



ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ | 31 Οκτωβρίου 2019

«Νέα μελέτη του IOBE: Ο ρόλος των οχημάτων χαμηλών εκπομπών στις οδικές μεταφορές στην Ελλάδα - Προκλήσεις και Οφέλη»

Η μελέτη εξετάζει τη σημασία των ιδιωτικών επιβατικών οχημάτων χαμηλών εκπομπών στην επίτευξη των ευρωπαϊκών στόχων για την απανθρακοποίηση των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα, μέσω του σχεδιασμού και εφαρμογής προγράμματος παροχής κινήτρων. Οι στόχοι για τη διείσδυση των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων στην Ελλάδα απαιτούν σειρά από αλλαγές σε υποδομές, σε χαρακτηριστικά της ελληνικής οικονομίας, όπως γενικότερα στη διάρθρωση της αγοράς. Στη μελέτη παρουσιάζονται δύο προγράμματα κινήτρων που μπορούν να οδηγήσουν σε μίγμα Ι.Χ. από όλες τις διαθέσιμες τεχνολογίες που εκπέμπουν λιγότερο σε σχέση με οχήματα με συμβατικούς κινητήρες, που θα μεγιστοποιήσει τα οφέλη τόσο σε δημοσιονομικό όσο και σε περιβαλλοντικό επίπεδο.

Παρουσιάζονται δύο προγράμματα που μπορούν να συμβάλλουν σε διεύρυνση των μεριδίων των οχημάτων χαμηλών εκπομπών ρύπων στις νέες πωλήσεις, στο 14,1% και 27,7% αντίστοιχα μέχρι το 2023, καθώς και σε εξοικονόμηση από 3,8 χιλ. έως 13,8 χιλ. τόνους CO₂, την περίοδο 2019-2023. Η μελέτη προχωρά σε εκτίμηση τόσο του δημοσιονομικού κόστους (επιδότηση, ΤΤ, ΤΚ, ΦΠΑ, ΕΦΚ καυσίμων), όσο και του περιβαλλοντικού οφέλους από τη μείωση των ρύπων (παραγωγικότητα, συστήματα υγείας, αξία ακινήτων, κτλ.) μέσα από την εκτίμηση του Κοινωνικού Κόστους Άνθρακα. Το ευρύτερο αποτέλεσμα για την οικονομία και την κοινωνία είναι θετικό.

Οδικές μεταφορές και εκπομπές CO₂ σε Ευρώπη και Ελλάδα

Οι οδικές μεταφορές ευθύνονται για το 72% των εκπομπών του συνολικού κλάδου των Μεταφορών στην Ευρώπη, ενώ στη χρήση Ι.Χ. οχημάτων και ελαφρών φορτηγών αποδίδεται περίπου το 12% των συνολικών εκπομπών CO₂ στην ΕΕ. Για την απανθρακοποίηση των μεταφορών, η ΕΕ εφαρμόζει στρατηγική με μεσοπρόθεσμους στόχους για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τις ιδιωτικές μεταφορές, αλλά και μια πιο ρεαλιστική μεθοδολογία καταγραφής των εκπομπών CO₂.

Στην Ελλάδα, το ζήτημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα μεγάλα αστικά κέντρα είναι έντονο εξαιτίας του ιδιαίτερα υψηλού μέσου όρου ηλικίας Ι.Χ. οχημάτων που προσεγγίζει τα 15,4 έτη, ενώ το 50% του στόλου είναι άνω των 16 ετών και, κατά συνέπεια, παρωχημένης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας. Η πλειονότητα του στόλου (90%) κινείται με βενζίνη, ενώ τα οχήματα χαμηλών ρύπων (π.χ. υβριδικά, ηλεκτρικά, φυσικό αέριο) δεν ξεπερνούν το 0,3% του στόλου. **Στην υπόλοιπη Ευρώπη, τα οχήματα χαμηλών εκπομπών ρύπων αποτελούν το 0,7% του στόλου, ενώ και οι ρυθμοί εισόδου τέτοιων οχημάτων στον στόλο είναι πολλαπλάσιοι: 2,2 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους, έναντι 0,5 στην Ελλάδα, αποτυπώνοντας την απόσταση που θα πρέπει να διανύσει η Ελλάδα, αλλά και την ταχύτητα με την οποία θα πρέπει να κινηθεί για την επίτευξη των ευρωπαϊκών στόχων.**

Προτεινόμενα προγράμματα

Καθώς η επίτευξη των στόχων της ευρωπαϊκής πολιτικής για την απανθρακοποίηση των ιδιωτικών μεταφορών στηρίζεται στη διεύδυση των οχημάτων ZLEV (Zero or Low Emission Vehicles) με έμφαση στην τεχνολογική ουδετερότητα, στη μελέτη εξετάζεται ο σχεδιασμός προγραμμάτων επιδότησης για οχήματα φιλικότερα προς το περιβάλλον (στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα ZLEV, τα υβριδικά και τα οχήματα φυσικού αερίου).

Η επιδότηση έχει σκοπό την ενίσχυση της αγοράς οχημάτων χαμηλών εκπομπών ρύπων, τα οποία λόγω ενσωμάτωσης νέων τεχνολογιών έχουν υψηλότερη τιμή αγοράς. Τονίζεται όμως, ότι θα πρέπει να εξεταστούν και άλλα μέτρα τα οποία θα ευνοήσουν τη χρήση των οχημάτων χαμηλών ρύπων, όπως είναι η ελεύθερη στάθμευση στα μεγάλα αστικά κέντρα, η επιδότηση φόρτισης στους σταθμούς στάθμευσης, η ελεύθερη χρήση λεωφορειολωρίδων, η απαλλαγή από τα διόδια, κ.ά.

Στο πρώτο σενάριο, επιδότησης ύψους €3.000, τα οχήματα χαμηλών εκπομπών ρύπων αναμένεται να αυξήσουν το μερίδιό τους στο 14,1% των νέων πωλήσεων επιβατικών μέχρι το 2023, από το 4,8% το 2018, συνδυαστικά και με τη φυσική εξέλιξη της αγοράς. Ανάμεσα στα οχήματα χαμηλών εκπομπών ρύπων, τα υβριδικά οχήματα εκτιμάται πως θα εξακολουθήσουν να είναι η μεγαλύτερη κατηγορία των οχημάτων χαμηλών ρύπων, ενώ ακολουθούν τα οχήματα φυσικού αερίου, τα Plug-in υβριδικά και τα ηλεκτρικά.

Οι μέσες εκπομπές ρύπων των νέων οχημάτων αναμένεται να διαμορφωθούν στα 105,9 g CO₂/km, μακριά από τον ευρωπαϊκό στόχο των 95g CO₂/km. Το αρνητικό δημοσιονομικό αποτέλεσμα εξαιτίας της επιδότησης, των μειωμένων εσόδων από τα καύσιμα (ΕΦΚ και ΦΠΑ) και από τα τέλη κυκλοφορίας, εκτιμάται ότι καλύπτεται από τα αυξημένα έσοδα από Τέλος Ταξινόμησης και ΦΠΑ, αλλά κυρίως από το Κοινωνικό Κόστος Άνθρακα το οποίο αποφεύγεται λόγω μειωμένων εκπομπών ρύπων, με αποτέλεσμα το τελικό ισοζύγιο για την κοινωνία και την οικονομία να είναι θετικό κατά €68,7 εκατ. την εξεταζόμενη περίοδο. Συνολικά, κατά την περίοδο 2019-2023 ο περιβαλλοντικός αντίκτυπος των ιδιωτικών μεταφορών μπορεί να περιορισθεί ως και κατά 3,8 χιλ. τόνους CO₂ σε σχέση με το σενάριο βάσης.

Παρ' όλα αυτά, η επιδότηση των €3.000 κρίνεται ανεπαρκής, εφόσον οι στόχοι πρέπει να επιτευχθούν με ταχύτερους ρυθμούς. Στην Πορτογαλία, με σχεδόν ίδια χαρακτηριστικά οικονομίας, το 7,4% των πωλήσεων επιβατικών είναι χαμηλότερων εκπομπών, έναντι 4,8% στην Ελλάδα, ενώ ο ρυθμός επέκτασής τους το 2018 ήταν πάνω από 60%.

Αναλύθηκε ένα επιπλέον σενάριο, με επιδότηση €7.500, με το οποίο εκτιμάται ότι θα κινητοποιηθεί δραστικότερα η αγορά οχημάτων για τον περιορισμό των ρύπων. Στο **σενάριο επιδότησης ύψους €7.500**, ο στόχος του 2020 για μέσες εκπομπές ρύπων στις νέες πωλήσεις επιτυγχάνεται, αν και με χρονική υστέρηση τριών ετών (2023). Τα οχήματα χαμηλών εκπομπών ρύπων αναμένεται να προσεγγίσουν το 27,7% των νέων πωλήσεων το 2023, έναντι 4,8% το 2018, με θετικές επιδράσεις στις εκπομπές ρύπων, όπου θα προσεγγίσουν τα 92g CO₂/km το 2023. Συνολικά, κατά την περίοδο 2019-2023 ο αντίκτυπος των ιδιωτικών μεταφορών μπορεί να περιορισθεί ως και κατά 13,5 χιλ. τόνους.

Και στο σενάριο αυτό, ο συμψηφισμός δημοσιονομικού και περιβαλλοντικού αποτελέσματος οδηγεί σε θετικό ισοζύγιο για το οικονομικό σύστημα, με μέσο όφελος €129,1 εκατ. την περίοδο 2019-2023, υπολογίζοντας τόσο το δημοσιονομικό κόστος, όσο και το όφελος με βάση το κόστος άνθρακα το οποίο αποφεύγεται για το κοινωνικό σύνολο.

Το πλήρες κείμενο της μελέτης είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα του IOBE (www.iobe.gr).