

## Διαφωνία IRU για την ένταξη ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων στην Ευρωβινιέτα

2023/05/05 11:11 στην κατηγορία LOGISTICS

Διαφωνεί ευθέως η IRU με την πρόταση της Κομισιόν όσον αφορά την κατηγορία εκπομπών CO<sub>2</sub> των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων με ρυμουλκούμενα και ημιρυμουλκούμενα και την προσθήκη τους στην Ευρωβινιέτα.

Μάλιστα, όπως επισημαίνει, τα κράτη-μέλη που επιβάλλουν διόδια στο οδικό τους δίκτυο πρέπει να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο τους νέους κανόνες για την Ευρωβινιέτα, που δημοσιεύθηκαν το 2022, **έως τις 25 Μαρτίου 2024**.

Το τρέχον σύστημα επιτρέπει στα κράτη-μέλη να βασίζονται τα ποσοστά χρέωσης οδικών υποδομών σύμφωνα με την κατηγορία Euro των μηχανοκίνητων οχημάτων. «Οπότε, από τον Μάρτιο του 2024 και έπειτα, μια διακύμανση του ποσοστού με βάση την απόδοση του CO<sub>2</sub> θα καταστεί υποχρεωτική», αναφέρει η IRU.

Η Κομισιόν ελπίζει να δώσει κίνητρα για την υιοθέτηση πιο ενεργειακά αποδοτικών ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων οχημάτων από την αγορά προσθέτοντάς τα στον δείκτη εκπομπών άνθρακα, αλλά τα κράτη-μέλη θα πρέπει να το εφαρμόσουν μόνο από την 1η Ιουλίου 2030.

Σύμφωνα με την Raluca Marian, IRU Director EU Advocacy, «Ο κλάδος των οδικών μεταφορών είχε μεγαλύτερες προσδοκίες για την πρόταση. Η IRU μπορεί να χαιρετίσει μια τέτοια επέκταση της οδηγίας για την Ευρωβινιέτα **μόνο εάν τα κράτη-μέλη υποχρεωθούν να την εφαρμόσουν από την ίδια ημερομηνία με το σύστημα για τα μηχανοκίνητα οχήματα**.

Οι συνδυασμοί οχημάτων θα μπορούσαν να καταλήξουν σε μια πιο ευνοϊκή κατηγορία χρέωσης, λόγω της ενεργειακής απόδοσης του ρυμουλκούμενου, η οποία θα προσφέρει δυνητικά σανίδα σωτηρίας σε οχήματα που θα μπορούσαν να υποβαθμιστούν από την εισαγωγή του δείκτη εκπομπών άνθρακα. Η υποχρέωση εφαρμογής του δεν μπορεί να περιμένει μέχρι την 1η Ιουλίου 2030».

Όπως είπε, «Καλούμε τους νομοθέτες να διασφαλίσουν ότι αυτή **η πρόταση θα αποτελέσει πραγματικό θετικό κίνητρο για τους μεταφορείς**. Πρέπει να είναι ένα εργαλείο που θα επιτρέπει στους συνδυασμούς οχημάτων να μπουν σε μια πιο

ευνοϊκή κατηγορία χρέωσης από την ίδια ημερομηνία με την εφαρμογή της διακύμανσης του ποσοστού CO<sub>2</sub> για τα μηχανοκίνητα οχήματα».

Όπως σχολιάζει η IRU, «Το τρέχον πλαίσιο της Ευρωβινιέτα κινδυνεύει ήδη να αυξήσει σοβαρά τις χρεώσεις του χρήστη και τα κόστη για τα βαρέα φορτηγά οχήματα, όπως φαίνεται στο προσχέδιο των σχεδίων εφαρμογής της γερμανικής κυβέρνησης, όπου οι χρεώσεις σχεδόν διπλασιάζονται και το προτεινόμενο σύστημα δεν λαμβάνεται υπόψη.

Αυτό είναι απαράδεκτο, καθώς η τροποποίηση της Ευρωβινιέτας του 2022 δηλώνει ξεκάθαρα ότι η εισαγωγή τελών που σχετίζονται με το CO<sub>2</sub> δεν πρέπει να επιβάλλονται με σκοπό το αθέμιτο κέρδος».

«Επιπλέον, το σύστημα εκπομπών CO<sub>2</sub> είναι ήδη πολύ περίπλοκο στην εφαρμογή του, οπότε η προσθήκη ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων θα μπορούσε να το κάνει ακόμη πιο περίπλοκο», τόνισε η Raluca Marian.

Οι προτεινόμενες αλλαγές θα μπορούσαν επίσης να είναι διοικητικά επαχθείς για τους οδηγούς και τους διαχειριστές στόλων. Οι νομοθέτες θα πρέπει να βρουν λύσεις για να ελαχιστοποιήσουν τον διοικητικό φόρτο που συνδέεται με την επαναλαμβανόμενη ταξινόμηση συνδυασμών οχημάτων και τους παρόχους διοδίων.

Τέλος, ο συνδυασμός των αλλαγών του 2022 στην Ευρωβινιέτα σε συνδυασμό με τη νέα πρόταση θα μπορούσε να σημαίνει ότι πολλά οχήματα Euro VI -που θεωρούνται επί του παρόντος η καθαρότερη τεχνολογία- θα καταλήξουν σε πολύ λιγότερο ευνοϊκές κατηγορίες το 2024.