



SPECIÁLNÍ ZPRAVODAJ – KVĚTEN 2023

Karavanování a karavanning: Umožnit milionům lidí ekologickou udržitelnou turistiku pod širým nebem

Postoj FICC - Fédération Internationale de Camping, Caravanning et Autocaravanning AISBL k návrhu Komise na Směrnici Evropského parlamentu a Rady o řidičských průkazech, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2561, nařízení (EU) 2018/1724 Evropského parlamentu a Rady a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES a nařízení Komise (EU) č. 383/2012¹

Návrh Evropské komise na revizi směrnice EU o řidičských průkazech má mnoho slibných aspektů, zejména navrhovaná aktualizace řidičského průkazu skupiny B na 4,25 t, která konečně řeší chybějící soukromý řidičský průkaz nad 3,5 t. To však nedosahuje, protože prodloužený řidičský průkaz skupiny B na 4,25 t budou moci využívat pouze vozidla s alternativním pohonem.

Cesta k obratu v pohonu vozidel není dlážděna pouze řidičskými průkazy Dovolená s motorovým karavanem je udržitelná^{2,3,4,5}, přátelské k rodinám a podporují politickou a společenskou touhu, aby více lidí cestovalo způsobem šetrným ke klimatu a pozemským způsobem. To předpokládá, že to s moderním motorovým karavanem zvládne co nejvíce lidí. Dnes jsou tato vozidla bezpečnější a ekologičtější než kdy jindy. Aby lidé mohli prožít dovolenou přátelskou ke klimatu a rodinám, jsou zapotřebí jednoduché, ale spotřebitelům a klimatickým podmínkám příznivé předpisy.

¹KOM(2023) 127 v konečném znění https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-03/COM_2023_127.pdf

²Schmied, Martin; Dr. Buchert, Matthias: Treibhausgas-Bilanzen für Reisen mit Motorcaravans.

Abschlussbericht des Öko-Institutes für den Caravan Industrie Verband eV Berlin: 2006.

³Bleher, Daniel: Vergleichende Klimabilanz von Motorcaravanreisen-heute & Morgen. Abschlussbericht des Öko-Institutes für den Caravan Industrie Verband eV Darmstadt: 2013.

⁴Brekken Andreas; Saxegard, Simon A.; Nilsen, Mona; Tellnes, Lars G.; Klimatické dopady toho, že si na dovolenou vezmete vlastní chatu Účet skleníkových plynů pro obytná auta Ostfolfforskning, 2018.

⁵Bergk, Fabian; Biemann, Kirsten; Kämper, Claudia; Kräck, Jan; Knörr, Wolfram: Klimabilanz von Reisen mit Reisemobilen und Caravans. Vergleich von typischen Campingreisen mit weiteren Verkehrsmittel- und Übernachtungsmöglichkeiten. Heidelberg, 2020.



Ekologický Caravanning by měl být přístupný všem vozidlům do 4,25 t - a nejen na vozidla s alternativním pohonem.

FICC – Fédération Internationale de Camping, Caravanning et Autocaravanning AISBL – vítá návrh Komise na 4. směrnice o řídičských průkazech, protože bude hrát hlavní roli při zlepšování bezpečnosti silničního provozu a volného pohybu občanů. Ale: **Řidičský průkaz B do 4,25 t musí být přístupný všem vozidlům.** Plánované omezení na alternativní pohonné systémy nezajišťuje skutečný pokrok v otázce, jak rychle se na trh dostanou vozidla s alternativním pohonem.

Tendence k větší hmotnosti není otázkou pohonu

Hmotnost není luxusní záležitost! Naopak základní vozidla motorových karavanů v posledních letech ztěžkly kvůli bezpečnostní a ekologické výbavě, z nichž většinu vyžaduje právo EU (základní hmotnost vozidla se za 20 let zvýšila o 350 kg). Mírné navýšení na 4,25 t je proto nutné, nikoli kvůli blížící se změně pohonných systémů, ale u všech vozidel.

Milovníci karavanů čekali na konkrétní řešení jedné z nejdůležitějších výzev pro soukromě používaná vozidla: Chybějící řídičský průkaz nad 3,5 t pro soukromé, osobní nebo rekreační použití. Sama Komise tento problém rozpoznala a pokusila se jej vyřešit již v roce 2012⁶. Usnadnění se však vztahovala pouze na licence C1, a proto nebyla použitelná pro licenci B.

Dovolená s motorovými karavany je bezpečná

Neexistuje žádná bezpečnostní překážka pro obecné zvýšení hmotnostních limitů **bezpečnost silničního provozu motorových karavanů je vynikající**^{7,8}. Dvě studie BAsT (Federal Highway Research Institute, Německo) potvrzují velmi pozitivní výsledek. Je třeba poznamenat, že jen v Německu je registrováno 30 % všech evropských karavanů a průzkumy BAsT jsou proto velmi reprezentativní. Navzdory silnému nárůstu zásob o 107 % nových motorových karavanů za posledních 10 let⁹, počet nehod se zraněními a smrtelnými zraněními zůstal na konstantní, velmi nízké úrovni. Karavany s podílem 0,4 procenta nepředstavují ohnisko nehodovosti.

⁶SMĚRNICE KOMISE 2012/36/EU ze dne 19. listopadu 2012, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES o řídičských průkazech (Úř. věst. L321, 20.11.2012, s. 54).

⁷BAsT Heft M 236 – Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2000-2010 https://bast.opus.hbznrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/581/file/M236b_nur_ELBA.pdf.

⁸BAsT Heft M 334 – Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2010-2020 <https://bast.opus.hbznrw.de/frontdoor/index/index/docId/2735> <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2735/file/M334+BF+Gesamtversion.pdf>

⁹Zásoby motorových karavanů EU: 1,35 milionu. (2012), 2,79 mil. (2022), údaje ECF.



Podobný obrázek se objeví, když se podíváme na 6 evropských zemí, kde jsou statisticky zaznamenávány dopravní nehody se zraněním osob v motorových karavanech.¹⁰ S 2nd Studie BASt FICC extrapolovala, že asi 0,15 % všech smrtelných nehod na silnicích v EU byli cestující v karavanech. Navzdory silnému nárůstu počtu motorových karavanů zůstávají tato čísla v posledním desetiletí konstantní na velmi nízké úrovni.

Obytný karavan-chodec-nehody¹¹s újmou na zdraví vyrovnáno v hodnotě asi 40 ročně (v Německu; další informace nejsou k dispozici). Podle BASt se podrobnější rozčlenění 40 nehod ročně jeví jako obtížné kvůli nízkému počtu případů. Statisticky by prostě nebylo možné dělat žádná spolehlivá prohlášení.

S ohledem na pokrok v oblasti bezpečnosti a ochrany životního prostředí není z hlediska bezpečnosti patrná žádná překážka v obecném zvýšení hmotnostních limitů pro všechna vozidla: v podstatě rozdíl v jízdě 4,25 t karavanu oproti 3,5 t karavan je z velké části zanedbatelný, čísla nehod a obětí jsou extrémně nízké napříč všemi třídami a ani zdaleka nejsou srovnatelné s jinými druhy dopravy.

Caravanning: Ekologická a udržitelná dovolená

Ačkoli karavanningová turistika dosahuje dobrých hodnot udržitelnosti ve srovnání s jinými formami dovolené, debata o obratu v pohonu vozidel ovlivňuje také celý řetězec, od průmyslu přes poskytovatele turistických služeb až po mnoho milionů nadšenců karavangu.

Ve srovnání s letem pro čtyřčlennou rodinu je cestování motorovým karavanem (nebo kombinací karavan-osobní automobil) nejen mnohem šetrnější ke klimatu, ale také podporuje regionální rozvoj v mnoha částech Evropy formou cestovního ruchu, který vyžadují velké hotelové komplexy nebo další nevratnou infrastrukturu. Naopak: udržitelná hřiště zajišťují rozvoj cestovního ruchu, umožňují sezónní a tím udržitelné využívání, ale nevyžadují například žádné povinné zakrývání půdy.

Jsme součástí řešení: obrat pohonu nezávisí na řídičském oprávnění

Plánované omezení přípustné celkové hmotnosti vozidla na alternativní pohony nezajišťuje skutečný pokrok v otázce, jak rychle se na trh dostanou karavany s alternativním pohonem.

Rozhodující bude dostupnost technologií a vývoj základních vozidel. Zde průmysl udělá obrovský pokrok, ale k tomu potřebuje i podporu politiky. Ale: Pouze pokud jsme atraktivní a dostupní pro mnoho lidí, může průmysl řídit obrat pohonu s potřebnou vervou a objemem investic.

¹⁰Rakousko, Německo, Itálie, Norsko, Švédsko, Švýcarsko; viz BASt Heft M 334, str. 42-45.

¹¹BASt Heft M 334 – *Unfallbeteiligung von Wohnmobilen 2010-2020*, str. 24.



Budoucnost si nelze představit bez ohledu na status quo

Dokud nebudou základní vozidla s alternativním palivem pro motorové karavany připravena pro trh a dostupná celoplošně, je zapotřebí dobrých rámcových podmínek pro stávající produkty a lidi, kteří je používají zodpovědně a bezpečně, zejména proto, že motorové karavany jsou extrémně odolná a dobře udržovaná vozidla s nízkým nájezdem kilometrů. Zde máme společnou odpovědnost zajistit, aby mnoho lidí mohlo i nadále rozumně používat stávající vozidla. To je také otázka udržitelnosti.

Lidé vyloučení z formy cestování šetrné ke klimatu

V praxi se držitelé řidičského průkazu B potýkají s většími obtížemi při absolvování dovolené s obytným přívěsem, která je šetrná ke klimatu a rodině, protože nemají správný řidičský průkaz a nechtějí si na svou dovolenou pořizovat dodatečné povolení. V EU, Francie, Německo a Švédsko udělují všem (soukromým i komerčním) držitelům řidičského průkazu (> 40 let) právo řídit vozidla nad 3,5 t s obvyklým řidičským oprávněním pro osobní automobily.

Stručně: Argumenty pro mírné zvýšení řidičského oprávnění B na všechny karavany

- 1. Karavanning podporuje cíle udržitelnosti:** Cestování na Zemi je záměrné, a proto by mělo být možné různými způsoby. Pokud bude více lidí cestovat po zemi a udržitelným způsobem karavanem, pomůže to dosáhnout cílů úspor ve srovnání s leteckou dopravou a podpoří regiony v Evropě udržitelným způsobem. Na druhou stranu vyloučení celých věkových skupin z této formy cestování nepomáhá k dosažení klimatických cílů.
- 2. Posun k alternativním pohonným systémům nezávisí na řidičském oprávnění:** Posun k vozidlům s alternativním pohonem není rozhodujícím způsobem stimulován legislativou o řidičských průkazech, ale technologickou vůlí k pokroku základních výrobců vozidel a poptávkou na trhu. Průmysl se zavázal k cílům EU v oblasti rozšíření alternativních pohonných systémů, ale také potřebuje podporu, aby mohl tuto transformaci provést.
- 3. Hmotnost není luxusní záležitost:** Základní vozidla motorových karavanů v posledních letech ztěžkla kvůli bezpečnostní a ekologické výbavě (základní hmotnost vozidla se za 20 let zvýšila o 350 kg), z nichž většinu vyžadují zákony EU. Mírné navýšení na 4,25 t je nutné ne kvůli blížící se změně pohonných systémů, ale u všech vozidel.
- 4. Motorové karavany jsou bezpečná a odolná vozidla:** Navrhovaný hmotnostní limit ve stále větší míře zajistí, že budoucí táborníci již nebudou moci vstoupit do karavanningového stylu pořízením ojetých motorových karavanů, čímž se eliminuje nízkoprahový přístup k přepínači.



na starší a tím levnější ojetá vozidla. Karavaning by se neměl stát luxusním zbožím, a to i z důvodů udržitelnosti.

5. Hmotnostní limit představuje masivní nerovné zacházení s různými věkovými skupinami (členské státy s právy dědečka: Francie, Německo, Švédsko): Jaký je rozdíl ve schopnosti řídit mezi 42letým (nar. 1981 v Německu) a 43letým (nar. 1980 v Německu)? Žádná nebude, kromě toho, že 43letý bude moci řídit vozidla do celkové hmotnosti 7,5 t a mladší lidé budou vyloučeni z ekologického cestování.

6. Rozdíl v požadavcích na jízdu mezi 3,5 t a 4,25 t je sotva zanedbatelný: Údaje o nehodách jsou extrémně nízké a neospravedlňují nerovné zacházení.

Naše nabídka: Partnerství pro udržitelnost

Uživatelé/spotřebitelé karavaningu nabízejí partnerství pro udržitelnost. V sektoru pohonů existují velké výzvy. K jejich vyřešení potřebuje průmysl a spotřebitelé dobré a spolehlivé rámcové podmínky. Zákon o řídičských průkazech, který zohledňuje tyto výzvy, je nezbytný: **To znamená mírné zvýšení na 4,25 t pro všechna vozidla, aby co nejvíce lidí mělo přístup k udržitelnému způsobu cestování, jak to učinily členské státy EU, konkrétně Portugalsko, kde je od roku 2016 hmotnostní limit pro vozidla pro volný čas. Tento návrh zabraňuje diskriminaci a zajišťuje, aby všichni evropští občané mohli řídit stejnou třídu vozidel s řídičským průkazem B ve všech evropských členských státech.**

Konečně: Motorové karavany 3,5 t a 4,25 t mají téměř totožné rozměry Hlavním rozdílem je mírně pozmeněný podvozek (posílené brzdy a odpružení).



Dnes

3,5 t
B-Řidičský průkaz

4,25 t
Řidičský průkaz C1

**COM
Návrh**

3,5 t
všechna vozidla

4,25 t
Případně vozidla poháněná palivem

**FICC
Návrh**

“3,5 t = 4,25 t”
Řidičský průkaz B do 4,25 t musí být přístupný všem vozidlům



Sekretariát FICC
rue Belliard 20, bte 15 B-
1040 Brusel/Belgie Tel:
00.32 2 513.87 82 Fax:
00.32 2 513 87 83 E-mail:
info@ficc.org
Webová stránka :www.ficc.org