

ΜΙΑ ΝΕΑ ΑΝΤΙΛΗΨΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ (Νοέμβριος 2009)

Συγγραφέας: ΣΤΡΑΤΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

Για πάρα πολλά προβλήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές (π.χ. διόδια, λιμάνια, απόσυρση, στάθμευση) δύσκολα υπάρχει μία και μοναδική απάντηση. Και αυτό γιατί οι μεταφορές είναι τμήμα ενός ευρύτερου κοινωνικού, οικονομικού και πολιτικού συστήματος. Τις τελευταίες βδομάδες το θέμα των κινήτρων για την απόσυρση αυτοκινήτων έχει κυριαρχήσει στην ειδησεογραφία.

Κρίνω σκόπιμη την ανάγκη της νέας κυβέρνησης να επανεξετάσει το μέτρο υπό το πρίσμα των διαστάσεων και επιδράσεων στην οικονομία, το περιβάλλον, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την κοινωνική δικαιοσύνη. Η μέχρι σήμερα εφαρμογή προγράμματος απόσυρσης σε Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία, είχε κύριο στόχο την προώθηση της αυτοκινητοβιομηχανίας τους και κατ' επέκταση την τόνωση της οικονομίας τους.

Μάλιστα, στη Ρωσία τα κίνητρα ισχύουν μόνο αν το αυτοκίνητο έχει κατασκευαστεί στην ίδια τη χώρα, στο δε Ηνωμένο Βασίλειο το μισό χρηματικό ποσό των κινήτρων απόσυρσης καταβάλλεται από τη βιομηχανία. Η συζήτηση που γίνεται σήμερα στις χώρες αυτές είναι για το ποσοστό των αυτοκινήτων που αγοράστηκαν μέσω του προγράμματος και παρήχθησαν στην ίδια τη χώρα και το πρόγραμμα κατακρίνεται, στο βαθμό που ένα μεγάλο ποσοστό είναι αυτοκίνητα εισαγωγής από χώρες της Ήπω Ανατολής.

Η χώρα μας δεν έχει καμιά αυτοκινητοβιομηχανία. Πρόσθετα, το κράτος θα διαθέσει αρκετούς πόρους, πολλά νοικοκυριά θα αναγκαστούν να δανειστούν, ενώ οι πόροι αυτοί θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν σε πιο παραγωγικές επενδύσεις.

Η περιβαλλοντική διάσταση του μέτρου έχει κάποια βάση στον βαθμό που τα καινούργια αυτοκίνητα εκπέμπουν λιγότερους ρύπους, όμως θα πρέπει να συνυπολογίσουμε ότι οι εκπομπές ρύπων πέρα από την τεχνολογία του κινητήρα

εξαρτώνται και από τον χρόνο παραμονής των οχημάτων σε λειτουργία στους δρόμους. Είναι αναμενόμενο ένα νέο ΙΧ να χρησιμοποιείται περισσότερο, καθώς η μείωση της αξίας του (απόσβεση) τον πρώτο χρόνο είναι σχεδόν 15% ανεξαρτήτως χιλιομέτρων που έχουν διανυθεί.

Μελέτη στην Ολλανδία έδειξε ότι τα ετήσια διανυόμενα χιλιόμετρα αυτοκινήτων πάνω από 10 ετών είναι τα μισά ενός καινούργιου αυτοκινήτου. Αυτό σημαίνει ότι κινδυνεύουμε να έχουμε περισσότερη συμφόρηση λόγω του μεγαλύτερου αριθμού διανυόμενων χιλιομέτρων των αυτοκινήτων και τελικά να είναι περισσότεροι οι ρύποι που εκπέμπονται στην ατμόσφαιρα.

Το πρόβλημα, δηλαδή, είναι η χρήση του Ι.Χ. και όχι η κατοχή του. Η κοινωνική διάσταση του μέτρου σχετίζεται με το γεγονός ότι ζητείται από κατόχους Ι.Χ. που έχουν προφανή αδυναμία απόκτησης νέου αυτοκινήτου να επιβαρύνονται με υπέρογκα τέλη κυκλοφορίας. Είναι κοινωνικά άδικο. Με δεδομένη τη ληφθείσα απόφαση από την προηγούμενη κυβέρνηση και τη δημιουργία τετελεσμένων γεγονότων, θεωρώ ότι η νέα κυβέρνηση μπορεί να προβεί στις παρακάτω τροποποιήσεις της ισχύουσας νομοθεσίας: Κατάργηση της αύξησης των τελών κυκλοφορίας λόγω παλαιότητας και πλήρη αποσύνδεση των κινήτρων της απόσυρσης από την αγορά νέου Ι.Χ. Μάλιστα, θα μπορούσε να δοθεί διπλάσια επιδότηση σε είδος. Αν για παράδειγμα η απόσυρση είναι 1.000 ευρώ, θα μπορούσε να δοθεί ετήσια κάρτα απεριόριστων διαδρομών για όλα τα ΜΜΜ για 5 χρόνια για τον οδηγό ή για 3 χρόνια για όλη την οικογένεια.

Παρόμοιο μέτρο υπάρχει στο Βέλγιο από το 2002 για απλή απόσυρση, με την παράδοση των πινακίδων.

Οι αποφάσεις που αφορούν τον δακτύλιο πρέπει να επανεξεταστούν συνολικά. Ο δακτύλιος έχει οδηγήσει στην αύξηση του αριθμού των νοικοκυριών με δύο και περισσότερα Ι.Χ. Συμπερασματικά, το μήνυμα προς τους πολίτες δεν πρέπει να είναι το ισχύον «δώστε το αυτοκίνητό σας και αγοράστε ένα καινούργιο που ρυπαίνει λιγότερο», αλλά «δώστε το αυτοκίνητό σας και χρησιμοποιήστε τις αστικές συγκοινωνίες, το ποδήλατο ή κάνετε περπάτημα». Η κύρια πολιτική θα πρέπει να είναι ο περιορισμός της χρήσης του Ι.Χ. και τα μέτρα επιδότησης να οδηγούν στην ίδια κατεύθυνση.

Ο περιορισμός της χρήσης γίνεται με την αύξηση του αντιληπτού κόστους, το οποίο βασικά είναι κόστος καυσίμων και στάθμευσης.

Εκεί θα πρέπει να εστιάσουμε, βελτιώνοντας παράλληλα τις αστικές συγκοινωνίες, δημιουργώντας ποδηλατόδρομους και απελευθερώνοντας τα πεζοδρόμια, με συνοδευτικά μέτρα και ενέργειες υποστήριξης αυτών (π.χ. λεωφορειόδρομοι, ελεγχόμενη στάθμευση, προγραμματισμός των διανομών και των εκφορτώσεων), αν πράγματι θέλουμε να βοηθήσουμε στη βελτίωση του περιβάλλοντος.

Η ίδρυση υπουργείου Περιβάλλοντος και η ανάληψη της ηγεσίας αυτού από πρόσωπο που έχει αποδείξει ότι ενδιαφέρεται πραγματικά γι' αυτό σε ανύποπτο χρόνο και όχι επ' ευκαιρία, είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντική και ελπιδοφόρα στην κατεύθυνση αυτή.

Το άρθρο δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα «ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ», 2 Νοεμβρίου 2009, σ. 51.