

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Αθήνα, 19^η Ιουνίου 2017

Ταξί: Ανανέωση του στόλου ή επέκταση του ορίου απόσυρσης;

Σε μία χώρα χαρακτηρισμένη ως «πυρήνα πολιτισμού» τα μέσα μεταφοράς αποτελούν δείκτη πολιτισμού. Η πρώτη επαφή των τουριστών είναι τα ταξί και τα μέσα μεταφοράς. Στην προσπάθεια να διατηρήσουν το στόλο οχημάτων ταξί σε καλή λειτουργία, οι περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες έχουν καθιερώσει την απόσυρση στα 10 χρόνια.

Τα ταξί που κυκλοφορούν καθημερινά στους δρόμους της επιβαρυνμένης κυκλοφοριακά Αθήνας ρυπαίνουν με τις εκπομπές τους σε πολύ μεγάλο βαθμό το περιβάλλον. Τα ταξί συμμετέχουν σχεδόν κατά 50% στην κυκλοφοριακή επιβάρυνση της πόλης, καθώς εισέρχονται επανειλημμένα και παραμένουν στο κέντρο της Αθήνας, για την αναζήτηση κομίστρου.

Πιο συγκεκριμένα, σε ένα στόλο που αγγίζει τον αριθμό των 16.900 ταξί στην Αττική, σύμφωνα με τα ισχύοντα μέτρα απόσυρσης ταξί (15 ή 18 έτη μέγιστη ηλικία, νόμος 4070/2012), οι συνολικοί ρύποι που εκπέμπονται από τους κινητήρες στη διάρκεια ζωής τους αγγίζουν τους 46.000 τόνους αιωρούμενα σωματίδια και τους 600.000 τόνους οξείδια του αζώτου και υδρογονάνθρακες.

Με την εμφάνιση της οικονομικής κρίσης ήταν αναμενόμενο να σημειωθεί κάμψη στην αντικατάσταση των παλαιών ταξί και αυτό έχει ως αποτέλεσμα η μέση ηλικία να έχει αυξηθεί στα 10,1 έτη (με το 61,5% των ταξί να είναι άνω της δεκαετίας, τεχνολογίας Euro 3 ή παλαιότερης).

Παράλληλα όμως, έχει τεθεί το αίτημα για παράταση των ισχυόντων ορίων απόσυρσης από τα 15 στα 22 χρόνια.

Μία παράταση απόσυρσης 7 χρόνων όμως αναμένεται να έχει ουσιαστικές επιπτώσεις στην υγεία των κατοίκων των αστικών περιοχών σύμφωνα με τις ιατρικές μελέτες των τελευταίων χρόνων. Αναλυτικότερα προβλέπεται μείωση του προσδόκιμου ζωής, αύξηση πρόωρων θανάτων και εμφάνιση αναπνευστικών προβλημάτων, κυρίως από τις εκπομπές των παλαιών πετρελαιοκίνητων κινητήρων.

Τι πρωτοβουλίες πρέπει να ληφθούν από την πολιτεία για το στόλο κυκλοφορούντων ταξί:

- Καλύτερο έλεγχο της σωστής λειτουργίας των κινητήρων των ταξί στα ΚΤΕΟ και «στο δρόμο».
- Παροχή κινήτρων για την ευρύτερη χρήση των εναλλακτικών καυσίμων.
- Θέσπιση πιστοποιητικών περιβαλλοντικής απόδοσης για τα ταξί, ώστε τα καθαρά οχήματα να απολαμβάνουν μπόνους (πχ. χαμηλότερα τέλη κυκλοφορίας κλπ).
- Ουσιαστική, αποφασιστική επιδότηση για την αντικατάσταση των παλαιών οχημάτων ταξί με νέα οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας Euro 6.
Μέρος της επιδότησης μπορεί να καλυφθεί από κοινοτικούς πόρους ή και από την εφαρμογή κυκλοφοριακών μέτρων (πχ. αναμόρφωση πράσινου δακτυλίου).

Επεξηγηματικό κείμενο:

Η Ελλάδα ποτέ δεν διακρίθηκε για τη σταθερότητα στην τήρηση και εφαρμογή της νομοθεσίας για το περιβάλλον τις τελευταίες δεκαετίες. Από τη δεκαετία του '60 με την εμφάνιση του νέφους είχαμε μία πληθώρα νόμων που ενώ απέβλεπαν στην προστασία του περιβάλλοντος, πέτυχαν μάλλον το αντίθετο. Παραδείγματα, όπως το μέτρο για την κυκλοφορία μονών και ζυγών που «υποχρέωσε» την ελληνική οικογένεια να αποκτήσει δεύτερο αμάξι για να κυκλοφορεί όλες τις ημέρες του έτους. Από τις διάφορες στρατηγικές αντιμετώπισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης θα μπορούσε το κράτος να εφαρμόσει τις πλέον επιτυχημένες, όπως είναι για παράδειγμα το μέτρο της απόσυρσης των παλιών αυτοκινήτων και στο στόλο των ταξί.

Σημαντική συνεισφορά στην υποβάθμιση της ποιότητας της ατμόσφαιρας φαίνεται ότι οφείλεται στα ταξί παλαιότερης χρονολογίας. Σε καθημερινή βάση, τα ταξί υπολογίζονται να συμμετέχουν σχεδόν κατά 50% στην κυκλοφοριακή επιβάρυνση του κέντρου της Αθήνας. Οι εκπομπές των ρύπων ανά χιλιόμετρο από αυτά τα οχήματα είναι μεγαλύτερες από τις αντίστοιχες των επιβατικών αυτοκινήτων, καθώς οι μικρές ταχύτητες, η επιτάχυνση και η επιβράδυνση κατά τη διάρκεια της διαδρομής και οι πολλές μικρές στάσεις στην προσπάθεια ανεύρεσης κομίστρου συνεισφέρουν δραματικά στην επιβάρυνση της ατμόσφαιρας.

Αδιαμφισβήτητα η κρίση βοήθησε αρκετά στο «πάγωμα» των πωλήσεων επιβατικών ταξί νέας τεχνολογίας. Η αύξηση του ΦΠΑ καθώς και η αύξηση των καυσίμων δυσκολεύουν στο μέγιστο βαθμό τον επαγγελματία να προβεί σε απόσυρση και ανανέωση του οχήματος του. Αποτέλεσμα είναι το αίτημα για την επέκταση της ισχύουσας νομοθεσίας απόσυρσης των ταξί από τα 15 χρόνια στα 22. Μία αλλαγή σαν και αυτήν όμως δεν θα είναι καθόλου αμελητέα στο σύνολο των εκπομπών ρύπων.

Πίνακας 1. Συνολικές εκπομπές ρύπων ταξί στη διάρκεια ζωής τους στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής

Ρύποι	PM's (Αιωρούμενα Σωματίδια)	NOx (οξείδια του αζώτου) και HC (υδρογονάνθρακες)
15-18 έτη όριο απόσυρσης	46.000 τόνοι	600.000 τόνοι
22 έτη όριο απόσυρσης	62.000 τόνοι	720.000 τόνοι

Οι επιπτώσεις των ρύπων αυτών έχουν κεντρίσει το ενδιαφέρον της επιστημονικής κοινότητας, καθώς σε πρόσφατη έρευνα αποδείχτηκε πως το πετρέλαιο κίνησης και οι πρόωροι θάνατοι είναι άμεσα συσχετισμένοι παράγοντες. Πιο συγκεκριμένα, σε πρόσφατη έρευνα που δημοσιεύτηκε στην αγγλική εφημερίδα Daily Mail, τα πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα και ειδικά τα παλαιότερης τεχνολογίας ευθύνονται για 38.000 πρόωρους θανάτους ετησίως.

Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Περιβάλλοντος εξετάζει ενδελεχώς την ποιότητα του αέρα από τις εκπομπές των οχημάτων μέσω των νομικών πλαισίων που τίθενται για τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Συγκεκριμένα έχει εφαρμόσει τις επονομαζόμενες οδηγίες ρύπων “Euro” 1, 2, 3, 4, 5 και 6.

Κάθε Euro αντιστοιχεί σε μία χρονολογία εφαρμογής και θεσπίστηκε με οδηγία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, σε μία διεθνή προσπάθεια μείωσης των ρύπων και των συνεπειών τους. Ο παρακάτω πίνακας δίνει τα αναλυτικά στοιχεία ως προς τις χρονολογίες στις οποίες ανήκουν οι ομάδες Euro και τα όρια εκπομπών τους.

Πίνακας 2. Ευρωπαϊκά πρότυπα εκπομπών (“Euro”) για πετρελαιοκίνητους κινητήρες ελαφρών οχημάτων (επιβατικά & ελαφρά φορτηγά)

Euro	Ημερομηνία εφαρμογής (για νέους τύπους)	CO	NO_x	HC+NO_x	PM
Euro 1	Ιούλιος 1992	2.72 (3.16)	-	0.97 (1.13)	0.14 (0.18)
Euro 2	Ιανουάριος 1996	1.0	-	0.7	0.08
Euro 3	Ιανουάριος 2000	0.66	0.50	0.56	0.05
Euro 4	Ιανουάριος 2005	0.50	0.25	0.30	0.025
Euro 5	Σεπτέμβριος 2009	0.50	0.180	0.230	0.005
Euro 6	Σεπτέμβριος 2014	0.50	0.080	0.170	0.005

Η κρίση όμως καθιστά αδύνατη την ανανέωση του στόλου των παλαιών ταξί σε νέας τεχνολογίας Euro 6, χωρίς την ουσιαστική στήριξη της πολιτείας για χρηματοδότηση. Για την εύρεση των κονδυλίων, η πολιτεία μπορεί να αιτηθεί στα κοινοτικά προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα οποία αφορούν στη ρύπανση του περιβάλλοντος και στη βελτίωση ποιότητας αέρα (πχ. Horizon 2020).

Κυρίως όμως, η πολιτεία θα μπορούσε να αναμορφώσει τον πράσινο δακτύλιο, καθιστώντας τον πιο αποτελεσματικό (μέσω καμερών παρακολούθησης, sticker κλπ) και θεσπίζοντας τέλη καθημερινής εισόδου, αναλόγως της ηλικίας των οχημάτων, που θα χρηματοδοτούν την ανανέωση των μέσων μαζικής μεταφοράς και των ταξί (όπως για παράδειγμα το Λονδίνο εφαρμόζει το congestion charging).

Εκτός των πετρελαιοκίνητων ταξί, υπάρχει πλήθος επιλογών σε αυτοκίνητα που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα, δηλαδή με φυσικό αέριο (CNG) ή με ηλεκτροκίνητες (τα ηλεκτρικά ταξί είναι ήδη διαδεδομένα σε ευρωπαϊκές πόλεις) και σε αυτοκίνητα που διαθέτουν υβριδική τεχνολογία και έχουν ήδη βρει την επιτυχία μεταξύ των επαγγελματιών αυτοκινητιστών.

Καθώς η ηλεκτροκίνηση ίσως χρειάζεται χρόνο ωρίμανσης, σε μελέτη που αφορά στην ποιότητα αέρα από τις συγκοινωνίες, διαπιστώθηκε πως με τη χρήση του φυσικού αερίου παρατηρείται μείωση η οποία αγγίζει το 50% σε ρύπους και ειδικά στα αιωρούμενα σωματίδια (AERMOD μοντέλο προσομοίωσης, Petrakis et al, CEST 2011).