

Avizul Comitetului Economic și Social European privind propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 96/53/CE din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional

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

(2013/C 327/22)

Raportor general: **dl Virgilio RANOCCHIARI**

La 13 mai 2013 și la 18 aprilie 2013, în conformitate cu articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, Consiliul, respectiv Parlamentul European au hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 96/53/CE din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional

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

La 21 mai 2013, Biroul a însărcinat Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă.

Având în vedere caracterul urgent al lucrărilor, Comitetul Economic și Social European l-a numit pe dl Ranocchiarri raportor general în cadrul celei de-a 491-a sesiuni plenare din 10 și 11 iulie 2013 (ședința din 11 iulie) și a adoptat prezentul aviz cu 87 de voturi pentru și 1 abținere.

1. Concluzii și recomandări

1.1 CESE salută propunerea Comisiei de revizuire – după 17 ani – a actualei directive privind greutatea și dimensiunile anumitor vehicule. Intenția propunerii este de a ține pasul cu progresul tehnologic, pentru a dispune de vehicule mai ecologice și mai sigure.

1.2 În același timp, CESE ia notă de faptul că este necesar să se clarifice anumite aspecte critice, astfel încât textul revizuit să fie coerent cu legislația în vigoare și să se evite orice complexitate și/sau discriminare inutilă.

1.3 În acest sens, CESE nutrește convingerea că grupul de experți constituit în vederea adoptării de acte delegate va contribui la eliminarea oricărei inconsecvențe.

1.4 Referitor la eleroanele din spatele vehiculelor, CESE recomandă călduros ca instalarea acestora să fie inclusă în actualul sistem european de omologare de tip și să se evite omologarea de tip națională, întrucât aceasta ar constitui un pas înapoi în ceea ce privește omologarea de tip a vehiculelor complete (WTVA, *Whole Vehicle Type Approval*).

1.5 Derogarea de la cerințele de greutate acordată numai vehiculelor cu două osii sau cu propulsie electrică sau hibridă ar trebui extinsă la vehiculele cu trei sau mai multe osii și la alte vehicule care utilizează sisteme de tracțiune alternative și combustibili alternativi în cazul în care soluțiile tehnice în cauză presupun o greutate suplimentară, reducând astfel capacitatea de sarcină utilă.

1.6 Dispozitivele de cântărire la bord nu sunt obligatorii, ci doar recomandate. CESE reamintește că nu există o soluție tehnică pentru toate tipurile de vehicule și că instalarea acestor dispozitive poate fi foarte problematică pe vehiculele cu suspensie mecanică și/sau cu un număr mare de osii.

În ultimă instanță, va fi foarte dificil să se instaleze un sistem suficient de precis pentru a putea fi utilizat ca instrument de asigurare a respectării cerințelor aplicabile. Pe de altă parte, s-ar putea obține aceleași rezultate dacă s-ar utiliza mai intens tehnologia WIM (instalații de cântărire în mers integrate în suprafața carosabilului), deja implementată în multe state membre.

1.7 În sfârșit, în ceea ce privește conceptul modular sau vehiculele mai grele și mai lungi (LHV, *Longer Heavier Vehicles*), CESE este de părere că, în momentul de față, propunerea CE este corectă, după cum se explică mai jos la punctul 4.6 al prezentului aviz.

1.8 Totuși, dacă în cele din urmă va crește numărul de state membre care permit utilizarea transfrontalieră a LHV, există posibilitatea producerii unui efect de domino, tradus prin autorizarea treptată a acestui tip de vehicule în întreaga Europă. În acest caz, aceste derogări ar putea conduce la situația în care ceea ce acum constituie o practică excepțională devine normă, contrazicând principiul călăuzitor al propunerii, care reiterează că sistemul modular nu afectează în mod semnificativ concurența internațională, dezavantajând statele membre care nu admit LHV pe teritoriul lor.

1.9 Într-o astfel de situație, Comisia nu ar putea decât să ia notă, lăsând forțele pieței să decidă calea de urmat. Dacă LHV vor câștiga o cotă de piață în statele membre cu infrastructuri și cerințe de siguranță corespunzătoare, Comisia nu va fi în măsură să le limiteze fără a încălca principiul subsidiarității.

2. Introducere

2.1 Actuala directivă de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional⁽¹⁾ datează din iulie 1996.

2.2 Întrucât necesitatea reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de produse petroliere devine din ce în ce mai presantă și având în vedere că transportul rutier este sursa a 82 % din consumul energetic din sectorul transporturilor, a venit momentul ca aceste dispoziții legislative să fie actualizate, utilizându-se cele mai recente evoluții tehnice pentru a reduce consumul de combustibili și pentru a facilita operațiunile de transport intermodal.

2.3 Încă din 2011, Cartea albă privind transporturile⁽²⁾ anunța revizuirea actualei directive în vederea introducerii pe piață a unor vehicule mai eficiente din punct de vedere energetic.

2.4 În lumina celor de mai sus, CESE salută călduros propunerea Comisiei de revizuire a actualei directive, întrucât această revizuire ține seama nu numai de reducerea consumului de combustibili, ci și de nevoile transportului intermodal, de necesitatea containerizării și, nu în ultimul rând, de siguranța rutieră.

3. Sinteza propunerii Comisiei

3.1 Acordarea unei derogări de la cerințele dimensiunilor maxime ale vehiculelor:

- pentru adăugarea unor dispozitive aerodinamice (eleroane spate) în vederea îmbunătățirii eficienței energetice;
- pentru modificarea cabinei în vederea îmbunătățirii performanței aerodinamice, a siguranței rutiere și a confortului conducătorului auto.

3.2 Autorizarea creșterii greutății cu o tonă pentru:

- vehiculele cu două osii cu propulsie electrică sau hibridă pentru a ține seama de greutatea bateriilor și de propulsia dublă, fără a aduce atingere capacității vehiculelor respective;

⁽¹⁾ Pentru transportul de călători: **M2** (de la 8+1 locuri cu o masă maximă ≤ 5 tone); **M3** (același număr de locuri ca M2, dar cu o masă maximă > 5 tone). Pentru transportul de mărfuri: **N2** (masa maximă > 3,5 tone ≤ 12 tone); **N3** (masa maximă > 12 tone); **O2** (remorci cu masă maximă > 0,75 tone și ≤ 3,5 tone); **O3** (remorci cu masă maximă > 3,5 tone și ≤ 10 tone).

⁽²⁾ COM(2011) 144 final.

- autobuze, pentru a ține seama de creșterea greutății medii a călătorilor și a bagajelor acestora, dar și de greutatea noilor dispozitive de siguranță prezente la bord. În acest fel, se va evita reducerea numărului de călători per autocar.

3.3 Autorizarea depășirii cu 15 cm a lungimii maxime a camioanelor, pentru a permite utilizarea containerelor de 45 de picioare la nivelul UE.

3.4 Facilitarea depistării infracțiunilor legate de supraîncărcarea vehiculelor prin recomandarea introducerii unor „dispozitive de cântărire la bord”, care pot să comunice autorităților de control datele legate de greutate, asigurând condiții de concurență echitabile între operatorii de transport de mărfuri.

3.5 Confirmarea utilizării transfrontaliere a vehiculelor de tip EMS sau LHV în situațiile în care acestea traversează o singură frontieră și cu condiția ca cele două state membre implicate să permită acest lucru, sub rezerva respectării limitelor derogării prevăzute de directivă. Această utilizare nu ar trebui să aibă niciun impact semnificativ asupra concurenței internaționale.

3.6 Comisia Europeană va preciza caracteristicile tehnice, nivelul minim de performanță, obligațiile în materie de fabricație și procedurile privind cerințele de mai sus.

3.7 În acest scop, a fost instituit un grup de experți în vederea adoptării de acte delegate, respectând principiul standardelor bazate pe performanță și evitându-se astfel impunerea unor obligații disproporționate, care ar putea dezavantaja în special IMM-urile. Toate părțile interesate importante sunt implicate în lucrările grupului de experți.

4. Observațiile CESE

4.1 Eleroane spate

4.1.1 Lungimea maximă autorizată a vehiculelor poate fi depășită cu până la 2 metri, dacă în spate se montează dispozitive aerodinamice (eleroane pliabile/retractabile).

4.1.2 CESE sprijină această inovare, dar invită CE să evite orice conflict legislativ care ar putea apărea între această propunere (toleranță de 2 m) și legislația privind omologarea de tip (Regulamentul nr. 1230/2012), care permite o depășire în spate cu 50 de cm a lungimii vehiculului și care va trebui actualizată de îndată ce va fi adoptată prezenta propunere.

4.1.3 În plus, propunerea prevede că instalarea dispozitivelor aerodinamice de acest tip ar trebui să facă obiectul unei omologări de tip naționale și că certificatul corespunzător emis de către un stat membru ar trebui să fie recunoscut de toate celelalte state membre. Totuși, având în vedere importanța acestor dispozitive, inclusiv sub aspectul siguranței, CESE recomandă insistent ca omologarea lor să fie inclusă în actualul sistem de omologare de tip europeană. Abordarea națională ar constitui un pas înapoi în ceea ce privește omologarea de tip a vehiculelor complete (WTVA, *Whole Vehicle Type Approval*).

4.2 Îmbunătățirea profilului cabinei

4.2.1 Comitetul recomandă insistent ca atât directiva, cât și concluziile grupului de experți să conțină dispoziții explicite privind îmbunătățirea confortului conducătorului auto în cabină. Din ce în ce mai mulți șoferi care fac călătoriile internaționale pe teritoriul UE își petrec timpul de odihnă în camion, cazul extrem fiind cel al șoferilor nerezidenți (șoferi care lucrează într-o altă țară decât țara de rezidență), care efectiv trăiesc luni de zile în camion. Îmbunătățirea cabinei este imperios necesară. Aceste îmbunătățiri vor trebui desigur corelate cu aplicarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006, care interzice șoferilor să își petreacă timpul de odihnă săptămânal în vehicul, precum și cu implementarea unor măsuri de construire a unor zone de parcare sigure și la prețuri accesibile.

4.2.2 CESE reamintește că proiectarea cabinei este un exercițiu costisitor și complex, care necesită timp. Prin urmare, constructorii de vehicule trebuie să aibă la dispoziție suficient timp de elaborare înainte de procesul de execuție. Din acest motiv, CESE propune o perioadă tranzitorie care să asigure condiții echitabile de concurență pentru toți constructorii de vehicule.

4.3 Vehiculele cu propulsie electrică sau hibridă

4.3.1 CESE sprijină exceptarea de la cerințele de greutate acordată acestor vehicule – atât camioane, cât și autobuze – și recomandă insistent ca această derogare să se aplice și vehiculelor cu trei sau mai multe osii.

4.3.2 În plus, CESE consideră că toate vehiculele ecologice ar trebui să beneficieze de tratament egal, conform principiului neutralității tehnologice confirmat chiar recent de Comisia Europeană în Planul de acțiune pentru o industrie a autovehiculelor competitivă și durabilă în Europa „CARS 2020”⁽³⁾. Din acest motiv, CESE recomandă ca aceeași derogare să se acorde și altor sisteme de tracțiune și combustibililor alternativi, dacă soluțiile tehnice presupun o greutate suplimentară care reduce capacitatea de sarcină utilă, adică vehiculelor pe bază de hidrogen, GNC și GNL (gaz natural lichefiat).

4.4 Utilizarea containerelor de 45 de picioare în transportul intermodal

4.4.1 CESE sprijină pe deplin propunerea privind creșterea cu 15 cm a lungimii vehiculelor utilizate în transportul containerelor de 45 de picioare.

4.4.2 Containerelor de acest tip, al căror număr a crescut la nivel mondial cu 86 % între 2000 și 2010 și care reprezintă 20 % din stocul global de containere, cu o cotă de piață de cca. 3 % în Europa, nu vor mai necesita o autorizație specială, ceea ce facilitează îmbunătățirea transportului intermodal.

4.4.3 Un aspect discutabil al acestei propuneri este raționamentul pe care se bazează limitarea părții rutiere a transportului, prevăzută la articolul 11: „o lungime mai mică de 300 km (...) sau până la terminalele cele mai apropiate între care există un serviciu regulat”. O astfel de dispoziție ar putea fi foarte greu de interpretat și de controlat. Pe lângă aceasta, este discutabil și tratamentul diferit al deplasărilor rutiere înspre/dinspre transportul maritim european de scurtă distanță,

pentru care nu sunt stabilite limite și pentru care, aparent, este permisă și o distanță rutieră mai lungă, discriminând celelalte combinații de transport intermodal.

4.5 Dispozitivele de cântărire la bord

4.5.1 Se știe că deseori controalele efectuate asupra vehiculelor cu privire la supraîncărcarea acestora sunt ineficiente și insuficiente ca număr, compromițând siguranța rutieră și având ca rezultat un număr mare de încălcări ale legislației, care le conferă un avantaj competitiv transportatorilor care nu respectă normele în domeniu.

4.5.2 Montarea unor astfel de dispozitive la bordul vehiculelor nu este o sarcină ușoară, nu există soluții tehnice pentru toate tipurile de vehicule, iar instalarea unui sistem suficient de precis pentru a putea fi utilizat ca instrument de asigurare a respectării cerințelor aplicabile este foarte complexă și costisitoare. În plus, dispozitivele de acest tip pot fi montate numai pe vehicule noi și există riscul ca statele membre să implementeze sisteme diferite, ceea ce ar duce la fragmentarea pieței.

4.5.3 Aceleași măsurători pot fi realizate prin utilizarea mai intensă a tehnologiei WIM, care pare să fie considerată drept o soluție adecvată fezabilă și în evaluarea impactului care însoțește această propunere, potrivit căreia beneficiile pentru statele membre ar fi mult mai mari decât costurile.

4.6 Sistemul modular european/Conceptul modular

4.6.1 Această temă este mai sensibilă și controversată de la adoptarea actualei directive, în 1996, când derogarea referitoare la conceptul modular a fost acceptată ca urmare a aderării Finlandei și Suediei, între care deja operau vehicule de tip LHV.

4.6.2 Pe scurt, EMS reprezintă un ansamblu format din cea mai lungă semiremorcă cu o lungime maximă de 13,60 m și cel mai lung autovehicul tractor cu o lungime maximă de 7,82 m autorizată în UE. Rezultatul acestei combinații este un vehicul cu o lungime maximă de 25,25 m, cu o greutate netă de până la 60 de tone. În același timp însă, în statele membre care nu permit utilizarea EMS, lungimea maximă este de 16,50 m pentru vehiculele articulate și 18,75 m pentru autotrenurile rutiere, cu o greutate netă de până la 40 de tone (până la 44 de tone dacă transportă containere de 40 sau 45 de picioare în transport intermodal).

4.6.3 Avantajele și dezavantajele EMS sunt bine cunoscute și oarecum se reflectă în diferitele „porecle” pe care le-au primit, de la „eco-combi” și „Euro-combi” la „megacamioane”, „super-camioane” ș.a.m.d.

4.6.4 Cei care sunt în favoarea EMS subliniază că acest sistem va îmbunătăți sistemul de logistică al continentului european. Două LHV pot înlocui trei vehicule grele pentru transportul de mărfuri utilizate în prezent; prin urmare, numărul de deplasări s-ar reduce cu aproximativ 30 %, iar consumul de combustibil ar scădea cu 15 %, ceea ce ar însemna reducerea costurilor cu peste 20 %. Toate acestea ar avea și alte avantaje în ceea ce privește mediul, aglomerarea traficului, uzura șoselelor și siguranța rutieră.

⁽³⁾ COM(2012) 636 final

Cei care se opun fac referire mai mult sau mai puțin la aceleași elemente pentru a argumenta contrariul: EMS reprezintă un risc la adresa siguranței traficului rutier, cu un impact profund asupra infrastructurii rutiere și cu o presiune mai mare asupra mediului. Succesul pe care l-ar putea avea acesta ar conduce la ieftinirea transporturilor, la creșterea traficului rutier și la înlocuirea transportului feroviar de mărfuri cu cel rutier.

4.6.5 Opiniile sunt împărțite nu numai între părțile interesate, ci și chiar între statele membre. După cum s-a menționat deja, Finlanda și Suedia permit utilizarea EMS de multă vreme, iar Țările de Jos din 2008, după mai mulți ani de testări. În Germania, Belgia și Danemarca au încă loc testări, în timp ce alte state membre s-au declarat împotriva utilizării EMS pe teritoriul lor.

4.6.6 Ceea ce propune CE acum nu este decât o clarificare a textului actualei directive, a cărei formulare era considerată ambiguă. Principalele elemente sunt următoarele:

— Utilizarea EMS este lăsată la latitudinea statelor membre, în conformitate cu principiul subsidiarității, în funcție de diferitele condiții locale și respectându-se neutralitatea modurilor de transport din UE.

— Niciun stat membru nu este obligat să autorizeze utilizarea EMS și orice stat membru are dreptul de a interzice traficul de EMS pe propriul teritoriu.

— EMS pot traversa frontiera dintre două state membre adiacente care autorizează utilizarea lor, cu condiția ca operațiunile de transport să se limiteze la cele două state membre în cauză și la rețelele rutiere prestabilite.

4.6.7 CESE consideră că propunerea Comisiei în ceea ce privește EMS este corectă, atât din punct de vedere juridic, cât și din punct de vedere politic.

4.6.8 Comisia nu ar putea nici să interzică EMS, nici să impună liberalizarea acestora fără să încalce principiul subsidiarității și neutralitatea modurilor de transport. În opinia CESE, această decizie ar trebui să o poată lua statele membre, după propria analiză costuri-beneficii.

4.6.9 Pe termen mai lung, după cum s-a propus deja într-un aviz anterior ⁽⁴⁾ adoptat de CESE, trebuie analizat în ce măsură utilizarea de vehicule rutiere mai lungi, alimentate cu noi tipuri de combustibili, ar putea fi legată de dezvoltarea de coridoare multimodale, prevăzută în foaia de parcurs în cadrul rețelei primare TEN-T.

Bruxelles, 11 iulie 2013

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Henri MALOSSE

⁽⁴⁾ JO C 24, 28.1.2012, p. 146–153.