

**Mišljenje Europskog gospodarskog i socijalnog odbora o „Prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća za izmjenu Direktive 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. kojom se utvrđuju najveće dozvoljene dimenzije u domaćem i međunarodnom prometu te najveće dozvoljene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice”**

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

(2013/C 327/22)

Glavni izvjestitelj: **g. RANOCCHIARI**

Sukladno članku 91. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, Vijeće (13. svibnja 2013.) i Europski parlament (18. travnja 2013.) odlučili su savjetovati se s Europskim gospodarskim i socijalnim odborom o

*Prijedlogu Direktive Europskog parlamenta i Vijeća za izmjenu Direktive 96/53/EZ od 25. srpnja 1996. kojom se utvrđuju najveće dozvoljene dimenzije u domaćem i međunarodnom prometu te najveće dozvoljene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice*

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

Dana 21. svibnja 2013. Predsjedništvo Odbora zatražilo je od Stručne skupine za prijevoz, energiju, infrastrukturu i informacijsko društvo da pripremi rad Odbora za taj predmet.

S obzirom na hitnu prirodu posla, Europski gospodarski i socijalni odbor imenovao je g. Ranocchiarija glavnim izvjestiteljem na svom 491. plenarnom zasjedanju koje je održano 10. i 11. srpnja 2013. (sastanak od 11. srpnja) i usvojio sljedeće mišljenje s 87 glasova za i 1 suzdržanim.

## 1. Zaključci i preporuke

1.1 EGSO pozdravlja prijedlog Komisije da, nakon 17 godina, revidira postojeću direktivu o masama i dimenzijama određenih vozila. Cilj prijedloga je ići ukorak s tehnološkim napretkom da bi vozila bila čišća i sigurnija.

1.2 Istovremeno, EGSO primjećuje da treba razjasniti neka kritična pitanja kako bi revizija bila u skladu s postojećim zakonodavstvom i kako bi se izbjegla bilo kakva bespotrebna složenost i/ili diskriminacija.

1.3 EGSO je stoga uvjeren da će odbor stručnjaka, uspostavljen za usvajanje delegiranih akata, pomoći pri uklanjanju svih nedosljednosti.

1.4 EGSO toplo preporuča da se ugradnja blatobranskih zavjesica uključi u postojeći plan europske homologacije vozila i tako izbjegne nacionalna homologacija koja bi predstavljala korak unatrag u pogledu homologacije cijelog vozila (*Whole Vehicle Type Approval - WVTA*).

1.5 Izuzeće od dozvoljene mase, koje se dozvoljava samo vozilima s dvije osovine na električni ili hibridni pogon, trebalo bi proširiti na vozila s tri ili više osovine te na druga

vozila koja koriste alternativne načine pogona i goriva kad tehnička rješenja stvaraju dodatnu masu koja smanjuje korisnu nosivost vozila.

1.6 Uređaji za vaganje u vozilima nisu obvezatni već samo preporučeni. EGSO podsjeća da ne postoji tehničko rješenje za sve tipove vozila te da njihova ugradnja u vozila s mehaničkim ovjesom i/ili velikim brojem osovine može biti vrlo problematična.

Bit će vrlo teško pronaći sustav koji bi bio dovoljno precizan da se može koristiti za nadzor provedbe. S druge strane, isti bi se rezultati mogli postići intenzivnijom upotrebom sustava za vaganje vozila u pokretu ugrađenim u površinu cesta (*Weight in Motion - WIM*) koji se već koristi u državama članicama.

1.7 Što se tiče modularnog koncepta, ili duljih i težih vozila (*Longer and Heavier Vehicles, LHV*), EGSO smatra da je prijedlog Europske komisije, za sada, ispravan, kao što je pobliže objašnjeno u stavku 4.6 ovog mišljenja.

1.8 Međutim, kako sve više država članica s vremenom bude dozvoljavalo prekograničnu upotrebu duljih i težih vozila, moglo bi doći do domino efekta i postupnog prihvatanja takvih vozila diljem Europe. U tom bi slučaju ova odstupanja mogla današnje iznimne postupke pretvoriti u normu, što je u suprotnosti s osnovnim načelom prijedloga koji ponavlja da modularni koncept ne utječe značajno na međunarodno tržišno natjecanje, čime se kažnjavaju one države članice koje ne dozvoljavaju dulja i teža vozila na svom području.

1.9 Ako dođe do toga, Europska komisija uzet će to na znanje i dozvoliti tržišnim silama da odluče kojim će se smjerom kretati. Ako dulja i teža vozila zauzmu dio tržišta u državama članicama koje imaju odgovarajuću infrastrukturu i zadovoljavaju sigurnosne uvjete, Europska komisija ih neće moći ograničiti a da ne prekrši načelo supsidijarnosti.

## 2. Uvod

2.1 Postojeća direktiva koja utvrđuje najveće dopuštene dimenzije u unutarnjem i međunarodnom prometu te najveće dopuštene mase u međunarodnom prometu za određena cestovna vozila koja prometuju unutar Zajednice<sup>(1)</sup> usvojena je u srpnju 1996.

2.2 S obzirom na sve jaču potrebu za smanjenjem emisije stakleničkih plinova i potrošnje naftnih proizvoda te uzimajući u obzir činjenicu da 82 % energije potrošene u prijevoznom sektoru otpada na cestovni prijevoz, bilo je vrijeme da se ovo zakonodavstvo ažurira uz pomoć novih tehnoloških dostignuća kako bi se smanjila potrošnja goriva i olakšao kombinirani prijevoz.

2.3 Ustvari, već je 2011. Bijela knjiga o prometu<sup>(2)</sup> najavila reviziju postojeće direktive u cilju plasiranja energetske učinkovitijih vozila na tržište.

2.4 S obzirom na gorenavedeno, EGSO toplo pozdravlja prijedlog Komisije za reviziju postojeće direktive budući da takva revizija u obzir uzima ne samo smanjenje potrošnje goriva, već i potrebu za kombiniranim prijevozom i kontejnerizacijom te, na kraju, ali ne i manje važno, prometnu sigurnost.

## 3. Suština prijedloga Komisije

3.1 Odobrenje odstupanja od najvećih dozvoljenih dimenzija vozila:

- kod dodavanja aerodinamičnih dijelova (blatobranske zavjesice) zbog poboljšanja energetske učinkovitosti,
- kod preinake kabine zbog poboljšanja aerodinamičnosti, prometne sigurnosti i udobnosti vozača.

3.2 Odobrenje povišenja mase od jedne tone za:

- vozila s dvije osovine na električni ili hibridni pogon, da bi se kompenzirala težina akumulatora i dvojnog pogona bez posljedica na nosivost navedenih vozila,

<sup>(1)</sup> Za prijevoz putnika: **M2** (od 8+1 sjedala i najvećom dozvoljenom masom od ≤ 5 tona); **M3** (isti broj sjedala kao M2, ali s najvećom dozvoljenom masom od > 5 tona). Za prijevoz robe: **N2** (najveća dozvoljena masa od > 3,5 do ≤ 12 tona); **N3** (najveća dozvoljena masa od > 12 tona); **O2** (prikolice s najvećom dozvoljenom masom od > 0,75 do ≤ 3,5 tona); **O3** (prikolice s najvećom dozvoljenom masom od > 3,5 do ≤ 10 tona).

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

- autobuse, da bi se uzelo u obzir povećanje prosječne mase putnika i njihove prtljage, ali i mase novih sigurnosnih uređaja u vozilu. Time će se izbjeći smanjenje broja putnika po autobusu.

3.3 Odobrenje produljenja kamiona za 15 cm da bi se u Europi omogućila upotreba kontejnera od 45 stopa.

3.4 Za lakše otkrivanje prekršaja vezanih uz preopterećenje, preporuča se uvođenje "uređaja za vaganje na vozilima" koji podatke o masi mogu prenijeti inspekcijskim tijelima i time osigurati jednaka pravila igre za sve prijevoznike.

3.5 Potvrđuje se prekogranična upotreba EMS-a ili LHV-a kad prelaze samo jednu granicu, pod uvjetom da je to već dozvoljeno u tim dvjema državama članicama, pri čemu treba poštovati ograničenja odstupanja predviđena direktivom. Njihova upotreba ne bi smjela bitno utjecati na međunarodno tržišno natjecanje.

3.6 Europska komisija odredit će tehnička svojstva, najniže dozvoljene performanse, ograničenja proizvodnje i postupke koji se odnose na gorenavedene potrebe.

3.7 U tom cilju osnovan je stručni odbor za usvajanje delegiranih akata koji odgovaraju načelu standarda zasnovanih na uspješnosti, čime će se izbjeći nametanje neproporcionalnih obveza koje bi naročito mogle štetiti malim i srednjim poduzećima. U stručnom odboru sudjeluju svi glavni dionici.

## 4. Napomene EGSO-a

### 4.1 Blatobranske zavjesice

4.1.1 Najduža dozvoljena duljina vozila može se produljiti do dva metra ako se u stražnjem dijelu postave aerodinamične zavjesice (sklopive, s mogućnošću uvlačenja).

4.1.2 EGSO podržava tu inovaciju, ali poziva Europsku komisiju da izbjegne bilo kakav sukob zakonodavstva između tog prijedloga (2 m tolerancije) i zakonodavstva o homologaciji (Uredba br. 1230/2012) koje omogućava produljenje stražnjeg dijela vozila za 50 cm i koje se mora ažurirati odmah po usvajanju prijedloga.

4.1.3 Nadalje, prijedlog navodi da je za ugradnju takvih aerodinamičnih naprava potrebna nacionalna homologacija države članice koja izdaje odgovarajuću potvrdu koju priznaju sve druge države članice. Nasuprot tome, EGSO predlaže da se, s obzirom na važnost tih naprava, kao i zbog sigurnosti, njihovo priznavanje uključi u postojeći plan Europske homologacije vozila. Nacionalni pristup predstavljao bi korak unatrag u odnosu na homologaciju cijelog vozila.

## 4.2 Aerodinamički profil kabine

4.2.1 EGSO naročito preporuča da i direktiva i zaključci stručne komisije sadrže posebne odredbe o poboljšanju udobnosti vozačeve kabine. Sve veći broj vozača koji putuje na međunarodnim relacijama unutar Europske unije vrijeme odmora provodi u kamionu, a u ekstremnim slučajevima, kao na primjer kod nerezidentnih vozača (vozača koji rade iz države koja nije njihova država stalnog prebivališta), u kamionu živi mjesecima. Vozačke kabine moraju se nužno poboljšati. Ta će poboljšanja sigurno trebati podržati provedbom Uredbe (EZ) 561/2006 koja vozačima brani da svoje tjedne odmone provode u vozilu, kao i mjerama za izgradnju novih, sigurnih i cjenovno dostupnih parkinga.

4.2.2 EGSO podsjeća da je dizajniranje kabine skup i složen proces i da za njegov razvoj treba vremena. Stoga proizvođači prije provedbe moraju imati dovoljno vremena između narudžbe i isporuke. Zato EGSO predlaže prijelazni period koji će osigurati ista pravila za sve proizvođače.

## 4.3 Vozila na električni ili hibridni pogon

4.3.1 EGSO podržava iznimke od najveće dozvoljene mase odobrene za ta vozila, kako kamione tako i autobuse, ali odlučno predlaže da se odstupanje primijeni na vozila s tri ili više osovina.

4.3.2 Osim toga, EGSO vjeruje da bi se prema svim ekološkim vozilima trebalo odnositi na isti način, u skladu s načelom tehnološke neutralnosti kojeg je nedavno potvrdila Europska komisija u svom Akcijskom planu za konkurentnu i održivu automobilsku industriju u Europi "Cars 2020." <sup>(3)</sup>. EGSO stoga preporuča da se ista iznimka odobri i za druge vrste pogona i alternativnih goriva kod kojih tehnička rješenja stvaraju dodatnu masu koja smanjuje korisnu nosivost vozila, tj. za vozila na vodik, stlačeni prirodni plin (SPP) i ukapljeni prirodni plin (UPP).

## 4.4 Kontejneri od 45 stopa za kombinirani prijevoz

4.4.1 EGSO u potpunosti podržava prijedlog da se vozila koja prevoze kontejnere duljine 45 stopa produlje za 15 cm.

4.4.2 Između 2000. i 2010. količina tih kontejnera u svijetu porasla je za 86 % i sada predstavlja 20 % ukupnog svjetskog broja kontejnera, s tržišnim udjelom u Europi od oko 3 %. Za tu vrstu kontejnera više neće biti potrebna posebna dozvola, što će omogućiti bolji kombinirani prijevoz.

4.4.3 Sporan aspekt tog prijedloga je opravdanost ograničenja cestovnog dijela prijevoza predviđenog člankom 11.: *Manje od 300 km ili do najbližeg terminala do kojeg postoji redovan prijevoz.* Takvu odredbu teško je tumačiti i kontrolirati. Spornim se čini i različit odnos prema cestovnim putovanjima

do ili od europske priobalne plovidbe gdje nisu ustanovljene nikakve granice a dozvoljene su, po svemu sudeći, i veće cestovne udaljenosti, čime se vrši diskriminacija nad drugim prometnim kombinacijama.

## 4.5 Uređaji za vaganje u vozilima

4.5.1 Poznato je da su provjere preopterećenosti vozila često neučinkovite i malobrojne, što ugrožava prometnu sigurnost, pri čemu velik broj prekršaja daje konkurentsku prednost onim prijevoznicima koji se ne pridržavaju pravila.

4.5.2 Ugraditi takve uređaje u vozilo nije lako. Ne postoje tehnička rješenja za sve tipove vozila, a bit će vrlo složeno i skupo pronaći sustav koji bi bio dovoljno precizan da se može upotrijebiti za nadzor provedbe. Osim toga, ti se uređaji mogu ugraditi samo na nova vozila pa postoji opasnost da države članice uspostave različite sustave što bi dovelo do rascjepkarnosti tržišta.

4.5.3 Iste vrijednosti mogu se izmjeriti intenzivnijom uporabom postojećih sustava za vaganje vozila u pokretu ugrađenim u površinu cesta, što se čini dobrim i izvedivim rješenjem, naročito u svjetlu procjene učinka ovog prijedloga koji procjenjuje da bi korist koju države članice iz toga mogu izvući daleko nadmašila trošak.

## 4.6 Europski modularni sustav/Modularni koncept

4.6.1 To je pitanje postalo osjetljivije i spornije nakon što je 1996. odobrena postojeća direktiva i prihvaćeno odstupanje od modularnog koncepta zbog pristupanja Europskoj uniji Finske i Švedske između kojih su već prometala dulja i teža vozila.

4.6.2 Ukratko, Europski modularni sustav (EMS) podrazumijeva kombinaciju najdulje poluprikolice (maksimalne duljine od 13,60 m) i najduljeg vučnog vozila (maksimalne duljine od 7,82 m) dozvoljenih u Europskoj uniji. Rezultat je vozilo maksimalne duljine od 25,25 m bruto težine do 60 tona, dok u drugim državama EU-a u kojima EMS nije dozvoljen maksimalna duljina iznosi 16,50 m za zglobna vozila i 18,75 m za cestovne vlakove bruto težine do 40 tona (do 44 tona kad nose kontejnere od 40-45 stopa u kombiniranom prijevozu).

4.6.3 Jake i slabe strane EMS-a dobro su poznate i do neke mjere vidljive u različitim nadimcima koji im se dodjeljuju, od "ekokombija" i "eurokombija" do "gigalajnera", "megakamiona", "superkamiona", itd.

4.6.4 Zagovornici tog sustava naglašavaju da će EMS poboljšati logistički sustav europskog kontinenta. Budući da dva dulja i teža vozila mogu zamijeniti tri sadašnja teretna vozila, broj putovanja smanjit će se za oko 30 %, utrošak goriva za 15 %, a ušteda iznositi više od 20 %, što će sve poboljšati situaciju u pogledu okoliša, zakrčenosti prometa, trošenja cesta i prometne sigurnosti.

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

Protivnici tvrde suprotno, upotrebljavajući manje-više iste argumente: EMS ugrožava prometnu sigurnost, a uz to snažno utječe na cestovnu infrastrukturu i više zagađuje okoliš. Njegova popularnost mogla bi dovesti do pojeftinjenja cestovnog prijevoza i pojačanja cestovnog prometa jer se roba više ne bi prevozila željeznicom već cestom.

4.6.5 Mišljenja se ne razlikuju samo među dionicima, već i među državama članicama. Kao što smo već rekli, Finska i Švedska još su davno dozvolile primjenu sustava EMS-a, a Nizozemska je to učinila 2008. godine, nakon dugogodišnjeg testiranja. Njemačka, Belgija i Danska još uvijek ga isprobavaju, dok su druge države članice izjavile da ga ne žele na svojoj teritoriji.

4.6.6 Ono što Europska komisija sada predlaže samo je pojašnjenje teksta postojeće direktive čija se formulacija smatra prilično neodređenom. Glavne točke su:

— odluka o upotrebi EMS-a prepušta se državama članicama u skladu s načelom supsidijarnosti, na temelju razlike u lokalnim uvjetima i u skladu s neutralnošću EU-a u odnosu na prijevozna sredstva.

— niti jedna država članica nije obavezna upotrebljavati EMS, ali ima pravo zabraniti prometanje vozilima EMS-a na svojoj teritoriji,

— vozilo EMS-a može prijeći granicu između dvije susjedne države članice koje dozvoljavaju njegovu upotrebu, pod uvjetom da je prijevoz ograničen na te dvije države članice i da se odvija dogovorenim cestovnim mrežama.

4.6.7 EGSO vjeruje da je prijedlog Europske komisije o EMS-ima ispravan, kako zakonski tako i politički.

4.6.8 Komisija ne može ni zabraniti ni liberalizirati sustav EMS-a, a da ne prekrši načelo supsidijarnosti i neutralnost u odnosu na prijevozna sredstva. EGSO smatra da je na državama članicama da same donesu odluku nakon što provedu analizu troškova i koristi.

4.6.9 Dugoročnije gledano, kao što je EGSO već predložio u jednom od svojih prethodnih mišljenja <sup>(4)</sup>, trebalo bi procijeniti da li bi se upotreba duljih cestovnih vozila na nova goriva mogla povezati s razvojem multimodalnih koridora predviđenih planom kao dio osnovne mreže TEN-T.

U Bruxellesu 11. srpnja 2013.

*Predsjednik*  
*Europskog gospodarskog i socijalnog odbora*  
Henri MALOSSE

---

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