

Wniosek Komisji Europejskiej w sprawie przeglądu dyrektywy 96/53/WE
dotyczącej maksymalnej dopuszczalnej masy oraz wymiarów

Stanowisko Sekcji Transportu Drogowego ETF

Europejska Federacja Pracowników Transportu (ETF) reprezentuje ponad 2,5 miliona pracowników transportu z 240 związków transportu i z 41 krajów europejskich w następujących sektorach: transport drogowy, kolej, transport morski, żegluga śródlądowa, lotnictwo cywilne, porty, turystyka i rybołówstwo. ETF jest uznanym partnerem społecznym w siedmiu Europejskich Komitetach Sektorowego Dialogu Społecznego, w tym w Komitecie Transportu Drogowego.

W dniu 15 kwietnia 2013 r. Komisja Europejska przyjęła wniosek dotyczący zmiany dyrektywy 96/53/WE w sprawie maksymalnych obciążeń dopuszczalnych i wymiarów niektórych rodzajów pojazdów. Celem wniosku jest umożliwienie uzyskania większej efektywności energetycznej, wprowadzenia na rynek aerodynamicznych pojazdów. Jednocześnie, Komisja Europejska zauważa w swoim „Memorandum Wyjaśniającym”, że zmiana jest okazją do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego wśród użytkowników dróg między innymi poprzez zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu kierowcy. Szczególny nacisk kładzie się na skutecznym egzekwowaniu w przyszłości zmienionej dyrektywy. Wniosek ma także przynieść pewne wyjaśnienia w odniesieniu do odstępstw dla dłuższych pojazdów - tzw. Gigalines.

Ogólnie, Sekcja Transportu Drogowego ETF uważa, że wniosek idzie w parze z konkretnymi, pozytywnymi elementami w zakresie oszczędności paliwa i zmniejszenie emisji zanieczyszczeń. Jednakowoż, znacznie podnosi to wyniki w zakresie egzekwowania przepisów. Brakuje mu jednak konkretnych przepisów wspierających jeden z deklarowanych celów, a mianowicie poprawę bezpieczeństwa i komfortu kierowcy jako kluczowego warunku, koniecznego do poprawy bezpieczeństwa na drogach.

Sekcja Transportu Drogowego ETF uważa, że- w celu jednakowych korzyści dla biznesu, środowiska, użytkowników dróg, a przede wszystkim kierowców zawodowych, zmieniona dyrektywa UE w sprawie masy i wymiarów musi obejmować następujące aspekty:

1. Wyraźną poprawę wielkości i ergonomii kabiny kierowcy;
2. Cechy aerodynamiczne: zaangażowanie partnerów społecznych wszystkich roboczych grup eksperckich Komisji Europejskiej w celu zapewnienia niezbędnego wkładu ze strony użytkowników samochodów ciężarowych (zwłaszcza kierowców zawodowych) i poprzez to zapewnienia realnych aerodynamicznych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa kierowców, bezpieczeństwa ruchu drogowego i aerodynamicznej wydajności;
3. Egzekwowanie: rozszerzenie współodpowiedzialności na wszelkiego rodzaju ładunki oraz wprowadzenie obowiązkowego czujnika wagi na pokładzie;
4. Krajowe wykorzystania Gigalines: jedynie wtedy, gdy konkretne szkolenia, warunki zdrowotne, warunki bezpieczeństwa oraz warunki pracy zostały przyjęte przez poszczególne Państwa Członkowskie.

1. Wyraźna poprawa wielkości i ergonomii kabiny kierowcy;

W ostatnich latach bezpieczeństwo drogowe oraz warunki pracy i życia kierowców zostały skonfrontowane z nowymi wyzwaniami. Zaostrzone harmonogramy dostaw i natężających się problematycznych warunków ruchu jak natężenie ruchu, wzrost liczby użytkowników dróg, itp., doprowadziły do wyższego poziomu stresu związanego ze stresem pracy w drodze i zmęczenia wśród kierowców zawodowych. Wielkość i komfort kabiny kierowcy stale powodowały trudności w zakresie odpowiedniej ilości miejsca do bezpiecznej jazdy, ale w obecnych warunkach, odpowiednie otoczenie pracy kierowcy zyskuje jeszcze większe znaczenie w stosunku do bezpieczeństwa jazdy, bezpieczeństwa pieszych i innych użytkowników dróg.

Ponadto, bezpieczeństwo i komfort kabiny kierowców stanowią dziś rygorystyczne potrzeby dla ich dobrego samopoczucia, warunków pracy i życia. W tym celu, ETF chciałaby podkreślić, że znaczna liczba kierowców zawodowych spędzaienne okresy odpoczynku oraz skrócone, tygodniowe okresy odpoczynku w swoich pojazdach, zazwyczaj zaparkowanych wzdłuż dróg, jako że parkingi i miejsca odpoczynku są rzadkością. Kierowca w transporcie międzynarodowym spędza nieprzerwane okresy kilku dni w jego kabinie jeżdżąc, odpoczywając, wykonując jego codzienne czynności. ETF doniosła

o dyskomforcie kabinach kierowców, większość z nich charakteryzującym się brakiem miejsca między siedzeniem kierowcy oraz miejscem do spania, nieodpowiednią wielkością części sypialnej, brakiem miejsca do jedzenia, jak również na rzeczy osobiste.

Wniosek Komisji Europejskiej wskazuje na bezpieczeństwo i komfort kierowcy jako głównych źródeł poprawy bezpieczeństwa na drogach. Odnosząc się do wprowadzenia aerodynamicznej kabiny ciągnika, punkt (5) wniosku wyjaśnia dalej, że „Ewentualne powiększenie kabiny podniesie również komfort i bezpieczeństwo kierowcy”. Jednak główna część proponowanej dyrektywy nie wprowadza konkretnych artykułów w tym kierunku. Artykuł 9 (nowy) - lista "Wydajność i bezpieczeństwo wymagań", aby być wdrożoną do standardów kabin ciągnika - wspomina jedynie ogólnikowo komfort i bezpieczeństwo kierowcy, jako ostatnie wymienione kryterium brane pod uwagę w procesie certyfikacji nowych projektów pojazdów silnikowych.

Poprawa aerodynamiki kabin ciągników musi być postrzegana nie tylko z punktu widzenia zużycia paliwa (czyli z ekonomicznego punktu widzenia), ale także z punktu widzenia powiększenia wielkości kabiny kierowcy i jej ergonomii, szczególnie gdy w taki sposób możemy poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego ogólnie rzecz ujmując.

W związku z tym, ETF uprasza Komisję Europejską, Parlament Europejski i Radę o:

By zmieniona dyrektywa zawierała nowy artykuł o zastrzeżeniu dodatkowego miejsca w kabinie kierowcy, które zostanie zdobyte poprzez zniwelowanie luki między kabiną ciągnika i przyczepą. Konkretnie rozwiązania techniczne powinny być kierowane do ekspertów Grupy Roboczej Komisji Europejskiej ds. aerodynamik, by później dodać je do zmienionej dyrektywy, w ramach załącznika technicznego.

Warto wspomnieć, że luka między kabiną ciągnika i przyczepą jest obecnie uważana za jedno z głównych źródeł oporu aerodynamicznego, stanowiącego 20%.

2. Charakterystyka aerodynamiczna: uwagi ogólne, kabina ciągnikowa, skrzydła w tylnej części pojazdu

2.1. Uwagi ogólne

ETF jest zdania, że, ogólnie rzecz ujmując, poprawa aerodynamiki pojazdów ciężarowych jest zbawienną inicjatywą. Jednakże chcielibyśmy wyrazić nasze wątpliwości w odniesieniu do niektórych świadczeń bezpieczeństwa drogowego przypisywanych do niektórych funkcji, które są częścią wniosku - np. zmniejszenie martwego pola poprzez wprowadzenie zaokrąglonego kształtu kabiny ciągnika i wprowadzenie parę tylnych skrzydeł o długości 2 metrów.

Na ogół ETF jest zdania, że wszelkie dyskusje lub decyzje dotyczące kryteriów, parametrów technicznych, minimalnych poziomów wydajności ograniczeń projektowych oraz procedury tworzenia certyfikatów powinny być przeprowadzane z udziałem partnerów społecznych.

W związku z tym, ETF uprasza Komisję Europejską, Parlament Europejski i Radę o:

Zmianę dyrektywy zawierającej nowy artykuł o zastrzeżeniu dotyczącym udziału społecznych partnerów w dyskusji oraz podejmowaniu decyzji w ujęciu technicznym, minimalnych poziomów wydajności, kontraktów dotyczących projektów oraz procedur ustanawiania testów.

2.2. Kabina ciągnikowa

ETF jest zdania, że nie można uogólniać, iż wprowadzenie kabiny ciągnika o zaokrąglonym kształcie wpłynie zasadniczo na zmniejszenie martwego pola, doprowadzi do poprawy widoczności podczas jazdy kierowców zawodowych, jak również poprawy bezpieczeństwa na drodze. Skuteczność - w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego - nowych aerodynamicznych funkcji można zapewnić jedynie poprzez bezpośredni udział użytkowników samochodów ciężarowych - kierowców zawodowych - w Grupie Roboczej Ekspertów Komisji Europejskiej odpowiedzialnej za załączniki techniczne, o których mowa w Artykułach 8 i 9.

2.3. Skrzydła w tylnej części pojazdu

ETF wierzy, że umożliwienie korzystania z 2-metrowych tylnych skrzydeł (maksymalna długość) do celów zadeklarowanych w projekcie dyrektywy jest nieproporcjonalną miarą tak bardzo jak wątpimy w to, że rozmiar tylnych skrzydeł jest w jakikolwiek sposób związany ze stopniem efektywności, ale w przeciwieństwie do tego, jesteśmy przekonani, że 2-metrowa para tylnych skrzydeł będzie szansą na zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników na drogach. Dla niektórych jazdy tuż za samochodami ciężarowymi, o których tu mowa, przy ograniczonej widoczności będzie jednym z kluczowych problemów!

ETF uważa również, że przepis ten utoruje drogę do zwiększenia ładowności (Gigaliners).

Ponadto ETF zdecydowanie sprzeciwia się montażowi jakiegokolwiek tylnej klapy, która będzie musiała być demontowana przez kierowcę przed i po każdym załadunku i rozładunku. Naszym zdaniem stanowi to poważny problem w zakresie przeciążenia pracy kierowcy, równie poważne problemy w zakresie jego zdrowia i bezpieczeństwa, generuje również stratę czasu.

W związku z tym, ETF uprasza Komisję Europejską, Parlament Europejski i Radę o:

- a) Artykuł 8.5 do skreślenia poniższego tekstu dyrektywy
- b) Artykuł 8.2.iii do skreślenia poniższego tekstu dyrektywy
3. Egzekwowanie przepisów: uwagi ogólne i czujniki wagi na pokładzie

3.1. Uwagi ogólne

ETF z zadowoleniem przyjmuje nastawienie do egzekwowania przepisów przyjęte przez Komisję Europejską w obecnym wniosku, właściwe wykorzystanie elementów, które już istnieją w innych rozporządzeniach i dyrektywach dotyczących transportu drogowego (np. rozporządzenie (WE) nr 561/2006 dotyczące czasu jazdy i odpoczynku), a mianowicie: wprowadzenie ukierunkowanych kontroli i kontrolowanie maksymalnych poziomów, kategoryzacja naruszeń i zapewnienie sankcji, wprowadzenie odpowiedzialności solidarnej spedytora i przewoźnikowi w przypadku transportu kontenerowego. ETF z zadowoleniem przyjmuje również nowo zaproponowany środek wymiany informacji między państwami członkowskimi za pośrednictwem krajowych punktów kontaktowych, które potencjalnie będą prowadzić do lepszego transgranicznego egzekwowania nowej dyrektywy. Jednakże w odniesieniu do solidarnej odpowiedzialności, ETF chciałoby wskazać, że jej ograniczenie - jak również zobowiązań wobec załadowcy w stosunku do przewoźnika - jedynie do transportu kontenerowego, niweczy cel dyrektywy. Obowiązek ten powinien zostać rozszerzony na wszystkie rodzaje transportu towarowego. ETF uzasadniają to żądanie wskazując, iż bez względu na rodzaj ładunku, spedytor jest pierwszą częścią w łańcuchu transportowym, odpowiedzialną za zapewnienia informacji z pierwszej ręki, dokładnych i odpowiedzialnych, dotyczących masy ładunku, w każdym momencie. Musi być to postrzegane w kontekście kar, które mogą wynikać ze zbyt obciążenia, jako informacje dostarczone przez nadawcę zapobiegają sytuacji, która może doprowadzić do - na przykład - unieruchomienie pojazdu i rozładunku nadmiaru ładunku, do limitu dopuszczalnej masy.

W związku z tym, ETF uprasza Komisję Europejską, Parlament Europejski i Radę o:

Artykuł 14 zmienionej dyrektywy obejmuje rozszerzenie odpowiedzialności solidarnej do wszystkich rodzajów transportu i wszelkiego rodzaju ładunków.

3.2. Czujniki wagi na pokładzie

ETF wyraża ubolewanie, iż po raz kolejny kwestia czujników wagi na pokładzie jest poruszana w obecnym wniosku jedynie ogólnikowo, pomimo skuteczności tego urządzenia w zapobieganiu przeciążenia i egzekwowania przyszłej dyrektywy dotyczącej maksymalnej dopuszczalnej masy i wymiarów.

Analiza kosztów i korzyści z czujników wagi na pokładzie muszą być wykonane w ścisłym związku z zamiarami i celami zawartymi w poniższym wniosku. Dlatego też Komisja Europejska, Parlament Europejski i państwa członkowskie powinny uznać skuteczność pokładowych czujników wagi, patrząc przez pryzmat kluczowych jego korzyści. Są to, z punktu widzenia ETF (patrz również wspólne Oświadczenie T&E - ETF dotyczące pokładowego czujnika masy):

Radykalna poprawa skuteczności egzekwowania przepisów: pokładowe czujniki wagi pozwalają na dokładne monitorowanie, w czasie rzeczywistym, całkowitej masy pojazdu i obciążeń osi. Informacja ta może być zatem łatwo dostępna dla kierowców jak i organów egzekwujących przepisy. Informacje te mogą być również przechowywane tak, by organy egzekwowania prawa mogły łatwo sprawdzić uprzednie przestrzeganie ograniczeń wagowych. ETF dodaje do tego, że pokładowe czujniki wagowe pozwolą kierowcom monitorować zmiany wagi podczas transportu materiałów w różnych warunkach pogodowych (transportie materiałów sypkich, takich jak drewno lub piasek może znacznie zmienić wagę w przypadku deszczu, śniegu, itp.). Pokładowy czujnik wagi ma znacznie lepsze możliwości, by zapobiec przeciążeniu, a jego zasięg jest znacznie większy niż drogowe systemy pomiaru pojazdów. Z drugiej strony, lokowanie systemów pomiaru pojazdów, w większościach znajdujących się na drogach, mogą stać się znane, a tym samym możliwymi do uniknięcia. Stąd też ich znacznie zmniejszona skuteczność w zakresie egzekwowania przepisów.

Lepsze egzekwowanie prawa na zmniejszenie kosztów: pokładowy czujnik wagi jest o wiele bardziej opłacalny niż w drogowe stacje ważenia pojazdów WIM. I ostatnie - czy to statyczne czy LS-WIM/HS- WIM systemu ważenia - wymagać będą dodatkowych kosztów, gdy instalowane zostaną w

infrastrukturze (drogi, autostrady). Większość drogowych stacji ważenia pojazdów typu WIM, wymagać będą również dodatkowych pracowników oraz czasu.

Zmniejszenie uszkodzenia infrastruktury drogowej: poprzez rozbudowane możliwości pokładowych czujników wagi (zainstalowanych we wszystkich samochodach ciężarowych) i przede wszystkim ich możliwości do dostarczania w czasie rzeczywistym informacji na temat monitorowanej masy pojazdu, może on doprowadzić do eliminacji nawet najmniejszego przeciążenia, a tym samym do oszczędności kosztów związanych z naprawą i utrzymaniem infrastruktury.

Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego: poprzez rozbudowane możliwości pokładowych czujników wagi (zainstalowanych we wszystkich samochodach ciężarowych) i przede wszystkim ich możliwości do dostarczania w czasie rzeczywistym informacji na temat monitorowanej masy pojazdu, może on doprowadzić do eliminacji zagrożenia związanego z brakiem stabilności ciężarówki, łamaniem zasad na drogach i utratę panowania nad pojazdem.

Lepsze egzekwowanie czasu pracy personelu „mobilnego”: po podłączeniu do tachografu cyfrowego, pokładowy czujnik wagi wskaże czas spędzony przez kierowcę przy załadunku / rozładunku. Z pewnością przyczyni się to do lepszego egzekwowania czasu pracy mobilnych pracowników w transporcie drogowym, jak również będzie miało pozytywny wpływ na zmniejszenie zmęczenia kierowców oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Transport drogowy bardziej przyjazny środowisku: pokładowy czujnik wagi ma możliwość nadania informacji o pustych przebiegach (przejazdy pojazdu transportowego bez żadnego załadowanego towaru). Prowadziłoby to do lepszego egzekwowania przepisów przewozów kabotażowych (Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009). Co więcej ułatwi to zbieranie danych na temat pustych przebiegów pod względem bardziej efektywnego planowania przewozów drogowych, z punktu widzenia ochrony środowiska.

1 [http://www . transportenvi ron m ent.orq/sites/te/fi les/publ ications\TE20 ETF20statem ent20on20we iq ht20se nsors20 E N .pdf](http://www.transportenviroment.org/sites/te/files/publications/TE20ETF20statem20on20weiqht20sensors20EN.pdf)

W związku z tym, ETF uprasza Komisję Europejską, Parlament Europejski i Radę o:

Zmianę dyrektywy zawierającej nowy artykuł mówiący o tym, by zastrzec, iż czujnik wagi jest obowiązkowy, jak również by określić odpowiedzialność Komisji Europejskiej do zapewnienia pełnej współpracy z cyfrowym tachografem (jest to obecnie część motywu 17 proponowanego tekstu).

4. Problem Gigaliner`ów

ETF Sekcja Transportu Drogowego wstrzymuje się od zajęcia stanowiska w odniesieniu do transgranicznego wykorzystania Gigaliner`ów. Stąd, tekst poniżej odnosi jedynie do krajowego użytku dla tego typu pojazdu.

ETF Sekcja Transportu Drogowego podkreśla, że korzystaniu z Gigaliner`ów musi towarzyszyć cały szereg wymogów. Będzie to miało na celu ochronę zdrowia i bezpieczeństwa zawodowych kierowców, a pośrednio wpłynie to również na bezpieczeństwo innych użytkowników dróg. W tym celu, Państwa Członkowskie wykorzystujące Gigalines powinny przyjąć i wdrożyć specjalne wymagania w co najmniej trzech obszarach:

Szkolenie kierowcy - np. szkolenie teoretyczne i praktyczne, w celu umożliwienia kierowcy bezpiecznej jazdy, podłączenia i odłączenia części pojazdu, szkolenia na różnych typach Gigaliners oraz z ich specyficznych właściwości jezdnych (ogólnie techniki, jak jazda na zakrętach, manewrowanie slalomów, jazda na zboczach, hamowanie awaryjne itp.)

Warunki pracy - np. specjalne motywujące wynagrodzenie, specjalne prowizje dotyczące załadunku i rozładunku;

Środki bezpieczeństwa i zdrowia- np. szczególne przepisy w celu ograniczenia zagrożenia dla zdrowia i bezpieczeństwa podczas jazdy, manewrowania, pomoc w załadunku i rozładunku tego rodzaju pojazdów.

W związku z tym, ETF uprasza Komisję Europejską, Parlament Europejski i Radę o:

Zmieniającą dyrektywę zawiera nowy artykuł o zastrzeżeniu, że Państwa Członkowskie zezwolą na użytkowanie Gigaliners po przyjęciu specjalnych wymogów szkoleniowych kierowców, jak również szczególnych wymagań w zakresie warunków pracy oraz jej bezpieczeństwa i higieny. Będą one częścią procedur sprawozdawczych i obowiązków przewidzianych (obecnie) w Artykule 15.

Bruksela, 8 października 2013