

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym**

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

(2013/C 327/22)

Sprawozdawca generalny: **Virgilio RANOCCHIARI**

Rada, w dniu 13 maja 2013 r., oraz Parlament Europejski, w dniu 18 kwietnia 2013 r., postanowiły, zgodnie z art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*wniosku dotyczącego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym*

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

Dnia 21 maja 2013 r. Prezydium Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego powierzyło przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie Sekcji Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego.

Mając na względzie pilny charakter prac, na 491. sesji plenarnej w dniach 10–11 lipca 2013 r. (posiedzenie z 11 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyznaczył Virgilia RANOCCHIARIEGO na sprawozdawcę generalnego oraz przyjął 87 głosami – jedna osoba wstrzymała się od głosu – następującą opinię:

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1 EKES przyjmuje z zadowoleniem wnioski Komisji dotyczący zmiany, po 17 latach, obowiązującej dyrektywy w sprawie masy i wymiarów określonych pojazdów. Celem wniosku jest dotrzymanie kroku postępowi technologicznemu, tak aby pojazdy były bardziej ekologiczne i bezpieczne.

1.2 Jednocześnie EKES zauważa, że trzeba wyjaśnić pewne kluczowe kwestie, aby zmiana dyrektywy była spójna z obowiązującym prawodawstwem i aby uniknąć niepotrzebnego zwiększenia złożoności przepisów czy dyskryminacji.

1.3 W tym kontekście EKES jest przekonany, że komitet ekspertów, utworzony w celu przyjęcia aktów delegowanych, pomoże usunąć wszelkie niespójności.

1.4 Jeśli chodzi o skrzydła w tylnej części pojazdu, EKES zdecydowanie zaleca, by ich instalacja została uwzględniona w obecnym europejskim systemie homologacji typu pojazdów, co pozwoli uniknąć krajowej homologacji typu, która byłaby krokiem wstecz w porównaniu z WVTa (homologacją typu całego pojazdu).

1.5 Odstępstwo dotyczące masy, udzielane tylko w przypadku dwuosioowych pojazdów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym, powinno zostać poszerzone na pojazdy o co najmniej trzech osiach oraz inne pojazdy wykorzystujące alternatywne rodzaje napędu i paliwa alternatywne, gdy zastosowanie danych rozwiązań technicznych oznacza zwiększenie masy ograniczające ładowność.

1.6 Pokładowe urządzenia ważące są nie obowiązkowe, a jedynie zalecane. EKES przypomina, że nie dla wszystkich typów pojazdów dostępne są odpowiednie rozwiązania techniczne i ich instalacja może być bardzo problematyczna w przypadku pojazdów o zawieszaniu mechanicznym czy o dużej liczbie osi.

Ostatecznie bardzo trudno będzie stworzyć system wystarczająco dokładny, by mógł być wykorzystywany jako narzędzie egzekwowania prawa. Ten sam rezultat można by natomiast osiągnąć dzięki podwojeniu już wykorzystywanego w państwach członkowskich systemu WIM (systemu pomiaru masy w ruchu wbudowanego w nawierzchnię dróg).

1.7 Wreszcie w odniesieniu do koncepcji modułowej czy dłuższych cięższych pojazdów (LHV) EKES sądzi, że propozycje Komisji są w chwili obecnej słuszne, co szerzej wyjaśnił w punkcie 4.6 niniejszej opinii.

1.8 Niemniej jednak – w przypadku gdy większa liczba państw członkowskich ostatecznie zezwoli na transgraniczne wykorzystywanie LHV – istnieje możliwość pojawienia się efektu domina i stopniowo pojazdy te mogą stać się dozwolone w całej Europie. W takim przypadku odstępowanie mogłyby doprowadzić do sytuacji, w której to, co teraz jest praktyką stosowaną w wyjątkowych wypadkach, stanie się normą i zaprzeczy to podstawowej zasadzie przyjętej we wniosku, że koncepcja modułowa nie ma znaczącego wpływu na międzynarodową konkurencję. Będzie to miało negatywny wpływ na państwa niedopuszczające wykorzystywania LHV na swym terytorium.

1.9 Jeśli tak się stanie, Komisja nie będzie miała innego wyjścia, jak tylko odnotować taki stan rzeczy i pozwolić siłom rynkowym wytyczyć kierunek działania. Jeśli LHV zdobędą udział w rynku w państwach członkowskich o odpowiedniej infrastrukturze i wymaganiach w zakresie bezpieczeństwa, Komisja nie będzie mogła nałożyć ograniczeń bez naruszenia zasady pomocniczości.

## 2. Wprowadzenie

2.1 Obowiązująca dyrektywa – określająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym <sup>(1)</sup> – została przyjęta w lipcu 1996 r.

2.2 Z uwagi na coraz pilniejszą konieczność ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz zużycia produktów ropopochodnych, a także z uwagi na to, że transport drogowy odpowiada za 82 % zużycia energii w sektorze transportu, nadszedł czas na aktualizację prawodawstwa i wykorzystanie najnowszych rozwiązań technologicznych w celu ograniczenia zużycia paliwa i ułatwienia funkcjonowania transportu intermodalnego.

2.3 *De facto* już w białej księdze w sprawie transportu <sup>(2)</sup> z 2011 r. zapowiedziano zmianę obowiązującej obecnie dyrektywy w celu wprowadzenia na rynek bardziej efektywnych energetycznie pojazdów.

2.4 W związku z tym EKES przyjmuje z zadowoleniem wniosek Komisji dotyczący zmiany obowiązującej dyrektywy, jako że zmiana ta uwzględni nie tylko konieczność ograniczenia zużycia paliwa, ale także potrzeby transportu intermodalnego i konteneryzacji oraz zwłaszcza kwestię bezpieczeństwa ruchu drogowego.

## 3. Streszczenie wniosku Komisji Europejskiej

3.1 Przyznanie odstępstw od maksymalnych wymiarów pojazdów:

- w przypadku dodania urządzeń aerodynamicznych (tylnych skrzydeł) w celu poprawy efektywności energetycznej,
- w przypadku dostosowania kabiny w celu poprawy charakterystyki aerodynamicznej, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz komfortu kierowcy.

3.2 Zezwolenie na zwiększenie masy o jedną tonę:

- w przypadku dwuosioowych pojazdów o napędzie elektrycznym lub hybrydowym, w celu uwzględnienia masy akumulatorów elektrycznych lub silnika hybrydowego, bez uszczerbku dla ładowności tych pojazdów;

- w przypadku autobusów, by uwzględnić zwiększenie średniej masy pasażerów i ich bagaży, a także masę nowych urządzeń zabezpieczających; pozwoli to uniknąć zmniejszenia liczby pasażerów w poszczególnych autobusach.

3.3 Wprowadzenie odstępstwa o 15 cm w odniesieniu do długości pojazdów ciężarowych w celu umożliwienia wykorzystywania w UE kontenerów o długości 45 stóp.

3.4 W celu lepszego wykrywania naruszeń przepisów związanych z przeciążaniem pojazdów zaleca się wprowadzenie pokładowych urządzeń ważących, które są w stanie przesłać dane dotyczące ważeń do organu dokonującego kontroli, co zapewni równe warunki konkurencji wśród przewoźników.

3.5 Potwierdzenie transgranicznego wykorzystywania systemu EMS lub pojazdów LHV, gdy przekraczają one tylko jedną granicę państwową, o ile oba zainteresowane państwa członkowskie zezwalają już na to na swoim terytorium oraz o ile warunki odstępstw zapisane w dyrektywie zostały spełnione. Takie używanie pojazdów nie powinno wpływać znacząco na międzynarodową konkurencję.

3.6 Komisja określi charakterystykę techniczną, minimalne poziomy osiągi, wymogi co do produkcji oraz procedury dotyczące powyższych wymogów.

3.7 W tym celu utworzono komitet ekspertów, aby przyjmować akty delegowane zgodne ze standardową zasadą określania wymaganych wyników i dzięki temu uniknąć nakładania nieproporcjonalnych obowiązków, które mogłyby uderzyć zwłaszcza w MŚP. W prace komitetu ekspertów zaangażowane są wszystkie główne zainteresowane strony.

## 4. Uwagi EKES-u

### 4.1 Tylne skrzydła

4.1.1 Maksymalna dopuszczalna długość pojazdu może zostać przekroczona o maksymalnie dwa metry, jeśli w tylnej części pojazdu dodano aerodynamiczne (wysuwane lub składane) skrzydła.

4.1.2 EKES popiera tę zmianę, ale wzywa Komisję, by zapobiegła możliwemu konfliktowi między tym przepisem (dopuszczalne przekroczenie o 2 metry) a prawodawstwem dotyczącym homologacji typu (rozporządzenie 1230/2012), w którym zezwolono na wydłużenie pojazdu z tyłu o 50 cm i które musi zostać zaktualizowane, gdy tylko zostanie przyjęty omawiany wniosek.

4.1.3 Ponadto we wniosku stwierdzono, że instalacja takich urządzeń aerodynamicznych podlega homologacji przez państwo członkowskie, które wydaje odpowiednie świadectwo, i świadectwo to ma być akceptowane przez wszystkie pozostałe państwa członkowskie. Z uwagi na znaczenie tych urządzeń, także dla bezpieczeństwa, EKES zdecydowanie zaleca, by ich zatwierdzenie było elementem obecnego europejskiego systemu homologacji typu. Podejście krajowe byłoby krokiem wstecz w porównaniu z homologacją typu całego pojazdu (WVTA).

<sup>(1)</sup> W przypadku przewozu osób: **M2** (od 8+1 miejsc siedzących, maksymalna masa < 5 t.); **M3** (ta sama liczba miejsc siedzących jak dla M2, ale maksymalna masa > 5 t.). W przypadku przewozu towarów: **N2** (maksymalna masa > 3,5 i ≤ 12 t.); **N3** (maksymalna masa > 12 t.); **O2** (przyczepy o maksymalnej masie > 0,75 i ≤ 3,5 t.); **O3** (przyczepy o maksymalnej masie > 3,5 i ≤ 10 t.).

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

## 4.2 Wyprofilowanie kabin

4.2.1 EKES zdecydowanie zaleca, by zarówno dyrektywa, jak i wnioski komitetu ekspertów zawierały szczegółowe przepisy dotyczące poprawy komfortu w kabinie kierowcy. Coraz więcej kierowców na trasach międzynarodowych w UE swój czas odpoczynku spędza w ciężarówce. Skrajnym przypadkiem są tu kierowcy pracujący z kraju, który nie jest ich krajem zamieszkania – oni de facto całymi miesiącami mieszkają w swoich ciężarówkach. Poprawa kabin kierowców jest więc absolutnie niezbędna. Udoskonalenia te z pewnością będą musiały być dodatkowo wzmocnione egzekwowaniem rozporządzenia (WE) nr 561/2006, które zabrania kierowcom spędzania ich tygodniowego okresu odpoczynku w pojeździe, a także środkami na rzecz budowania nowych, zabezpieczonych i przystępnych cenowo parkingów.

4.2.2 EKES przypomina, że projektowanie kabin jest procesem drogim i złożonym, którego realizacja jest czasochłonna. W związku z tym producenci muszą być poinformowani z odpowiednim wyprzedzeniem w stosunku do czasu wdrażania. Dlatego też EKES sugeruje wprowadzenie okresu przejściowego, co zapewni jednakowe warunki konkurencji dla wszystkich producentów.

## 4.3 Pojazdy o napędzie elektrycznym lub hybrydowym

4.3.1 EKES popiera zezwalanie na odstępstwa w odniesieniu do masy tych pojazdów w przypadku pojazdów ciężarowych i autobusów. Niemniej zdecydowanie sugeruje możliwość stosowania odstępstw w stosunku do pojazdów o przynajmniej trzech osiach.

4.3.2 Ponadto EKES uważa, że wszystkie pojazdy ekologiczne należy traktować w ten sam sposób zgodnie z zasadą neutralności technologicznej, co niedawno znalazło potwierdzenie w dokumencie „CARS 2020: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie”<sup>(3)</sup>. Z tego też powodu EKES zaleca zezwalanie na te same odstępstwa również wobec innych rodzajów napędu i paliw alternatywnych, w przypadku których rozwiązania techniczne pociągają za sobą zwiększenie masy, co niekorzystnie wpływa na ładowność np. pojazdów napędzanych wodorem, CNG i LNG (skroplonym gazem ziemnym).

## 4.4 Kontenery o długości 45 stóp w ramach transportu intermodalnego

4.4.1 Propozycja powiększenia o 15 cm długości pojazdów do przewozu kontenerów o długości 45 stóp uzyskuje pełne poparcie EKES-u.

4.4.2 Dla tego typu kontenerów, których liczba wzrosła o 86 % między 2000 r. a 2010 r. i które stanowią 20 % kontenerów na świecie, a w Europie mają 3 % udziału w rynku, nie będzie już trzeba uzyskać specjalnego zezwolenia, co ułatwi transport intermodalny.

4.4.3 Wątpliwości budzi natomiast podany w tym wniosku powód ograniczenia odcinka drogowego w tym transporcie, o czym mowa w art. 11: „mniej niż 300 km na terytorium Unii Europejskiej, lub odległość do najbliższych terminali między którymi istnieje regularne połączenie”. Takie przepisy mogłyby być dość trudne do interpretacji i problematyczne

z punktu widzenia nadzoru. Ponadto problematyczna wydaje się także kwestia odmiennego traktowania transportu drogowego do miejsca transportu morskiego bliskiego zasięgu lub z tego miejsca, w którego przypadku nie wprowadzono żadnego ograniczenia, a co więcej wydaje się, że zezwala się na dłuższy odcinek drogi, co jest dyskryminujące w stosunku do innych rozwiązań w transporcie intermodalnym.

## 4.5 Pokładowe urządzenia ważące

4.5.1 Wiadomo, że kontrole przeciążenia pojazdów często są nieskuteczne i nie dość liczne, co zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego, a także pojawia się wiele naruszeń przepisów dających przewagę konkurencyjną przewoźnikom, którzy nie stosują się do odnośnych przepisów.

4.5.2 Zamontowanie takich urządzeń w pojazdach nie jest zadaniem łatwym, nie ma też rozwiązań technicznych stosujących się do wszystkich typów pojazdów. Znalezienie dostatecznie precyzyjnego systemu, którego można by użyć jako instrument egzekwowania przepisów, będzie procesem złożonym i kosztownym. Co więcej urządzenia tego rodzaju można zainstalować jedynie w pojazdach nowych. Istnieje też ryzyko, że państwa członkowskie mogłyby wdrażać różne systemy, co oznacza fragmentację rynku.

4.5.3 Takie same pomiary można uzyskać podwajając liczbę istniejących czujników WIM. System ten zdaje się być dobrym i praktycznym rozwiązaniem również z punktu widzenia oceny skutków tego wniosku, gdyż korzyści dla państw członkowskich będą, zgodnie z szacunkami, dużo wyższe niż koszty.

## 4.6 Europejski system modułowy/koncepcja modułowa

4.6.1 Temat ten stał się bardziej delikatny i kontrowersyjny od przyjęcia obecnej dyrektywy w 1996 r., kiedy to odstępstwa dotyczące koncepcji modułowej zostały zatwierdzone w wyniku przyłączenia się do UE Finlandii i Szwecji, w których stosuje się już pojazdy typu LHV w transporcie między tymi dwoma krajami.

4.6.2 W skrócie można wyjaśnić, że europejski system modułowy polega na połączeniu najdłuższej naczepy (o maksymalnej długości 13,60 m) z najdłuższym dozwolonym w UE pojazdem ciągnącym (o maksymalnej długości 7,82 m). Otrzymujemy w ten sposób pojazd o maksymalnej długości 25,25 m i wadze brutto do 60 ton, podczas gdy w pozostałych krajach UE, które nie dopuszczają EMS, maksymalna długość wynosi 16,5 m w przypadku pojazdów przegubowych i 18,75 m w przypadku pojazdów tworzących pociągi drogowe i maksymalnej masie do 40 ton (do 44 ton w przypadku intermodalnego przewozu kontenerów o wymiarach 40/45 stóp).

4.6.3 Argumenty przemawiające za systemem modułowym lub przeciwko niemu są dobrze znane i są w pewnym stopniu odzwierciedlone w różnych jego określeniach, takich jak „eco combi”, „euro combi”, „giga liners”, „megaciężarówki” itd.

4.6.4 Zwolennicy EMS podkreślają, że poprawi on system logistyczny kontynentu europejskiego. Dwa pojazdy typu LHV mogą zastąpić obecne trzy pojazdy ciężarowe, w związku z czym liczba przejazdów zmniejszy się o około 30 %, a zużycie paliwa o 15 %, przy oszczędności kosztów wynoszącej ponad 20 %. Wszystko to pozwoli na dalsze korzyści z punktu widzenia środowiska, zagęszczenia ruchu, zużycia nawierzchni i bezpieczeństwa drogowego.

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

Przeciwnicy wysuwają mniej więcej te same argumenty przemawiające za przeciwną tezą: europejski system modułowy stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, ma duży wpływ na infrastrukturę drogową i wywiera większą presję na środowisko. Jego pomyślne wprowadzenie mogłoby doprowadzić do obniżenia kosztów transportu drogowego i do zwiększenia ruchu na drogach a w konsekwencji do przerzucenia przewozu towarowego z kolei na transport drogowy.

4.6.5 Takie przeciwne poglądy występują nie tylko wśród zainteresowanych stron, ale także państw członkowskich. Jak już stwierdziliśmy Finlandia i Szwecja już od dawna zezwalają na ten system, a Niderlandy dopuściły go w 2008 r., po latach prób. Niemcy, Belgia i Dania nadal prowadzą próby, podczas gdy pozostałe państwa członkowskie nie zezwalają na ten system na swym terytorium.

4.6.6 Obecna propozycja Komisji Europejskiej to nic więcej niż jaśniejsze sformułowanie obecnej dyrektywy, której brzmienie zostało uznane za mało przejrzyste. Jej główne punkty to:

— Zgodnie z zasadą pomocniczości decyzja o stosowaniu europejskiego systemu modułowego pozostaje w gestii państw członkowskich, które podejmują ją w zależności od warunków lokalnych i zgodnie z zasadą neutralności rodzaju transportu w UE.

— Żadne państwo członkowskie nie jest zobowiązane do korzystania z systemu modułowego, ale może zabronić przewozu w tym systemie na swym terytorium.

— Można stosować europejski system modułowy w transporcie między dwoma sąsiadującymi ze sobą państwami członkowskimi, które zezwalają na to, pod warunkiem, że przewóz pozostaje ograniczony do tych dwóch państw członkowskich w obrębie wyznaczonych sieci drogowych.

4.6.7 EKES uważa, że wniosek Komisji Europejskiej dotyczący europejskiego systemu modułowego jest właściwy, tak z punktu widzenia prawnego, jak i politycznego.

4.6.8 Komisja nie mogłaby narzucić zakazu ani liberalizacji w stosunku do europejskiego systemu modułowego, nie naruszając zasady pomocniczości i neutralności w odniesieniu do rodzajów transportu. Zdaniem EKES-u decyzję tę powinny podejmować państwa członkowskie po przeprowadzeniu własnej analizy kosztów i korzyści.

4.6.9 Jak sugerowaliśmy w poprzedniej opinii<sup>(4)</sup> Komitetu w perspektywie długoterminowej należy przeanalizować, czy użycie dłuższych pojazdów wykorzystujących nowe paliwa może być powiązane z rozwojem korytarzy multimodalnych przewidzianych w planie działań jako część sieci podstawowej TEN-T.

Bruksela, 11 lipca 2013 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Henri MALOSSE

<sup>(4)</sup> Dz.U. C 24 z 28.1.2012, s. 146–153.