisele konkurentsile, transpordiliikide jaotusele, infrastruktuuriga kohandamise kuludele ning 2011. aasta transpordipoliitika valges raamatus seatud liidu keskkonnavalgetele ja ohutuseesmärkidele.

Muudatusettepanek 17

Ettepanek võtta vastu direktiiv Põhjendus 17

Komisjoni ettepanek

(17) Kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290, tuleks anda komisjonile volitus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõiduki tagaosale paigaldatavate uute aerodünaamiliste seadmete ning uute mootorsõidukite projekteerimise nõuded, tehniline kirjeldus sõidukile paigaldatava kaalumiseadme täieliku koostalitlusvõime tagamiseks ja juhised liikluses osalevate sõidukite massi kontrollimenetluse kohta. On eriti oluline, et komisjon korraldaks ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. Komisjon ***tagab delegeeritud õigusaktide ettevalmistamise ja koostamise ajal asjaomaste dokumentide sama- ja õigeaegse ning asjakohase edastamise Euroopa Parlamendile ja nõukogule.***

Muudatusettepanek 18

Ettepanek võtta vastu direktiiv Artikkel 1 – punkt 1

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – taane 15

Muudatusettepanek

(17) Kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290, tuleks anda komisjonile volitus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et kehtestada sõiduki tagaosale ***ja külgedel*** paigaldatavate uute aerodünaamiliste seadmete ning ***allasõidutõkete ning*** uute mootorsõidukite projekteerimise nõuded ***eesmärgiga vaadata ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjade raames läbi direktiivis 2007/46/EÜ osutatud Euroopa tüübikinnitusmenetlus,*** tehniline kirjeldus sõidukile paigaldatava kaalumiseadme täieliku koostalitlusvõime tagamiseks ja juhised liikluses osalevate sõidukite massi kontrollimenetluse kohta. On eriti oluline, et komisjon korraldaks ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil. ***Konsultatsioonidesse tuleks kaasata huvitatud osapooled, nagu tootjad, sõidukijuhid, liiklusohutuse järelevalve ühendused, maanteeametid ja õppekeskused.*** Komisjon avaldab aruande konsultatsiooni tulemuste kohta. ***Huvitatud osapooltele tuleks jätta nimetatud nõuete täitmiseks piisavalt aega.***

Komisjoni ettepanek

– „hübriidjõuseadmega sõiduk” – sõiduk Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta)¹⁰ tähenduses, mis on varustatud ühe või mitme elektritoitel veomootoriga, mis ei ole elektrivõrguga püsivalt ühendatud, ning ühe või mitme sisepõlemismootoriga;

¹⁰ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

Muudatusettepanek 19

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 1

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 2 – lõige 1 – taane 14

Komisjoni ettepanek

– „elektrisõiduk” – sõiduk Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta)¹¹ tähenduses, mis on varustatud ühe või mitme elektritoitel veomootoriga, mis ei ole elektrivõrguga püsivalt ühendatud;

Muudatusettepanek

– „vähese CO₂-heitega tehnoloogia” – tehnoloogia, mis transpordi energiaga varustamisel ei sõltu üksnes fossiilkütuse allikatest ja aitab märkimisväärselt kaasa transpordi CO₂-heite vähendamisele. Need allikad on:

- elekter,
- vesinik;
- sünteetilised kütused,
- täiustatud biokütused,
- maagaas, sealhulgas biometaan, gaasilises olekus (surumaagaas) ja veeldatud olekus (veeldatud maagaas), ja
- heitsoojus.

välja jäetud

Muudatusettepanek

Muudatusettepanek 20

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 1

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 2 – lõik 1 – taane 16

Komisjoni ettepanek

– „ühendveo **üksus**” – **üksus**, mis **sobib järgmistesse kategooriatesse**: konteiner, vahetusveovahend, poolhaagis;

Muudatusettepanek

„ühendveo **laadimisühik**” – **ühik**, mis **kuulub ühte järgmistest kategooriatest**: konteiner, vahetusveovahend, poolhaagis;
(*Muudatusettepanekut kohaldatakse kogu teksti ulatuses. Selle vastuvõtmise korral tehakse vastavad muudatused kogu tekstis.*)

Muudatusettepanek 21

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 2 – alapunkt a

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 4 – lõige 1 – punktid a ja b

Komisjoni ettepanek

(a) lõike 1 punktides a ja b jäetakse välja sõna „siserükkliku”;

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 22

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 2 – alapunkt b

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 4 – lõige 4 – lõik 2 – esimene lause

Komisjoni ettepanek

(b) artikli 4 lõike 4 teise lõigu esimene lause asendatakse järgmisega:
„Vedu ei mõjuta oluliselt rahvusvahelist konkurentsi transpordisektoris, kui see toimub liikmesriigi territooriumil või püriüleselt ainult kahe naaberliikmesriigi

Muudatusettepanek

välja jäetud

*vahel, kui mõlemad on juba heaks kiitnud
käesoleva lõike alusel võetud meetmed
ning kui on täidetud kas punktis a või b
määritud tingimus.”*

Muudatusettepanek 23

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 6

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 8 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Sõidukite või liidendsõidukite aerodünaamika parandamiseks võib sõidukite või liidendsõidukite pikkus ületada I lisa punktis 1.1 sätestatud maksimaalpikkust, kui nad on varustatud allpool täpsustatud nõuetele vastavate seadmetega. Maksimaalpikkuse ületamise ainus eesmärk on võimaldada lisada sõidukite või liidendsõidukite tagaosale seadmed, mis parandavad nende aerodünaamilisi omadusi.

Muudatusettepanek

1. Sõidukite või liidendsõidukite aerodünaamika parandamiseks võib sõidukite või liidendsõidukite pikkus ületada I lisa punktis 1.1 sätestatud maksimaalpikkust **kuni 500 mm võrra**, kui nad on varustatud allpool täpsustatud nõuetele vastavate seadmetega. Maksimaalpikkuse ületamise ainus eesmärk on võimaldada lisada sõidukite või liidendsõidukite tagaosale seadmed, mis parandavad nende aerodünaamilisi omadusi.

Muudatusettepanek 24

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 6

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – taane 2 – punkt i

Komisjoni ettepanek

(i) seadme vastupidavus ja stabiilsus, et
vähendada seadme eraldumise ohtu,

Muudatusettepanek

(i) seadme vastupidavus ja stabiilsus,
tagamaks, et **ei ole** seadme eraldumise
ohtu,

Muudatusettepanek 25

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 6

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – taane 2 – punkt iii

Komisjoni ettepanek

(ii) päevane ja öine märgistus, mis on tõhus ka halbade ilmastikutingimuste korral ja tagab sõiduki väliskere mõõtmete nähtavuse teiste liiklejate jaoks,

Muudatusettepanek

(ii) päevane ja öine märgistus **vastavalt valgustus- ja valgussignaalseadmete paigaldamise tüübikinnituse tingimustele**, mis on tõhus ka halbade ilmastikutingimuste korral ja tagab sõiduki väliskere mõõtmete nähtavuse teiste liiklejate jaoks,

Muudatusettepanek 26

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 6

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – taane 2 – punkt iv a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(iv a) väliskujundus, mis ei piira sõiduki tagaosa nähtavust juhi jaoks.

Muudatusettepanek 27

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 6

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 1 – taane 3 – punkt iii

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(iii) **juht** saab **seadme** kergesti kokku voltida või eemaldada.

(iii) **seadme** saab kergesti kokku voltida või eemaldada.

Muudatusettepanek 28

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 6

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 8 – lõige 2 – lõik 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Maksimaalpikkuse ületamisega ei kaasne sõidukite või liidendsõidukite **veomahu** suurenemine.

Maksimaalpikkuse ületamisega ei kaasne sõidukite või liidendsõidukite **kandevõime** suurenemine.

Muudatusettepanek 29

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 6

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 8 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Enne turuleviimist peavad liikmesriigid aerodünaamilised lisaseadmed ja nende paigaldamise heaks kiitma **ning väljastama selle kohta** sertifikaadi. **Sertifikaat** tõendab vastavust lõikes 2 osutatud nõuetele ja kinnitab, et seade aitab märkimisväärselt parandada aerodünaamilisi omadusi. Ühes liikmesriigis väljaantud sertifikaate tunnustatakse teistes liikmesriikides.

Muudatusettepanek

3. Enne turuleviimist peavad liikmesriigid aerodünaamilised lisaseadmed ja nende paigaldamise **direktiivi 2007/46/EÜ raames** heaks kiitma. **Selleks väljastavad liikmesriigid** sertifikaadi, **mis** tõendab vastavust lõikes 2 osutatud nõuetele ja kinnitab, et seade aitab märkimisväärselt parandada aerodünaamilisi omadusi. Ühes liikmesriigis väljaantud sertifikaate tunnustatakse teistes liikmesriikides.

Muudatusettepanek 30

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 6

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 8 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

4. Kooskõlas artikliga 16 on komisjonil õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada lõikes 2 loetletud nõudeid. Delegeeritud õigusaktid võivad olla spetsifikaadid, kvaliteedi miinimumnõuded, piirangud konstruktsioonile või lõikes 3 nimetatud sertifikaadi väljaandmise kord.

Muudatusettepanek

4. Kooskõlas artikliga 16 on komisjonil õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada lõikes 2 loetletud nõudeid. Delegeeritud õigusaktid võivad olla spetsifikaadid, kvaliteedi miinimumnõuded, piirangud konstruktsioonile või lõikes 3 nimetatud sertifikaadi väljaandmise kord.
Delegeeritud õigusaktid võetakse esimest korda vastu mitte hiljem kui kaks aastat pärast käesoleva direktiivi avaldamist.

Muudatusettepanek 31

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 6

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 8 – lõige 4 – lõik 2

Oma õiguse kasutamisel tagab komisjon sidususe tüübikinnitust puudutavate liidu õigusaktidega.

Muudatusettepanek 32

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 6

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 8 – lõige 5

5. Delegeeritud õigusaktide vastuvõtmiseni on sõidukitel ja liidendsõidukitel, mille tagaosale on kinnitatud aerodünaamiline seade, mis vastab lõikes 2 osutatud nõuetele ja mida on testitud vastavalt lõikele 3, lubatud liigelda, kui nende pikkus ületab I lisa punktis 1.1 sätestatud pikkust kuni kahe meetri võrra. Seda üleminekumeedet kohaldatakse alates käesoleva direktiivi jõustumise kuupäevast.

välja jäetud

Muudatusettepanek 33

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 9 – lõige 1

1. Et parandada sõidukite ja liidendsõidukite aerodünaamilisi omadusi ja liiklusohutust, võivad sõidukid ja liidendsõidukid, mis vastavad lõikes 2 sätestatud nõuetele, olla pikemad kui I lisa punktis 1.1 sätestatud maksimaalpikkus. Maksimaalpikkuse ületamise peamine eesmärk on võimaldada ehitada vedukikabiine, mis aitaksid parandada sõidukite ja liidendsõidukite

1. Et parandada sõidukite ja liidendsõidukite aerodünaamilisi omadusi ja liiklusohutust, võivad sõidukid ja liidendsõidukid, mis vastavad lõikes 2 sätestatud nõuetele, olla pikemad kui I lisa punktis 1.1 sätestatud maksimaalpikkus. Maksimaalpikkuse ületamise peamine eesmärk on võimaldada ehitada vedukikabiine, mis aitaksid parandada sõidukite ja liidendsõidukite

aerodünaamilisi omadusi ning suurendaksid liiklusohutust.

aerodünaamilisi omadusi ning suurendaksid liiklusohutust **nii vähem kaitstud liiklejate kui ka sõidukite jaoks tagant otsasõitude korral.**

Muudatusettepanek 34

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 9 – lõige 2 – lõik 1 – taane 2 – punkt i

Komisjoni ettepanek

(i) parandab **juhi võimalusi märgata** vähem kaitstud **liiklejaid**, eelkõige vähendades tuuleklaasi alla **jäävat pimeala**,

Muudatusettepanek

(i) parandab **vahetut nägemisulatust, et** vähem kaitstud **liiklejad oleksid juhile nähtavamad**, eelkõige vähendades tuuleklaasi alla **jäävaid ja kabiini ümber olevaid pimealasid, kusjuures vajaduse korral paigaldatakse lisaseadmed, nt peeglid ja kaamerad**,

Muudatusettepanek 35

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 9 – lõige 2 – lõik 1 – taane 2 – punkt ii

Komisjoni ettepanek

(ii) vähendab kahjusid kokkupõrke korral,

Muudatusettepanek

(ii) vähendab kahjusid kokkupõrke korral **muude sõidukitega ja parandab energiaabsorbeerimisvõimet paigaldatud energiat absorbeeriva kokkupõrkeohjeldussüsteemi abil;**

Muudatusettepanek 36

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 9 – lõige 2 – lõik 1 – taane 2 – punkt ii a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(ii a) suurendab jalakäijate kaitset tänu esiosa kohandusele, mille eesmärk on vähendada kaitsetu liiklejaga toimuva

Muudatusettepanek 37

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 9 – lõige 2 – lõik 1 – taane 4

Komisjoni ettepanek

– paraneb juhtide mugavus ja ohutus.

Muudatusettepanek

– paraneb juhtide mugavus ja ohutus
seoses töökoha kvaliteedi paranemisega.

Muudatusettepanek 38

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 9 – lõige 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

*(2a) Juhi ohutuse ja mugavuse
suurendamiseks ja käesoleva direktiivi
reguleerimisalasse kuuluvate sõidukite
liiklusohutuse suurendamiseks kehtivad
järgmised artikli 9 lõikes 2 osutatud
juhikabiini ohutus- ja mugavusnõuded:*

*– tuleb järgida töötervishoiu ja -ohutuse
raamdirektiivi 89/391/EMÜ nõudeid ja
selle riskide vältimise hierarhia meedet, et
eemaldada üldvibratsiooni ja luu- ja
lihaskonna vaevuste põhjustajad;*

*– juhikabiini tuleb sisse ehitada
ohutuselemendid, alustades turvalise
varuväljapääsuga tulekahju korral;*

*– juhikabiini mõõtmeid tuleb suurendada,
et kohanduda juhiistme ja voodi
mugavus- ja ohutusnõuetega, võttes
arvesse hüdaolukordi.*

Muudatusettepanek 39

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 9 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. Enne turuleviimist testivad liikmesriigid mootorsõidukite uute konstruktsioonide aerodünaamilisi omadusi ja väljastavad selle kohta sertifikaadi. **See kinnitab vastavust lõikes 2 nimetatud nõuetele.** Ühes liikmesriigis testide kohta välja antud sertifikaate tunnustatakse teistes liikmesriikides.

Muudatusettepanek

3. Enne turuleviimist testivad liikmesriigid mootorsõidukite uute konstruktsioonide aerodünaamilisi omadusi ja **ohutust direktiivi 2007/46/EÜ raames ning** väljastavad selle kohta sertifikaadi. **Nende sõidukite aerodünaamiliste omaduste test on kooskõlas komisjoni poolt aerodünaamiliste omaduste mõõtmise kohta välja töötatud asjakohaste eeskirjadega.** Ühes liikmesriigis testide kohta välja antud sertifikaate tunnustatakse teistes liikmesriikides.

Muudatusettepanek 40

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 9 – lõige 3 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

3a. Uute N2- ja N3-kategooria sõidukite ja liidendsõidukite korral kasutatakse kabiini, mis vastab artikli 9 lõikes 2 osutatud ohutusnõuetele, alates [seitse aastat käesoleva direktiivi jõustumisest].

Muudatusettepanek 41

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 7

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 9 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

4. Kooskõlas artikliga 16 on komisjonil on õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada lõikes 2 osutatud nõudeid, millele uued vedukikabiinid peavad vastama. Delegeeritud õigusaktid võivad olla spetsifikaadid, kvaliteedi miinimumnõuded, piirangud konstruktsioonile või lõikes 3 nimetatud sertifikaadi väljaandmise kord.

Muudatusettepanek

4. Kooskõlas artikliga 16 **ja kehtivate ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirjadega** on komisjonil on õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et täiendada lõikes 2 osutatud nõudeid, millele uued vedukikabiinid peavad vastama. Delegeeritud õigusaktid võivad olla spetsifikaadid, **ohutuse ja aerodünaamika** kvaliteedi miinimumnõuded, piirangud konstruktsioonile või lõikes 3 nimetatud **testide kohta** sertifikaadi väljaandmise kord. **Delegeeritud õigusaktide võetakse esimest korda vastu mitte hiljem kui kaks aastat pärast käesoleva direktiivi avaldamist.**

Muudatusettepanek 42

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 9

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10 a – lõige 1

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

Väheste CO₂-heitega tehnoloogiaga sõiduki täismass on I lisa **punktis 2.3.4** sätestatud mass.

Muudatusettepanek 43

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 9

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 10 a – lõige 2

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

Väheste CO₂-heitega tehnoloogiaga sõidukid peavad vastama I lisa punktis 3 sätestatud piinormidele seoses telgedele langeva lubatud täismassiga.

Muudatusettepanek 44

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 10

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 11 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

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

Muudatusettepanek 45

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 10

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 11 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

Komisjon teeb 2017. aastaks vajaduse korral seadusandliku ettepaneku muuta direktiivi 92/106/EMÜ ja eelkõige kombineeritud veo praegust määratlust, et võtta arvesse konteinerveo arengut ja edendada tõhusa ühendveo arengut.

*meresadamast kuni kaupade
mahalaadimise kohani lõppetapi puhul.*

Muudatusettepanek 46

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 11

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 12 – lõige 1

Komisjoni ettepanek

1. Liikmesriigid loovad *eelvalikusüsteemi* ning *kontrollivad sihipäraselt* kasutuses *olevaid sõidukeid ja liidendsõidukeid*, et tagada käesolevast direktiivist tulenevate kohustuste täitmine.

Muudatusettepanek

1. Liikmesriigid loovad *eelvaliku* ning kasutuses *olevate sõidukite ja liidendsõidukite sihipärase kontrolli süsteemi*, et tagada käesolevast direktiivist tulenevate kohustuste täitmine.

Muudatusettepanek 47

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 11

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 12 – lõige 1 – lõik 2 (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Liikmesriigid tagavad, et teave käesoleva direktiivi rikkumiste arvu ja raskusastme kohta ettevõtete kaupa sisestataks direktiivi 2006/22/EÜ artikli 9 kohaselt loodud riskiastme hindamise süsteemi.

Muudatusettepanek 48

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 11

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 12 – lõige 1 – lõik 3

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Sõidukite kontrolliks väljavalimisel võivad liikmesriigid eelisjärjekorras valida sõidukid, mida käitavad direktiivis 2006/22/EÜ osutatud suure riskiprofiliga ettevõtjad. Sõidukeid võib kontrolliks valida ka juhumeetodi alusel.

Muudatusettepanek 49

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 11

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 12 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. Kahe aasta pärast alates käesoleva direktiivi jõustumiskuupäevast kaaluvad liikmesriigid kasutuses olevaid sõidukeid ja liidendsõidukeid. Eelvalikumeetmetega tehakse kindlaks sõidukid, mis tõenäoliselt õigust rikuvad ja mida tuleb käsitsi kontrollida. Eelvaliku võib teha taristule paigaldatud automaatsüsteemi abil või lõike 6 kohaselt sõidukile paigaldatud mõõtmisüsteemi abil. Automaatsüsteemid peavad võimaldama tuvastada lubatud täismassi ületamises kahtlustatavaid sõidukeid. Automaatsüsteeme kasutatakse vaid eelvaliku tegemiseks, mitte õigusrikkumise tuvastamiseks ning süsteemide sertifitseerimine liikmesriikide poolt ei ole kohustuslik.

Muudatusettepanek

2. Kahe aasta pärast alates käesoleva direktiivi jõustumiskuupäevast kaaluvad liikmesriigid kasutuses olevaid sõidukeid ja liidendsõidukeid. ***Nende eelvalikumeetmetega tõhustatakse kontrolle ja*** tehakse kindlaks sõidukid, mis tõenäoliselt õigust rikuvad ja mida tuleb käsitsi kontrollida. Eelvaliku võib teha taristule paigaldatud automaatsüsteemi abil või lõike 6 kohaselt sõidukile paigaldatud mõõtmisüsteemi abil. Automaatsüsteemid peavad võimaldama tuvastada lubatud täismassi ületamises kahtlustatavaid sõidukeid. Automaatsüsteeme kasutatakse vaid eelvaliku tegemiseks, mitte õigusrikkumise tuvastamiseks ning süsteemide sertifitseerimine liikmesriikide poolt ei ole kohustuslik. ***Sõidukile paigaldatud süsteemiga võib ühendada määruse EL 2014/... (määrus maantee sõidukites kasutatavate sõidumeerikute kohta) kohaselt sõidukisse paigaldatud digitaalse sõidumeeriku.***

Muudatusettepanek 50

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 11

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 12 – lõige 6

Komisjoni ettepanek

6. Vastavalt lõikele 1 ***edendavad liikmesriigid*** sõidukitele ja liidendsõidukitele kogukaalu ja teljekoormust mõõtvat ***kaalumissüsteemi paigaldamist***, mis võimaldab edastada igal ajahetkel mõõtmistulemusi liikuvalt

Muudatusettepanek

6. Vastavalt lõikele 1 ***paigaldatakse [viie aasta möödumisel alates käesoleva direktiivi jõustumisest] uutele N2- ja N3-kategooria*** sõidukitele ja liidendsõidukitele kogukaalu ja teljekoormust mõõtev ***kaalumissüsteem***, mis võimaldab edastada

sõidukilt tee ääres kontrolli teostavale või kaubavedu käsitlevate õigusaktide kohaldamise eest vastutavale ametnikule. Teave vahetus toimub liidese kaudu, mis on määratletud standarditega CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ja ISO 14906.

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

igal ajahetkel mõõtmistulemusi liikuvalt sõidukilt tee ääres kontrolli teostavale või kaubavedu käsitlevate õigusaktide kohaldamise eest vastutavale ametnikule. Teave vahetus toimub liidese kaudu, mis on määratletud standarditega CEN DSRC¹³ EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 ja ISO 14906. ***Teave on kättesaadav ka juhile.***

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

Muudatusettepanek 51

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 11

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 12 – lõige 7 – taane 2 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

– ühtset korda ja tehnilist kirjeldust, et saavutada selline usaldusvärsuse tase, mis võimaldab sõidukile paigaldatud süsteeme kasutada käesoleva direktiivi sätete, eelkõige artikli 13 täitmise tagamiseks.

Muudatusettepanek 52

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 11

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 12 – lõige 7 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

7a. Komisjon hindab, kas digitaalse sõidumeerikuga ühendatuna on sõidukile paigaldatud süsteemidest muude maanteetransporti käsitlevate õigusaktide jõustamisel kasu. Vajaduse korral esitab komisjon seadusandlikud ettepanekud.

Muudatusettepanek 53

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 12

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 13 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

2. I lisa punktides 2, 3, 4.1 ja 4.3 lubatud täismassi ületamisel vähem kui **5 %** esitatakse veoettevõtjale kirjalik hoiatus, millega võib kaasneda karistus, kui seda liiki karistus on ette nähtud siseriiklike õigusaktidega.

Muudatusettepanek

2. I lisa punktides 2, 3, 4.1 ja 4.3 lubatud täismassi ületamisel vähem kui **2 %** esitatakse veoettevõtjale kirjalik hoiatus, millega võib kaasneda karistus, kui seda liiki karistus on ette nähtud siseriiklike õigusaktidega.

Muudatusettepanek 54

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 12

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 13 – lõige 3

Komisjoni ettepanek

3. I lisa punktides 2, 3, 4.1 ja 4.3 lubatud täismassi ületamist **5–10 %** käsitatakse käesoleva direktiivi tähenduses väiksema õiguserikkumisena, millega kaasneb **rahaline** karistus. Järelevalveasutused võivad sõiduki liiklusest kõrvaldada kauba mahalaadimiseks, kuni saavutatakse lubatud täissmass.

Muudatusettepanek

3. I lisa punktides 2, 3, 4.1 ja 4.3 lubatud täismassi ületamist **2–10 %** käsitatakse käesoleva direktiivi tähenduses väiksema õiguserikkumisena, millega kaasneb karistus. Järelevalveasutused võivad sõiduki liiklusest kõrvaldada kauba mahalaadimiseks, kuni saavutatakse lubatud täissmass.

Muudatusettepanek 55

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 12

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 13 – lõige 4

Komisjoni ettepanek

4. I lisa punktides 2, 3, 4.1 ja 4.3 lubatud täismassi ületamist **10–20 %** käsitatakse käesoleva direktiivi tähenduses raske

Muudatusettepanek

4. I lisa punktides 2, 3, 4.1 ja 4.3 lubatud täismassi ületamist **10–15 %** käsitatakse käesoleva direktiivi tähenduses raske

õiguserikkumisena. Sellega kaasneb **rahaline** karistus ja sõiduki kohene liiklusest kõrvaldamine kauba mahalaadimiseks, kuni saavutatakse lubatud täismass.

õiguserikkumisena. Sellega kaasneb karistus ja sõiduki kohene liiklusest kõrvaldamine kauba mahalaadimiseks, kuni saavutatakse lubatud täismass.

Muudatusettepanek 56

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 12

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 13 – lõige 5

Komisjoni ettepanek

5. I lisa punktides 2, 3, 4.1 ja 4.3 lubatud täismassi ületamist rohkem kui **20 %** käsitatakse käesoleva direktiivi tähenduses väga raske õiguserikkumisena suurenenud ohu tõttu teistele maanteekasutajatele. Sellega kaasneb sõiduki kohene liiklusest kõrvaldamine kauba mahalaadimiseks, kuni saavutatakse lubatud täismass, ning **rahaline** karistus. **Määruse (EÜ) nr 1071/2009 14 artikli 6 kohaselt kohaldatakse veoettevõtja suhtes hea maine kaotamisega seotud menetlust.**

Muudatusettepanek

5. I lisa punktides 2, 3, 4.1 ja 4.3 lubatud täismassi ületamist rohkem kui **15 %** käsitatakse käesoleva direktiivi tähenduses väga raske õiguserikkumisena suurenenud ohu tõttu teistele maanteekasutajatele. Sellega kaasneb sõiduki kohene liiklusest kõrvaldamine kauba mahalaadimiseks, kuni saavutatakse lubatud täismass, ning karistus.

¹⁴ *ELT L 300, 14.11.2009, lk 51.*

Muudatusettepanek 57

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 12

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 13 – lõige 6

Komisjoni ettepanek

6. I lisa punktis 1 sätestatud maksimaalpikkuse või -laiuse ületamisel vähem kui **2 %** esitatakse veoettevõtjale kirjalik hoiatus, millega võib kaasneda karistus, kui seda liiki karistus on ette nähtud siseriiklike õigusaktidega.

Muudatusettepanek

6. I lisa punktis 1 sätestatud maksimaalpikkuse, **-kõrguse** või -laiuse ületamisel vähem kui **1 %** esitatakse veoettevõtjale kirjalik hoiatus, millega võib kaasneda karistus, kui seda liiki karistus on ette nähtud siseriiklike õigusaktidega.

Muudatusettepanek 58

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 12

Komisjoni ettepanek

7. Kui pealelaaditud kauba või sõiduki enda pikkus või laius ületab I lisa punktis 1 sätestatud maksimaalpikkust või -laiust **2–20 %**, kaasneb sellega **rahaline** karistus. Järelevalveasutused kõrvaldavad sõiduki liiklusest kauba mahalaadimiseks, kui maksimaalpikkuse või -laiuse ületamine oli tingitud kauba pikkusest või laiusest, või kuni eriloo väljastamiseni veoettevõtjale vastavalt artikli 4 lõikele 3.

Muudatusettepanek

7. Kui pealelaaditud kauba või sõiduki enda pikkus, **kõrgus** või laius ületab I lisa punktis 1 sätestatud maksimaalpikkust või -laiust **1–10 %**, kaasneb sellega **veoettevõtjale** karistus. Järelevalveasutused kõrvaldavad sõiduki liiklusest kauba mahalaadimiseks, kui maksimaalpikkuse või -laiuse ületamine oli tingitud kauba pikkusest või laiusest, või kuni eriloo väljastamiseni veoettevõtjale vastavalt artikli 4 lõikele 3.

Muudatusettepanek 59

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 12

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 13 – lõige 8

Komisjoni ettepanek

8. Kui pealelaaditud kauba või sõiduki enda pikkus või laius ületab I lisa punktis 1 sätestatud maksimaalpikkust või -laiust rohkem kui **20 %**, käsitatakse seda käesoleva direktiivi tähenduses väga raske õiguserikkumisena suurenenud ohu tõttu teistele maanteekasutajatele. Sellega kaasneb **rahaline** karistus ja sõiduki kohene kõrvaldamine liiklusest järelevalveasutuse poolt kauba mahalaadimiseks või kuni eriloo väljastamiseni veoettevõtjale vastavalt artikli 4 lõikele 3, kui maksimaalpikkuse või -laiuse ületamine oli tingitud kauba pikkusest või laiusest. **Määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 6 kohaselt kohaldatakse veoettevõtja suhtes hea maine kaotamisega seotud menetlust.**

Muudatusettepanek

8. Kui pealelaaditud kauba või sõiduki enda pikkus, **kõrgus** või laius ületab I lisa punktis 1 sätestatud maksimaalpikkust või -laiust rohkem kui **10 %**, käsitatakse seda käesoleva direktiivi tähenduses väga raske õiguserikkumisena suurenenud ohu tõttu teistele maanteekasutajatele. Sellega kaasneb **veoettevõtjale** karistus ja sõiduki kohene kõrvaldamine liiklusest järelevalveasutuse poolt kauba mahalaadimiseks või kuni eriloo väljastamiseni veoettevõtjale vastavalt artikli 4 lõikele 3, kui maksimaalpikkuse või -laiuse ületamine oli tingitud kauba pikkusest või laiusest.

Muudatusettepanek 60

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 13

Komisjoni ettepanek

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

Muudatusettepanek

Konteinerite veo korral esitab ekspedeerija veoettevõtjale, kellele ta usaldab konteineri veo, **enne pealelaadimist kirjaliku** tõendi veetava konteineri **brutomassi** kohta. **Tõendi võib esitada ka elektrooniliselt. Olenemata vormist allkirjastab konteineri brutomassi tõendi veoettevõtja volitatud isik.** Kui **andmed konteineri brutomassi kohta puuduvad** või on **valed**, vastutab ekspedeerija sõiduki ülekoormuse korral veoettevõtjaga võrdsel määral.

Muudatusettepanek 61

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 13

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 14 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

Ühendvedude korral esitatakse laaditud konteineri brutomassi andmed järgmisele osapoolele, kes saab konteineri oma valdusse.

Muudatusettepanek 62

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 15

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 16 – lõige 2

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

2. Õigus võtta vastu artikli 8 lõikes 4, artikli 9 lõikes 5 ja artikli 12 lõikes 7 osutatud delegeeritud õigusakte antakse komisjonile **kindlaksmääramata ajaks** alates [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev].

2. Õigus võtta vastu artikli 8 lõikes 4, artikli 9 lõikes 5 ja artikli 12 lõikes 7 osutatud delegeeritud õigusakte antakse komisjonile **viieks aastaks** alates [käesoleva direktiivi jõustumise kuupäev]. **Komisjon esitab delegeeritud volituste**

kohta aruande hiljemalt 9 kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist uuendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite, mida tuleb teha hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.

Muudatusettepanek 63

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 15 a (uus)

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 16 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15a) Lisatakse järgmine artikkel:

Artikkel 16a

Aruandlus

Komisjon vaatab 2016. aastaks läbi direktiivi 96/53/EÜ I lisa ja esitab selle rakendamise kohta Euroopa Parlamendile ja nõukogule aruande. Aruande tulemuste põhjal teeb komisjon vajaduse korral seadusandliku ettepaneku, lisades sellele nõuetekohaselt mõjuhinnangu. Aruanne tehakse kättesaadavaks vähemalt kuus kuud enne seadusandliku ettepaneku esitamist.

Muudatusettepanek 64

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 15 b (uus)

Direktiiv 96/53/EÜ

Artikkel 16 b (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

(15b) Lisatakse järgmine artikkel:

Artikkel 16b

Komisjon viib käesoleva direktiivi läbivaatamise lõpule 1. jaanuariks 2016 ja

*esitab vajaduse korral läbivaatamise ja
mõjuhinna alusel Euroopa
Parlamendile ja nõukogule 1. jaanuariks
2017 ettepaneku kehtestada artikli 9
lõikes 2 sätestatud ohutusnõuded kõigile
uutele M2- ja M3-kategooria sõidukitele.*

Muudatusettepanek 65

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 16 – alapunkt -a (uus)

Direktiiv 96/53/EÜ

Lisa I – punkt 1.1 – taane 8 a (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

-a) Punkti 1.1 lisatakse järgmine taane:

– „koormaga autoveokid: 20,75 m”

Muudatusettepanek 66

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – punkt 16 – alapunkt a a (uus)

Direktiiv 96/53/EÜ

I lisa – punkt 1.4

Kehtiv tekst

Muudatusettepanek

Teisaldatavate pealisehitiste ja standardsete lastielementide nagu konteinerite puhul rakendatakse punktides 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 ja 4.4 kindlaksmääratud mõõtmeid

aa) punkt 1.4 asendatakse järgmisega:

Teisaldatavate pealisehitiste ja standardsete lastielementide nagu konteinerite puhul rakendatakse punktides 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 ja 4.4 kindlaksmääratud mõõtmeid. ***Kuna valmissõidukid, näiteks eriveokitele laaditavad uued autod, on jagamatu last, võivad sellise koormaga veokite mõõtmed ületada punktis 1.1 sätestatud mõõtmeid nii palju, kui seda võimaldavad riiklikud eeskirjad ja taristu tingimused, ning eeldusel, et tühjad autoveokid vastavad täielikult eespool nimetatud punktidele.***

Muudatusettepanek 70

Ettepanek võtta vastu direktiiv

Artikkel 1 – lõik 1 – punkt 16 – alapunkt b

Direktiiv 1996/53/EÜ

Komisjoni ettepanek

kahe- või kolmeteljelise poolhaagisega kolmeteljeline mootorsõiduk, kui sellega veetakse ühendveo käigus ühte või mitut ühendveo üksust maksimaalpikkusega **40 või** 45 jalga: 44 tonni

Muudatusettepanek

kahe- või kolmeteljelise poolhaagisega **kahe- või** kolmeteljeline mootorsõiduk, kui sellega veetakse ühendveo käigus ühte või mitut ühendveo üksust maksimaalpikkusega 45 jalga: 44 tonni

Muudatusettepanek 67

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 16 – alapunkt c
Direktiiv 96/53/EÜ

Lisa I – punkt 2.3.1 – taane 2

Komisjoni ettepanek

„Hübriid- või elektrilise jõuseadmega kaheteljelised mootorsõidukid, välja arvatud bussid: 19 tonni”

Muudatusettepanek

välja jäetud

Muudatusettepanek 68

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – lõige 1 – punkt 16 – punkt c
Direktiiv 96/53/EÜ

Lisa I – punkt 2.3.1 – taane 2

Komisjoni ettepanek

„Kaheteljelised bussid: 19 tonni”

Muudatusettepanek

„Kaheteljelised bussid: 19,5 tonni”

Muudatusettepanek 69

Ettepanek võtta vastu direktiiv
Artikkel 1 – punkt 16 – alapunkt c a (uus)
Direktiiv 96/53/EÜ

Lisa I – punkt 2.3.4 (uus)

Komisjoni ettepanek

Muudatusettepanek

ca) lisatakse järgmine punkt:

2.3.4 Vähese CO₂-heitega tehnoloogiaga sõidukid:

täismass on punktides 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 või 2.4 nimetatud mass, millele on liidetud vähese CO₂-heitega tehnoloogia jaoks vajalik lisamass, mis on maksimaalselt 1 tonn. Lisamass pannakse kirja mootorsõiduki ametlikesse registreerimisdokumentidesse, mille väljastab liikmesriik, kus sõiduk registreeritakse. Kui neid andmeid kirjas ei ole, kohaldatakse punktides 2.3.1, 2.3.2, 2.3.3 või 2.4 nimetatud väärtusi.