

Από τους πλέον γερασμένους στην ΕΕ ο στόλος των επιβατικών και ελαφρών φορτηγών στην Ελλάδα

2018/06/07 10:47 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Από τους πλέον γερασμένους στην ΕΕ είναι ο στόλος των επιβατικών και ελαφρών φορτηγών στην Ελλάδα, σύμφωνα με τον ΣΕΑΑ.

Όπως επισημαίνει ο Σύνδεσμος, οι περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις στρέφουν το ενδιαφέρον τους στα επιβατικά και ελαφρά φορτηγά της τελευταίας αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (Euro 6c), ανεξαρτήτως καυσίμου (βενζίνη, πετρέλαιο, ηλεκτρικά κλπ).

Και ενώ το ποσοστό των αυτοκινήτων πολύ χαμηλών ρύπων στις ευρωπαϊκές πόλεις αυξάνεται, η Ελλάδα, δυστυχώς, για άλλη μία φορά, 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).

Μέση ηλικία στόλου επιβατικά ανά κράτος μέλος

Χώρα	Μέση ηλικία
1. Λουξεμβούργο	6,2 έτη
2. Βέλγιο	7,7 έτη
3. Αγγλία	8,5 έτη
4. Δανία	8,5 έτη
5. Γερμανία	8,9 έτη
...	...
...	...
20. Εσθονία	15,1 έτη
21. Ρουμανία	15,3 έτη
22. Ελλάδα	15,4 έτη
23. Λάτβια	16,3 έτη
24. Λιθουανία	16,7 έτη
25. Πολωνία	17,2 έτη

Σημ. Πηγή ACEA, έτος 2015-Ελλάδα 2017

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 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.

Ένα ελαφρύ όχημα Euro 6c κατηγορίας εκπέμπει το ένα τρίτο των οξειδίων του αζώτου σε σχέση με ένα όχημα Euro 3 και μόλις το ένα έκτο των σωματιδίων (στα πετρελαιοκίνητα).

Στην προσπάθεια μείωσης των επιβλαβών εκπομπών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έθεσε 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, με αποτέλεσμα οι περισσότερες χώρες να καταφεύγουν στην λύση της απαγόρευσης των παλαιότερων diesel οχημάτων Euro 3 και προγενέστερα.

Πόλεις, όπως το Παρίσι, η Βενετία, η Λισαβόνα, το Ντίσελντορφ, η Βρέμη, η Πράγα και το Βερολίνο έχουν απαγορεύσει την κυκλοφορία σε πετρελαιοκίνητα επιβατικά και ελαφρά φορτηγά κατηγορίας Euro 3 και προγενέστερα.

Άλλες πόλεις, όπως το Λονδίνο, το Μιλάνο, το Όσλο και η Στοκχόλμη έχουν επιβάλλει τέλος εισόδου για το κέντρο της πόλης στα diesel οχήματα παλαιότερης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας (Euro 3-4).

Η ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια απειλείται επίσης με την παθητική ασφάλεια που προσφέρει ένα αυτοκίνητο παλαιότερης τεχνολογίας, σε αντίθεση με ένα όχημα νεότερης τεχνολογίας.

Το κόστος της συντήρησης ενός παλαιότερου οχήματος είναι πολύ πιο ακριβό από την απόσβεση και συντήρηση ενός νεότερου, εκτός αν ο ιδιοκτήτης αμελεί τη συχνή και σωστή συντήρηση του οχήματος του, συνέπεια επίσης των αναποτελεσματικών ελέγχων.

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.

Οι κυβερνήσεις οφείλουν να αναλαμβάνουν τις ανάλογες ευθύνες και αποφάσεις για την προσπάθεια μείωσης της κυκλοφορίας παλαιών, ρυπογόνων ελαφρών οχημάτων. Σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες τα τέλη κυκλοφορίας είναι υψηλότερα για τα επιβατικά και ελαφρά φορτηγά παλαιότερης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και έχουν τεθεί σε ισχύ για αυτά κυκλοφοριακοί περιορισμοί, προσπαθώντας να αποτρέψουν τους ιδιοκτήτες από την κυκλοφορία τους.

Με βάση τα πιο πάνω και καθώς το περιβάλλον στα αστικά κέντρα της χώρας μας είναι ιδιαίτερα επιβαρυνόμενο, η ελληνική πολιτεία οφείλει να εντείνει την προσπάθεια για τη μείωση κυκλοφορίας των παλαιών αυτοκινήτων και φορτηγών, με μέτρα όπως:

-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 (πχ. από 20 ως το πολύ 70 ευρώ ετησίως).

-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).

-Αυστηροί τεχνικοί έλεγχοι στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα και παροχή όλων των πληροφοριών του ιστορικού τους, ώστε να προστατεύεται ο καταναλωτής που λόγω της κρίσης έχει καταστεί πιο εύπιστος.

-Έλεγχοι για τυχόν παράτυπες επισκευές, χωρίς εγγύηση. Έλεγχοι στο δρόμο για αυτοκίνητα που δεν έχουν περάσει ΚΤΕΟ, χαλασμένα εξαρτήματα (ελαστικά, φώτα κλπ).