Κίνδυνο μετατόπισης από τον σιδηρόδρομο στο οδικό δίκτυο επιφέρει η αναθεώρηση της Οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις. Τι αναφέρει η CER

2024/02/15 12:36 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Απογοητευμένη με την ψηφοφορία στην Επιτροπή TRAN για την αναθεώρηση της οδηγίας 96/53/ΕΚ για τα βάρη και τις διαστάσεις (WDD), και ειδικότερα με την αποσύνδεσή της από την τρέχουσα αναθεώρηση της οδηγίας για τις συνδυασμένες μεταφορές, δηλώνει η Κοινότητα Ευρωπαϊκών Εταιρειών Σιδηροδρόμων και Υποδομών (CER).

Επιμέλεια: Β. Βεγιάζη

Υπενθυμίζεται ότι, η CER και αρκετοί Οργανισμοί του σιδηροδρόμου έχουν επανειλημμένα εξηγήσει ότι η αύξηση του μεγέθους και του βάρους των οχημάτων θα παρεμποδίσει τις intermodal λειτουργίες, θα προσφέρει πολύ κατώτερες επιδόσεις όσον αφορά στην ενεργειακή απόδοση και τις εκπομπές και **θα προκαλέσει την στροφή από τις σιδηροδρομικές στις οδικές μεταφορές.**

Όπως επισημαίνεται, «η οδηγία WDD δημιουργεί έναν πραγματικό και υποτιμημένο κίνδυνο μετατόπισης των μεταφορών από το σιδηρόδρομο στο οδικό δίκτυο. Ενώ η κυκλοφορία των εμπορευμάτων αναμένεται να αυξηθεί σταδιακά τις επόμενες δεκαετίες, η WDD δημιουργεί **ένα άμεσο κίνητρο για μεγαλύτερα και βαρύτερα οδικά οχήματα σε διασυνοριακές επιχειρήσεις,** γεγονός που θα δώσει αυξημένο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στους αυτοκινητοδρόμους.

Ενώ οι σιδηρόδρομοι λειτουργούν σύμφωνα με τα πρότυπα της ΕΕ για τις εκπομπές για δεκαετίες (αντλώντας από τα ενεργειακά δίκτυα της ΕΕ και συμμετέχοντας στο κόστος της πολύ αναγκαίας ενεργειακής μετάβασης), αυτό δεν ισχύει για άλλους τρόπους μεταφοράς, οι οποίοι μόνο να υπόκεινται σταδιακά στα ίδια πρότυπα από το 2030 και μετά».

Μάλιστα, σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη από το ερευνητικό ινστιτούτο D-fine, που ανατέθηκε από τις UIRR, CER, ERFA, UIP και UIC, έδειξε ξεκάθαρα ότι οι οδικές μεταφορές θα αυξήσουν την αποτελεσματικότητα και την ανταγωνιστικότητα κατακτώντας το μερίδιο αγοράς από τον πολύ πιο αποτελεσματικό και λιγότερο περιβαλλοντικά καταστροφικό σιδηρόδρομο.

Το αποτέλεσμα θα είναι μια **συνολική αύξηση των εκπομπών ανά τόνο μεταφερόμενων εμπορευμάτων**, η οποία είναι αντίθετη με τον ίδιο τον σκοπό της WDD και αντίκειται στους στόχους της ΕΕ για την απανθρακοποίηση των μεταφορών.

Η CER εκφράζει τη θλίψη της που **το κίνητρο για διασυνοριακή λειτουργία οχημάτων 44 τόνων παρέμεινε αμετάβλητο,** καθώς όπως υποστηρίζει «δεν συμπεριλήφθηκαν περιορισμοί που να στοχεύουν σε μια λύση για οχήματα μηδενικών εκπομπών ή να καθιερώσουν συντομότερη προθεσμία για τη σταδιακή κατάργηση της χρήσης οχημάτων εσωτερικής καύσης».

Αναφορικά με τα οχήματα που χρησιμοποιούν συνδυασμό ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων (EMS) (μεγαλύτεροι και/ή βαρύτεροι συνδυασμοί συμβατικών οχημάτων), η CER σημειώνει ότι «έχουν γίνει κάποια βήματα προς τη σωστή κατεύθυνση μέσω της εισαγωγής νέων διασφαλίσεων που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη πριν από την ανάπτυξη αυτών των εξαιρετικά βαρέων και μεγάλων οχημάτων σε διασυνοριακές επιχειρήσεις».

Τέλος, η εσφαλμένη ιδέα ότι τα «μεγαλύτερα και βαρύτερα» εμπορευματοκιβώτια που χρησιμοποιούνται στις intermodal μεταφορές θα είχαν προστιθέμενη αξία, δυστυχώς παρέμεινε στα χαρτιά. Η CER υπογραμμίζει ότι η δημιουργία κινήτρου για τα «48άρια» εμπορευματοκιβώτια και τη χρήση τους στις intermodal μεταφορές θα παρεμποδίσει αποτελεσματικά το intramodality αποκλείοντας τη δυνατότητα χρήσης του σιδηροδρόμου, λόγω του υπερβολικού και ασυμβίβαστου μεγέθους, και πιθανώς του βάρους, των εμπορευματοκιβωτίων.

Αντί επιλόγου

Θέλοντας να τονίσει τα οφέλη του σιδηροδρόμου για το περιβάλλον και τις επιχειρήσεις, η CER αναφέρει ότι:

-Ο σιδηρόδρομος είναι **9 φορές πιο αποδοτικός σε CO2** από τις οδικές μεταφορές.

-Ο σιδηρόδρομος είναι **7 φορές πιο ενεργειακά αποδοτικός** από τις οδικές μεταφορές. Αυτό είναι κρίσιμης σημασίας σε μια εποχή που η Ευρώπη εξαρτάται από τον εξωτερικό εφοδιασμό για το 58% των ενεργειακών αναγκών της.

-Ένας **μηχανοδηγός μπορεί να αντικαταστήσει έως και 40 οδηγούς φορτηγών** , ένα σημαντικό πλεονέκτημα λαμβάνοντας υπόψη τη σοβαρή έλλειψη οδηγών φορτηγών στην Ευρώπη.

-Ο σιδηρόδρομος χρησιμοποιεί την ενέργεια χαμηλών εκπομπών άνθρακα που παράγεται στην ΕΕ και με αυξανόμενη συμβολή από ΑΠΕ και άλλες πηγές ηλεκτρικής ενέργειας χαμηλών εκπομπών, παρέχοντας κινητικότητα μηδενικών εκπομπών για επιβάτες και εμπορεύματα σήμερα.

-Η ευρωπαϊκή σιδηροδρομική βιομηχανία αποτελεί σημείο αναφοράς παγκοσμίως και ενισχύει την ανταγωνιστικότητα και τη στρατηγική αυτονομία της ΕΕ στην τεχνολογία.