



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
3739
27.11.18

Αθήνα, 27.11.2018

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΥΠΟΥΡΓΟΥΣ: 1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ 2. ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ 3. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

ΘΕΜΑ: Ο στόλος των επιβατικών και ελαφρών φορτηγών στην Ελλάδα είναι από τους πλέον γερασμένους στην ΕΕ

Στις μέρες μας οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες στρέφουν το ενδιαφέρον τους στα επιβατικά οχήματα και ελαφρά φορτηγά της τελευταίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (Euro 6c), ανεξαρτήτως καυσίμου (βενζίνη, πετρέλαιο, ηλεκτρικά κλπ). Αποτέλεσμα το ποσοστό των αυτοκινήτων πολύ χαμηλών ρύπων στις ευρωπαϊκές πόλεις να αυξάνεται. Αντίθετα, η Ελλάδα -και σε αυτό τον τομέα- μένει πίσω, με τον στόλο των επιβατικών το έτος 2017 να φτάνει κατά μέσο όρο τα 15,4 χρόνια, ξεπερνώντας χώρες όπως η Ρουμανία (15,3 χρόνια) ή Ουγγαρία (14,5 χρόνια). Σημειώνεται δε ότι στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.) ο μέσος όρος είναι τα 10,7 χρόνια, έχοντας ανακάμψει από την ελαφριά αύξηση της τελευταίας πενταετίας. Ακόμη πιο εντυπωσιακά είναι τα στοιχεία για την ηλικία των οχημάτων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων και των βαρέων (φορτηγά-λεωφορεία). Εκεί η Ελλάδα τοποθετείται στην τελευταία θέση της Ε.Ε., με μεγάλη διαφορά σε σχέση με τους υπόλοιπους ιδίως στην περίπτωση των βαρέων οχημάτων (18,7 έτη, μ.ο. Ε.Ε : 11,7 έτη).

Επίσης, σε αντίθεση με άλλες χώρες που στοχεύουν σε οχήματα που επιβαρύνουν ελάχιστα το περιβάλλον, η Ελλάδα παρουσιάζει τα μεγαλύτερα ποσοστά κυκλοφορούντων επιβατικών στην κατηγορία Euro 3 (2000-2004), που καταλαμβάνουν το 27,9% του στόλου, σε σχέση με τα Euro 6, που καταλαμβάνουν ποσοστό μόλις 3,2%. Μία τέτοια σύγκριση οδηγεί στο εύλογο συμπέρασμα για τις δραματικές επιπτώσεις που έχουν στην υγεία και στο περιβάλλον τα επιβατικά και ελαφρά φορτηγά παλαιότερης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας. Οι εκπεμπόμενοι ρύποι επιβαρύνουν άμεσα την ανθρώπινη υγεία αυξάνοντας τον κίνδυνο καρδιοαναπνευστικών νοσημάτων.

Άλλα σημαντικά στοιχεία που σχετίζονται με τη γήρανση του στόλου των οχημάτων και που δεν μπορούμε να παραβλέψουμε είναι ότι: (1) η παθητική ασφάλεια που προσφέρει ένα όχημα νεότερης τεχνολογίας είναι μεγαλύτερη σε σύγκριση με ένα αυτοκίνητο παλαιότερης τεχνολογίας, άρα επιλέγοντας τη διατήρηση και χρήση παλαιών οχημάτων απειλείται η ασφάλεια και υγεία των πολιτών (2) το κόστος της συντήρησης ενός παλαιότερου οχήματος είναι πολύ υψηλότερο από την απόσβεση και συντήρηση ενός νεότερου και (3) τα αυξημένα επίπεδα θορύβου από τα επιβατικά και ελαφρά φορτηγά παλαιότερης τεχνολογίας, σε σχέση με νεότερα οχήματα (πολύ περισσότερο με τα ηλεκτρικά), επιβαρύνουν τις ήδη «φορτωμένες» από ήχους και ρύπους πόλεις, καθιστώντας πολλές φορές την κατάσταση ανυπόφορη για τους κατοίκους της.

Στο μεταξύ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, στην προσπάθεια μείωσης των επιβλαβών εκπομπών, έχει θέσει αυστηρά μέτρα ελέγχων για τους ρύπους που εκπέμπουν τα ελαφρά οχήματα παλαιότερης τεχνολογίας [οδηγία ΕΕ 2016/2284], κυρίως για τα πετρελαιοκίνητα που συνδέονται άμεσα με πρόωρους θανάτους. Αποτέλεσμα αυτής της πολιτικής είναι στις περισσότερες από τις ευρωπαϊκές χώρες τα τέλη κυκλοφορίας να είναι υψηλότερα για τα επιβατικά και ελαφρά φορτηγά παλαιότερης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και να έχουν τεθεί σε ισχύ για αυτά κυκλοφοριακοί περιορισμοί. Έτσι οι περισσότερες χώρες καταφεύγουν στην λύση της απαγόρευσης των παλαιότερων diesel οχημάτων Euro 3 και προγενέστερων, με αποτέλεσμα πόλεις όπως το Παρίσι,

η Βενετία, η Λισαβόνα, το Ντίσελντορφ, η Βρέμη, η Πράγα και το Βερολίνο να έχουν απαγορεύσει την κυκλοφορία σε πετρελαιοκίνητα επιβατικά και ελαφρά φορτηγά κατηγορίας Euro 3 και προγενέστερα, ενώ άλλες πόλεις, όπως το Λονδίνο, το Μιλάνο, το Όσλο και η Στοκχόλμη έχουν επιβάλει τέλος εισόδου για το κέντρο της πόλης στα diesel οχήματα παλαιότερης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (Euro 3-4).

Με δεδομένα όλα τα παραπάνω, η κυβέρνηση ενός σύγχρονου κράτους, όπως η Ελλάδα, οφείλει να αναλάβει την ευθύνη για τον περιορισμό της κυκλοφορίας παλαιών, ρυπογόνων ελαφρών οχημάτων. Καθώς το περιβάλλον στα αστικά κέντρα της χώρας μας είναι ιδιαίτερα επιβαρυμένο, η ελληνική πολιτεία οφείλει να εντείνει την προσπάθεια για τη μείωση κυκλοφορίας των παλαιών αυτοκινήτων και φορτηγών, με μέτρα όπως ενδεικτικά:

- αντικατάσταση του πράσινου δακτυλίου (μονά-ζυγά κλπ) με sticker ελεύθερης εισόδου στο κέντρο των πόλεων, μέσω της έκδοσης ετήσιας κάρτας κόστους ανάλογου της αντιρρυπαντικής τεχνολογίας του αυτοκινήτου.
- κυμαινόμενα τέλη κυκλοφορίας, ανάλογα της ηλικίας των ελαφρών οχημάτων, με λογική επιβάρυνση για τα μεσαίας ηλικίας (10-15 ετών), αλλά και αποτρεπτικά για τα υπέργηρα οχήματα (20+ έτη).
- αυστηρούς τεχνικούς ελέγχους στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα και παροχή όλων των πληροφοριών του ιστορικού τους, ώστε να προστατεύεται ο καταναλωτής που λόγω της κρίσης έχει καταστεί πιο εύπιστος.
- ελέγχους για τυχόν παράτυπες επισκευές, χωρίς εγγύηση.
- Αυστηρούς ελέγχους στο δρόμο για αυτοκίνητα που δεν έχουν περάσει ΚΤΕΟ, για χαλασμένα εξαρτήματα (ελαστικά, φώτα κλπ).

Δημιουργούνται λοιπόν ερωτήματα όσον αφορά στις πολιτικές που έχει υιοθετήσει η σημερινή κυβέρνηση ώστε να μειωθούν οι βλαβερές επιπτώσεις της γήρανσης του στόλου των οχημάτων ή ακόμη και να βελτιωθεί ο μέσος όρος ηλικίας των οχημάτων που κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

1. Εξετάζεται η πιθανότητα επιβολής κυμαινόμενων τελών κυκλοφορίας, ανάλογα της ηλικίας των οχημάτων, ως κίνητρο για τη μείωση της χρήσης παλαιών οχημάτων και την πιθανή συνακόλουθη ανανέωση του στόλου;
2. Έχει διερευνηθεί η πιθανότητα υιοθέτησης του μέτρου της αντικατάστασης του πράσινου δακτυλίου από την εφαρμογή της χρήσης sticker ελεύθερης εισόδου στο κέντρο της Αθήνας με κόστος ανάλογο της αντιρρυπαντικής τεχνολογίας του αυτοκινήτου, που θα λειτουργούσε ως κίνητρο ανανέωσης του στόλου;
3. Εφαρμόζονται σήμερα αυστηροί τεχνικοί έλεγχοι στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα, ώστε να προστατεύονται οι μεμονωμένοι αγοραστές αλλά και το σύνολο των πολιτών από τις βλαβερές επιπτώσεις των κακοδιατηρημένων οχημάτων;
4. Διεξάγονται καθημερινά οι απαραίτητοι έλεγχοι στο δρόμο, ώστε να διαπιστώνεται ποια αυτοκίνητα δεν έχουν περάσει από έλεγχο ΚΤΕΟ και να διασφαλίζεται τόσο η προστασία του περιβάλλοντος, όσο και η ασφαλής κυκλοφορία των οχημάτων;
5. Εξετάζετε το ενδεχόμενο εφαρμογής εκ νέου του μέτρου της «απόσυρσης»;

Ο ερωτών βουλευτής

Γιώργος Αμυράς, Β' Αθήνας