

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o predlogu direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu

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

(2013/C 327/22)

Glavni poročevalec: **g. RANOCCHIARI**

Svet in Evropski parlament sta 13. maja 2013 oziroma 18. aprila 2013 sklenila, da v skladu s členom 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosita za mnenje o naslednjem dokumentu:

Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu

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

Predsedstvo Odbora je 21. maja 2013 strokovno skupino za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo zadolžilo za pripravo dela Odbora na tem področju.

Zaradi nujnosti postopka je Evropski ekonomsko-socialni odbor na 491. plenarnem zasedanju 10. in 11. julija 2013 (seja z dne 11. julija) za glavnega poročevalca imenoval g. Ranocchiarija ter mnenje sprejel s 87 glasovi za in 1 vzdržanim glasom.

1. Sklepi in priporočila

1.1 Evropski ekonomsko-socialni odbor (EESO) pozdravlja predlog Komisije, da se po 17 letih spremeni sedanja direktiva o težah in merah nekaterih vozil. Namen predloga je iti v korak s tehnološkim napredkom za zagotavljanje čistejših in varnejših vozil.

1.2 EESO hkrati opozarja, da je treba pojasniti nekatera ključna vprašanja, tako da bo sprememba skladna z že obstoječo zakonodajo, pri čemer je treba preprečiti kakršno koli nepotrebno kompleksnost in/ali diskriminacijo.

1.3 EESO je zato prepričan, da bo skupina strokovnjakov, ustanovljena za sprejetje delegiranih aktov, prispevala k odpravi kakršnega koli neskladja.

1.4 Kar zadeva zadnje zavesice, EESO močno priporoča, da se njihova namestitve vključi v trenutni sistem evropske homologacije ter tako prepreči nacionalna homologacija, ki bi pomenila korak nazaj glede homologacije celotnega vozila (*Whole Vehicle Type Approval – WVTA*).

1.5 Izjemo glede teže, ki se dovoli samo za vozila z dvema osema ter električnim ali hibridnim pogonom, bi bilo treba razširiti na vozila s tremi osmi ali več in na druga vozila na alternativne pogone in goriva, kadar ustrezne tehnične rešitve pomenijo dodatno težo, ki zmanjšuje prostornino tovora.

1.6 Naprave za tehtanje na vozilu niso obvezne, temveč zgolj priporočene. EESO opozarja, da ne obstajajo tehnične rešitve za vsa vozila in da je lahko namestitev teh naprav zelo težavna pri vozilih z mehanskim vzmetenjem in/ali večjim številom osi.

Navsezadnje bo zelo težko zagotoviti dovolj natančen sistem, ki bi se uporabljal kot instrument izvrševanja. Nasprotno je mogoče enake rezultate doseči, če bi se intenzivneje uporabljal sistem tehtanja vozil v gibanju (*weigh-in-motion – WIM*), vgrajen v cestišče, ki se v državah članicah že uporablja.

1.7 Kar zadeva modularni koncept daljših in težjih vozil (*Longer Heavier Vehicles – LHVs*), EESO meni, da je predlog Komisije trenutno ustrezen, kakor je pojasnjeno v točki 4.6 tega mnenja.

1.8 Če pa bo nazadnje več držav članic dovolilo čezmejno uporabo LHV, obstaja možnost domino učinka, tako da bodo takšna vozila postopoma dovoljena v celotni Evropi. V tem primeru bi ta odstopanja lahko pomenila, da bo sedanja izredna praksa postala pravilo, kar je v nasprotju z vodilnim načelom predloga, ki znova poudarja, da modularni koncept ne vpliva znatno na mednarodno konkurenco in postavlja v podrejen položaj tiste države članice, ki ne dovoljujejo LHV na svojem ozemlju.

1.9 Če bi do tega prišlo, se lahko Komisija s tem samo seznanila in prepusti tržnim silam odločitev o nadaljnji usmeritvi. Če bodo LHV pridobila tržni delež v državah članicah z ustrežno infrastrukturo in zahtevami glede varnosti, jih Komisija ne bo mogla omejevati, ne da bi kršila načelo subsidiarnosti.

2. Uvod

2.1 Sedanja direktiva o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu v Skupnosti⁽¹⁾ je bila sprejeta julija 1996.

2.2 Ker je vse bolj nujno, da se znižajo emisije toplogrednih plinov in poraba naftnih derivatov, ter ob upoštevanju, da cestni promet predstavlja 82 % porabe energije v sektorju prometa, je čas za posodobitev te zakonodaje, tako da se uporabi najnovejši tehnološki napredek za znižanje porabe goriva ter olajšanje intermodalnih prevoznih dejavnosti.

2.3 Dejansko je bila v beli knjigi o prometu iz leta 2011⁽²⁾ že napovedana sprememba sedanje direktive z namenom, da se dajo na trg energetske bolj učinkovita vozila.

2.4 Na podlagi navedenega EESO močno podpira predlog Komisije o spremembi sedanje direktive, zlasti ker se pri takšni spremembi upoštevajo ne samo znižanje porabe goriva, temveč tudi potrebe intermodalnega prometa in uporaba zabojnikov ter nenazadnje tudi varnost v cestnem prometu.

3. Kratka vsebina predloga Evropske komisije

3.1 Odobritev odstopanja od največjih mer vozil:

— za namestitve aerodinamičnih naprav (zadnjih zavesic) za izboljšanje energetske učinkovitosti;

— za spremembo kabine, da se izboljšajo aerodinamičnost in varnost na cesti ter udobje voznikov.

3.2 Odobritev povečanja teže za eno tono za:

— dvoosna vozila na električni ali hibridni pogon, da se upoštevata teža akumulatorja in dvojni pogon, ne da bi to vplivalo na nosilnost navedenih vozil;

— avtobuse, da se upošteva povečanje povprečne teže potnikov in njihove prtljage kot tudi teža novih varnostnih naprav v vozilu. To bo preprečilo zmanjšanje števila potnikov na avtobus.

3.3 Odobritev odstopanja pri dolžini tovornjakov za 15 cm, da se na ravni EU omogoči uporaba zabojnikov dolžine 13,7 metra (45 čevljev).

3.4 Za boljše odkrivanje kršitev, povezanih s preobremenitvijo vozil, se priporoča uvedba "naprav za tehtanje na vozilih", ki lahko nadzornim organom pošiljajo podatke o teži, kar zagotavlja enake konkurenčne pogoje med prevozniki.

3.5 Potrjuje se čezmejna uporaba EMS ali LHV, kadar prečkajo samo eno mejo in pod pogojem, da je to že dovoljeno v obeh zadevnih državah članicah, pri čemer je treba upoštevati omejitve glede odstopanja, predvidene v direktivi. Ta uporaba ne sme bistveno vplivati na mednarodno konkurenco.

3.6 Evropska komisija bo določila tehnične značilnosti, najnižje ravni delovanja, omejitve glede konstrukcije vozil in postopke glede zgornjih zahtev.

3.7 V ta namen je bila ustanovljena skupina strokovnjakov za sprejetje delegiranih aktov, ki ustrezajo načelu standarda na podlagi zmogljivosti, s čimer bi se preprečila uvedba nesorazmernih obveznosti, predvsem v škodo malih in srednjih podjetij. V tej skupini strokovnjakov sodelujejo vsi glavni deležniki.

4. Ugotovitve EESO

4.1 Zadnje zavesice

4.1.1 Največja dovoljena dolžina vozil se lahko preseže do dveh metrov, če so na zadnjem delu nameščene aerodinamične (zložljive/dvižne) zavesice.

4.1.2 EESO podpira to novost, vendar poziva Evropsko komisijo, naj prepreči morebitne zakonodajne konflikte med tem predlogom (odstopanje za 2 m) in zakonodajo o homologaciji (Uredba 1230/2012), ki dovoljuje podaljšanje zadnjega dela vozila za 50 cm in jo je treba posodobiti takoj, ko bo ta predlog sprejet.

4.1.3 Poleg tega je v predlogu navedeno, da je za namestitve takšnih aerodinamičnih naprav potrebna nacionalna homologacija v državi članici, ki izda ustrezno potrdilo, ki ga morajo priznati vse druge države članice. Vendar EESO glede na pomen navedenih naprav, tudi z vidika varnosti, močno priporoča, da se njihova homologacija vključi v sedanji sistem evropske homologacije. Nacionalni pristop bi pomenil korak nazaj, kar zadeva homologacijo celotnega vozila (WVTA).

⁽¹⁾ Za prevoz potnikov: **M2** (od 8+1 sedežev z največjo dovoljeno maso ≤ 5 ton); **M3** (enako število sedežev kot M2, vendar z največjo dovoljeno maso > 5 ton). Za prevoz blaga: **N2** (največja dovoljena masa > 3,5 tone in ≤ 12 ton); **N3** (največja dovoljena masa > 12 ton); **O2** (priklopna vozila z največjo dovoljeno maso > 0,75 tone in ≤ 3,5 tone); **O3** (priklopna vozila z največjo dovoljeno maso > 3,5 tone in ≤ 10 ton); **O4** (priklopna vozila z največjo dovoljeno maso > 10 ton).

⁽²⁾ COM(2011) 144 final.

4.2 Boljša konstrukcija kabin

4.2.1 EESO meni, da morajo direktiva in rezultati razprav skupine strokovnjakov vsebovati posebne določbe o izboljšanju udobja voznikove kabine. Vedno več voznikov, ki izvaja mednarodna potovanja znotraj EU, svoj čas počitka preživi v vozilu, pri čemer so skrajni primer vozniki z nestalnim prebivališčem (vozniki, ki delujejo iz države, ki ni njihova država stalnega prebivališča), ki dejansko preživijo mesece v svojem tovornjaku. Boljša konstrukcija kabine je nujno potrebna. Te izboljšave bo nedvomno treba še okrepiti z izvajanjem Uredbe (ES) št. 561/2006, ki voznikom prepoveduje, da bi svoj tedenski čas počitka preživel v vozilu, kot tudi z ukrepi za izgradnjo novih varnih in cenovno dostopnih parkirišč.

4.2.2 EESO opozarja, da je oblikovanje kabine drag in zapleten postopek, za razvoj katerega je potreben čas. Zato morajo imeti proizvajalci pred njegovo uvedbo dovolj pripravljalnega časa; EESO zato priporoča uvedbo prehodnega obdobja, da se zagotovijo enaki konkurenčni pogoji za vse proizvajalce.

4.3 Vozila na električni ali hibridni pogon

4.3.1 EESO podpira izjemo glede teže, odobreno za ta vozila, tako za tovornjake kot tudi avtobuse, vendar močno priporoča, da se odstopanje uporabi za vozila s tremi osmi ali več.

4.3.2 Poleg tega EESO meni, da bi bilo treba vsa zelena vozila obravnavati na enak način, na podlagi načela tehnološke nevtralnosti, kakor je Evropska komisija nedavno potrdila v Akcijskem načrtu za konkurenčno in trajnostno avtomobilsko industrijo v Evropi "CARS 2020" ⁽³⁾. Zato EESO priporoča, da se enaka izjema dovoli tudi za druge pogone in alternativna goriva, katerih tehnične rešitve pomenijo dodatno težo, ki zmanjšuje prostornino tovora, npr. vozila na vodik, stisnjen zemeljski plin (CNG) in utekočinjen naravni plin (LNG).

4.4 Zabojniki dolžine 13,7 metra (45 čevljev) za intermodalni prevoz

4.4.1 EESO v celoti podpira predlog o podalšanju dolžine vozil, ki prevažajo zabojnike dolžine 13,7 metra (45 čevljev), za 15 cm.

4.4.2 Za takšne zabojnike, katerih število se je v obdobju 2000–2010 po vsem svetu povečalo za 86 % in ki predstavljajo 20 % globalnih zalog zabojnikov, pri čemer je tržni delež v Evropi okoli 3 %, ne bo več potrebno posebno dovoljenje, kar bo spodbudilo boljši intermodalni prevoz.

4.4.3 Sporen vidik tega predloga je utemeljitev omejitve cestnega dela prevoza, kakor je predvideno v členu 11: *manj kot 300 km oziroma do najbližjih terminalov, med katerimi poteka linijski prevoz*. Takšno določbo je precej težko razlagati in nadzirati. Poleg tega se zdi vprašljiva tudi različna obravnava cestnega

prevoza do ali od prevoza po morju na kratkih razdaljah znotraj EU, pri katerem niso določene nobene omejitve in je očitno dovoljena tudi daljša cestna razdalja, kar diskriminira druge kombinacije intermodalnega prevoza.

4.5 Naprave za tehtanje na vozilu

4.5.1 Znano je, da so kontrole vozil v zvezi s preobremenitvijo pogosto neučinkovite in premalo številčne, kar ogroža varnost na cesti, pri čemer veliko število kršitev daje konkurenčno prednost prevoznikom, ki ne spoštujejo ustreznih pravil.

4.5.2 Namestitvev takšnih naprav na vozilo ni lahka naloga, tehnične rešitve ne obstajajo za vse vrste vozil, prav tako pa bo zelo zapleteno in drago zagotoviti dovolj natančen sistem, ki bi se lahko uporabljal kot instrument izvrševanja. Poleg tega se takšne naprave lahko namestijo samo na nova vozila in obstaja tveganje, da bodo države članice izvajale različne sisteme ter tako povzročile razdrobljenost trga.

4.5.3 Enake meritve je mogoče pridobiti s skoraj podvojenim sedanjim sistemom tehtanja vozil v gibanju (*weigh-in-motion* – WIM), ki se zdi izvedljiva in dobra rešitev tudi glede na oceno učinka tega predloga, pri kateri so ocenjene koristi za države članice veliko višje od stroškov.

4.6 Evropski modularni sistem/modularni koncept

4.6.1 To je najbolj občutljiva in najbolj sporna tema od sprejetja sedanje direktive leta 1996, ko je bilo sprejeto odstopanje od modularnega koncepta po vstopu Finske in Švedske v EU, saj je med obema državama takrat že potekal promet z LHV.

4.6.2 Če povzamemo, evropski modularni sistem (EMS) pomeni kombinacijo najdaljšega polpriklopnika največje dolžine 13,60 m ter najdaljšega vozila za prevoz težkih tovorov največje dolžine 7,82 m, v skladu z dovoljenji v EU. Rezultat je vozilo največje dolžine 25,25 m z bruto maso do 60 ton, medtem ko je največja dolžina v drugih državah EU, kjer EMS ni dovoljen, 16,50 m za zgbno vozilo in 18,75 m za cestni vlak z bruto maso do 40 ton (do 44 ton, kadar se prevažajo zabojniki dolžine 12,2 m/13,7 m (40/45 čevljev) v intermodalnem prevozu).

4.6.3 Prednosti in slabosti EMS so poznane in se do neke mere odražajo v različnih "vzdevkih" tega sistema, ki segajo od "ekokombi" in "evro kombi" do "giga linerji", "mega tovornjaki", "super kamioni" in tako dalje.

4.6.4 Zagovorniki sistema EMS trdijo, da bo ta sistem izboljšal logistični sistem na evropski celini. Dve daljši in težji vozili lahko nadomestita tri sedanja težka tovorna vozila, zato se bo število voženj znižalo za okoli 30 %, poraba goriva bo manjša za 15 %, stroški pa se bodo znižali za več kot 20 %. Vse to bo omogočilo dodatne prednosti z vidika okolja, zastojev, obrabe cest in varnosti na cesti.

⁽³⁾ COM(2012) 636 final.

Nasprotna stran uporablja bolj ali manj iste argumente v obratni smeri: EMS ogroža varnost v cestnem prometu z močnim vplivom na cestno infrastrukturo in večjim onesnaževanjem okolja. Uspeh tega sistema bi pomenil cenejši cestni prevoz ter povečanje prometa na cestah, saj bi se prevoz blaga preusmeril z železnic na ceste.

4.6.5 Ta nasprotna mnenja imajo ne samo deležniki, temveč tudi države članice. Kot je bilo že navedeno, se sistem EMS že dolgo časa uporablja na Finskem in Švedskem, Nizozemska pa je po letih preskušanj njegovo uporabo odobrila leta 2008. Nemčija, Belgija in Danska ta sistem še preskušajo, medtem ko so druge države članice izrazile nasprotovanje uvedbi sistema EMS na svojem ozemlju.

4.6.6 V predlogu Evropske komisije je zdaj zgolj natančneje pojasnjeno besedilo sedanje direktive, ki je veljalo za precej nejasno. Glavne točke so naslednje:

— Odločitev o uporabi EMS je prepuščena državam članicam v skladu z načelom subsidiarnosti, in sicer na podlagi različnih lokalnih pogojev in v skladu z nevtralnostjo EU glede načinov prevoza.

— Nobena država članica ni zavezana k uporabi EMS, vendar ima pravico prepovedati promet EMS na svojem ozemlju.

— EMS lahko prečka mejo dveh sosednjih držav članic, ki dovoljujeta njegovo uporabo, dokler je prevoz omejen na navedeni državi članici na določenih cestnih omrežjih.

4.6.7 Odbor meni, da je predlog Evropske komisije o EMS ustrezen tako s pravnega kot s političnega vidika.

4.6.8 Komisija ne more niti uvesti niti prepovedati liberalizacije EMS, ne da bi kršila načelo subsidiarnosti in nevtralnosti glede načinov prevoza. EESO meni, da morajo odločitev o tem sprejeti države članice po tem, ko izvedejo analizo stroškov in koristi.

4.6.9 Kakor je bilo predlagano že v prejšnjem mnenju EESO⁽⁴⁾, je treba na dolgi rok oceniti, ali bi bilo mogoče uporabo daljših cestnih vozil, ki za pogon uporabljajo nova goriva, povezati z razvojem multimodalnih koridorjev, ki so v načrtu predvideni kot del osrednjega omrežja TEN-T.

V Bruslju, 11. julija 2013

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Henri MALOSSE

⁽⁴⁾ UL C 24, 28.1.2012, str. 146–153.