N°5167
Reçue le 13.12.2021

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Äntwert vum Minister fir Mobilitéit an ëffentlech Aarbechten, op d'parlamentaresch Fro n° 5167 vum 29. Oktober 2021 vun den honorabelen Deputéiert Jeff Engelen a Fred Keup

Déi honorabel Deputéiert froen zousätzlech Informatiounen zu der méiglecher Notzung vun ECO-Combien op lëtzebuerger Stroossen, dëst am Zesummenhang mat engem Artikel aus der Zäitschrëft "Delano" wou den Direkter vum "Cluster for Logisitics Luxembourg" an engem Interview op dës Gefierer agaangen ass.

Wéi schonn op d'parlamentaresch Ufro n°4356 geäntwert, ass et fir d'Areeche vun den ugestrieften Zieler, um Niveau vun den CO_2-Emissiounen an och soss sämtleche schiedlechen Emissiounen am Giddertransport wichteg, de gesamten Transportsecteur ze analyséieren a sech net reng op de Stroossentransport ze fokusséieren.

An dësem Zesummenhang si mat dem Opkommen vun ECO-Combien eng ganz Rei Etuden an Europa gemaach ginn, déi den Effekt vun dësen Gefierer am gesamten Ecosystem vun de Giddertransporten analyséiert hunn. Hei goufe souwuel ekonomesch, ökologesch an awer och Sécherheetsaspekter analyséiert. Eng vun dësen Etuden staamt aus dem Joer 2013, a gouf am November vun deem Joer vum Transport & Environment (T&E) publizéiert. Dës Publikatioun kënnt zur Konklusioun dass d'Aféierung vu méi laangen a méi schwéiere Camionen (LHVs – *longer heavier vehicles*) zu méi héischen CO_2 Emissioune kéint féieren, de Risiko vun Stroossenaccidenter kéint erop goen an d'Käschten déi duerch d'Steierzueler musse gedroe gi fir d'Infrastrukur unzepassen oder a Stand ze haalen och wäerte klammen. Dobäi ass awer zousätzlech a Betruecht ze zéien, dat d'Upassung oder Astandhale vu der Infrastruktur net nëmmen zousätzlech Käschte verursaacht, mee dat dës Aarbechten och CO2-Emissioune verursaachen. Dës Auswierkunge stinn am Géigesaz zu den Ziler vun der EU fir den Transportsecteur méi propper a méi sécher ze maachen. Zousätzlech dozou, kéint heiduerch de Wuerentransport iwwert d'Strooss nach méi bëlleg ginn, wouduerch d'Zil vun der EU (Transport White Paper) fir de Giddertransport op d'Schinn ze verleeën ënnerwandert kéint ginn.

Leider gëtt bei villen Analysen vergiess d'extern Käschte mat ze berécksiichtegen. Tatsächlech kéinten duerch d'ECO-Combien d'Transportfirmen déi de Giddertransport iwwert d'Strooss ubidden, eng Reduktioun vu 20-30% vun hieren Transportkäschten erzielen, woubäi d'extern Käschten, also Käschten déi duerch d'Allgemengheet musse gedroe ginn, erop ginn. Dës Käschte goufen am Joer 2018 an enger Analyse, déi fir de Mobilitéitsministère vu BDO duergefouert gouf, an den Titel "Transportrechnung für Luxemburg und Methodik zu Kosten-Nutzen-Analysen für Verkehrsprojekte" dréit, analyséiert. Aus dëser Analyse gëtt ersiichtlech, datt besonnesch am Verglach vun den externen Accidents- an Ëmweltkäschte pro tkm, d'Schinn däitlech besser am Verglach zum Stroossegidderverkéier ofschneit. Esou sinn dës extern Käschten fir de Giddertransport iwwert d'Strooss ronn 50% méi héich wéi dat op der Schinn de Fall ass.

Grondsätzlech ass ze soen, datt ECO-Combien tatsächlech kéinten zu enger Reduktioun vun den CO_2 Emissioune bäidroen, wann eng isoléiert Betruechtung gemaach gëtt, woubäi an dësem Zesummenhang vill ënnerschiddlech Faktoren spillen. Esou kann duerch eng Reduktioun vun der Unzuel vun de Fahrten och eng Reduktioun vun CO_2 Emissiounen areescht ginn, wat allerdéngs och den Effekt huet, datt wéi scho beschriwwen, d'Transportkäschten fir de Wuerentransport

iwwer Strooss wäerten erof goen. Duerch des Käschtereduktioun gëtt d'Demande méi grouss fir den Transport vu Gidder iwwert d'Strooss ze maachen. Dëse sougenannten "Rebound effect" gouf schonn 2009 bei Recherchen duerch d'Frauenhoffer Institut beschriwwen, deen als éischt eng dynamesch Approche bei der Analyse zu den Effekter, déi duerch Eco-Combien verursaacht ginn, gewielt huet. Esou ass tatsächlech ee kuerzzäitege positiven Effekt op d'CO_2 Emissioune bei der Aféierung vun den ECO-Combien ze erwaarden, woubäi laangfristeg d'CO_2 Emissioune wäerte klammen, dëst bedéng duerch ee "Modal shift". Weider Studie goufen heizou vun der CE Delft an de Joeren 2010 an 2012 gemaach déi dëst konfirméiere kënnen. An dëse Studien gëtt dovun ausgaangen, datt wann d'Käschte beim Wuerentransport iwwert d'Strooss ëm 20% faalen, dëst eng Croissance vun 18% mat sech bréngt, wouvun 1/3 vun der Schinn kënnt, wat schlussendlech eng CO_2 Erhéijung vun 2-4% um EU-Niveau wäert verursaachen.

Op Grond vun dësen Erklärungen ass et net ubruecht bei esou Gefierkombinatioune vun ECO-Combien ze schwätzen well se schlussendlech mat grousser Wahrscheinlechkeet net zu enger Reduktioun vun den CO_2 Emissiounen am gesamteuropäeschen Transportsecteur wäerte bäidroen, mee éischter zu enger Erhéijung. Dowéinst sollte Léisunge fir d'Zil vun engem emissiounsfräie Wuerentransport an Europa ze areechen, net an esou Solutioune gesicht ginn, mee et sollt intensiv op der Decarboniséierung duerch nei Technologie geschafft ginn, wouvun och den Wuerentransport iwwert d'Strooss wäert kënne profitéieren.

Zousätzlech dozou ass et wichteg, wéi och schonn op d'parlamentaresch Ufro n°4356 geäntwert, déi richteg Transportmëttel anzesetzen, heescht eng kohärent Mixitéit aus verschiddenen Transportmëttelen ze benotzen, déi ofhängeg vun der Distanz an de Regiounen ze wiele sinn. Deemno kann net vun enger Konkurrenz geschwat ginn, mee vun enger Complémentaritéit, well weiderhin op kuerze Strécken de Stroossegiddertransport wäert néideg sinn, woubäi iwwer laang Strécken d'Schinn ze favoriséieren ass. ECO-Combie sinn allerdéngs och éischter fir laang strécken ausgeluecht, wat deemno net am Aklang steet mat dem Stoossegiddertransport iwwer kuerz Strécken.

Op der anerer Säit gëtt et beim Giddertransport iwwert d'Strooss tatsächlech ee Personalmanktem, wat allerdéngs en EU-wäite Problem ass, an och doriwwer eraus, a wouvu Lëtzebuerg net verschount bleift.

D'lescht Joer ass den éischten Deel vum sougenannten éischte Mobilitéitspak ugeholl ginn. Déi Texter gesi Verbesserunge fir d'Aarbechts- a Liewensconditioune vun de Camionschauffere vir. Bei de Verhandelungen huet Lëtzebuerg sech primär a vehement fir dës sozial Verbesserungen agesat. Et bleift ze hoffen, datt esou de Beruff vum Camionschauffer rëm méi attraktiv gëtt.

De Problem fir d'lëtzebuerger Transportentreprisë läit awer haaptsächlech am Beräich vun der Sécurité sociale. All Aarbechter, dee bei enger Firma schafft, déi an engem anere Land etabléiert ass wéi säi Residenzstat, awer méi wéi 25% a sengem Heemechtsland schafft, muss a sengem Land sozial verséchert sinn. Déi Dispositioun gëllt och fir Camions- a Buschaufferen.

Dëse Fakt verkomplizéiert net nëmmen d'Dispositioun vun de Chaufferen innerhalb vun den Entreprisen, mä mécht och de Recrutement méi schwéier.

De Minister Romain Schneider ass a Kontakt mat eisen Nopeschlänner fir eventuell bilateral Accorden ze verhandelen, fir datt d'Camions- a Buschauffere kënnen an deem Land sozial verséchert ginn, wou d'Entreprise etabléiert ass. Bis elo sinn eis Nopeschlänner allerdéngs nach net doropper agaangen.

Lëtzebuerg, den 13/12/2021

De Minister fir Mobilitéit an ëffentlech Aarbechten

(s.) François Bausch