
Επιτακτική θεωρεί την ανανέωση του επαγγελματικού στόλου οχημάτων, κυρίως των φορτηγών, το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών

2019/03/15 09:47 στην κατηγορία LOGISTICS

Επιτακτική θεωρεί την ανανέωση του επαγγελματικού στόλου οχημάτων και κυρίως των φορτηγών το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών.

Του Φώτη Φωτεινού

Όπως αναφέρεται σε αυτό, ο ελληνικός στόλος είναι από τους γηραιότερους στην Ευρώπη, κυρίως λόγω της οικονομικής κρίσης.

Τα τελευταία έτη, η κατάσταση έχει επιδεινωθεί περαιτέρω για τους στόλους φορτηγών και λεωφορείων, καθώς οι αγορές νέων οχημάτων κινούνται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα.

Σε αντίθεση με ό,τι παρατηρείται στην υπόλοιπη Ευρώπη, η συντριπτική πλειοψηφία του εμπορευματικού μεταφορικού έργου στην Ελλάδα εκτελείται από τα παλαιότερα οχήματα του στόλου φορτηγών.

Η παρατήρηση αυτή συμβαδίζει με το γεγονός ότι οι μεμονωμένοι επαγγελματίες, έχοντας κυρίως παλαιά/ πολύ παλαιά οχήματα, κατέχουν το «μερίδιο του λέοντος» στις εγχώριες μεταφορές.

Προφανώς, η κατάσταση αυτή επηρεάζει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα, αποδοτικότητα, ασφάλεια και περιβαλλοντική βιωσιμότητα του τομέα των οδικών μεταφορών.

Για να ανταποκριθεί ο κλάδος στις απαιτήσεις μίας οικονομίας ολοένα πιο προσανατολισμένης σε εξαγωγές και για να εξασφαλιστεί η πλήρης ένταξη της χώρας στις παγκόσμιες εφοδιαστικές αλυσίδες, **υπάρχει επιτακτική ανάγκη να αντιστραφούν οι σημερινές τάσεις και να επιτευχθεί η ανανέωση του (εγχώριου) στόλου επαγγελματικών οχημάτων.**

Ταυτόχρονα, οικολογικοί και οικονομικοί λόγοι απαιτούν ανανέωση και του στόλου επιβατικών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης.

Για τους ανωτέρω λόγους, **προτείνονται οι ακόλουθες ενέργειες:**

-Περιορισμοί ως προς την παλαιότητα εισαγόμενων οχημάτων (παντός τύπου)

Επί του παρόντος, πρακτικά δεν υπάρχει όριο στην ηλικία των οχημάτων που εισάγονται στη χώρα (υπάρχει μόνο πρόβλεψη μέγιστης ηλικίας 15 ετών για εισαγόμενα μεταχειρισμένα λεωφορεία).

Προτείνεται να συμφωνηθεί ένα προοδευτικό χρονοδιάγραμμα περιορισμού της ηλικίας για τα εισαγόμενα οχήματα ανά τύπο οχήματος, και για τους δύο ορίζοντες (2027, 2037).

-Σύστημα προμοδότησης-κυρώσεων μέσω φορολογίας και κινήτρων για νέα/παλαιά και καθαρά/ρυπογόνα οχήματα (παντός τύπου)

Υπάρχουν ελλείψεις στη διαφοροποίηση των κινήτρων για παλαιά ή νέα και καθαρά ή μη οχήματα.

Συνιστάται να ορισθεί ένα προοδευτικό πρόγραμμα κινήτρων/ εκπτώσεων/ φόρων/ τελωνειακών δασμών ανά τύπο οχήματος, τύπο καυσίμου και ηλικία, και για τους δύο ορίζοντες (2027, 2037).

-Καθορισμός κλίμακας μέγιστων επιτρεπόμενων ηλικιών ή/και επιπέδων εκπομπών για όλα τα οχήματα

Επί του παρόντος, πρακτικά δεν υπάρχει όριο στην ηλικία των οχημάτων που κυκλοφορούν στη χώρα (υπάρχει μόνο πρόβλεψη μέγιστης ηλικίας 27 ετών για λεωφορεία).

Προτείνεται να καθοριστεί μερική ή ολική απαγόρευση ανάλογα με την ηλικία/ επίπεδο εκπομπών των οχημάτων, καθώς και να ορισθεί ένα προοδευτικό χρονοδιάγραμμα περιορισμού της ηλικίας ανά τύπο οχήματος και για τους δύο ορίζοντες (2027, 2037).

Image not found or type unknown



Τα γηραιότερα φορτηγά οχήματα στην ΕΕ διαθέτει η Ελλάδα. Στα 18,8 έτη ο μέσος όρος ηλικίας

Αρνητική πρωτιά σημειώνει η χώρα μας, όσον αφορά στην ηλικία του στόλου φορτηγών που διαθέτει, καθώς νεότερα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Ένωσης Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA) καταδεικνύουν ότι εξακολουθεί να κατέχει τα γηραιότερα φορτηγά σε ολόκληρη την ΕΕ.

Ειδικότερα, σύμφωνα με την ACEA, το 2016, ο μέσος όρος ηλικίας κυκλοφορούντων βαρέων φορτηγών στη χώρα μας ήταν **τα 18,8 έτη**, όταν σε ολόκληρη την ΕΕ ο μέσος όρος ηλικίας είναι τα 12 έτη.

Αντίστοιχα, ο μέσος όρος ηλικίας των ελαφρών φορτηγών οχημάτων στην Ελλάδα ήταν **τα 17,1 έτη**, ενώ στην ΕΕ ο μέσος όρος ηλικίας αγγίζει τα 10,9 έτη.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, τον νεότερο στόλο φορτηγών οχημάτων στην ΕΕ διαθέτει το Λουξεμβούργο, με μόλις 6,6 έτη, ακολουθούμενο από τη Γαλλία με 7,6 έτη και τη Δανία με 7,7.

Κίνητρα ανανέωσης του στόλου οχημάτων ζητούν οι Έλληνες μεταφορείς

Στο πλαίσιο αυτό, οι Έλληνες μεταφορείς ζητούν την ένταξη στα ευρωπαϊκά προγράμματα επιδοτήσεων της αντικατάστασης του στόλου οχημάτων, με έγκριση εξαίρεσης από την ευρωπαϊκή πολιτική.

“Ο κλάδος μας είναι από τους λίγους που δεν έχουν ενταθεί στα προγράμματα ΕΣΠΑ, με κύριο λόγο ότι η ευρωπαϊκή στρατηγική δεν υποστηρίζει την οδική μεταφορά, αλλά την σιδηροδρομική ή με πλωτά μέσα.

Επειδή η Ελλάδα, για γεωγραφικούς λόγους, δεν μπορεί να αναπτύξει ούτε τη σιδηροδρομική ούτε την πλωτή μεταφορά, θα πρέπει να ζητήσει εξαίρεση από την ευρωπαϊκή πολιτική, ώστε να υποστηριχθεί η οδική μεταφορά”, επισημαίνουν συνδικαλιστικά στελέχη των ΦΔΧ.