

“Ναι” στην αναθεώρηση της Ευρωβινιέτας, αλλά υπό προϋποθέσεις. Επιστολή στους υπουργούς της ΕΕ

2020/10/06 08:07 στην κατηγορία LOGISTICS

Με αφορμή την αναθεώρηση της Ευρωβινιέτας και τις χρεώσεις στους χρήστες οδικού δικτύου να αποτελούν αντικείμενο συζήτησης στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, η IRU απέστειλε [ανοικτή επιστολή](#) προς τους ανώτερους αξιωματούχους της ΕΕ προτρέποντάς τους να επανεξετάσουν το νέο κείμενο.

Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Υπενθυμίζεται ότι, η Ευρωβινιέτα αποτελεί Οδηγία για το ευρωπαϊκό σήμα τέλους κυκλοφορίας (οδηγία 1999/62/ΕΚ) όσον αφορά τα βαρέα φορτηγά οχήματα.

Επίσης, ορίζει τις αρχές που διέπουν την επιβολή ετήσιων φόρων, διοδίων ή βινιετών από τα κράτη-μέλη στα βαρέα φορτηγά οχήματα.

Είναι γεγονός ότι οι οδικές μεταφορές πρέπει να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και στην επίτευξη των στόχων που ορίζονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (European Green Deal).

Στην επιστολή της η IRU ζητά η συζήτηση να ξεκινήσει σε σωστές βάσεις, δηλώνοντας υπέρ ενός πλαισίου χρέωσης οδικών υποδομών που θα παρέχουν κίνητρα για καθαρότερες και αποτελεσματικότερες οδικές μεταφορές.

Όπως επισημαίνεται στην επιστολή, «η διαφοροποίηση των εκπομπών αερίων ρύπων θα ωφελούσε αποκλειστικά τα ηλεκτρικά φορτηγά, τα οποία ωστόσο **δεν αποτελούν ακόμη βιώσιμη επιλογή στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων**.

Τα ηλεκτρικά φορτηγά αποτελούν μια καλή λύση για αστική διανομή, οπότε αυτά τα οχήματα σε καμία περίπτωση δεν θα επωφεληθούν από μια τέτοια πολιτική.

Οι operators οδικών μεταφορών χρειάζονται ένα πραγματικό πλαίσιο πολιτικής, το οποίο να είναι τεχνολογικά ουδέτερο και να υποστηρίζει όλα τα εναλλακτικά καύσιμα, όπως ηλεκτρικές μπαταρίες, CNG, LNG και -μελλοντικά- υδρογόνο.

Επομένως, υπό το φως των συνεχιζόμενων συζητήσεων για την επίτευξη συμφωνίας

του Συμβουλίου σχετικά με την οδηγία για την Ευρωβινιέτα, η IRU θα ήθελε να επαναλάβει ορισμένες από τις βασικές της ανησυχίες και να υποβάλει προτάσεις για περαιτέρω εξέταση από τα κράτη-μέλη.

Η διαφοροποίηση των συντελεστών χρέωσης του CO2 να μην ευνοεί καμία τεχνολογία

Το πλαίσιο πολιτικής που βασίζεται στις εκπομπές ρύπων είναι προκατειλημμένο. Ζητούμε μια προσέγγιση βασισμένη στο συνολικό αποτύπωμα άνθρακα ενός οχήματος (well-to-wheel), η οποία θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί στην αναθεώρηση των προτύπων CO2 για τα φορτηγά το 2021.

Χρησιμοποιώντας τις εκπομπές ρύπων αντί την προσέγγιση well-to-wheel θα δοθεί αδικαιολόγητο πλεονέκτημα στις ηλεκτρικές μπαταρίες σε σύγκριση με άλλα εναλλακτικά καύσιμα, τα οποία μπορεί να προσφέρουν καλύτερη δυναμική μείωσης του CO2 στις εμπορικές εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές, ειδικά στο κομμάτι των υπεραστικών και βαρέων μεταφορών

Η ενεργειακή απόδοση παραμένει σημαντική, αλλά το αποτύπωμα άνθρακα δεν μπορεί να παραβλεφθεί. Μέχρι να γίνει πραγματικότητα το well-to-wheel, όλες οι εναλλακτικές λύσεις θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ισότιμα.

Η διπλή χρέωση πρέπει να αποφευχθεί με οποιαδήποτε εισαγωγή του CO2 ως εξωτερικό κόστος, καθώς ορισμένα κράτη-μέλη έχουν ήδη εισαγάγει ένα μέρος του CO2 στη φορολογία καυσίμων.

Καμία αύξηση φόρων, τελών και δασμών για τους μεταφορείς

Τα βαρέα φορτηγά πληρώνουν ήδη περισσότερο από το 130% της υποδομής τους και του εξωτερικού κόστους μέσω υφιστάμενων φόρων, τελών και δασμών.

Η IRU θεωρεί ότι η χρέωση των χρηστών του οδικού δικτύου και του εξωτερικού κόστους πρέπει να είναι ουδέτερη ως προς τα έσοδα. Η οδηγία για την Ευρωβινιέτα πρέπει να χρησιμοποιείται πρωτίστως για την παροχή κινήτρων για την καθιέρωση καθαρών και αποτελεσματικότερων τεχνολογιών στον τομέα των εμπορικών οδικών μεταφορών, αντί να τις καταστήσει ακριβότερες ή επιδοτούμενες.

Συγκεκριμένα, προτείνουμε τα εξής:

– Οι μεταφορές με λεωφορείο και πούλμαν θα πρέπει να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής της Ευρωβινιέτας.

- Οι διατάξεις της ισχύουσας οδηγίας σχετικά με τις προσαυξήσεις θα πρέπει να παραμείνουν αμετάβλητες και ο συνδυασμός τους με τα τέλη εξωτερικού κόστους θα πρέπει να είναι αδύνατος.

Να μην επιβαρυνθούν οι εταιρείες με επιπλέον κόστη

Η IRU χαιρετίζει την πρόσφατη απροθυμία των κρατών-μελών να υποστηρίξουν την αναγνώριση της συμφόρησης ως εξωτερικό κόστος. Οι εμπορικές επιχειρήσεις οδικών μεταφορών ήδη φέρουν το βαρύ κόστος της συμφόρησης και δεν πρέπει να το πληρώσουν δύο φορές.

Επιπλέον, οι συλλογικές μεταφορές επιβατών πρέπει να θεωρηθούν ως λύση για την επίλυση περιβαλλοντικών ζητημάτων αντί να τιμωρούνται. Δεν πρέπει να επιβληθεί τέλος συμφόρησης για εμπορικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές και επιβατικές μεταφορές.

Αντιμετώπιση με όρους ανταγωνισμού

Σε χώρες όπου έχουν εισαχθεί χρεώσεις σε βαρέα φορτηγά, έχει σημειωθεί αύξηση στη χρήση οχημάτων που επί του παρόντος δεν εμπίπτουν στο πεδίο χρέωσης, συμπεριλαμβανομένων των βαν.

Επομένως, το κατώτατο όριο για ελαφρά οχήματα πρέπει να μειωθεί από 3,5 σε 2,5 τόνους, προκειμένου να διασφαλιστεί η συμβατότητα με τους κανόνες του Πακέτου Κινητικότητας 1 (Mobility Package 1). Η έναρξη ισχύος σε όρους ημερομηνιών θα πρέπει επίσης να είναι σύμφωνη με τους κανόνες του εν λόγω Πακέτου».

Να αποφευχθεί η στρέβλωση της αγοράς

Κλείνοντας την επιστολή της, η IRU καλεί τους Ευρωπαίους αξιωματούχους να εξετάσουν διεξοδικά τα όσα προτάθηκαν, τονίζοντας ότι δεν υπάρχει λόγος βιασύνης.

Συμπληρώνει δε ότι «οποιαδήποτε διαφοροποίηση στις εκπομπές ρύπων πρέπει να αποφευχθεί για να αποφευχθεί η στρέβλωση της αγοράς, που θα στερήσει από τους operators το δικαίωμα να καταβάλουν προσπάθειες για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής, η οποία απαιτεί καλύτερα καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα.

Η IRU παραμένει εξ ολοκλήρου στη διάθεσή σας για περαιτέρω συζήτηση της Ευρωβιενέτας και για παροχή πρόσθετων πληροφοριών για την οικοδόμηση του σωστού και ευνοϊκού πλαισίου πολιτικής».