Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου 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»

(2001/C 123/19)

Στις 8 Μαΐου 2000, το Συμβούλιο αποφάσισε, με βάση το άρθρο 71 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 7 Δεκεμβρίου 2000 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Kielman.

Κατά την 378η σύνοδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 24ης Ιανουαρίου 2001), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 50 ψήφους υπέρ, 2 ψήφους κατά και 2 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. **Εισαγωγή**

1.1. Το Συμβούλιο Μεταφορών της 28ης Σεπτεμβρίου 1995 εξέτασε την πρόταση της Επιτροπής για οδηγία του Συμβουλίου που καθορίζει τα μέγιστα επιτρεπόμενα βάρη και τις διαστάσεις για τα οδικά οχήματα άνω των 3,5 τόνων που κυκλοφορούν στην Κοινότητα.

1.2. Η πρόταση αυτή καθορίζει, μεταξύ άλλων, εναρμονισμένο μέγιστο μήκος 12 μ. για όλα τα άκαμπτα μηχανοκίνητα οχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

1.3. Ωστόσο, αρκετά κράτη μέλη επιθυμούσαν να επιτρέψουν άκαμπτα λεωφορεία μήκους μέχρι 15 μ. Επομένως, δεν υπήρχε πλειοψηφία για τον καθορισμό ορίου είτε 12 μ. είτε 15 μ. για τα λεωφορεία στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

1.4. Ορισμένα μέρη της προτάσεως της Επιτροπής εγκρίθηκαν ως οδηγία 96/53/ΕΚ, χωρίς ωστόσο να καθοριστούν ανώτατα όρια σχετικά με τις διαστάσεις των λεωφορείων.

1.5. Όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές που πραγματοποιούνται στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης διασφαλίζεται ότι οι μεταφορές αυτές μπορεί να πραγματοποιηθούν με μη αρθρωτά λεωφορεία μήκους μέχρι 12 μ. και με τα λεγόμενα αρθρωτά λεωφορεία μήκους μέχρι 18 μ.

1.6. Συνεπώς, όσον αφορά τις διεθνείς μεταφορές ισχύουν διάφορα ανώτατα όρια. Για το λόγο αυτό το Συμβούλιο έκρινε ότι πρέπει να εξεταστούν περισσότερο τα ζητήματα που προκύπτουν από την εναρμόνιση στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης του μέγιστου μήκους άκαμπτων λεωφορείων και τουριστικών λεωφορείων το μήκος των οποίων υπερβαίνει τα 12 μ.

1.7. Κατόπιν αιτήσεως του Συμβουλίου, η Επιτροπή συνέταξε έκθεση για τη χρήση λεωφορείων και πούλμαν μήκους μέχρι 15 μ. Στην έκθεση αυτή εξετάζονται όλα τα ζητήματα που προκύπτουν από τη χρήση άκαμπτων λεωφορείων και τουριστικών λεωφορείων μήκους άνω των 12 μ.

1.8. Με βάση την έκθεση, αυτή το Συμβούλιο Μεταφορών κατά τη συνεδρίαση της 29ης Μαρτίου 1999, κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ, με σκοπό την εναρμόνιση των μεγίστων επιτρεπομένων διαστάσεων για τα μη αρθρωτά λεωφορεία και τουριστικά λεωφορεία στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές.

2. **Γενικές παρατηρήσεις**

2.1. Επειδή η οδηγία 96/53/ΕΚ για τα λεωφορεία ρυθμίζει απλώς το μήκος των οχημάτων για τις διεθνείς μεταφορές, οι εθνικές μεταφορές μέσω λεωφορείων υπόκεινται μόνο στην εθνική νομοθεσία η οποία εξελίχθηκε με ποικίλο και ανεξάρτητο τρόπο. Αυτό συνεπάγεται ότι δεν παρέχονται εγγυήσεις κοινοτικού επιπέδου για την ελεύθερη κυκλοφορία λεωφορείων μήκους μεγαλύτερου των 12 μ., παρά το γεγονός ότι παρόμοια λεωφορεία χρησιμοποιούνται σε μεγάλο βαθμό σε διάφορα κράτη μέλη.

2.2. Όσον αφορά την ασφάλεια των επιβατών δεν υπάρχουν στοιχεία τα οποία να καταδεικνύουν ότι ένα άκαμπτο λεωφορείο μήκους μέχρι 15 μ. είναι λιγότερο ασφαλές από παρόμοιο λεωφορείο μήκους 12 μ.

Αντιθέτως, η Επιτροπή διαπιστώνει μάλιστα ότι υπό ορισμένες συνθήκες τα μη αρθρωτά λεωφορεία μήκους μέχρι 15 μ. είναι ασφαλέστερα από ό,τι τα αρθρωτά λεωφορεία μήκους μέχρι 18 μ.

2.3. Οι οδηγίες 96/53/ΕΚ και 97/27/ΕΚ σχετικά με τα βάρη και τις διαστάσεις προβλέπουν τους ομόκεντρους κύκλους και την εσωτερική και εξωτερική ακτίνα εντός των οποίων πρέπει να είναι σε θέση να στρέφονται τα οχήματα. Με βάση τις διατάξεις των οδηγιών αυτών η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν δικαιολογείται η καθιέρωση πρόσθετων και αυστηρότερων κανόνων για τα άκαμπτα λεωφορεία μήκους άνω των 12 μ.

Ασφαλώς, τα μη αρθρωτά λεωφορεία μήκους μέχρι 15 μ. έχουν μεγαλύτερο πρόβολο από ό,τι τα λεωφορεία μήκους 12 μ. καθώς και τα αρθρωτά λεωφορεία μήκους 18 μ. όταν στρίβουν σε γωνία. Είναι απαραίτητο να ληφθούν μέτρα στα σημεία επιβίβασης.

2.4. Η Επιτροπή προτείνει για τα λεωφορεία που υπερβαίνουν τα 12 μ. μήκος και συνεπώς υπερβαίνουν το ανώτατο επιτρεπόμενο βάρος να εξοπλίζονται με τρεις ή περισσότερους άξονες. Το μήκος των λεωφορείων που διαθέτουν δύο άξονες θα πρέπει να περιοριστεί στα 12 μ.

2.5. Η Επιτροπή προτείνει, επίσης, να περιοριστεί στα 15 μ., συμπεριλαμβανομένων των κουτιών των σκι, το ανώτατο μήκος των μη αρθρωτών λεωφορείων για τις εθνικές και διεθνείς μεταφορές.

2.6. Η ισχύουσα νομοθεσία δεν είναι σαφής όσον αφορά τα λεωφορεία με ρυμουλκούμενα οχήματα.

Η πρόταση της Επιτροπής αποσκοπεί στην εξάλειψη αυτής της ασάφειας και ορίζει το ανώτατο μήκος στα 18,75 μ. για συνδυασμούς λεωφορείων και ρυμουλκούμενων. Αυτό αντιστοιχεί στο μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος για συνδυασμούς φορτηγών και ρυμουλκούμενων στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2.7. Η ΟΚΕ υπενθυμίζει ότι στις 27 Ιανουαρίου 1999 εξέδωσε γνωμοδότηση [1] για την «Έκθεση της Επιτροπής για τη χρήση λεωφορείων και τουριστικών λεωφορείων μήκους έως 15 μ. (COM(97) 499 τελικό)».

2.8. Στη γνωμοδότησή της η ΟΚΕ προτείνει τον καθορισμό του ανώτατου μήκους για μη αρθρωτά οχήματα στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε 15 μ. χωρίς συμπληρωματικές απαιτήσεις, ώστε να μπορούν να λάβουν πιστοποιητικό έγκρισης όλα τα οχήματα μήκους 12,75 μ., 13,5 μ. και 13,75 μ. με οποιονδήποτε αριθμό αξόνων.

2.9. Η ΟΚΕ συμφωνεί με την πρόταση της Επιτροπής να ορισθεί μία μεταβατική περίοδος έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009 για τα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις εθνικές μεταφορές και τα οποία δεν πληρούν τα κριτήρια που αναφέρει η πρόταση οδηγίας. Μετά τις 31 Δεκεμβρίου 2009 τα οχήματα αυτά θα πρέπει να αποσυρθούν από την κυκλοφορία.

3. **Ειδικές παρατηρήσεις**

3.1. Η ΟΚΕ, στηριζόμενη στη γνωμοδότηση της 27ης Ιανουαρίου 1999, εκφράζει την άποψη ότι πρέπει να τροποποιηθεί η πρόταση της Επιτροπής να υποχρεωθούν τα οχήματα που υπερβαίνουν τα 12 μ. μήκος να εξοπλίζονται με τρεις άξονες. Η Επιτροπή στηρίζει την πρότασή της στο επιχείρημα ότι η υποχρέωση αυτή συμπεριλήφθηκε στην οδηγία προκειμένου να δεσμευτούν οι κατασκευαστές κατά τον σχεδιασμό των οχημάτων να τηρούν τα ανώτατα όρια βάρους ώστε τα οχήματα αυτά να μην καταστρέφουν την οδική υποδομή.

3.2. Το όριο βάρους και επιβάρυνσης των αξόνων των οχημάτων για τις διεθνείς μεταφορές καθορίζεται πάντοτε σε κοινοτικό επίπεδο. Όσον αφορά τις εθνικές μεταφορές επιτρέπονται αποκλίσεις από τα ανώτατα όρια βάρους. Η Επιτροπή θεωρεί ότι προκειμένου να διασφαλισθεί η ορθή λειτουργία των ενδομεταφορών (καμποτάζ) είναι απαραίτητη η εναρμόνιση και η υποχρέωση των οχημάτων που υπερβαίνουν το μήκος των 12 μ. να φέρουν τρεις άξονες.

3.3. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι αυτό το μέρος της πρότασης της Επιτροπής είναι περιττό. Τα κράτη τα οποία εγκρίνουν σε εθνικό επίπεδο οχήματα το βάρος των οποίων είναι υψηλότερο από το ανώτατο όριο που έχει συμφωνηθεί σε κοινοτικό επίπεδο, θα βρεθούν στη μειονεκτική θέση να μην μπορούν να πραγματοποιούν ενδομεταφορές σε άλλα κράτη μέλη, ενώ κράτη τα οποία εγκρίνουν οχήματα το βάρος των οποίων είναι το ίδιο ή χαμηλότερο από αυτό που έχει συμφωνηθεί σε κοινοτικό επίπεδο θα μπορούν να πραγματοποιούν ενδομεταφορές σε άλλα κράτη μέλη. Συνεπώς, το πρόβλημα αυτό θα λυθεί χωρίς καμία παρέμβαση.

3.4. Η ΟΚΕ εκφράζει τη γνώμη ο στόχος της Επιτροπής σύμφωνα με τον οποίο όλα τα λεωφορεία, ανεξαρτήτως μήκους, πρέπει να τηρούν το όριο που καθορίζεται στην οδηγία 97/27/ΕΚ σχετικά με τον πρόβολο προκειμένου να χορηγείται η έγκριση τύπου δεν συμβιβάζεται με την πρότασή της να χορηγείται άδεια κυκλοφορίας για λεωφορεία μήκους 15 μ. στην εσωτερική αγορά.

3.5. Όπως έχει αποδειχθεί, τα λεωφορεία μήκους 15 μ. δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις σχετικά με τον πρόβολο των λεωφορείων όπως ορίζει η οδηγία 97/27/ΕΚ. Μόνο λεωφορεία που το μήκος των οποίων δεν υπερβαίνει τα 14,6 μ. συμπεριλαμβανομένου του κουτιού των σκι, μπορούν να ανταποκριθούν στο κριτήριο αυτό. Αυτό σημαίνει ότι όλα τα λεωφορεία που βρίσκονται επί του παρόντος σε κυκλοφορία και υπερβαίνουν τα 15 μ. πρέπει να αποσυρθούν από την αγορά. Η ΟΚΕ προτείνει γι' αυτό να τροποποιηθεί η οδηγία 97/27/ΕΚ όσον αφορά τη διάταξη σχετικά με τον πρόβολο κατά τέτοιο τρόπο ώστε τα λεωφορεία μήκους 15 μ. να μπορούν να παραμείνουν σε κυκλοφορία.

3.6. Τέλος η ΟΚΕ συμφωνεί με τη διαπίστωση της Επιτροπής ότι η αύξηση του μέγιστου μήκους των λεωφορείων σε ορισμένα από τα κράτη μέλη θα οδηγήσει στην ανάγκη λιγότερων λεωφορείων για τη μεταφορά του ίδιου αριθμού επιβατών με αποτέλεσμα να πραγματοποιούνται λιγότερα οδικά ταξίδια γεγονός το οποίο θα είναι θετικό τόσο από περιβαλλοντικής όσο και από οικονομικής πλευράς.

---

[1] COM(1997) 499 τελικό — Γνωμοδότηση της ΟΚΕ της 27ης Ιανουαρίου 2000 — ΕΕ C 101 της 12.4.1999, σ. 22.

4. **Περίληψη και συμπεράσματα**

4.1. Η ΟΚΕ θεωρεί καταρχήν θετική την πρόταση της Επιτροπής να καταλήξει σε εναρμόνιση του μήκους των μη αρθρωτών λεωφορείων τόσο στις εθνικές όσο και στις διεθνείς μεταφορές.

4.2. Συνεπώς η ΟΚΕ συμφωνεί με τις ακόλουθες πτυχές:

— επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας 96/53/ΕΚ στις εσωτερικές μεταφορές επιβατών·

— καθορισμός του μέγιστου μήκους των μη αρθρωτών λεωφορείων και πούλμαν σε 15 μ. συμπεριλαμβανομένων των κουτιών των σκι·

— καθορισμός του μέγιστου επιτρεπόμενου μήκους των λεωφορείων με ρυμουλκούμενα στα 18,75 μ.·

— καθορισμός μεταβατικής περιόδου 9 ετών.

4.3. Η ΟΚΕ κρίνει ότι τα ακόλουθα μέρη της πρότασης της Επιτροπής πρέπει να τροποποιηθούν:

— η υποχρέωση να φέρουν τα λεωφορεία που υπερβαίνουν το μήκος των 12 μ. τρεις άξονες. Με βάση τις διεθνείς συμφωνίες σχετικά με τα ανώτατα όρια βάρους, όπως ορίζεται στην οδηγία 96/53/ΕΚ, η υποχρέωση αυτή είναι περιττή. Επειδή το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας θα επεκταθεί στις εθνικές μεταφορές οι κατασκευαστές θα μπορούν να αποφασίζουν οι ίδιοι, εφόσον τηρούν τις νόμιμες προδιαγραφές, αν θα εξοπλίζουν τα λεωφορεία με δύο ή τρεις άξονες.

— περιορισμός του ανώτατου επιτρεπόμενου προβόλου, όπως ορίζεται στην οδηγία 97/27/ΕΚ, για τα λεωφορεία που υπερβαίνουν τα 15 μ. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι εφόσον η Επιτροπή θεωρεί απαραίτητη την εναρμόνιση στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσον αφορά τα λεωφορεία μήκους 15 μ. θα πρέπει να τροποποιήσει και την οδηγία 97/27/ΕΚ όσον αφορά τις εθνικές προδιαγραφές σχετικά με τον μέγιστο πρόβολο ώστε να παραμείνουν σε κυκλοφορία τα λεωφορεία μήκους 15 μ.

Βρυξέλλες, 24 Ιανουαρίου 2001.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Göke FRERICHS