

**Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ της 25ης Ιουλίου 1996 σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές»**

COM(2013) 195 final/2 — 2013/0105 (COD)

(2013/C 327/22)

Γενικός εισηγητής: ο κ. RANOCCHIARI

Στις 13 Μαΐου 2013 και στις 18 Απριλίου 2013, και σύμφωνα με το άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αντίστοιχα, αποφάσισαν να ζητήσουν γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα την

*Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ της 25ης Ιουλίου 1996 σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές*

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

Στις 21 Μαΐου 2013, το Προεδρείο της ΕΟΚΕ ανέθεσε τις σχετικές προπαρασκευαστικές εργασίες στο ειδικευμένο τμήμα "Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών".

Λόγω του επείγοντος χαρακτήρα των εργασιών, κατά την 491η σύνοδο ολομέλειας, της 10ης και 11ης Ιουλίου 2013 (συνεδρίαση της 11ης Ιουλίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή όρισε γενικό εισηγητή τον κ. Ranocchiarì και υιοθέτησε με 87 ψήφους υπέρ και μια αποχή την ακόλουθη γνωμοδότηση.

## 1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η ΕΟΚΕ επιδοκιμάζει την πρόταση της Επιτροπής να αναθεωρήσει – μετά από 17 χρόνια – την ισχύουσα Οδηγία για το βάρος και τις διαστάσεις ορισμένων οχημάτων. Η πρόταση αποσκοπεί στο να αντικατοπτρίσει την τεχνολογική πρόοδο για την επίτευξη καθαρότερων και ασφαλέστερων οχημάτων.

1.2 Ταυτόχρονα, η ΕΟΚΕ παρατηρεί ότι ορισμένα κρίσιμα ζητήματα πρέπει να αποσαφηνιστούν προκειμένου η αναθεώρηση να συνάδει με την υφιστάμενη νομοθεσία και να αποφευχθεί η περιττή πολυπλοκότητα και/ή διακριτική μεταχείριση.

1.3 Προς τούτο η ΕΟΚΕ είναι πεπεισμένη πως η Επιτροπή Εμπειρογνομώνων, που συστάθηκε για την υιοθέτηση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, θα συμβάλει στην εξάλειψη κάθε αντίφασης.

1.4 Σε ό,τι αφορά τις οπίσθιες αεροτομές, η ΕΟΚΕ συνιστά θερμά την συμπερίληψη της εγκατάστασής τους στο ισχύον σύστημα της Ευρωπαϊκής έγκρισης τύπου και την αποφυγή της Εθνικής έγκρισης τύπου που θα αποτελούσε πιασόνισμα όσον αφορά την ΕΤΠΟ (Έγκριση τύπου πλήρους οχήματος).

1.5 Η εξαίρεση βάρους που παρέχεται μόνο στα οχήματα με δύο άξονες και ηλεκτρική ή υβριδική κίνηση πρέπει να επεκταθεί στα οχήματα με τρεις ή περισσότερους άξονες και στα λοιπά οχήματα που χρησιμοποιούν εναλλακτικά συστήματα έλξης και καυσίμων, εφόσον οι σχετικές τεχνικές λύσεις έχουν πρόσθετο βάρος που μειώνει το ωφέλιμο φορτίο τους.

1.6 Οι ενσωματωμένες συσκευές ζύγισης δεν είναι υποχρεωτικές αλλά συνιστώνται. Η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει πως δεν υφίσταται τεχνική λύση για όλους τους τύπους οχημάτων και πως η εγκατάστασή τους ενίοτε είναι ιδιαίτερα προβληματική σε οχήματα με μηχανικές αναρτήσεις και/ή με μεγάλο αριθμό αξόνων.

Σε τελική ανάλυση θα αποδειχθεί ιδιαίτερα δύσκολο να βρεθεί σύστημα τόσο ακριβές ώστε να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο επιβολής. Αντιθέτως, το ίδιο αποτέλεσμα θα μπορούσε να επιτευχθεί με την επέκταση της χρήσης του WIM (του συστήματος βάρους εν κινήσει που ενσωματώνεται στο οδόστρωμα) το οποίο χρησιμοποιείται ήδη στα κράτη μέλη.

1.7 Τέλος, όσον αφορά την προσέγγιση κατά ενότητες των Μακρύτερων Βαρύτερων Οχημάτων (MBO), η ΕΟΚΕ φρονεί πως η πρόταση της Επιτροπής είναι, μέχρι νεωτέρας, κατάλληλη, όπως εξηγείται λεπτομερέστερα στο σημείο 4.6 της παρούσας γνωμοδότησης.

1.8 Παρ' όλα αυτά, ενδέχεται - δεδομένου ότι ολοένα περισσότερα κράτη μέλη επιτρέπουν τη διασυνοριακή χρήση MBO - να παρουσιαστεί φαινόμενο ντόμινο, με σταδιακή αποδοχή αυτών των οχημάτων σε όλη την Ευρώπη. Σε αυτήν την περίπτωση αυτές οι παρεκκλίσεις θα έχουν ως συνέπεια αυτό που σήμερα θεωρείται κατ' εξαίρεση πρακτική να καταστεί ο κανόνας, πράγμα που αντιβαίνει τη βασική αρχή της πρότασης που επαναλαμβάνει πως η προσέγγιση κατά ενότητες δεν επηρεάζει σημαντικά το διεθνή ανταγωνισμό, τιμωρώντας τα κράτη μέλη που δεν επιτρέπουν MBO στην επικράτειά τους.

1.9 Σε αυτήν την περίπτωση η Επιτροπή δε θα μπορούσε να λειτουργήσει παρά μόνο ως παρατηρητής, αφήνοντας τις δυνάμεις της αγοράς να καθορίσουν τις εξελίξεις. Εάν τα MBO κερδίσουν μερίδιο της αγοράς στα κράτη μέλη με ικανές υποδομές και προδιαγραφές ασφαλείας, η Επιτροπή δεν θα μπορεί να τα περιορίσει χωρίς να παραβεί την αρχή της επικουρικότητας.

## 2. Εισαγωγή

2.1 Η ισχύουσα οδηγία σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές <sup>(1)</sup> χρονολογείται από τον Ιούλιο του 1996.

2.2 Δεδομένου ότι καθίσταται ολοένα επιτακτικότερη η ανάγκη μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης πετρελαιοειδών και δεδομένου ότι οι οδικές μεταφορές αποτελούν το 82 % της ενεργειακής κατανάλωσης στον τομέα των μεταφορών, έχει έρθει η στιγμή επικαιροποίησης της σχετικής νομοθεσίας, με την αξιοποίηση των προσφάτων τεχνολογικών εξελίξεων για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και τη διευκόλυνση των διατροφικών μεταφορών.

2.3 Μάλιστα, η Λευκή βίβλος για τις μεταφορές <sup>(2)</sup> του 2011 ανακοίνωνε ήδη την αναθεώρηση της ισχύουσας οδηγίας με στόχο την κυκλοφορία πιο ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων στην αγορά.

2.4 Υπό το φως όσων προαναφέρθηκαν, η ΕΟΚΕ επικροτεί θερμά την πρόταση της Επιτροπής για την αναθεώρηση της ισχύουσας οδηγίας, κρίνοντας πως αυτή η αναθεώρηση λαμβάνει υπόψη όχι μόνο τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων αλλά και τις ανάγκες των διατροφικών μεταφορών και των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια, καθώς και την οδική ασφάλεια.

## 3. Κύρια σημεία της πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

3.1 Χορήγηση εξαιρέσεων όσον αφορά τις μέγιστες διαστάσεις των οχημάτων:

- για την προσθήκη αεροδυναμικών διατάξεων (οπίσθιων αεροτομών) στο πίσω μέρος τους με στόχο τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης·
- για την τροποποίηση των θαλαμίσκων οδήγησης προκειμένου να βελτιωθούν οι αεροδυναμικές επιδόσεις και η οδική ασφάλεια, καθώς και η άνεση των οδηγών.

3.2 Αύξηση κατά έναν τόνο του βάρους:

- διαξονικών οχημάτων με ηλεκτρικό ή υβριδικό σύστημα προώθησης, προκειμένου να καλυφθεί το βάρος των ηλεκτρικών συσσωρευτών ή του διπλού κινητήρα, χωρίς να επηρεάζεται η μεταφορική ικανότητα του οχήματος·

- των λεωφορείων, για την προσαρμογή στην αύξηση του μέσου βάρους των επιβατών και των αποσκευών, αλλά και στο βάρος των νέων ενσωματωμένων συσκευών ασφαλείας. Έτσι θα αποφευχθεί η μείωση του αριθμού επιβατών ανά λεωφορείο.

3.3 Εξαιρέση 15 cm στο μήκος των φορτηγών που μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια 45 ποδιών, προκειμένου να καταστεί η χρήση τους δυνατή σε επίπεδο ΕΕ.

3.4 Για τον καλύτερο εντοπισμό των παραβάσεων που σχετίζονται με την υπερφόρτωση, συνιστάται η εισαγωγή "ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης" που κοινοποιούν τα δεδομένα βάρους στις εποπτικές αρχές, πράγμα που εξασφαλίζει ίσο πεδίο ανταγωνισμού για τους μεταφορείς.

3.5 Επιβεβαίωση της διασυνοριακής χρήσης οχημάτων EMS ή MBO όταν διασχίζουν μόνο ένα σύνορο, εφόσον τα δύο εν λόγω κράτη μέλη το επιτρέπουν ήδη και με σεβασμό των ορίων παρέκκλισης που προβλέπονται στην οδηγία. Η χρήση τέτοιων οχημάτων δεν επηρεάζει σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό.

3.6 Η Επιτροπή θα καταρτίσει τα τεχνικά χαρακτηριστικά, την ελάχιστη απόδοση, τους περιορισμούς κατά την παρασκευή και τις διαδικασίες που αφορούν τις προαναφερθείσες απαιτήσεις.

3.7 Προς τούτο δημιουργήθηκε Επιτροπή Εμπειρογνομών για την υιοθέτηση κατ' εξουσιοδότηση πράξεων βάσει της πάγιας αρχής με γνώμονα την απόδοση, ώστε να αποφευχθεί η επιβολή δυσανάλογων υποχρεώσεων που θα μπορούσαν να επιβαρύνουν άμεσα τις ΜμΕ. Όλοι οι κύριοι φορείς συμμετέχουν στην Επιτροπή Εμπειρογνομών.

## 4. Παρατηρήσεις της ΕΟΚΕ

### 4.1 Οπίσθιοι εκτροπείς

4.1.1 Το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος των οχημάτων μπορεί να επεκταθεί κατά δύο μέτρα εφόσον εγκατασταθούν αεροδυναμικές διατάξεις με δυνατότητα ανάσυρσης ή αναδιπλώσεως στο πίσω μέρος τους.

4.1.2 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την καινοτομία, καλεί ωστόσο την Επιτροπή να αποφύγει δυνητικές αντιφάσεις μεταξύ αυτής της πρότασης (παρέκκλιση 2 m) και των διατάξεων για την έγκριση τύπου (Κανονισμός 1230/2012) που επιτρέπουν αύξηση του μήκους των οχημάτων κατά 50 cm και οι οποίες πρέπει να επικαιροποιηθούν αμέσως μετά την υιοθέτηση της πρότασης.

4.1.3 Επιπλέον, η πρόταση αναφέρει ότι η εγκατάσταση αυτών των αεροδυναμικών διατάξεων πρέπει να έχει την εθνική έγκριση τύπου από το κράτος μέλος που θα εκδώσει το σχετικό πιστοποιητικό που πρέπει να γίνει αποδεκτό από όλα τα άλλα κράτη μέλη. Αντιθέτως, η ΕΟΚΕ υποστηρίζει σθεναρά, δεδομένης της σημασίας των διατάξεων αυτών και για λόγους ασφαλείας, την ένταξη της έγκρισής τους στο ισχύον σύστημα Ευρωπαϊκής έγκρισης τύπου. Η εθνική προσέγγιση θα αποτελούσε πισωγύρισμα όσον αφορά την ΕΤΠΟ.

<sup>(1)</sup> Για τη μεταφορά επιβατών: **M2** (από 8+1 καθίσματα με μέγιστη μάζα ≤ 5 τν.); **M3** (όπως το M2 όσον αφορά τα καθίσματα, αλλά με μέγιστη μάζα > 5 τν.). Για τη μεταφορά αγαθών: **N2** (μέγιστη μάζα > 3.5 και ≤ 12 τν.); **N3** (μέγιστη μάζα > 12 τν.); **O2** (ρυμουλκούμενα με μέγιστη μάζα > 0.75 και ≤ 3.5 τν.). **O3** (ρυμουλκούμενα με μέγιστη μάζα > 3.5 και ≤ 10 τν.). **O4** (ρυμουλκούμενα με μέγιστη μάζα > 10 τν.).

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

## 4.2 Αεροδυναμική κατανομή του θαλάμου

4.2.1 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει σθεναρά ότι τόσο η οδηγία, όσο και το αποτέλεσμα της επιτροπής εμπειρογνομόνων πρέπει να περιέχουν ειδικές διατάξεις για τη βελτίωση της άνεσης της καμπίνας του οδηγού. Ολοένα και περισσότεροι οδηγοί που εκτελούν διεθνείς μεταφορές εντός της ΕΕ περνούν το χρόνο ανάπαυσης τους εντός του φορτηγού, ενώ υπάρχει και η ακραία περίπτωση των οδηγών μη μονίμων κατοίκων (δηλαδή των οδηγών που εργάζονται σε μια χώρα διαφορετική από την χώρα κατοικίας τους) οι οποίοι ουσιαστικά ζουν για μήνες στο φορτηγό τους. Είναι επιτακτική ανάγκη να βελτιωθεί η καμπίνα του οδηγού. Οι βελτιώσεις αυτές θα πρέπει οπωσδήποτε να ενισχυθούν με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) υπ' αριθ. 561/2006 νόμου, ο οποίος απαγορεύει στους οδηγούς να πραγματοποιούν την εβδομαδιαία ανάπαυση τους στο όχημα τους, καθώς και με τα μέτρα για την κατασκευή νέων ασφαλών και οικονομικά προσιτών χώρων στάθμευσης.

4.2.2 Η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει πως ο σχεδιασμός του θαλάμου αποτελεί δαπανηρή και πολύπλοκη διαδικασία που απαιτεί χρόνο για να αναπτυχθεί. Κατά συνέπεια, οι κατασκευαστές πρέπει να διαθέτουν επαρκή χρόνο προσαρμογής πριν από την εφαρμογή προς τούτο η ΕΟΚΕ συνιστά μεταβατική περίοδο που θα εξασφαλίσει ίσο πεδίο ανταγωνισμού για όλους τους κατασκευαστές.

## 4.3 Οχήματα με ηλεκτρική ή υβριδική κίνηση

4.3.1 Η ΕΟΚΕ υποστηρίζει την εξαίρεση βάρους που δίδεται σε αυτά τα οχήματα, τόσο φορτηγά όσο λεωφορεία, υποστηρίζει ωστόσο σθεναρά πως αυτή η εξαίρεση θα μπορούσε να αφορά και οχήματα με τρεις ή περισσότερους άξονες.

4.3.2 Επιπλέον, η ΕΟΚΕ φρονεί πως όλα τα οικολογικά οχήματα πρέπει να αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο, βάσει της αρχής της τεχνολογικής ουδετερότητας που επιβεβαιώθηκε πρόσφατα από την Επιτροπή στο Σχέδιο δράσης για μια ανταγωνιστική και βιώσιμη αυτοκινητοβιομηχανία στην Ευρώπη "CARS 2020" <sup>(3)</sup>. Για αυτό το λόγο συνιστά την παροχή της ίδιας εξαίρεσης στα υπόλοιπα συστήματα έλξης και εναλλακτικών καυσίμων όπου οι τεχνολογικές λύσεις συνεπάγονται πρόσθετο βάρος που μειώνει το ωφέλιμο φορτίο, δηλαδή για οχήματα υδρογόνου, πεπιεσμένου (CNG) και υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG).

## 4.4 Εμπορευματοκιβώτια 45 ποδιών για διατροφικές μεταφορές

4.4.1 Η πρόταση περιέχει επέκταση κατά 15 cm του μήκους των οχημάτων μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδιών τυγχάνει της πλήρους στήριξης της ΕΟΚΕ.

4.4.2 Αυτό το είδος εμπορευματοκιβωτίων, ο αριθμός των οποίων αυξήθηκε παγκοσμίως κατά 86 % την περίοδο 2000-2010 και αποτελεί το 20 % του συνόλου των εμπορευματοκιβωτίων με μερίδιο αγοράς περίπου 3 % στην Ευρώπη, δε θα χρειάζεται πλέον ειδική άδεια, πράγμα που διευκολύνει τη βελτίωση των διατροφικών μεταφορών.

4.4.3 Αμφιλεγόμενη πτυχή της πρότασης αποτελεί το σκεπτικό αναφορικά με τον περιορισμό του οδικού τμήματος των μεταφορών που προβλέπεται στο Άρθρο 11: λιγότερο από 300 χιλιόμετρα στο έδαφος της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή μέχρι τους πλησιέστερους τερματικούς σταθμούς μεταξύ των οποίων λειτουργεί τακτική γραμμή. Αυτή η διάταξη είναι δύσκολο να ερμηνευθεί και να ελεγχθεί.

Επιπλέον, κρίνεται αμφιλεγόμενη η διαφορετική αντιμετώπιση των οδικών διαδρομών προς/από ευρωπαϊκή θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων όπου δεν τίθενται όρια και, από ό,τι φαίνεται, επιτρέπεται μεγαλύτερη οδική απόσταση, πράγμα που αποτελεί διακριτική μεταχείριση σε βάρος των άλλων συνδυασμών διατροφικών μεταφορών.

## 4.5 Ενσωματωμένες συσκευές ζύγισης

4.5.1 Είναι γνωστό πως οι ελεγκχοί υπερφόρτωσης των οχημάτων είναι συχνά αναποτελεσματικοί και τόσο λίγοι ώστε να απειλείται η οδική ασφάλεια, ενώ ο μεγάλος αριθμός παραβάσεων δίδει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στους μεταφορείς που δεν συμμορφώνονται με τις σχετικές διατάξεις.

4.5.2 Η ενσωμάτωση τέτοιων συσκευών δεν είναι εύκολο έργο, καθώς δεν υφίστανται τεχνικές λύσεις για όλους τους τύπους οχημάτων και θα είναι ιδιαίτερα πολύπλοκη και δαπανηρή η ανάπτυξη συστήματος με ικανή ακρίβεια ώστε να χρησιμοποιείται ως εργαλείο επιβολής. Επιπλέον, αυτές οι συσκευές μπορούν να ενσωματωθούν μόνο σε νέα οχήματα, και ελλοχεύει ο κίνδυνος εφαρμογής διαφορετικών συστημάτων από τα κράτη μέλη, με κατακερματισμό της αγοράς.

4.5.3 Οι ίδιες μετρήσεις μπορούν να επιτευχθούν μέσω της εντατικοποίησης του υφιστάμενου συστήματος WIM· αυτή δε η λύση κρίνεται εφικτή σύμφωνα με την εκτίμηση αντικτύπου της εν λόγω πρότασης, στην οποία τα οφέλη για τα κράτη μέλη εκτιμάται ότι υπερβαίνουν κατά πολύ το κόστος.

## 4.6 Ευρωπαϊκό αρθρωτό σύστημα/Προσέγγιση κατά ενότητες

4.6.1 Το εν λόγω ζήτημα είναι πιο ευαίσθητο και αμφιλεγόμενο από την υιοθέτηση της ισχύουσας οδηγίας το 1996, όταν η παρέκκλιση που σχετίζεται με την προσέγγιση κατά ενότητες έγινε δεκτή μετά την ένταξη στην ΕΕ της Φινλανδίας και της Σουηδίας, μεταξύ των οποίων δραστηριοποιούνταν ήδη ΜΒΟ.

4.6.2 Εν συντομία, το ΕΑΣ συνίσταται σε συνδυασμό του μακρύτερου ημιρυμουλκούμενου με μέγιστο μήκος 13,60 μέτρα με το μακρύτερο φορτηγό με μέγιστο μήκος 7,82 μέτρα που επιτρέπεται στην ΕΕ. Αποτέλεσμα είναι ένα όχημα με μέγιστο μήκος 25,25 μέτρα και μικτό βάρος έως 60 τόνους, τη στιγμή που στις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ που δεν επιτρέπουν το ΕΑΣ το μέγιστο μήκος είναι 16,50 μέτρα για τα αρθρωτά οχήματα και 18,75 μέτρα για τους οδικούς συρμούς με μικτό βάρος έως 40 τόνους (έως 44 τόνους κατά τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων 40/45 ποδιών στο πλαίσιο διατροφικής μεταφοράς).

4.6.3 Τα θετικά και τα αρνητικά του ΕΑΣ είναι γνωστά και αντικατοπτρίζονται εν μέρει στα διάφορα "υποκοριστικά" του, από το "eco combi" και το "euro combi" έως τα "giga liners", "mega trucks", "super lorries" κ.ο.κ.

4.6.4 Οι υπέρμαχοι του ΕΑΣ τονίζουν πως θα βελτιώσει το σύστημα εφοδιαστικής στην ευρωπαϊκή ήπειρο. Δύο ΜΒΟ μπορούν να αντικαταστήσουν τρία σημερινά βαρέα φορτηγά οχήματα· κατά συνέπεια, ο αριθμός των διαδρομών θα μειωθεί κατά 30 % περίπου, η κατανάλωση καυσίμων κατά 15 % και η εξοικονόμηση κόστους θα υπερβεί το 20 %. Αυτά θα επιτρέψουν περαιτέρω οφέλη όσον αφορά το περιβάλλον, τη συμμόρφωση, τη φθορά του οδοστρώματος και την οδική ασφάλεια.

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

Οι επικριτές τους χρησιμοποιούν τα ίδια περίπου επιχειρήματα αντίστροφα: το ΕΑΣ αποτελεί κίνδυνο στην ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας, με σημαντική επιβάρυνση των οδικών υποδομών και του περιβάλλοντος, καθώς η επιτυχία του, λόγω των φτηνότερων οδικών μεταφορών, θα αυξήσει την οδική κυκλοφορία, καθώς οι μεταφορές αγαθών θα στραφούν από το σιδηρόδρομο στις οδικές μεταφορές.

4.6.5 Αυτές οι αντίθετες απόψεις δε συναντώνται μόνο μεταξύ των φορέων, αλλά και μεταξύ των κρατών μελών. Όπως προαναφέρθηκε, η Φινλανδία και η Σουηδία έχουν επιτρέψει το ΕΑΣ εδώ και πολύ καιρό, το ίδιο δε έπραξαν και οι Κάτω Χώρες το 2008, μετά από χρόνια δοκιμών. Η Γερμανία, το Βέλγιο και η Δανία βρίσκονται ακόμα στο δοκιμαστικό στάδιο, ενώ άλλα κράτη μέλη έχουν ταχθεί κατά του ΕΑΣ στην επικράτειά τους.

4.6.6 Αυτό που προτείνει σήμερα η Επιτροπή δεν αποτελεί παρά διευκρίνιση του κειμένου της ισχύουσας οδηγίας, η διατύπωση της οποίας θεωρήθηκε ιδιαίτερα αμφίσημη. Τα κύρια σημεία είναι τα εξής:

— Η χρήση του ΕΑΣ εναπόκειται στα κράτη μέλη, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, σε συνάρτηση με τις διαφορετικές τοπικές συνθήκες και τηρουμένης της ουδετερότητας της ΕΕ όσον αφορά τα μέσα μεταφοράς.

— Κανένα κράτος μέλος δεν υποχρεώνεται να χρησιμοποιήσει το ΕΑΣ, ενώ κάθε κράτος μέλος έχει το δικαίωμα να απαγορεύσει την κυκλοφορία ΕΑΣ στην επικράτειά του.

— Τα οχήματα ΕΑΣ μπορούν να διασχίσουν τα σύνορα γειτονικών κρατών μελών που επιτρέπουν την κυκλοφορία τους εφόσον η μεταφορική τους δραστηριότητα δεν υπερβαίνει τα δύο εν λόγω κράτη μέλη σε συγκεκριμένα οδικά δίκτυα.

4.6.7 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η πρόταση της Επιτροπής για το ΕΑΣ ευσταθεί τόσο από νομικής, όσο και από πολιτικής απόψεως.

4.6.8 Η Επιτροπή δε θα μπορούσε να επιβάλει ούτε απαγόρευση ούτε απελευθέρωση του ΕΑΣ χωρίς να παραβιάζει την αρχή της επικουρικότητας και την ουδετερότητα όσον αφορά τα μέσα μεταφοράς. Η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι η απόφαση βρίσκεται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών, μετά από τις δικές τους αναλύσεις κόστους-οφέλους.

4.6.9 Μακροπρόθεσμα, όπως έχει ήδη αναφερθεί σε προηγούμενη γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ <sup>(4)</sup>, θα πρέπει να εξετασθεί αν η χρήση μακρύτερων οδικών οχημάτων που χρησιμοποιούν καύσιμα νέου τύπου, κλπ, μπορεί να συνδεθεί με την ανάπτυξη των πολυτροπικών διαδρόμων που προβλέπονται στον χάρτη πορείας ως τμήμα του βασικού δικτύου των ΔΕΑ-Μ.

Βρυξέλλες, 11 Ιουλίου 2013.

Ο Πρόεδρος  
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Henri MALOSSE

<sup>(4)</sup> ΕΕ C 24 – 28.1.2012, σ. 146-153.