

**Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz**

COM(2013) 195 final – 2013/0105 (COD)

(2013/C 327/22)

Hlavní zpravodaj: **pan RANOCCHIARI**

Dne 13. května 2013 se Rada a dne 18. dubna 2013 Evropský parlament, v souladu s článkem 91 Smlouvy o fungování Evropské unie, rozhodly konzultovat Evropský hospodářský a sociální výbor ve věci

*návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 96/53/ES ze dne 25. července 1996, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz*

COM(2013) 195 final/2 – 2013/0105 (COD).

Dne 21. května 2013 pověřilo předsednictvo Evropského hospodářského a sociálního výboru specializovanou sekci Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost přípravou podkladů Výboru na toto téma.

Vzhledem k naléhavé povaze práce jmenoval Evropský hospodářský a sociální výbor na 491. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 10. a 11. července 2013 (jednání dne 11. července), pana Ranocchiariho hlavním zpravodajem a přijal následující stanovisko 87 hlasy pro, jeden člen se zdržel hlasování.

## 1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV vítá návrh Komise přezkoumat po 17 letech platnou směrnici o hmotnosti a rozměrech některých vozidel. Cílem návrhu je držet krok s technologickým vývojem, a získat tak ekologičtější a bezpečnější vozidla.

1.2 EHSV současně poznamenává, že je nutné vyjasnit některé zásadní otázky, aby přezkum mohl být v souladu s již existujícími právními předpisy a předešlo se zbytečné složitosti nebo diskriminaci.

1.3 V této souvislosti je EHSV přesvědčen, že expertní výbor vytvořený s cílem přijmout akty v přenesené pravomoci pomůže odstranit jakékoliv rozpory.

1.4 Co se týče přítláčných křídel, EHSV vřele doporučuje, aby jejich montáž byla zahrnuta do stávajícího systému evropského schvalování typu a neschvalovala se na vnitrostátní úrovni, což by znamenalo krok zpět oproti schvalování typu vozidla jako celku (WVTA).

1.5 Hmotnostní výjimka udělená pouze dvounápravovým vozidlům a vozidlům s elektrickým nebo hybridním motorem by měla být rozšířena na tří nebo vícenápravová vozidla a na další vozidla využívající alternativní pohony a paliva, u nichž

příslušná technická řešení znamenají nárůst hmotnosti vozidla, kvůli němuž se snižuje jeho užitečné zatížení.

1.6 Zabudovaná zařízení sloužící k vážení nejsou povinná, pouze doporučená. EHSV připomíná, že neexistují technická řešení pro všechny typy vozidel a že montáž těchto zařízení může být velmi problematická u vozidel s mechanickým zavěšením kol nebo s vysokým počtem náprav.

Bude tedy velmi obtížné vytvořit systém, který bude dostatečně přesný, aby se mohl použít jako donucovací nástroj. Stejného výsledku lze naproti tomu dosáhnout zdvojnásobením kontrol prostřednictvím senzorů WIM (weight in motion), které jsou zabudovány do silničního povrchu a měří hmotnost vozidel při jejich průjezdu. V některých členských státech se již používají.

1.7 Co se týče modulového přístupu (doprava delšími těžšími vozidly – LHV), EHSV považuje návrh Komise prozatím za správný, jak je podrobněji vysvětleno v odstavci 4.6 tohoto stanoviska.

1.8 Existuje nicméně možnost vzniku dominového efektu: pokud více členských států nakonec umožní přeshraniční používání LHV, mohou být tato vozidla postupně přijata v celé Evropě. V takovém případě by výjimky mohly vést k tomu, že se ze současného zvláštního postupu stane pravidlo. To by odporovalo řídicí zásadě návrhu, která zdůrazňuje, že modulový přístup výrazně nenarušuje mezinárodní hospodářskou soutěž, a penalizovaly by se tak členské státy, které LHV na svém území nepovolují.

1.9 Pokud k tomu dojde, bude Komise moci pouze přihlížet a nechat tržní síly, aby rozhodly, jakým směrem se bude vývoj ubírat. Jestliže LHV získají v členských státech podíl na trhu s vhodnou infrastrukturou a bezpečnostními požadavky, nebude úkolem Komise omezovat je, jelikož by porušila zásadu subsidiarity.

## 2. Úvod

2.1 Platná směrnice, kterou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství<sup>(1)</sup> stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz, se datuje od července 1996.

2.2 Vzhledem k tomu, že nutnost omezit emise skleníkových plynů a spotřebu ropných produktů je stále nevyhnutelnější a že silniční doprava spotřebovává 82 % energie využívané v dopravě, bylo na čase aktualizovat tento právní předpis a využít posledního technického pokroku ke snížení spotřeby paliv a usnadnění intermodální dopravy.

2.3 Přezkum platné směrnice byl již v podstatě ohlášen v bílé knize o dopravě z roku 2011<sup>(2)</sup> a jeho cílem mělo být uvádění energeticky účinnějších vozidel na trh.

2.4 S ohledem na výše uvedené vítá EHSV návrh Komise přezkoumat platnou směrnici, jelikož tento přezkum bere v úvahu nejen snížení spotřeby paliv, ale rovněž potřeby intermodální dopravy a kontejnerizace a bezpečnost silničního provozu.

## 3. Shrnutí návrhu Evropské komise

3.1 Udělit výjimku z maximálních rozměrů vozidel:

- pro montáž aerodynamických zařízení (přítlačných křídel v zadní části vozidla) zlepšujících energetickou účinnost,
- pro úpravu kabiny zlepšující aerodynamickou účinnost, bezpečnost silničního provozu a pohodlí řidiče.

3.2 Umožnit zvýšení hmotnosti vozidel o jednu tunu:

- pro dvounápravová vozidla s elektrickým nebo hybridním motorem, aby se zohlednila hmotnost baterií anebo dvojité motorizace, aniž by však došlo ke změně kapacity vozidla převážet náklad.

<sup>(1)</sup> Pro dopravu osob: **M2** (více než osm míst k sezení kromě sedadla řidiče, maximální celková hmotnost nepřesahující 5 t), **M3** (více než osm míst k sezení kromě sedadla řidiče, maximální celková hmotnost přesahující 5 t). Pro dopravu nákladů: **N2** (maximální celková hmotnost přesahující 3,5 t, avšak nepřesahující 12 t), **N3** (maximální celková hmotnost přesahující 12 t), **O2** (přívěsy a návěsy s maximální celkovou hmotností přesahující 0,75 t, avšak nepřesahující 3,5 t), **O3** (přívěsy a návěsy s maximální celkovou hmotností přesahující 3,5 t, avšak nepřesahující 10 t).

<sup>(2)</sup> COM(2011) 144 final.

- Stejně zvýšení hmotnosti bude povoleno i u autobusů, aby bylo možné zohlednit zvýšení průměrné hmotnosti cestujících a jejich zavazadel a rovněž hmotnost nových bezpečnostních prostředků na palubách. Předejde se tak snižování počtu cestujících na autobus.

3.3 Povolit prodloužení délky nákladních vozidel o 15 cm, aby bylo možné používat v EU kontejnery s rozměrem 45 stop.

3.4 Aby bylo možné lépe odhalovat přestupky související s překračováním hmotnosti, doporučuje se zabudovávat do vozidel zařízení sloužící k vážení, která jsou schopná informovat o hmotnosti kontrolní orgány. Zaručí se rovné podmínky pro dopravce.

3.5 Stvrdit přeshraniční využití evropského modulárního systému (EMS) nebo LHV, pokud se překračuje jediná hranice, a za předpokladu, že oba dotčené státy ho povolují a jsou splněny podmínky výjimky směrnice. Nemělo by to významným způsobem ovlivnit mezinárodní hospodářskou soutěž.

3.6 Komise vypracuje technické specifikace, minimální úroveň výkonu, omezení při konstrukci a postupy související s výše uvedenými požadavky.

3.7 Za tímto účelem byl zřízen expertní výbor, který má přijmout akty v přenesené pravomoci reagující na zásadu základního standardního výkonu, aby se předešlo ukládání nepřiměřených povinností, které by mohly postihovat zejména malé a střední podniky. Do expertního výboru jsou zapojeny všechny hlavní zúčastněné strany.

## 4. Přípomínky EHSV

### 4.1 Přítlačná křídla

4.1.1 Maximální přípustná délka vozidel se může zvýšit až o dva metry, pokud se na jejich zadní část umístí (skládací/zatahovací) aerodynamická křídla.

4.1.2 EHSV tuto inovaci podporuje, ale vyzývá Komisi, aby se vyhnula případnému rozporu mezi právními předpisy, konkrétně mezi tímto návrhem (dvoumetrová tolerance) a právním předpisem o schvalování typu (nařízení č. 1230/2012), podle něhož je možné prodloužit délku v zadní části o 50 cm, a jež je tedy nutné aktualizovat, jakmile bude tento návrh přijat.

4.1.3 V návrhu se dále uvádí, že montáž těchto aerodynamických zařízení by měla podléhat vnitrostátnímu schválení typu a že daný členský stát vydá příslušný certifikát, který budou uznávat všechny ostatní členské státy. EHSV naproti tomu důrazně navrhuje, aby schvalování těchto zařízení bylo zahrnuto do stávajícího systému evropského schvalování typu, jelikož jsou důležitá, a to i z hlediska bezpečnosti. Vnitrostátní přístup by znamenal krok zpět oproti schvalování typu vozidla jako celku.

## 4.2 Tvarování kabiny

4.2.1 EHSV důrazně doporučuje, aby směrnice i závěry expertního výboru obsahovaly specifická ustanovení ke zlepšení pohodlí kabiny řidiče. Stále větší počet řidičů uskutečňujících mezinárodní přepravu v rámci EU tráví dobu odpočinku ve vozidle, extrémním případem jsou zahraniční řidiči (pracující z jiné země, než je země jejich bydliště), kteří ve svém vozidle skutečně žijí celé měsíce. Řidičská kabina musí být zdokonalena. Tato zlepšení budou muset být doplněna prosazováním nařízení (ES) č. 561/2006, jež řidičům zakazuje trávit týdenní dobu odpočinku ve vozidle, ale také opatřeními na výstavbu nových zabezpečených a dostupných parkovišť.

4.2.2 EHSV připomíná, že design kabiny je nákladná a komplexní činnost, na niž je potřeba čas. Výrobci tedy musí mít k dispozici odpovídající lhůtu na zavedení. EHSV proto navrhuje stanovit přechodné období, které zaručí všem výrobcům rovné podmínky.

## 4.3 Vozidla s elektrickým nebo hybridním motorem

4.3.1 EHSV podporuje hmotnostní výjimku pro tato vozidla (jak pro nákladní vozidla, tak pro autobusy), ale důrazně doporučuje, aby tuto výjimku bylo možné použít pro tři nebo vícenápravová vozidla.

4.3.2 EHSV se dále domnívá, že by se se všemi ekologickými vozidly mělo zacházet stejně v souladu se zásadou technologické neutrality, již v Akčním plánu pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě CARS 2020<sup>(3)</sup> dokonce nedávno potvrdila Evropská komise. Z tohoto důvodu EHSV doporučuje udělit stejnou výjimku rovněž pro další pohony a alternativní paliva, u nichž technická řešení znamenají nárůst hmotnosti vozidla, kvůli němuž se snižuje jeho užitečné zatížení, např. vozidla na vodík, CNG a LNG (zkapalněný zemní plyn).

## 4.4 Kontejnery pro intermodální dopravu o velikosti 45 stop

4.4.1 EHSV plně podporuje návrh prodloužit délku vozidel přepravujících kontejnery o velikosti 45 stop o 15 cm.

4.4.2 Tyto typy kontejnerů, jejichž počet se v období 2000–2010 celosvětově zvýšil o 86 % a dnes představují 20 % všech kontejnerů na světě a v Evropě zaujímají 3 % podíl na trhu, tak již nebudou potřebovat zvláštní povolení, čímž se usnadní intermodální doprava.

4.4.3 Sporným prvkem tohoto návrhu je logika omezení délky silniční dopravy, jež stanovuje článek 11, tj. „300 km [...] nebo [...] k nejbližším terminálům, mezi kterými existuje pravidelné spojení“. Výklad a kontrola tohoto opatření by mohly být obtížné. Kromě toho může být rovněž sporné odlišné zacházení se silniční dopravou předcházející vnitroeurovropské námořní přepravě nebo na ni navazující, kde žádna

omezení stanovena nejsou, a zjevně je tak možná delší silniční doprava. Dochází tak k diskriminaci jiných kombinací intermodální dopravy.

## 4.5 Zabudovaná zařízení sloužící k vážení

4.5.1 Je známo, že kontroly přetíženosti vozidel jsou často neefektivní a nedostatečné, což ohrožuje bezpečnost silničního provozu, a že vysoký počet přestupků dává konkurenční výhodu dopravcům, kteří nedodržují příslušná pravidla.

4.5.2 Zabudovat taková zařízení však není snadné, neexistují technická řešení pro všechny typy vozidel a bude velmi složité a nákladné učinit systém dostatečně přesným, aby se mohl použít jako donucovací nástroj. Tyto typy zařízení lze navíc zabudovat pouze do nových vozidel a existuje riziko, že členské státy zavedou odlišné systémy, čímž dojde k fragmentaci trhu.

4.5.3 Stejná měření lze získat při přibližném zdvojnásobení stávajících kontrol prostřednictvím senzorů WIM. To se i podle posouzení dopadu tohoto návrhu jeví jako dobré a schůdné řešení, jehož přínosy pro členské státy jsou odhadem mnohem vyšší než náklady.

## 4.6 Evropský modulární systém / modulový přístup

4.6.1 Toto téma je citlivější a kontroverznější od přijetí platné směrnice v roce 1996, kdy byla po vstupu Finska a Švédska přijata výjimka ohledně modulového přístupu, neboť mezi těmito zeměmi již existovala doprava delšími těžšími vozidly (LHV).

4.6.2 EMS stručně řečeno spočívá ve spojení nejdelšího návěsu o maximální délce 13,6 m s nejdelším kontejnerem o maximální délce 7,82 m povolené v EU. Výsledkem je vozidlo o maximální délce 25,25 m s celkovou hmotností až 60 tun, zatímco ve státech EU, které nepovolují EMS, je pro kloubová nákladní vozidla stanovena maximální délka 16,5 m a pro vozové soupravy 18,75 m (celková hmotnost až 40 tun a 44 tun při přepravě kontejnerů o velikosti 40/45 stop v intermodální dopravě).

4.6.3 Výhody a nevýhody vozidel EMS jsou dobře známy a určitým způsobem se odrážejí i v jejich přezdívkách: eco combi, euro combi, giga liners, mega trucks, super lorries atp.

4.6.4 Zastánci EMS zdůrazňují, že EMSlepší logistický systém evropského kontinentu. Dvě LHV mohou nahradit tři současná těžká nákladní vozidla, čímž by se počet cest snížil přibližně o 30 %, spotřeba paliva o 15 % a náklady o více než 20 %. Toto všechno přinese další výhody z hlediska životního prostředí, dopravních zácp, opotřebování silnic a bezpečnosti silničního provozu.

<sup>(3)</sup> COM(2012) 636 final.

Druhá strana používá zhruba stejné argumenty, avšak vyjadřující opak: EMS představuje riziko pro bezpečnost silničního provozu a má výrazný dopad na silniční infrastrukturu a vyvíjí tlak na životní prostředí. Jeho úspěch by mohl zlevnit silniční dopravu, čímž se zboží začne přesouvat z železniční dopravy na silniční dopravu a tato doprava se zvýší.

4.6.5 Tyto protichůdné názory se objevují nejen mezi zúčastněnými stranami, ale dokonce mezi členskými státy. Jak již bylo řečeno, Finsko a Švédsko umožnily EMS již dávno a po letech testování ho v roce 2008 umožnilo také Nizozemsko. Německo, Belgie a Dánsko stále provádějí testy a jiné členské státy prohlásily, že jsou proti používání EMS na svém území.

4.6.6 Komise nyní navrhuje pouhé vyjasnění textu platné směrnice, jejíž znění bylo považováno za dosti nejednoznačné. Toto jsou hlavní body:

— Využívání EMS je v souladu se zásadou subsidiarity vycházející z odlišných místních podmínek a neutralitou druhu dopravy EU ponecháno na členských státech.

— Žádný členský stát není nucen EMS využívat a má právo zakázat provoz vozidel EMS na svém území.

— Vozidla EMS mohou překročit hranici dvou sousedních členských států, které jejich používání povolují, pokud budou dopravní operace omezeny na tyto dva členské státy a na určenou silniční síť.

4.6.7 EHSV se domnívá, že návrh Komise týkající se EMS je jak z právního, tak z politického hlediska správný.

4.6.8 Komise by nemohla zakázat ani liberalizovat EMS, aniž by přitom neporušila zásadu subsidiarity a neutralitu druhu dopravy. Podle názoru EHSV je na členských státech, aby se rozhodly po provedení vlastní analýzy nákladů a přínosů.

4.6.9 V dlouhodobějším horizontu – jak již EHSV navrhl v jednom ze svých předchozích stanovisek<sup>(4)</sup> – je třeba posoudit, zda by se používání delších silničních vozidel využívajících nová paliva mohlo napojit na rozvoj multimodálních koridorů navržených v plánu jako součást hlavní sítě TEN-T.

V Bruselu dne 11. července 2013.

*předseda*  
Evropského hospodářského a sociálního výboru  
Henri MALOSSE

---

<sup>(4)</sup> Úř. věst. C 24, 28.1.2012, s. 146–153.