

## «Ναι μεν, αλλά» από IRU στην αναθεώρηση της Οδηγίας για τα βάρη και τις διαστάσεις

2024/02/16 07:25 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Θετικά μεν, ωστόσο με κάποιες ενστάσεις, «βλέπει» η IRU την αναθεώρηση της οδηγίας 96/53/EK για τα βάρη και τις διαστάσεις (WDD).

### Επιμέλεια: Β. Βεγιάζη

Όπως επισημαίνει, μπορεί να επιβεβαιώθηκαν βασικά κίνητρα για τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, αλλά δυστυχώς μπήκαν **πρόσθετα εμπόδια στην ευρύτερη χρήση οχημάτων ευρωπαϊκών αρθρωτών συστημάτων (EMS)**.

Αναλυτικότερα, η IRU χαιρετίζει την απόφαση της TRAN να επιτρέψει έως και 6 επιπλέον τόνους κατά τον συνδυασμό οχημάτων μηδενικών εκπομπών, καθώς και το όριο των 12,5 τόνων στον κινητήριο άξονα.

Αυτό αντισταθμίζει τις απώλειες χωρητικότητας φορτίου λόγω του βάρους της τεχνολογίας μηδενικών εκπομπών (π.χ. μπαταρίες) και διευκολύνει τις προκλήσεις για την κατανομή βάρους στις οδικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων.

Η απόφαση να υποστηριχθεί η χρήση μεγαλύτερων καμπινών για τη βελτίωση της άνεσης του οδηγού είναι επίσης ένα σημαντικό μήνυμα για την καταπολέμηση της έλλειψης οδηγών.

Σύμφωνα με την Raluca Marian, EU Advocacy Director της IRU, «Η σημερινή ψηφοφορία σηματοδοτεί ότι οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής της ΕΕ έχουν κατανοήσει τις ανησυχίες που σχετίζονται με την εισαγωγή βαρύτερων οχημάτων μηδενικών εκπομπών και τον αντίκτυπο που θα έχουν στα ωφέλιμα φορτία.

Η επιτροπή TRAN έστειλε ένα σαφές μήνυμα στο Συμβούλιο, όπου η παροχή κινήτρων για οχήματα μηδενικών εκπομπών παραμένει ζήτημα».

## Διασυνοριακές επιχειρήσεις με οχήματα 44 τόνων

Παράλληλα, η IRU τάσσεται υπέρ της απόφασης της Επιτροπής TRAN να επιτρέψει τις διασυνοριακές λειτουργίες με συνδυασμούς οχημάτων 44 τόνων μεταξύ κρατών-μελών.

Ωστόσο, η Επιτροπή επιβεβαίωσε την προτεινόμενη από την Κομισιόν ημερομηνία σταδιακής κατάργησης το 2034, μετά την οποία το μέτρο διασυνοριακής διευκόλυνσης των οχημάτων 44 τόνων **θα ισχύει μόνο για τους παρόχους εκμετάλλευσης οχημάτων μηδενικών εκπομπών.**

Καθώς η απορρόφηση βαρέων επαγγελματικών οχημάτων μηδενικών εκπομπών αναμένεται να αυξηθεί, δεν είναι σαφές πώς θα αναπτυχθεί η απαραίτητη αντίστοιχη υποδομή.

Η προσωρινή αποδοχή συνδυασμών οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος 44 τόνους και, στη συνέχεια, η απαγόρευσή τους από το 2035, δεν παρέχει ασφάλεια δικαίου στον τομέα, τονίζει η IRU.

Επίσης, επισημαίνει ότι θα προτιμούσε να δει μια **αποτίμηση αυτής της διάταξης το 2035 ή το 2040.** Εκείνη την εποχή, η ωριμότητα των τεχνολογιών εναλλακτικών καυσίμων, η διαθεσιμότητα της υποδομής και η ικανότητα των παρόχων εκμετάλλευσης να επενδύσουν, θα μπορούσαν να αξιολογηθούν με μεγαλύτερη ακρίβεια.

## EMS

Η υποστήριξη της TRAN για τη διασυνοριακή χρήση EMS είναι επίσης θετική, αλλά η υποστήριξή τους δυστυχώς **επισκιάζεται από πρόσθετους και περιττούς όρους που επιβάλλονται στα κράτη-μέλη της ΕΕ πριν από την έναρξη δοκιμών ή τη λήψη απόφασης για τη χρήση τους είτε σε εθνικό επίπεδο είτε σε διασυνοριακή λειτουργία.**

Μπορεί οι συνδυασμοί EMS να μειώνουν την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO<sub>2</sub>, βελτιώνοντας την αποδοτικότητα των μεταφορών καθώς ενοποιούν τα εμπορεύματα από μικρότερα επαγγελματικά οχήματα, αλλά αποτελούν **εμπόδιο για την περιβαλλοντική καινοτομία στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων,** τονίζει η IRU.

«Οι νομοθέτες θα πρέπει επίσης να εξετάσουν αποδεδειγμένες λύσεις απόδοσης και εξοικονόμησης ενέργειας που μπορούν να ενισχύσουν άμεσα την απανθρακοποίηση, όπως η πιο διαδεδομένη χρήση του EMS, αντί να εξετάζουν μόνο πιο δύσκολες μακροπρόθεσμες επιλογές.

Είναι κοντόφθαλμο να επιβάλλονται πρόσθετα εμπόδια στην ευρύτερη χρήση του EMS

και να περιορίζεται η καινοτομία στην απανθρακοποίηση των οδικών μεταφορών», κατέληξε η Raluca Marian.