



EVROPSKI PARLAMENT

2009 - 2014

Odbor za promet in turizem

24.7.2013

DELOVNI DOKUMENT

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

Odbor za promet in turizem

Poročevalec: Jörg Leichtfried

Obstoječa zakonodaja

Direktiva Sveta 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 določa omejitve za največje mere in teže vozil v Evropski uniji ter pogoje za odobritev odstopanj od teh omejitev.

Vendar pa ne upošteva nedavnega razvoja trga in tehnologije.

Predlog Komisije (COM(2013)0195)

Da bi se omogočila uvedba bolj aerodinamičnih in energetsko učinkovitejših vozil brez zmanjšanja njihove nosilnosti, Komisija predlaga spremembo Direktive Sveta 96/53/ES, da bo vključevala naslednje ukrepe:

- povečanje skupne teže vozila, da se omogoči uporaba običajno težjih hibridnih in električnih pogonskih sistemov. Ta ukrep upošteva tudi povprečno težo potnikov v komercialnih avtobusih, ki se je od začetka veljavnosti Direktive Sveta 96/53/ES povečala;
- povečanje skupne dolžine vozila, da se omogoči vgradnja bolj aerodinamičnih kabin vlečnih vozil in/ali spojlerjev na zadnjem delu vozila. Ta ukrep bo omogočil tudi prevoz 13,7-metrskih (45 čevljev) zabojnikov, ki se vse pogosteje uporabljajo pri drugih vrstah prevoza, s čimer se bo izboljšalo vključevanje cestnega prevoza v mreže intermodalnega prevoza;
- uvedba določb o nadzoru in sankcijah, da bodo cestna preverjanja bolj ciljno usmerjena in učinkovitejša ter da se vzpostavi skupni okvir sankcij, ki se bo uporabljal v vseh državah članicah;
- izrecno dovoljena čezmejna uporaba daljših vozil za prevoz, pri katerem se prečka ena sama meja, če so izpolnjeni določeni pogoji.

Točke za razpravo

1. Čezmejna uporaba daljših tovornjakov (člen 4(4) Direktive Sveta 96/53/ES)

Predlaga se, da postane uporaba daljših vozil pri čezmejnem prevozu izrecno dovoljena, če je to že dovoljeno v obeh zadevnih državah članicah in če so izpolnjeni pogoji za odstopanja v skladu s členom 4(3), (4) ali (5) Direktive 96/53/ES. Komisija trdi, da ta ukrep ne bo bistveno vplival na mednarodno konkurenco, če bo čezmejna uporaba omejena na dve državi članici, kjer obstoječa infrastruktura in zahteve glede varnosti v cestnem prometu takšno uporabo omogočajo. Po navedbah iz predloga je tako doseženo ravnovesje med pravico držav članic v skladu z načelom subsidiarnosti, da določijo prometne rešitve, prilagojene njihovim posebnim okoliščinam, in potrebo, da te politike ne izkrivljajo notranjega trga.

Pripombe poročevalca:

Komisija je prvotno navedla, da bo v primeru potrjene čezmejne uporabe daljših in težjih tovornjakov proti državam članicam sprožila postopke zaradi kršitve Direktive 96/53/ES. Vendar pa je potem, ko so k njej pristopili številni zadevni udeleženci, svojo razlago direktive v zvezi s tem povsem spremenila. Poročevalec bi glede tega rad opozoril, da je treba uporabljati demokratične postopke in da bi vsakršne spremembe v zvezi s tem, kaj je dovoljeno pri čezmejnem prometu, morale biti izvedene s strani sozakonodajalcev, ne pa na zahtevo zadevnih udeležencev.

Poročevalec želi poudariti, da so nekateri nacionalni parlamenti in zakonodajni organi (kot so oba domova avstrijskega parlamenta in nemški zvezni svet (*Bundesrat*)) izrazili pomisleke glede tega, da bi bilo velikim tovornjakom izrecno dovoljeno prečkati meje med državami članicami. Poleg tega se ne strinja s trditvijo, da takšen promet ne bi vplival na konkurenco znotraj Unije. Meni namreč, da dovoljevanje takšnega čezmejnega prometa med nekaterimi državami članicami in prepovedovanje le-tega v drugih ne bi zgolj postavilo tistih držav članic, ki bi tak promet prepovedovale, v gospodarsko manj ugoden položaj, ampak bi slednje izpostavilo tudi velikemu pritisku s strani proizvajalcev, prevoznikov in sosednjih držav, naj spremenijo svojo zakonodajo. To bi potem lahko vodilo k nevarnim kompromisom med potrebo države članice, da zaščiti gospodarske interese svojih domačih podjetij na eni strani, ter njeno potrebo, da zagotovi varnost in varstvo okolja na drugi strani.

Poročevalec bi rad poudaril, da Komisija ni izvedla ocene učinka čezmejne uporabe daljših in težjih vozil. Vendar pa neodvisne študije kažejo, da bi se v primeru dovoljene čezmejne uporabe velikih tovornjakov znatno zmanjšal obseg železniškega tovornega prometa in kombiniranega prevoza.¹

Poročevalec zato meni, da bi bilo dovoljevanje prostega gibanja daljših tovornjakov med različnimi državami članicami v nasprotju z enim od glavnih ciljev Unije, ki je naveden v beli knjigi Komisije o prometni politiki², in sicer ciljem zagotovitve prehoda s cestnega na železniški promet po celi Evropski uniji. Poleg tega bi daljši in težji tovornjaki lahko imeli negativen učinek na varnost v cestnem prometu, saj bi zaradi svoje teže in mer lahko povzročali hujše prometne nesreče.

Da bi v Evropski uniji zagotovili enake konkurenčne pogoje, dodatno spodbudili prehod s cestnega prometa na železniški in ohranili pravice držav članic, kar zadeva subsidiarnost, bi bilo treba promet velikih tovornjakov prek meja med državami članicami izrecno prepovedati. Vsaka država članica bi se morala sama in na nediskriminatoren način odločiti, ali bo promet teh vozil na svojem ozemlju dovolila ali ne. Vendar pa bi za promet daljših tovornjakov, ki so tudi veliko težji in lahko povzročijo hitrejšo poslabšanje infrastrukture, veljati višje cestnine, kjer je to primerno.

¹ 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>

² COM(2011)0144

2. Izboljšanje aerodinamičnosti in prometne varnosti vozil (člena 8 in 9)

Komisija predlaga, da se omogoči namestitve naprav, ki izboljšujejo aerodinamičnost, na zadnji del vozila ali skupine vozil (člen 8). Da se zagotovi, da te pomožne naprave izpolnjujejo tudi zahteve prometne varnosti, morajo biti varno nameščene, imeti morajo dnevno in nočno signalizacijo ter ne smejo povečati tveganja za druga vozila v primeru trka in nevarnosti prevrnitve zaradi bočnih vetrov.

Predlog omogoča tudi spreminjanje kabin vlečnih vozil, da bi postale bolj aerodinamične in da bi se z odpravo mrtvih kotov izboljšala vidljivost, s tem pa tudi varnost voznika in ranljivih udeležencev v prometu.

Pripombe poročevalca:

Poročevalec podpira spremembo za večjo aerodinamičnost vozil, ki so predlagane v členu 8, in s strinja z njihovimi glavnimi značilnostmi, vendar pa bi rad poudaril, da mora biti vozilo, na karoserijo katerega se namestijo pomožni spojlerji ali druge aerodinamične naprave, še vedno mogoče natovoriti in prevažati po železnici kot del operacij kombiniranega prevoza. Zakonodajalec bi moral zagotoviti, da izboljšave na področju aerodinamičnosti tovornjakov kombiniranega prevoza ne preprečujejo niti ne odvrtaajo od njega.

Poročevalec izraža razočaranje nad tem, da predlog v celoti zanemarja vprašanje višine vozil. Poleg tega izraža obžalovanje, da v zvezi z učinkom predlaganih aerodinamičnih prilagoditev ni bila izvedena skoraj nobena znanstvena študija. Poudariti želi, da ima z vidika prispevanja k zmanjšanju emisij CO₂ kombinirani prevoz veliko večji potencial kot izboljšanje aerodinamičnosti tovornjakov.

Poročevalec bi nazadnje rad opozoril na dejstvo, da so pravila, ki urejajo aerodinamično opremo v odnosu do mer vozil, že določena v zakonodaji EU na področju homologacije. Uredba Komisije (EU) št. 1230/2012 določa izvzeta v zvezi z aerodinamičnimi izboljšavami, ki so vgrajene na zadnji del vozila (500 mm v primerjavi s prehodnimi 2 000 mm, kot je predlagano v sporočilu COM(2013)0195), in napravami, ki so vgrajene na bok vozila. Razjasniti je treba, ali je nova direktiva na to temo res potrebna. Če je, morata biti zakonodajna akta medsebojno usklajena.

Kar zadeva varnost v cestnem prometu, poročevalec pozdravlja dejstvo, da je namen predloga izboljšati sposobnost manevriranja vozil ter vidljivost in varnost voznikov (člen 9), in izraža željo, da bi te določbe okrepili tako, da bi spremembe konstrukcije kabine vlečnega vozila postale obvezne, ne samo opcijske. Spremembe konstrukcije kabine naj bi rešile od 300 do 500 življenj letno, kar pomeni 10 % manj smrtnih žrtev (v primerjavi s sedanjim stanjem) v prometnih nesrečah, v katerih so udeleženi tovornjaki. Varnost v cestnem prometu je že dolgo ključna prednostna naloga Evropskega parlamenta, kot potrjuje njegova resolucija z dne 27. septembra 2011 o varnosti v cestnem prometu v Evropi v obdobju 2011–2020¹. Poročevalec meni, da je v skladu s prednostnimi nalogami na področju varnosti v cestnem prometu pomembno, da spremembe konstrukcije kabine postanejo obvezne. Ti ukrepi ne bi zahtevali

¹ UL C 56 E, 26.2.2013, str. 54.

nobeni revolucionarnih tehnologij, saj je tehnologija, ki je za to potrebna, že poznana in bi ob zadostni politični volji lahko bila hitro uvedena. Predvideli bi lahko prehodno obdobje, da bi proizvajalci imeli več časa za izpolnjevanje novih konstrukcijskih specifikacij.

3. Predizbira in ciljno usmerjeno preverjanje (člen 12)

Predlaga se, da države članice za bolj ciljno usmerjena in učinkovitejša preverjanja vzpostavijo sistem za predizbiro in ciljno usmerjeno preverjanje vozil ali skupin vozil v prometu. Ta predizbira je namenjena prepoznavanju vozil, za katera je verjetno, da kršijo predpise, in v zvezi s katerimi je treba opraviti ročna preverjanja. V predlogu je navedeno, da bi bilo to mogoče izvajati z namestitvijo avtomatskih sistemov na infrastrukturo (člen 12(2)) ali z vgradnjo naprav za tehtanje v vozila (člen 12(6)).

Pripombe poročevalca:

Poročevalec se strinja s ciljem vzpostavitve sistema za predizbiro, ki bi lahko vodil k bolj ciljno usmerjenim in učinkovitejšim preverjanjem ter zmanjšal breme tako prevoznikov, ki izpolnjujejo zahteve, kot nadzornih organov. Da bi se po celi Uniji zagotovili enaki konkurenčni pogoji in bi se odgovornost za izpolnjevanje varnostnih predpisov z nadzornih organov prenesla na prevoznike in špediterje, poročevalec izraža željo, da se naprave za tehtanje na vozilih uvedejo kot obvezna oprema. Predlog se osredotoča na preverjanje teže (preobremenitev), vendar pa je treba izvajati tudi preverjanja mer (širine, dolžine in višine). Po mnenju poročevalca je vprašljivo, ali bi bilo v predlogu treba določiti sprejemljiva odstopanja od predpisanih mer (tj. manj kot 5 % za težo in manj kot 2 % za dolžino in širino) za namen opredelitve kršitev. Zavzema se za to, da se za takšne omejitve določi usklajen pristop, namesto da se državam članicam omogoči, da se same odločijo, ali bodo za takšne kršitve določile sankcije ali ne.

4. Delegirani akti (člen 16)

Predlog določa, da se Komisiji podeli pooblastilo za določanje zahtev glede novih aerodinamičnih naprav, nameščenih na zadnjem delu vozila (člen 8(4)), konstrukcije novih motornih vozil (člen 9(5)) in tehničnih specifikacij, ki bodo omogočile popolno interoperabilnost naprav za tehtanje v vozilih, ter za določanje smernic za postopke preverjanja teže vozil v prometu (člen 12(7)).

Pripombe poročevalca:

Da bi se zagotovila usklajenost zakonodaje s tehnološkim razvojem, je potrebna določena mera prilagodljivosti. Kljub temu pa je treba previdno oceniti, ali je predlagani prenos pooblastil na Komisijo potreben na vseh področjih. Končno odgovornost za zakonodajna besedila nosi zakonodajalec. Obseg predlaganega prenosa pooblastil se zdi neprimerno obširen. Parlament bi moral obdržati pravico do spreminjanja bistvenih elementov zakonodaje v običajnem zakonodajnem postopku.