
Εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ: Παραμένουν κυρίαρχες οι οδικές μεταφορές. Η έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου

2023/03/28 09:57 στην κατηγορία LOGISTICS

Οι διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές συνίστανται στη μεταφορά εμπορευμάτων σε ενιαίο μοναδοποιημένο φορτίο, με τη χρήση συνδυασμού τρόπων μεταφοράς: οδικές, σιδηροδρομικές, πλωτές ή αεροπορικές, όπως αναφέρει το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο

Μπορούν να βελτιστοποιήσουν τα σχετικά πλεονεκτήματα καθενός από τους επιμέρους τρόπους μεταφοράς από άποψη ευελιξίας, ταχύτητας, κόστους και περιβαλλοντικών επιδόσεων.

Για την περίοδο 2014 - 2020, η συνολική χρηματοδότηση της ΕΕ που δεσμεύθηκε για **έργα στήριξης της διατροφικότητας ανήλθε σε περίπου 1,1 δισεκατομμύρια ευρώ.**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έθεσε τιμές - στόχο σε επίπεδο ΕΕ για την αυξημένη χρήση των σιδηροδρομικών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, οι οποίες δεν ήταν ρεαλιστικές, ενώ τα κράτη μέλη διέθεταν δικές τους τιμές - στόχο που δεν ήταν ευθυγραμμισμένες με τις τιμές - στόχο σε επίπεδο ΕΕ, υποστηρίζει το ΕΕΣ.

Συνολικά, το Ελεγκτικό Συνέδριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές εξακολουθούν **να μην μπορούν να ανταγωνιστούν επί ίσοις όροις τις οδικές μεταφορές,** λόγω φραγμών τόσο σε ρυθμιστικό επίπεδο όσο και σε επίπεδο υποδομών.

Η έκθεση του ΕΕΣ

Το ευρωπαϊκό δίκτυο υποδομών δεν είναι ακόμη κατάλληλο για να εξυπηρετήσει διατροφικές μεταφορές

Σύμφωνα [με έκθεση που δημοσίευσε το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο \(ΕΕΣ\)](#), ο δρόμος για διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ είναι μακρύς: **προς το παρόν, οι αμαξοστοιχίες και οι φορτηγίδες δεν μπορούν να ανταγωνιστούν επί ίσοις όροις τα φορτηγά οχήματα.**

Οι προσπάθειες να στραφούν οι εμπορευματικές μεταφορές μακριά από τα οδικά δίκτυα δεν είχαν αποτελέσματα όσον αφορά την άρση των φραγμών που υπάρχουν σε ρυθμιστικό επίπεδο και σε επίπεδο υποδομών και αποβαίνουν εις βάρος άλλων τρόπων μεταφοράς. Τα ζητήματα αυτά πρέπει να διευθετηθούν, προκειμένου η ΕΕ να εκπληρώσει τις πράσινες φιλοδοξίες της.

Οι οδικές μεταφορές είναι ο πλέον ευέλικτος τρόπος παράδοσης εμπορευμάτων, και συχνά και ο ταχύτερος και οικονομικότερος. Έτσι εξηγείται γιατί τα τρία τέταρτα των εμπορευμάτων στην ΕΕ εξακολουθούν να μεταφέρονται οδικώς.

Ωστόσο, τα φορτηγά αποτελούν σημαντική πηγή ρύπανσης. Η στροφή των μεταφορών μακριά από τα οδικά δίκτυα και η αυξημένη χρήση άλλων τρόπων μεταφοράς, όπως οι σιδηροδρομικές ή οι εσωτερικές πλωτές, μπορούν να διαδραματίσουν κρίσιμο ρόλο στο να καταστούν οι εμπορευματικές μεταφορές περισσότερο πράσινες. Για να γίνει αυτή η αλλαγή πραγματικότητα, την περίοδο 2014-2020 η ΕΕ παρείχε στήριξη σε διατροφικά έργα που υπερέβαινε τα 1,1 δισεκατομμύρια ευρώ.

«Η απανθρακοποίηση των μεταφορών βρίσκεται στο επίκεντρο του ευρύτερου στόχου της ΕΕ για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, όπως ορίζεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία», δήλωσε η Annemie Turtelboom, Μέλος του ΕΕΣ και αρμόδια για τον έλεγχο. «Αν και η διατροφικότητα αποτελεί βασικό εργαλείο στην προσπάθεια αυτή, οι εμπορευματικές μεταφορές στην ΕΕ δεν βρίσκονται στον σωστό δρόμο.»

Το ΕΕΣ διαπίστωσε ότι δεν υπάρχει ειδική στρατηγική της ΕΕ για τις διατροφικές εμπορευματικές μεταφορές. Αντ' αυτού, η διατροφικότητα εντάσσεται σε ευρύτερες στρατηγικές για τον οικολογικό προσανατολισμό των εμπορευματικών μεταφορών, οι οποίες θέτουν συγκεκριμένους ποσοτικούς στόχους για την αυξημένη χρήση των σιδηροδρομικών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών.

Ωστόσο, δεδομένου ότι οι στόχοι αυτοί δεν είναι δεσμευτικοί, οι χώρες της ΕΕ έχουν θέσει δικούς τους στόχους, οι οποίοι δεν είναι πάντοτε συγκρίσιμοι ούτε ευθυγραμμισμένοι με τους στόχους της ΕΕ. Δεν είναι, επομένως, δυνατόν να αξιολογηθεί κατά πόσον οι συνδυασμένες εθνικές προσπάθειες είναι αρκετές προκειμένου να επιτευχθούν οι συνολικοί στόχοι της ΕΕ για τη μετατόπιση προς άλλους τρόπους μεταφοράς.

Εν πάση περιπτώσει και με απλά λόγια, οι στόχοι που έθεσε η ΕΕ για το 2030 και το

2050 (με απώτερο σκοπό τον διπλασιασμό της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και την αύξηση των πλωτών μεταφορών κατά 50 %) δεν είναι ρεαλιστικοί, σύμφωνα με το ΕΕΣ.

Το ΕΕΣ υποστηρίζει επίσης ότι ορισμένοι κανόνες της ΕΕ αποτελούν πρόσκομμα στην ελκυστικότητα των διατροπικών μεταφορών.

Η τρέχουσα έκδοση της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές είναι παρωχημένη (χρονολογείται από το 1992) και αναποτελεσματική. Ενδεικτικά, προβλέπεται η απαίτηση να παρουσιάζεται καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής έντυπο έγγραφο που φέρει σφραγίδες από όλες τις σιδηροδρομικές ή λιμενικές αρχές, αντί να υπάρχει μια ψηφιοποιημένη ροή εργασιών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατέβαλε αρκετές προσπάθειες για την αναθεώρηση της οδηγίας, χωρίς όμως να κατορθώσει να επιτύχει συμφωνία με τα κράτη μέλη. Εν τω μεταξύ, άλλες κανονιστικές διατάξεις της ΕΕ, ιδίως δε εκείνες που διέπουν τις οδικές μεταφορές, εξουδετερώνουν ορισμένες φορές τον στόχο της κινητροδότησης της διατροπικότητας.

Απουσία νέας νομοθετικής δράσης (για παράδειγμα όσον αφορά τον προγραμματισμό των χρονοθυρίδων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, τους κανόνες προτεραιότητας για επιβατικές αμαξοστοιχίες έναντι εμπορευματικών ή τις γλωσσικές απαιτήσεις για τους οδηγούς αμαξοστοιχιών), η διαχείριση της δυναμικότητας και η διαλειτουργικότητα είναι πιθανό να συνεχίσουν να αποτελούν προβληματικά σημεία.

Το ΕΕΣ επισημαίνει επίσης τις καθυστερήσεις που σημειώνονται σε χώρες της ΕΕ όσον αφορά τη διασφάλιση της συμμόρφωσης των υποδομών με τις τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπει η ενωσιακή νομοθεσία.

Παραδείγματος χάριν, η χρήση αμαξοστοιχιών μεγαλύτερου μήκους, ίσου με το ευρωπαϊκό πρότυπο των 740 μέτρων, θα αποτελούσε μία από τις βελτιώσεις με τη μεγαλύτερη οικονομική αποδοτικότητα στην προσπάθεια ανταγωνισμού με τις οδικές μεταφορές. Βέβαια, προς το παρόν, η εκμετάλλευση τέτοιων αμαξοστοιχιών είναι θεωρητικά δυνατή στο ήμισυ μόνο των κεντρικών διαδρόμων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).

Η έλλειψη πληροφοριών σχετικά με τους διατροπικούς τερματικούς σταθμούς και τις δυναμικότητες δικτύου, μεταξύ άλλων, εμποδίζουν τους πράκτορες διαμετακόμισης και τους φορείς εφοδιαστικής να προσφέρουν στους πελάτες τους καλές λύσεις διατροπικών μεταφορών.

Με την πρόταση αναθεώρησης του κανονισμού ΔΕΔ-Μ προσφέρεται η δυνατότητα βελτίωσης της κατάστασης. Πάντως, το ΕΕΣ καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, στην

τρέχουσα κατάστασή του, το δίκτυο εμπορευματικών μεταφορών της ΕΕ απλά δεν είναι ακόμη κατάλληλο να υποστηρίξει τη διατροφικότητα.