

Μέτρα για την πράσινη αυτοκίνηση: Η ανάγκη και η επόμενη μέρα



Της Λιάνας Γούτα

Για όσους παρακολουθούν τις ευρωπαϊκές και διεθνείς εξελίξεις στον τομέα Αυτοκίνητο-Ατμοσφαιρική Αστική Ρύπανση, τα μέτρα που ανακοινώθηκαν πρόσφατα στη χώρα μας συνοδεύτηκαν σίγουρα από το επιφώνημα... "Επιτέλους!"

Στην Ελλάδα των πόλεων με τα ευρωπαϊκά ρεκόρ ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην Ε.Ε., και με έναν από τους πιο γηρασμένους και ρυπογόνους στόλους αυτοκινήτων, τα μέτρα έπρεπε να έχουν έρθει πολύ νωρίτερα. Αλλά, ως είμαστε θετικοί κι ως ελπίζουμε ότι είμαστε μόνο στην αρχή! Γιατί τα μέτρα, αν και δέχθηκαν μεταξύ των άλλων και κριτική ως εισπρακτικά, περιβαλλοντικώς προσχηματικά κλπ, ωστόσο είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και τα οφέλη θα καταγραφούν σε πολλά επίπεδα.

Στην Ε.Ε. η συζήτηση για τη μείωση των εκπομπών των αυτοκινήτων κρατάει δεκαετίες τώρα. Με δεδομένη όμως την μεγάλη ισχύ της αυτοκινητοβιομηχανίας, η οποία αντιπροσωπεύει το 6,5% της ευρωπαϊκής βιομηχανίας αλλά και 2,2 εκατ. άμβροτες και 12 εκατ. έμμεσες θέσεις εργασίας, οι περιβαλλοντικές ανησυχίες συναντούσαν συχνά ισχυρές αντιστάσεις. Έτσι επί χρόνια, ο στόχος της μείωσης εκπομπών CO2 στηριζόταν, όχι σε νομοθετικές υποχρεώσεις, αλλά σε εθελοντικές συμφωνίες μεταξύ αυτοκινητοβιομηχανίας και Ε.Ε., ενώ προτάσεις για νομοθετικές ρυθμίσεις έμειναν στα συρτάρια. Βεβαίως, ακόμα και με τις εθελοντικές συμφωνίες, επετεύχθη σημαντική πρόοδος, με 12,4% μείωση των εκπομπών CO2 από τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα στην περίοδο 1995-2004. Αλλά και η υιοθέτηση του προτύπου EURO κατά τα τελευταία 15 χρόνια, επέφερε 30-40% μείωση των εκπομπών αζωτοξειδίων και αιωρούμενων σωματιδίων, παρά τον συνεχώς αυξανόμενο όγκο της κυκλοφορίας.

Στη χώρα μας, όπου η μέση ηλικία των οχημάτων είναι σε μερικές κατηγορίες ακόμα και διπλάσια του Ευρωπαϊκού μέσου όρου (π.χ. των μεσαίων και βαρέων φορτηγών που είναι 17 έτη στην Ελλάδα έναντι 8 στην Ε.Ε.), η ανάγκη κινητροδότησης για αλλαγή του στόλου ήταν επιτακτική από καιρό.

“

Στην Ελλάδα των πόλεων με τα ευρωπαϊκά ρεκόρ ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην Ε.Ε., και με έναν από τους πιο γηρασμένους και ρυπογόνους στόλους αυτοκινήτων, τα μέτρα έπρεπε να έχουν έρθει πολύ νωρίτερα. Αλλά, ως είμαστε θετικοί κι ως ελπίζουμε ότι είμαστε μόνο στην αρχή! Γιατί τα μέτρα, αν και δέχθηκαν μεταξύ των άλλων και κριτική ως εισπρακτικά, περιβαλλοντικώς προσχηματικά κλπ, ωστόσο είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και τα οφέλη θα καταγραφούν σε πολλά επίπεδα.

Ωστόσο, η κατάσταση αλλάζει πλέον με γρήγορους ρυθμούς και μαζί με αυτήν αλλάζουν και νοοτροπίες ετών. Έτσι η Ε.Ε. προχωρά σε νομοθετική ρύθμιση για μείωση των εκπομπών CO2 των καινούριων αυτοκινήτων το 2012, από τον σημερινό μέσο όρο των 160 gr/km στα 130 gr/km εκπομπών από τον κινητήρα και στα 120 gr/km με επιπλέον μείωση λόγω βελτίωσης των ελαστικών, του κλιματιστικού του αυτοκινήτου αλλά και της χρήσης βιοκαυσίμων.

Τα οφέλη που αναμένονται είναι πολλά και σχετιζόμενα:

- ✓ όχι μόνο με το περιβάλλον και την κατά 19% μείωση CO2, αλλά και
- ✓ με την εξοικονόμηση καυσίμου (όφελος και για τον καταναλωτή),
- ✓ με την βελτίωση της ασφάλειας ενεργειακού εφοδιασμού, αλλά και
- ✓ με την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας, εξαιτίας της οικολογικής καινοτομίας που αναμένεται να οδηγήσει σε υψηλές ποιότητας θέσεις εργασίας.

Όλο αυτά αποτελούν ισχυρό κίνητρο για όλους, για την αυτοκινητοβιομηχανία, για τον νομοθέτη και όλους παίρνουν πολιτικές αποφάσεις.

Πέραν της σχεδιαζόμενης ευρωπαϊκής νομοθεσίας, ισχυρός παράγοντας για την μείωση των εκπομπών και την βελτίωση της ποιότητας του αέρα είναι και μέτρα που λαμβάνονται ανά την Ευρώπη σε εθνικό ή τοπικό επίπεδο, για τον περιορισμό της ρύπανσης ειδικά στις αστικές περιοχές. Έτσι, μέτρα από τολμηρούς πολιτικούς για ευαισθητοποιημένους πολίτες, όπως πράσινοι δακτύλιοι, πράσινα δρόμα, κίνητρα ανανέωσης των οχημάτων με χαμηλές εκπομπές, υιοθετούνται σε πολλές περιπτώσεις οδηγώντας σε αναδιάρθρωση της αγοράς αυτοκινήτου και δημιουργώντας τη νέα "αγοραστική πύλη" της "πράσινης αυτοκίνησης". Έτσι η αυτοκινητοβιομηχανία σπεύδει να κινηθεί με ρυθμούς πιο γρήγορους ακόμα και από αυτούς που επιβάλλει η νομοθεσία, στην οποία κάποτε η ίδια η αυτοκινητοβιομηχανία αντιδρούσε...

Στη χώρα μας, όπου η μέση ηλικία των οχημάτων είναι σε μερικές κατηγορίες ακόμα και διπλάσια του Ευρωπαϊκού μέσου όρου (π.χ. των μεσαίων και βαρέων φορτηγών που είναι 17 έτη στην Ελλάδα έναντι 8 στην Ε.Ε.), η ανάγκη κινητροδότησης για αλλαγή του στόλου ήταν επιτακτική από καιρό.

Ωστόσο τα νέα μέτρα αντικατάστασης του γηρασμένου και ρυπογόνου στόλου οχημάτων πρέπει να είναι μόνο η αρχή. Η αρχή για να δει κανείς στο σύνολό του το πρόβλημα των μεταφορών και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Γιατί έχουμε κι άλλα θέματα ανοιχτά... Για παράδειγμα:

- ✓ μια πεσιτική, τεκμηριωμένη εξήγηση γιατί, ενώ απαγορεύουμε τη ντιζελοκίνηση στις πόλεις, οι 6 από τις 10 πιο ρυπαρές πόλεις της Ε.Ε. είναι ελληνικές. Κι αφού δώσουμε μια πεσιτική απάντηση, να προχωρήσουμε και σε ανάλογα μέτρα,
- ✓ ή μέτρα για τον περιορισμό των αυτοκινήτων μέσα στις πόλεις. Γιατί η ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, της ποδηλατοκίνησης, της πεζοπορίας, η προώθηση της συνεπιβίβασης, μπορούν να συνεισφέρουν στη μείωση της ρύπανσης περισσότερο κι από το πιο "καθαρό" αυτοκίνητο...

Ο δρόμος για να δούμε μια "άσπρη μέρα" και να πάρουμε μια ανάσα καθαρού αέρα στις πόλεις μας, είναι ακόμα πολύ μακρύς!

*** Η κα Λιάνα Γούτα είναι χημικός μηχανικός, στέλεχος πετρελαϊκής βιομηχανίας, τ. Σύμβουλος σε θέματα Ενέργειας, Περιβάλλοντος και Ανάπτυξης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου**