

# European Caravan Federation

21. mája 2021

**V celej Európe je potrebný zmenený a doplnený vodičský preukaz B nad 3,5 tony .**

**Návrh na rozšírenie vodičského preukazu B pre karavany na 4,25 tony**

**Tento návrh koordinuje Európska federácia karavanov (ECF) a podporuje ho všetkých 13 členov.**

**ECF je zastrešujúca organizácia zastupujúca národné organizácie európskeho priemyslu karavaningu.**

## Zhrnutie

**Autokaravanová turistika by mala byť dostupná pre všetky generácie a bez zbytočných obmedzení. Všetci držiteľia vodičského oprávnenia B by preto mali dostať možnosť riadiť vozidlá do 4,25 tony na súkromné účely.**

Súčasný zákon EÚ o vodičských preukazoch vyžaduje, aby osoba, ktorá riadi obytné auto nad 3,5 tony na súkromné účely, získala vodičský preukaz na komerčné účely (C1 alebo C). Licencia C1/C je na súkromné použitie nevhodná, neprimerane zaťažujúca, zložitá a časovo náročná.

Vodičské oprávnenie B dnes oprávňuje viesť vozidlá s celkovou hmotnosťou do 3,5 tony. Zároveň z dôvodu bezpečnostného a ekologického vybavenia, ktoré vyžaduje právo EÚ, sú karavany čoraz ťažšie a prekračujú hranicu 3,5 tony vodičského preukazu B. Navyše aj motorové karavany sú čoraz pohodlnejšie. Výrobcovia sa to snažili kompenzovať v mene majiteľov obytných áut zavedením drahých ľahkých konštrukčných metód, a hoci to tento trend spomalilo, ukazuje sa, že je ťažšie dodržať limit 3,5 tony.

Štatistika nehôd neospravedlňuje obmedzenie 3,5 tony pre nadšencov motorových karavanov. Počet automobilových karavanov zapojených do nehôd je extrémne nízky vo všetkých hmotnostných triedach.

Alternatívne poháňané motorové karavany zatiaľ nie sú k dispozícii. Čoskoro vstúpia na trh niektoré malé a kompaktné elektrické karavany. Alternatívne pohonné systémy však majú potenciál vstúpiť na hlavný trh motorových karavanov vo väčšom množstve koncom desaťročia, ale iba vtedy, keď nové kategórie vodičských preukazov zohľadnia už známe technické obmedzenia a dodatočnú váhu takýchto systémov.

Na trh vstúpia „E-karavany“ s vlastným pohonom poskytovaným batériami, aby sa v určitom čase vyrovnali znížené ťažné kapacity elektrických ťažných vozidiel. Preto bude potrebné kompenzovať environmentálny prínos E-Caravanu zvážením dodatočných hmotností e-systému. Keď budú tieto E-karavany pripravené na typové schválenie, mala by sa zodpovedajúcim spôsobom zmeniť a doplniť smernica o vodičských preukazoch.

## Odôvodnenie:

Typové schválenie EÚ /1/ kvalifikuje obytné automobily rovnako ako osobné automobily – vozidlá „M1“, ktoré sú určené na prepravu osôb (nie viac ako ôsmich cestujúcich okrem vodiča) a ich batožiny. Obytné automobily sú súkromne využívané na rekreačné účely. Počet cestujúcich je hlavným kritériom na rozlíšenie medzi rôznymi kategóriami vozidiel M (M1: osobné auto; M2, M3: autobusy). Keďže obytné automobily presahujú 3,5 tony, požiadavky na hmotnosť vozidla pre vodičský preukaz skupiny B nezodpovedajú predpisom o typovom schválení pre niektoré ťažšie vozidlá M1 a mali by sa zosúladiť.

Tretia smernica o vodičských preukazoch /2/ definuje motorové vozidlá kategórie B s maximálnou povolenou hmotnosťou nepresahujúcou 3,5 tony, ktoré sú projektované a konštruované na prepravu najviac ôsmich cestujúcich okrem vodiča. Vodičské preukazy kategórie C1 a C sú určené predovšetkým na profesionálnu prepravu tovaru.

Obytné automobily s hmotnosťou do 3,5 tony je možné viesť s vodičským oprávnením B. Nad 3,5 tony je potrebný vodičský preukaz C1 (do 7,5 tony) bez ohľadu na to, či sa vozidlo používa na súkromné a rekreačné účely alebo má rovnaké alebo veľmi podobné rozmery. Rozdiel medzi 3,5 tonami a 7,5 tonami je nadmerný, keďže cca. 95 % obytných prívěsov by spadalo do 4,25 tony.

Smernica 2012/36/EÚ3 uznáva, že „Na rozdiel od vozidiel kategórie C, ktoré sú určené na profesionálnu prepravu tovaru, je kategória C1 heterogénna a zahŕňa širokú škálu vozidiel, ako sú vozidlá na voľný čas alebo osobné použitie, núdzové alebo hasičské vozidlá, vozidlá alebo úžitkové vozidlá používané na profesionálne účely, ale kde vedenie vozidla nie je hlavnou

činnosťou vodiča“ (odôvodnenie 2). Bohužiaľ, C1 a novo predstavený C1 97 sú v technických požiadavkách takmer totožné. Preto bol vodičský preukaz C1 97 rovnako nevhodný na súkromné použitie, ako bol vždy vodičský preukaz C1.

Európska federácia karavanov ECF preto požaduje udržateľný a na budúcnosť orientovaný doplnok k európskemu zákonu o vodičských preukazoch. Vodičské preukazy na súkromné použitie nad 3,5 tony nesmú byť založené na komerčne zameraných vodičských preukazoch, ako je napríklad skupina C1. Na súkromné použitie je potrebný vodičský preukaz skupiny B.

Návrh:

Hmotnostný limit vodičského preukazu skupiny B by sa mal rozšíriť na 4,25 tony že použitie je na súkromné použitie.

### **Odôvodnenie:**

– 15 % je nad 3,5 tony. 2,2M motorové karavany boli na cestách v Európe v roku 2019. Od roku 1995 do roku 2020 vzrástla ročná registrácia z 30 000 na 161 000 obytných automobilov. Približne. 85 % novšie registrovaných motorových karavanov je na hranici 3,5 tony. Odhaduje sa, že po úprave vodičského oprávnenia B na 4,25 tony počet karavanov nad 3,5 tony výrazne vzrastie a umožní uspokojiť rastúce požiadavky zákazníkov.

– Bezpečnosť cestnej premávky motorových karavanov je vynikajúca/4/. Štúdia BASt (Federal Highway Research Institute, Nemecko) potvrdzuje veľmi pozitívny výsledok. V roku 2013 menej ako 0,3 percenta všetkých nehôd zahŕňalo zranenie osôb zapríčinené karavanom. Nehody obytných automobilov nepredstavujú naliehavý problém bezpečnosti cestnej premávky, ak sa vezme do úvahy absolútny počet nehôd, ako aj riziko nehody súvisiace s najazdenými kilometrami.

– Skutočné čísla nehôd dokazujú vynikajúcu bezpečnosť cestnej premávky obytných automobilov. V Nemecku od roku 1997 každoročne analyzuje štatistiky nehôd pre karavany Federálny inštitút pre výskum diaľnic (BASt). Podobne ako v predchádzajúcich rokoch sú tieto štatistiky na veľmi nízkej úrovni. V roku 2019 bolo z celkového počtu 439 990 motorových vozidiel pri nehodách so zranením osôb 977 obytných automobilov. Podiel všetkých nehôd so zranením osôb spôsobených karavanom v poslednom desaťročí opäť mierne klesol a v súčasnosti dosahuje 0,2 %.

– Celoeurópske údaje nie sú k dispozícii. Obytné automobily sa v mnohých členských štátoch tešia dobrej bezpečnosti natoľko, že mnohé európske vlády nevideli potrebu podrobne rozpisovať štatistiky nehôd obytných automobilov oddelene od osobných a nákladných vozidiel. To potvrdzuje vynikajúcu úroveň bezpečnosti, pretože sa nepovažujú za osobitné riziko.

– Rastie počet držiteľov vodičského oprávnenia bez vhodného vodičského oprávnenia nad 3,5 tony na súkromné účely. V členských štátoch bez nadobudnutých práv už neexistujú vhodné vodičské preukazy na súkromné použitie nad 3,5 tony. V členských štátoch, pri zachovaní nadobudnutých práv, majú držiteľia vhodného vodičského preukazu v súčasnosti najmenej 40 rokov. Mnohí z nich začínajú uvažovať o cestovaní karavanom, najmä v dnešnej dobe, kedy je karavanning jednou z najbezpečnejších foriem cestovania.

– Jazdné správanie vodičov karavanov má priamy vplyv na bezpečnosť cestnej premávky. Obytné automobily jazdia väčšinou cez deň, na súkromné účely a „dovolenkovou rýchlosťou“. Neexistujú žiadne dôkazy, ktoré by naznačovali, že obytné automobily s hmotnosťou 4,25 tony alebo 4,5 tony sú výrazne náročnejšie na riadenie ako vozidlá s hmotnosťou 3,5 tony.

– Rozmery (dĺžka, šírka, výška) karavanov s hmotnosťou 3,5 tony alebo 4,25 tony sú zhodné. Dokonca aj obytné automobily s celkovou hmotnosťou 4,5 tony sú zvyčajne totožné s tými, ktoré vážia 3,5 tony. Obytné automobily s hmotnosťou nad 3,5 tony majú vo všeobecnosti iba upravený podvozok, ktorý umožňuje väčšie užitočné zaťaženie pre spotrebiteľov. Celkový vzhľad (dĺžka, šírka, výška) 4,25 tonového alebo 4,5 tonového obytného automobilu je zvyčajne zhodný s 3,5 tonovým karavanom.

– Masy karavanov neustále narastajú. Okrem zvyšujúcej sa bezpečnostnej a environmentálnej výbavy, ktorú vyžaduje právo EÚ, vedú stále sa zvyšujúce požiadavky zákazníkov na pohodlie aj k zvyšovaniu hmotnosti vozidiel. Ľahká konštrukcia síce tento trend spomaľuje, ale obmedzuje doložnosť pre spotrebiteľa, čo predstavuje riziko preťaženia.

– Alternatívne poháňané obytné automobily budú potrebovať ďalšiu zvýšenú celkovú hmotnosť nad 4,25 tony, aby sa kompenzovala dodatočná hmotnosť alternatívneho pohonného systému (batérie atď.). K dnešnému dňu takmer všetky obytné automobily jazdia na diesel. Na rozdiel od trhu s osobnými automobilmi, ľahké úžitkové vozidlá používané pre obytné automobily z krátkodobého hľadiska neponúknu vhodné riešenia s ohľadom na dojazd a pridanú hmotnosť. Potrebné užitočné zaťaženie obytného automobilu bude minimalizované alternatívnym systémom pohonu (napr. batérie). Preto je potrebné zmeniť a doplniť už existujúci právny rámec, smernicu 2018/645/EÚ5 pre súkromné vozidlá. Posunutie hmotnostného limitu vodičského preukazu B z 3,5 tony na 4,25 tony totiž neponúka žiadnu výhodu súkromne využívaným obytným automobilom, ak sa 750 kg nového užitočného zaťaženia pripíše len na alternatívny pohon.

-Karavanning je dobrý pre klímu. V novej štúdii sa analyzovali emisie skleníkových plynov z rôznych foriem dovolenky. Podľa štúdie dovolenka s karavanom alebo obytným automobilom vypúšťa menej emisií poškodzujúcich klímu ako letecká doprava a ubytovanie v hoteloch. Dokonca ani železničná doprava nemusí mať nevyhnutne oveľa lepšiu klimatickú rovnováhu. Štúdia teda potvrdzuje zistenia predchádzajúcich štúdií, ktoré vykonala Öko-Institut<sup>6,7</sup> (Nemecko) a Osfoldforskning<sup>8</sup> (Nórsko).

Karavanningový turizmus prináša ekonomický prínos v obrate 23 miliárd euro. Cestovný ruch s karavanom sa stáva čoraz dôležitejším v európskom cestovnom ruchu. Turisti s karavanom, obytným automobilom či stanmi priniesli domácim príspevok takmer 23 miliárd eur. ekonomiky v predaji v minulom roku. Hlavným ťahúňom je karavanová turistika.

1/ NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2018/858 z 30. mája 2018 o schvaľovaní a dohľade nad trhom motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre takéto vozidlá, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia ( 715/2007 a (ES) č. 595/2009 a ktorým sa zrušuje smernica 2007/46/ES.

2/ SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2006/126/ES z 20. decembra 2006 o vodičských preukazoch (prepracované znenie).

3/ SMERNICA 2012/36/EÚ z 19. novembra 2012, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/126/ES o vodičských preukazoch.

4/ BAST Heft M 236 – Unfallbeteiligung von Reisemobilen 2000-2010 3

5/ SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2018/645 z 18. apríla 2018, ktorou sa mení a dopĺňa smernica 2003/59/ES o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel na prepravu tovaru alebo osôb a smernica z roku 2006 /126/EC o vodičských preukazoch.

6/ Schmied, Martin; Dr Buchert, Matthias: Treibhausgas-Bilanzen für Reisen mit Motorcaravans. Abschlussbericht des Öko-Institutes für den Caravan Industrie Verband e.V. Berlín: 2006.

7/ Bleher, Daniel: Vergleichende Klimabilanz von Motorcaravanreisen-heute & morgen. Abschlussbericht des Öko-Institutes für den Caravan Industrie Verband e.V. Darmstadt: 2013.

8/ Brekken Andreas; Saxegard, Simon A.; Nilsen, Mona; Tellnes, Lars G.; Vplyv na klímu, keď si vezmete na dovolenku vlastnú chatku Účet skleníkových plynov pre obytné autá Ostfolfforskning, 2018.

9/ Dr. Harrer, Bernhard, Spohrer, Moritz: Ekonomický faktor turistického kempingu vo vybraných európskych krajinách, dwif e. V., 2020.