

Stručný zápis
z kulatého stolu k revizi směrnice 96/53/ES
upravující nejvyšší povolené hmotnosti a rozměry těžkých silničních vozidel,
který se konal dne 27. února 2012 od 10 do 13 hodin
v konferenční místnosti Evropského domu, Jungmannova 24, Praha 1

Přítomni:

hosté:

Zdeněk Černý (Ředitelství silnic a dálnic), Miloš Dolejší (ŠKODA AUTO a.s.), Jan Doležal (Ředitelství silnic a dálnic), Zdeňka Kolářová (Ministerstvo dopravy), Michal Konecki (Civil Affairs Institute, Polsko), Čestmír Kopřiva (Ředitelství silnic a dálnic), Wojciech Makowski (Civil Affairs Institute, Polsko), Pavel Nosek (Ředitelství služby dopravní policie), Martin Stašek (Zastoupení Evropské komise v ČR), Zora Šachlová (Ředitelství silnic a dálnic), William Todts (Transport and Environment, Belgie)

organizátoři (Dopravní federace):

Aleš Kuták, Dominika Švárová

moderátor: Martin Kryl

Program:

Úvodní slovo k revizi Směrnice

Úvodní slovo pronesl mluvčí Zastoupení Evropské komise v ČR Michal Stašek, který informoval účastníky, že právě revidovaná směrnice 96/53/ES upravující maximální hmotnosti a rozměry těžkých silničních nákladních vozidel používaných pro dopravu na národní a mezinárodní úrovni upravuje přeshraniční provoz, ale nezasahuje a nebude zasahovat do vnitrostátního práva. Veřejná konzultace k revizi směrnice končí 27.2.2012, připomínky je však možné uplatňovat i po tomto datu. Návrh novely směrnice bude přijat Evropskou komisí na konci tohoto nebo na začátku příštího roku a teprve poté postoupí k projednávání v Evropském parlamentu.

Prezentace zástupce organizace Transport and Environment (William Todts)

viz soubor:

http://dopravnifederace.cz/_files/1_Todts_Presentation%20prague%2027_02_2012.pdf

Podle platného znění směrnice 96/53/ES je pro mezinárodní přepravy omezena maximální délka soupravy na 18,75 metru a maximální hmotnost na 40 tun. Maximální délka megatrucku je ale 25,25 metru a hmotnost do 60 tun. Dva megatrucky tak uvezou zboží o stejné hmotnosti jako tři běžné silniční tahače s návěsem a doprava megatrucku může být tak o 20–30 % levnější než současnými silničními tahači s návěsem. Avšak cenová elasticita silniční dopravy je 0,9 %, což znamená, že klesne-li cena dopravy o oněch výše zmíněných minimálně 20 %, stoupne doprava o 18 %. Často uváděné přínosy megatrucků – snížená spotřeba paliva a redukce emisí oxidu uhličitého a látek negativně ovlivňujících kvalitu ovzduší jsou tak diskutabilní vzhledem k nově vzniklým přepravám.

Prozatím jsou megatrucky provozovány pouze ve vnitrostátní dopravě v několika málo členských státech EU (Finsko, Švédsko, Dánsko a Nizozemí). Německo, které jejich provoz zvažuje, uvedlo, že úprava mostů pro provoz megatrucků by si na spolkových dálnicích vyžádala částku v rozmezí 4 až 8 miliard EURO.

Prezentace zástupce firmy ŠKODA AUTO (Miloš Dolejší)

viz soubor: [http://dopravnifederace.cz/_files/2_Dolejsi_SKODA%20gigaliner\(1\).pdf](http://dopravnifederace.cz/_files/2_Dolejsi_SKODA%20gigaliner(1).pdf)

Škoda Auto používá megatrucky pro přepravy z Rokycan do Mladé Boleslavi. Jedná se zatím o tzv. zvláštní užívání pozemní komunikace ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. V praxi to znamená, že žadatel o takové přepravy potřebuje povolení ministerstva dopravy, které se vystavuje na maximální dobu 3 měsíců a je zpoplatněno částkou 6 000 Kč.

M. Dolejší dále uvedl, že jím reprezentované firmě by zatím stačilo zvýšit limit pouze pro maximální délku, ale ne pro maximální hmotnost, protože používá megatruck na přepravu lehkého zboží. Za potřebnou považuje ŠKODA AUTO možnost získat pro megatruck trvalé povolení k provozu na ozkoušené trase, protože nyní si dopravce není jistý, jestli povolení znovu dostane.

P. Nosek z Ředitelství služby Dopravní policie doplnil prezentaci o podmínky, které musí být splněny, aby povolení bylo vydáno: trasa musí vést pouze po směrově rozdělené komunikaci bez železničních přejezdů (vyklizovací doba na nich je nastavena na soupravy o max. délce 22 metrů), do 10 km od sjezdu ze směrově rozdělené komunikace musí být zdroj i cíl cesty, souprava musí být označena reflexním materiálem a její nejvyšší povolená hmotnost je 48 tun. Povolení pro mezinárodní přepravu nelze vydat opakovaně a jsou zpoplatněna daleko vyšší částkou.

Současný stav provozu megatrucků v ČR upřesnila dále Z. Kolářová z Ministerstva dopravy informací o tom, že ve zkušebním provozu je celkem pět souprav (4 pro TCPA v Kolíně a 1 pro Škoda Auto) s tím, že vozidla do 48 tun se nejeví na směrově rozdělených silnicích jako problém.

Zdeněk Černý z Ředitelství silnic a dálnic však upozornil na problémy s únosností mostů, kvůli nimž provoz takto těžkých vozidel například na dálnici D1 nepřipadá v úvahu.

Prezentace polské iniciativy Tiry na tory (Wojciech Makowski)

viz soubor: http://dopravnifederace.cz/_files/3_Makowski_Megatrucks.pdf

Doprováci v Polsku nemají veřejně známou pozici k megatruckům, ale vzhledem k tomu, že se jedná většinou o menší firmy, které si nemohou dovolit investovat do nového vozového parku, neočekává se z jejich strany aktivní podpora provozu megatrucků, které by navíc vzhledem ke stavu polské silniční sítě mohly využívat pouze její velmi omezenou část.

Diskuse

Z následné diskuse účastníků kulatého stolu vyplynulo, že rozhodnutí o rozšíření či nerozšíření povolení pro provoz megatrucků v ČR by mělo být založené na analýze:

- 1) připravenosti dopravní infrastruktury na provoz megatrucků a potřebné výše nutných investic do dopravní infrastruktury (zejména oprav mostů),
- 2) budoucích potřeb nákladních přeprav a rozhodnutí, jaký způsob přepravy podporovat a proč (v návaznosti na evropské dokumenty jako je Bílá kniha EU o dopravě) a
- 3) vlivu provozu megatrucků na bezpečnost dopravy na pozemních komunikacích.

Zapsala: D. Švárová

Schválil: A. Kuták