



24.7.2013

## ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

σχετικά με 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

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Jörg Leichtfried

## Υφιστάμενη νομοθεσία

Η οδηγία 96/53/EK του Συμβουλίου, 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 καθορίζει τα όρια για τις μέγιστες διαστάσεις και το μέγιστο βάρος των οχημάτων που κυκλοφορούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αναφέρει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορούν να επιτραπούν παρεκκλίσεις από τα εν λόγω όρια.

Ωστόσο, δεν λαμβάνει υπόψη τις πρόσφατες εξελίξεις όσον αφορά την αγορά και την τεχνολογία.

## Η πρόταση της Επιτροπής (COM(2013)0195)

Με σκοπό να επιτραπεί η κυκλοφορία πιο αεροδυναμικών οχημάτων στην αγορά, με καλύτερη ενεργειακή απόδοση, χωρίς να υπονομεύεται η εμπορική μεταφορική τους ικανότητα, η Επιτροπή προτείνει την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/EK με τη ρύθμιση των ακόλουθων ζητημάτων:

- αύξηση του συνολικού βάρους ενός οχήματος ώστε να προβλέπεται η δυνατότητα χρήσης γενικότερα βαρύτερων υβριδικών και ηλεκτρικών κινητήρων. Το μέτρο αυτό λαμβάνει επίσης υπόψη το μέσο βάρος επιβάτη στα επαγγελματικά λεωφορεία, το οποίο έχει αυξηθεί από την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας 96/53/EK του Συμβουλίου·
- αύξηση του συνολικού μήκους ενός οχήματος ώστε να προβλέπεται η δυνατότητα τοποθέτησης πιο αεροδυναμικών θαλάμων οδήγησης και/ή αεροτομών στο πίσω μέρος. Το μέτρο αυτό θα καθιστά δυνατή τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων 45 ποδών, τα οποία αρχίζουν να καθιερώνονται σε άλλους τρόπους μεταφοράς, βελτιώνοντας έτσι την ενσωμάτωση των οδικών μεταφορών στα δίκτυα διατροπικών μεταφορών·
- εισαγωγή διατάξεων σχετικά με τον έλεγχο και τις κυρώσεις προκειμένου να διεξάγονται πιο εστιασμένοι και αποδοτικοί έλεγχοι κατά μήκος της οδού και να θεσπιστεί ένα κοινό πλαίσιο για τις κυρώσεις, εφαρμόσιμο σε όλα τα κράτη μέλη·
- ρητή χορήγηση άδειας για τη διασυνοριακή χρήση μεγαλύτερου μήκους οχημάτων μόνο για ταξίδια που διασχίζουν μία μόνο συνοριακή γραμμή, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις.

## Σημεία προς συζήτηση

### **1. Διασυνοριακή κυκλοφορία μεγαλύτερου μήκους φορτηγών (άρθρο 4 παράγραφος 4 της οδηγίας 96/53/EK του Συμβουλίου)**

Προτείνεται να επιτρέπεται ρητώς η κυκλοφορία μεγαλύτερου μήκους οχημάτων σε διασυνοριακές μεταφορές εφόσον αυτό επιτρέπεται ήδη από τα εκάστοτε δύο κράτη μέλη και εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις εξαιρέσεων δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφος 3, 4 ή 5

της οδηγίας 96/53/EK. Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι το μέτρο αυτό δεν επηρεάζει σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό, εάν η διασυνοριακή χρήση περιορίζεται σε δύο κράτη μέλη εφόσον το επιτρέπουν η υπάρχουσα υποδομή και οι απαιτήσεις οδικής ασφάλειας. Επιπλέον, σύμφωνα με την πρόταση, επιτυγχάνεται ισορροπία μεταξύ, αφενός, του δικαιώματος των κρατών μελών σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, να αποφασίζουν λύσεις για τον τομέα των μεταφορών κατάλληλες για τις ιδιαίτερες συνθήκες τους και, αφετέρου, της ανάγκης να μην στρεβλώνουν τέτοιου είδους πολιτικές την εσωτερική αγορά.

#### *Παρατηρήσεις του εισηγητή:*

Η Επιτροπή δήλωσε αρχικά ότι θα κινούσε διαδικασίες κατά κρατών μελών για παραβίαση της οδηγίας 96/53/EK, εάν επιβεβαιωνόταν η διασυνοριακή χρήση μεγαλύτερου μήκους και μεγαλύτερου βάρους φορτηγών. Ωστόσο, η Επιτροπή, αφού προσεγγίστηκε από ορισμένους εμπλεκόμενους φορείς, άλλαξε εντελώς την εκ μέρους της ερμηνεία της οδηγίας σε σχέση με το σημείο αυτό. Ο εισηγητής θα ήθελε να επισημάνει σχετικά με αυτό ότι πρέπει να τηρούνται δημοκρατικές διαδικασίες και ότι οποιεσδήποτε αλλαγές σχετικά με το τι επιτρέπεται στη διασυνοριακή κίνηση θα πρέπει να πραγματοποιούνται από συννομοθέτες και όχι κατόπιν αιτήσεως εμπλεκόμενων φορέων.

Ο εισηγητής επιθυμεί να επισημάνει ότι ορισμένα εθνικά κοινοβούλια και νομοθετικά σώματα (όπως και τα δύο σώματα του αυστριακού Κοινοβουλίου και το Ομοσπονδιακό Συμβούλιο της Γερμανίας) έχουν εκφράσει ανησυχίες για τη ρητή χορήγηση άδειας σε πολύ μεγάλα φορτηγά οχήματα (gigaliners) να διασχίζουν τα σύνορα μεταξύ κρατών μελών. Επιπλέον, ο εισηγητής δεν συμφωνεί με το επιχείρημα ότι η κίνηση αυτή δεν θα επηρέαζε τον ανταγωνισμό εντός της Ένωσης. Στην πραγματικότητα, πιστεύει ότι η χορήγηση άδειας για την εν λόγω διασυνοριακή κίνηση μεταξύ ορισμένων κρατών μελών και η απαγόρευση μεταξύ άλλων, όχι μόνο θα φέρει τα κράτη μέλη που την απαγορεύουν σε μειονεκτική οικονομική θέση, αλλά και θα έχει ως αποτέλεσμα να υποστούν σημαντική πίεση από κατασκευαστές, μεταφορείς και γειτονικά κράτη να αλλάξουν τη νομοθεσία τους. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να οδηγήσει, με τη σειρά του, σε επικίνδυνους συμβιβασμούς μεταξύ, αφενός, της ανάγκης ενός κράτους μέλους να προστατέψει τα οικονομικά συμφέροντα των εγχώριων εταιρειών του και, αφετέρου, της ανάγκης του να εξασφαλίσει ασφάλεια και προστασία του περιβάλλοντος.

Ο εισηγητής θα ήθελε να επισημάνει ότι η Επιτροπή δεν έχει διενεργήσει εκτίμηση επιπτώσεων σχετικά με τη διασυνοριακή κυκλοφορία μεγαλύτερου μήκους και μεγαλύτερου βάρους οχημάτων (LHV). Ωστόσο, ανεξάρτητες μελέτες δείχνουν ότι οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές και οι συνδυασμένες μεταφορές θα υφίσταντο σημαντική μείωση του όγκου μεταφορών σε περίπτωση που επιτρεπόταν στα πολύ μεγάλα φορτηγά οχήματα (gigaliners) να κυκλοφορούν μεταξύ των συνόρων<sup>1</sup>. Ως εκ τούτου, ο εισηγητής θεωρεί ότι η χορήγηση άδειας σε μεγαλύτερου μήκους φορτηγά να κυκλοφορούν ελεύθερα μεταξύ διαφορετικών κρατών μελών θα αντέβαινε στην επίτευξη ενός εκ των κύριων στόχων της

<sup>1</sup> TIM Consult (2006): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2006/mediacentre/17-study-on-longer-and-heavier-road-vehicles-gigaliner.html>

UIC (2008): <http://www.uirr.com/en/media-centre/leaflet-and-studies/mediacentre/63-the-effects-of-the-introduction-of-mega-trucks-in-europe.html>

Kessel & Partner/Fraunhofer (2012): <http://www.uirr.com/en/media-centre/press-releases-and-position-papers/2012/mediacentre/492-tangible-risks-of-lhvs-in-eu-wide-circulation.html>

Ένωσης που αναγράφονται στη Λευκή Βίβλο για την πολιτική μεταφορών της Επιτροπής<sup>1</sup>, δηλ. της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών από τον οδικό στο σιδηροδρομικό σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Επίσης, η κυκλοφορία μεγαλύτερου μήκους και μεγαλύτερου βάρους φορτηγών θα μπορούσε να έχει αρνητικό αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια, προκαλώντας πιο σοβαρά ατυχήματα λόγω του βάρους και των διαστάσεών τους.

Για την εξασφάλιση ίσων όρων ανταγωνισμού σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, την περαιτέρω διευκόλυνση της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών από τον οδικό στο σιδηροδρομικό και τη διασφάλιση των δικαιωμάτων των κρατών μελών όσον αφορά την επικουρικότητα, θα πρέπει να απαγορεύεται ρητώς σε πολύ μεγάλα φορτηγά οχήματα (gigaliners) να διασχίζουν τα σύνορα μεταξύ κρατών μελών. Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να είναι σε θέση να αποφασίζει κατά πόσο θα επιτρέπει την κυκλοφορία τους, χωρίς διακρίσεις, εντός των αντίστοιχων εδαφών τους. Ωστόσο, καθώς τα μεγαλύτερου μήκους φορτηγά είναι επίσης πολύ πιο βαριά και, ως εκ τούτου, δύναται να προκαλέσουν ταχύτερη φθορά των οδικών υποδομών, η κυκλοφορία τους θα πρέπει να υπόκειται σε υψηλότερα διόδια, κατά περίπτωση.

## **2. Βελτίωση των αεροδυναμικών επιδόσεων και της οδικής ασφάλειας των οχημάτων (άρθρα 8 και 9)**

Η Επιτροπή προτείνει να επιτρέπεται η προσθήκη διατάξεων που βελτιώνουν τις αεροδυναμικές επιδόσεις στο πίσω μέρος οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων (άρθρο 8). Προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι εν λόγω πρόσθετες διατάξεις συνάδουν επίσης με την οδική ασφάλεια, θα πρέπει να είναι σταθερά συνδεδεμένες, θα πρέπει να φέρουν σήμανση ημέρας και νύχτας, δεν θα πρέπει να αυξάνουν τον κίνδυνο για τα άλλα οχήματα σε περίπτωση σύγκρουσης και δεν θα πρέπει να αυξάνουν τον κίνδυνο ανατροπής λόγω πλευρικών ανέμων.

Επίσης, η πρόταση επιτρέπει την πραγματοποίηση αλλαγών στους θαλάμους οδήγησης προκειμένου να καταστούν πιο αποδοτικοί από πλευράς αεροδυναμικής, να βελτιώσουν την ορατότητα, καθώς και την ασφάλεια του οδηγού και την ασφάλεια των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου εξαλείφοντας τη νεκρή γωνία ορατότητας (άρθρο 9).

*Παρατηρήσεις του εισηγητή:*

Ενώ ο εισηγητής υποστηρίζει τις αλλαγές στην αεροδυναμική των οχημάτων που προτείνονται στο άρθρο 8 και συμφωνεί με τα κύρια χαρακτηριστικά τους, θα ήθελε να επισημάνει ότι, μετά την τοποθέτηση πρόσθετων αεροτομών ή άλλων αεροδυναμικών διατάξεων στο αμάξωμα ενός οχήματος, θα πρέπει να εξακολουθεί να είναι δυνατή η φόρτωση και σιδηροδρομική μεταφορά του εν λόγω οχήματος, ως μέρος συνδυασμένων μεταφορών. Ο νομοθέτης θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι αεροδυναμικές βελτιώσεις σε φορτηγά ούτε εμποδίζουν ούτε αποθαρρύνουν τις συνδυασμένες μεταφορές.

Ο εισηγητής εκφράζει την απογοήτευσή του για το γεγονός ότι η πρόταση δεν εξετάζει καθόλου το ζήτημα του ύψους των οχημάτων. Έχει επίσης την άποψη ότι είναι κρίμα που

---

<sup>1</sup> COM(2011)0144

διεξήχθησαν ελάχιστες επιστημονικές μελέτες σχετικά με τον αντίκτυπο των προτεινόμενων αεροδυναμικών προσαρμογών. Θα ήθελε να τονίσει ότι οι συνδυασμένες μεταφορές έχουν πολύ μεγαλύτερες δυνατότητες σε σχέση με τη δημιουργία πιο αεροδυναμικών φορτηγών όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι ο εισηγητής θα ήθελε να επιστήσει την προσοχή στο γεγονός ότι οι κανόνες που διέπουν τον αεροδυναμικό εξοπλισμό σε σχέση με τις διαστάσεις των οχημάτων έχουν ήδη θεσπιστεί στη νομοθεσία της ΕΕ για την έγκριση τύπου. Ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής προβλέπει εξαιρέσεις σχετικά με τις αεροδυναμικές βελτιώσεις στο πίσω μέρος των οχημάτων (500 mm σε σύγκριση με τα έως 2.000 mm που προτείνονται στο COM(2013)0195) και τις διατάξεις που τοποθετούνται στις πλευρές των οχημάτων. Είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί κατά πόσο είναι απαραίτητη μια νέα οδηγία που εξετάζει το ίδιο ζήτημα. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να υπάρχει συνοχή μεταξύ των δύο νομοθετικών πράξεων.

Όσον αφορά την οδική ασφάλεια, ο εισηγητής επικροτεί το γεγονός ότι η πρόταση αποσκοπεί στη βελτίωση της ικανότητας ελιγμών του οχήματος και της ορατότητας και της ασφάλειας των οδηγών (άρθρο 9) και θα ήθελε να ενισχύσει τις διατάξεις αυτές, καθιστώντας τις αλλαγές στον σχεδιασμό του θαλάμου οδήγησης υποχρεωτικές αντί για προαιρετικές. Εκτιμάται ότι η αλλαγή του σχεδιασμού του θαλάμου θα μπορούσε να σώσει 300 με 500 ζωές ετησίως, δηλ. θα μπορούσε να επιτευχθεί μείωση 10% (σε σύγκριση με την τρέχουσα κατάσταση) του αριθμού των θανάτων σε ατυχήματα με φορτηγά. Η οδική ασφάλεια αποτελεί εδώ και καιρό βασική προτεραιότητα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, όπως επιβεβαίωσε με το ψήφισμά του, της 27ης Σεπτεμβρίου 2011, σχετικά με την ευρωπαϊκή οδική ασφάλεια 2011-2020<sup>1</sup>. Ο εισηγητής πιστεύει ότι είναι σημαντικό να καταστούν υποχρεωτικές οι αλλαγές στον σχεδιασμό του θαλάμου, σύμφωνα με τις προτεραιότητες για την οδική ασφάλεια που όρισε το Κοινοβούλιο. Τα μέτρα αυτά δεν θα απαιτούσαν καμία επαναστατική τεχνολογία, καθώς η τεχνολογία που απαιτείται είναι γνωστή και, εάν υπάρχει πολιτική βούληση, θα μπορούσε να εισαχθεί σύντομα. Θα μπορούσε να προβλεφθεί μια μεταβατική περίοδος προκειμένου να δοθεί στους κατασκευαστές περισσότερος χρόνος ώστε να συμμορφωθούν προς τις νέες προδιαγραφές για τον σχεδιασμό.

### **3. Προεπιλογή και έλεγχος (άρθρο 12)**

Προτείνεται τα κράτη μέλη να θεσπίσουν ένα σύστημα προεπιλογής και ελέγχου για τα οχήματα ή τους συνδυασμούς οχημάτων που κυκλοφορούν, προκειμένου να καταστούν οι επιθεωρήσεις πιο εστιασμένες και πιο αποδοτικές. Η προεπιλογή αυτή αποσκοπεί στον εντοπισμό των οχημάτων που είναι ύποπτα για παράβαση και πρέπει, ως εκ τούτου, να ελεγχθούν χειροκίνητα. Αναφέρεται στην πρόταση ότι κάτι τέτοιο θα μπορούσε να επιτευχθεί είτε τοποθετώντας αυτόματα συστήματα στο οδικό δίκτυο (άρθρο 12 παράγραφος 2) είτε εγκαθιστώντας ενσωματωμένες συσκευές ζύγισης (άρθρο 12 παράγραφος 6).

*Παρατηρήσεις του εισηγητή:*

Ο εισηγητής συμφωνεί με τον στόχο θέσπισης του συστήματος προεπιλογής, το οποίο θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα τη διενέργεια πιο εστιασμένων και πιο αποδοτικών ελέγχων

---

<sup>1</sup> ΕΕ C 56 Ε της 26.2.2013, σ. 54.

και να μειώσει το βάρος που επωμίζονται τόσο οι μεταφορείς που συμμορφώνονται όσο και οι εποπτικές αρχές. Προκειμένου να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού σε όλη την Ένωση και να μετατοπιστεί η ευθύνη για τη συμμόρφωση προς τους κανόνες ασφαλείας από τις εποπτικές αρχές στους μεταφορείς και τους φορτωτές, ο εισηγητής θα ήθελε να καταστεί υποχρεωτική η εγκατάσταση ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης στα οχήματα. Η πρόταση εστιάζει στους ελέγχους σχετικά με το βάρος (υπερφόρτωση), αλλά είναι επίσης σημαντικό να διεξάγονται έλεγχοι σχετικά με τις διαστάσεις (πλάτος, μήκος και ύψος). Τέλος, είναι αμφίβολο κατά πόσο θα πρέπει να θεσπιστούν στην πρόταση αποδεκτές αποκλίσεις (δηλ. κάτω του 5% για το βάρος και κάτω του 2% για το μήκος και το πλάτος) από τις καθορισμένες διαστάσεις για τον σκοπό του προσδιορισμού παραβιάσεων. Ο εισηγητής θα προτιμούσε την εφαρμογή μιας εναρμονισμένης προσέγγισης για τα εν λόγω όρια, αντί να επιτρέπεται σε κάθε κράτος μέλος να αποφασίζει το ίδιο κατά πόσο θα επιβάλει κυρώσεις για τις παραβιάσεις αυτές.

#### **4. Κατ' εξουσιοδότηση πράξεις (Άρθρο 16)**

Σύμφωνα με την πρόταση, η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να καθορίζει τις απαιτήσεις για τις νέες αεροδυναμικές διατάξεις που τοποθετούνται στο πίσω μέρος ενός οχήματος (άρθρο 8 παράγραφος 4), τον σχεδιασμό των νέων μηχανοκίνητων οχημάτων (άρθρο 9 παράγραφος 5), καθώς και τις τεχνικές προδιαγραφές για την εξασφάλιση της πλήρους διαλειτουργικότητας των ενσωματωμένων συσκευών ζύγισης, καθώς και τις κατευθύνσεις σχετικά με τις διαδικασίες για τον έλεγχο του βάρους των οχημάτων που κυκλοφορούν (άρθρο 12 παράγραφος 7).

#### *Παρατηρήσεις του εισηγητή:*

Αν και απαιτείται ένας κάποιος βαθμός ευελιξίας προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η νομοθεσία μπορεί να συμβαδίσει με τις τεχνολογικές εξελίξεις, θα πρέπει εντούτοις να εξεταστεί προσεκτικά αν η προτεινόμενη ανάθεση αρμοδιοτήτων στην Επιτροπή είναι απαραίτητη σε όλους τους τομείς. Ο νομοθέτης είναι, σε τελική ανάλυση, υπεύθυνος για τα νομοθετικά κείμενα. Προκύπτει ότι το πεδίο εφαρμογής της προτεινόμενης ανάθεσης αρμοδιοτήτων είναι υπερβολικά ευρύ και ότι το Κοινοβούλιο θα πρέπει να διατηρήσει το δικαίωμα να τροποποιεί εξαιρετικά σημαντικά στοιχεία της νομοθεσίας μέσω της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας.