



EUROPE

transport et logistique internationale

Supplément TLI-Europe
Journal officiel de l'Union européenne

n°230 août 2008
classer

Die EU-Kommission will über die Zulassung von 60-t-Trucks entscheiden Kommen die Riesen?

Basis für die hochbrisante Entscheidung der EU-Behörde zu den Gigaliner soll eine Studie unabhängiger Experten sein, die in Brüssel vorgestellt wurde. Sie sieht keine unüberwindlichen Hürden für den Einsatz von 60-t-Lastwagen in der Europäischen Union.

Die EU-weite Zulassung von 60-t-Lkw kann die Produktivität der Wirtschaft fördern, aber ein Wachstum im Bahn- und Binnenschiffsverkehr bremsen. Das ist der Kern der Studie, die 15 Ingenieure und Ökonomen der belgischen Universität Leuven federführend im Auftrag der EU-Kommission in sieben Monaten erarbeiteten. Ihr zufolge können die Megatrucks bis zum Jahr 2020 den prognostizierten Leistungsanstieg der Güterschiene um bis zu 3,8% und des Binnenschiffs um bis zu 2,9% dämpfen. Das Team „Transport & Mobility Leuven“ (TML) untersuchte vier Szenarien. Bei Option A bliebe alles beim Alten: Beschränkung der Laster auf die EU-Höchstgrenzen von 40 t Gewicht und 18,75 m Länge. Variante B („Full Option“) erfordert eine Aktualisierung der EG-Richtlinie 96/53 über Maße und Gewichte von Nutzfahrzeugen, um 60 t und 25,25 m zu erlauben. Szenario C setzt auf nationale Korridore für den Verkehr von Supertrucks. Version D ist ein Kompromiss für 44-Tonner mit einer Maximallänge von 20,75 m. Bei den Auswirkungen des Einsatzes von 60-Tonnern auf Verkehrssicherheit und Straßen wird auf teure Anpassungen der Infrastruktur sowie auf ein höheres Unfallrisiko verwiesen. Deshalb wären eine höhere Sicherheitstechnik für die 60-t-Laster und eine Spezialausbildung für ihre Fahrer nötig. Überlegt werden müsste zudem eine Einschränkung ihrer Fahrten auf verkehrsarme Strecken und Zeiten. Untersucht wurden auch Energieeffizienz, CO₂-Emissionen und Schadstoffausstoß unter Vorrang von Rußpartikeln, Feinstaub und Stickoxiden (NO_x). Ergebnis: Es spreche nichts Grundsätzliches gegen die Überschergewichte. Sie rollen schon im Inlandverkehr in Schweden und Finnland, die beim EU-Beitritt 1995 ihre höheren Längen- und Gewichtsmaße behalten durften. Während das Lkw-Gewerbe in Resteuropa nachziehen will, sind die Internationale Vereinigung des Kombinierten Verkehrs (UIRR) und die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) dagegen. Sie werfen den Verfassern der Studie einen falschen, weil praxisfernen Denkan-satz vor. TML verkenne die Folgen fallender Preise im Megatruck-Verkehr auf die Arbeitsteilung der Transportmodi (Modal Split). Damit gehe man von unrealistischen Voraussetzungen aus, kritisieren beide Dachverbände. Sie halten es für einen fatalen Irrtum, die Kostenvorteile der Gigaliner zu unterschätzen. Da ihre Transportdienste bis zu einem Viertel des aktuellen Preises pro Tonnenkilometer (tkm) billiger würden, wäre ein massiver Schwenk der Frachtkunden von der Schiene auf die weniger umweltfreundliche Straße logisch. Erhärtet sehen UIRR und CER dieses Szenario durch eine Untersuchung von 800 Kombi-Verkehrsströmen durch Deutschland. In 55% der Fälle fiel der Preisvergleich zu Gunsten der 25-Meter-Lkw aus. Befürchtet wird bei ihrer EU-Einführung eine 24%-ige Steigerung des Güterkraftverkehrs mit Frachteinbußen für die Bahn. Das sei das Gegenteil der von der EU-Kommission geforderten Güterverlagerung auf die Schiene, meint UIRR-Generaldirektor Rudy Colle. Deshalb sieht er ein „falsches Signal“ in der Gesamtaussage der Studie, die Supertrucks seien für die Gesellschaft nützlich. Colle: „Das können wir nicht unterschreiben“. Er und CER-Exekutivdi-

rektor Johannes Ludewig fordern genügend Zeit zur Erklärung ihrer Gegenposition, bevor die Verfasser der Studie ihren Schlussbericht vorlegen. Ludewig machte sie mit Nachdruck darauf aufmerksam, dass der preiswertere Verkehrsträger im Wettbewerb dominiere. Also bewirke eine Freigabe der 60-Tonner eine Rückverlagerung großer Frachtmteile von der Schiene auf die Straße. Auch die deutsche Regierung hat sich zu Wort gemeldet. Sie kritisiert, dass die Studie den Einfluss auf den Kombi- und Intermodal-Verkehr ungenügend berücksichtige. Auch wegen größerer Unfallgefahren und der übermäßigen Belastung von Brücken sei die Skepsis für eine Zulassung der Schwergewichte auf deutschen Straßen geblieben. Nun ist die EU-Kommission gefordert. Sie hatte nach Workshops in Brüssel, Paris, Budapest und Stockholm, nach Testläufen von 60-t-Lkw in Deutschland, den Niederlanden und Dänemark sowie nach einer britischen, französischen, niederländischen, deutschen und irländischen Studie eine eigene Untersuchung der heiklen Problematik durch unabhängige Fachleute beschlossen. Nun will sie aus dieser Studie zunächst Schlussfolgerungen ziehen, um dann zu einer Entscheidung zu kommen. Sollte sie günstig für die Großtrucks ausfallen, müsste die geltende EG-Richtlinie zu Maßen und Gewichten entsprechend geändert werden. Dem müssten Ministerrat und Parlament der EU zustimmen. Spannend bleibt auch, inwieweit die Kommission den Standpunkt des Parlaments berücksichtigt. Es hatte sich dafür ausgesprochen, 60-Tonner nur für bestimmte Straßen in den Unionsländern zu erlauben - und erst nach Genehmigung durch die Kommission.



Dieter Wahl, en direct de Bruxelles

■ DW

60 tonnes: la Commission veut décider Les géants viendront-ils?

Une étude d'experts neutres devrait être la base de la brisante décision à prendre par les autorités européennes face aux Gigaliner ou écomobis et elle ne prévoit pas d'obstacles insurmontables pour l'engagement de poids-lourds de 60 tonnes dans l'Union européenne.

L'autorisation générale de circuler pour des camions de 60 tonnes peut promouvoir la productivité et l'économie mais aussi provoquer un ralentissement de la croissance des trafics ferroviaire et fluvial. C'est là le cœur de l'étude faite à la demande de la Commission par 15 ingénieurs et économistes de l'université belge de Louvain. Conséquence: les megatrucks pourraient ainsi freiner l'augmentation prévue du trafic marchandises ferroviaire de quelque 3,8% et celle du trafic fluvial de 2,9%. Le team «Transport & Mobility Louvain» (TML) a sondé quatre scénarios. Dans le scénario A, tout reste en l'état: limitations aux limites supérieures de l'UE soit 40 tonnes de ptac et 18,75 m. Le scénario B («Full Option») propose une actualisation de la directive 96/53 sur les poids et dimensions afin d'autoriser les 60 tonnes et le 25,25 m. Le scénario C propose l'ouverture de corridors nationaux pour les supertrucks et le scénario D est un compromis proposant des ptac de 44 tonnes en longueur maximale de 20,75 m. Au niveau des conséquences de l'admission des 60 tonnes sur la sécurité du trafic et des routes, l'étude renvoie sur de coûteuses adaptations des infrastructures ainsi que sur un risque d'accidents plus élevé. C'est pourquoi une plus haute sécurité technique des véhicules comme une formation spéciale des chauffeurs seraient nécessaires. Il conviendrait également d'étudier une restriction prévoyant des trajets et des moments de faible encombrement. Ont également été pris sous la loupe l'efficacité énergétique, les émissions nocives avant tout de particules, particules fines et oxydes de carbone. Résultat: rien ici et de fondamental ne s'oppose à ces poids-lourds; ils roulent déjà en trafics intérieurs en Suède et en Finlande qui lors de leur entrée dans l'UE en 1995 ont pu conserver leurs normes de poids et dimen-

sions. A l'heure où l'économie routière du reste de l'Europe désire les imiter, les associations internationales du trafic combiné (UIRR) et celle des chemins de fer européens (CER) s'y opposent. Elles reprochent aux auteurs de l'étude une vision fautive parce qu'éloignée de la pratique et accusent TML de sous-estimer les suites de la chute des prix dans le trafic des megatrucks sur la répartition du travail dans les modes de transport (Modal Split). Les deux associations faitières critiquent la manière de faire basée sur des conditions irréalistes et elles tiennent pour une erreur fatale de sous-estimer les avantages de coûts des écomobis. Comme cette offre de transport serait jusqu'à un quart meilleur marché par tonne/km, elle provoquerait logiquement un déplacement massif du trafic du rail vers la route. Elles durcissent leurs positions avec une étude conduite sur 800 courants de trafics combinés en Allemagne. Dans le 55% des cas, la comparaison des prix a tourné à la faveur des camions de 25,25 m et elles craignent en cas de leur autorisation une augmentation de 24% du trafic marchandises avec pertes de trafic pour le rail. «C'est exactement le contraire de ce que la Commission voulait en matière de transfert de trafics de la route au rail», déclare Rudy Colle directeur général de l'UIRR voyant là un «faux signal» dans l'ensemble des prévisions de l'étude déclarant que les supertrucks sont utiles à la société et clamant: «Là, nous ne signerons pas.» Lui et le directeur exécutif du CER Johannes Ludewig demandent suffisamment de temps pour éclaircir leur position contraire avant que les auteurs de l'étude présentent leur rapport final. Ludewig les rendait fortement attentifs au fait que, en concurrence, le meilleur marché des modes de transports dominerait et qu'une libéralisation des 60 tonnes provoquerait un retour important de charges du rail à la route. Le Gouvernement allemand s'est lui aussi manifesté en critiquant le fait que l'étude n'avait pas suffisamment tenu compte des influences que cela aurait sur les trafics combinés et intermodaux tout en relevant que par rapport au plus grand danger d'accidents comme à la surcharge anormale des ponts, le scepticisme reste de mise quant à la mise en circulation sur les routes allemandes de ces poids-lourds. La Commission est au pied du mur. Après avoir participé à des groupes de travail à Bruxelles, Paris, Budapest et Stockholm, après les essais des 60 tonnes effectués en Allemagne, aux Pays-Bas et au Danemark, après une étude britannique, française, hollandaise, allemande et irlandaise, elle avait décidé de demander sa propre étude et l'a confiée à un groupe de professionnels neutres. Maintenant elle veut attendre les conclusions finales de cette dernière et prendre ensuite une décision. Si elle devait être favorable aux écomobis, elle entraînerait alors une révision de l'actuelle directive sur les poids et dimensions, révision qui serait soumise à l'approbation du Conseil des ministres comme du Parlement. Captivante reste aussi la question: dans quelle mesure la Commission tiendra compte de l'avis du Parlement? Qui s'était prononcé en faveur des 60 tonnes sur des parcours précis dans les pays de l'Union et pour autant que... la Commission ait donné son accord!

■ DW

UIRR-Generaldirektor Rudy Colle befürchtet bei der EU-Einführung der Supertrucks mehr Güterverkehr auf der Straße und massive Frachteinbußen für die Bahn. Er kritisiert an der TML-Studie, dass sie diesen Zusammenhang nicht berücksichtigt. (Foto DW)

Rudy Colle, directeur général de l'UIRR, craint que l'autorisation de circuler pour les écomobis entraîne plus de trafics routiers et provoque un massif retour des marchandises du rail à la route; il reproche à l'étude de TML de n'avoir pas tenu compte de cet élément. (photo DW)

