



## ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΠΙΒΛΗΘΟΥΝ ΑΝΤΙΚΙΝΗΤΡΑ ΣΤΗΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΣΗ

ECOCITY - ΙΟΥΛΙΟΣ 2015

Το ECOCITY, όλα αυτά τα χρόνια έχει εκφράσει την αντίθεσή του στην απόφαση προηγούμενων κυβερνήσεων για την παροχή κινήτρων στα πετρελαιοκίνητα επιβατικά οχήματα νέας τεχνολογίας, στην ελεύθερη κυκλοφορία τους στο κέντρο των μεγάλων πόλεων της χώρας και στην έλλειψη μέτρων περιορισμού των παλαιάς τεχνολογίας πετρελαιοκίνητων επιβατικών και φορτηγών αυτοκινήτων. Για το θέμα έχει τεκμηριώσει τη θέση του, η οποία στηρίζεται στις επιπτώσεις της πετρελαιοκίνησης στην Δημόσια Υγεία, στο Περιβάλλον και στην Οικονομία.

Η προηγούμενες κυβερνήσεις μετά τη σταθερή πίεση και προσπάθεια για άρση της πετρελαιοκίνησης, που υπήρξε από τους εισαγωγείς νέων και μεταχειρισμένων επιβατικών οχημάτων, με κύριους λόγους τεκμηρίωσης τα μειωμένα όρια εκπομπών CO<sub>2</sub> των πετρελαιοκίνητων, αποκρύπτοντας τις τραγικές επιπτώσεις από τις εκπομπές μικροσωματιδίων (PM) και οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>), κάτι που έχει οδηγήσει μεγάλες πόλεις της Ευρώπης στην απαγόρευση των πετρελαιοκίνητων οχημάτων στο κέντρο των πόλεων. Επιπλέον οι τραγικές συνέπειες της νοθείας πετρελαίου που έχει εντοπιστεί στη χώρα μας μεγιστοποιεί το πρόβλημα με ιδιαίτερα σημαντικές επιπτώσεις.

Με προσανατολισμό την αντικειμενική αξιολόγηση και τον εμπλουτισμό της αντίληψης, όσων επιθυμούν να εξετάσουν σωστά τις επιπτώσεις της πετρελαιοκίνησης, καταγράφονται παρακάτω στοιχεία από τη μακρόχρονη Διαβούλευση που έκαναν οι Επιτροπές του ECOCITY με επιστήμονες και εκπροσώπους Ευρωπαϊκών Δικτύων, Φορέων και Οργανισμών.

Οι λόγοι αυτοί προτείνεται να αποτελέσουν βασικά σημεία για την αξιολόγηση της υπάρχουσας τακτικής παροχής κινήτρων για την κυκλοφορία πετρελαιοκίνητων επιβατικών οχημάτων στη χώρα.

Η πρόταση του ECOCITY αφορά στην επιβολή αντικινήτρων στα πετρελαιοκίνητα οχήματα και την εφαρμογή κινήτρων για την τόνωση της κυκλοφορίας ηλεκτρικών οχημάτων, υβριδικών οχημάτων και οχημάτων καύσης φυσικού αερίου :

**Οι εκπομπές ρύπων που αναφέρουν οι αυτοκινητοβιομηχανίες για κάθε πετρελαιοκίνητο όχημα, αναφέρονται σε μετρήσεις που έγιναν στα εργαστήριά τους και όχι σε μετρήσεις πραγματικής κυκλοφορίας στις πόλεις.**

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εκφράσει την ανησυχία της σχετικά με τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>) και μικροσωματισίων PM<sub>2,5</sub> που εκπέμπουν τα πετρελαιοκίνητα οχήματα. Ο προβληματισμός που έχει κατατεθεί από το Transport & Environment (T&E) σχετικά με το σύστημα μέτρησης των εκπομπών καυσαερίων είναι λανθασμένες και αφορά μετρήσεις στο εργαστήριο των

κατασκευαστών και όχι σε πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας στις πόλεις. Το ECOCITY που είναι μέλος του T&E έχει τονίσει μέσα από τον κύκλο διαβούλευσης για την πετρελαιοκίνηση που υλοποιεί τα τελευταία 5 χρόνια, ότι οι μετρήσεις που ορίζουν τις εργοστασιακές εκπομπές γίνονται με συγκεκριμένη μέθοδο και αγνοείται ή αποκρύπτεται το γεγονός πως όλοι τα πετρελαιοκίνητα οχήματα στο κέντρο των πόλεων δεν κινούνται με υψηλή ταχύτητα ώστε να γίνει η σωστή καύση των μικροσωματιδίων που παγιδεύονται στα φίλτρα, με αποτέλεσμα οι εκπομπές καυσαερίων να είναι πολλαπλάσιες από εκείνες που αναφέρουν τα εργοστάσια παραγωγής. Χαρακτηριστική είναι η αποδοχή της ACEA (Ένωση Ευρωπαϊκών Κατασκευαστών Αυτοκινήτων) μετά την πίεση από T&E, σχετικά με το ότι οι αυτοκινητοβιομηχανίες συμφωνούν να αλλάξει ο τρόπος υπολογισμού των εκπομπών οξειδίου του αζώτου (NOx) και να πραγματοποιείται υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης.

Για τον σκοπό αυτό προτείνεται η απαγόρευση των πετρελαιοκίνητων οχημάτων στο κέντρο των ελληνικών πόλεων.

### **Τα Πετρελαιοκίνητα οχήματα εκπέμπουν ρύπους που επηρεάζουν και επιβαρύνουν την ποιότητα του αέρα**

Η Ε.Ε. εμφανίζεται ιδιαίτερα προβληματισμένη με την πετρελαιοκίνηση και ειδικά με τα όρια εκπομπής μικροσωματιδίων και οξειδίων του αζώτου, αφού οι μετρήσεις εκπομπών τους σε συνθήκες πραγματικής κυκλοφορίας σε πόλη, είναι εντελώς διαφορετικές και πολύ πιο αυξημένες από αυτές που αναφέρουν οι αυτοκινητοβιομηχανίες από εργαστηριακές μετρήσεις. Παρά την μείωση των ορίων εκπομπής ρύπων που έχει επιβάλει η ΕΕ μέσω του EURO 5, η αύξηση των μικροσωματιδίων στις πόλεις και η εκπομπή οξειδίων του αζώτου είναι σταθερή με δυσμενείς επιπτώσεις στην Υγεία. Επιστημονικές μελέτες δείχνουν πως το ποσοστό NOx (που εκπέμπεται ως πρωτογενές διοξείδιο του αζώτου από τα ντιζελοκίνητα) έχει αυξηθεί σημαντικά με την εισαγωγή διαφόρων νέων τεχνολογιών, που είχαν ως στόχο τον έλεγχο των εκπεμπόμενων αιωρούμενων σωματιδίων (ΑΣ) και τη συμμόρφωση με τα νέα αυστηρά ευρωπαϊκά πρότυπα (Euro 6).

### **Οι εκπομπές μικροσωματιδίων και οξειδίων του αζώτου, από τα Πετρελαιοκίνητα οχήματα, έχουν τραγικές επιπτώσεις στη Δημόσια Υγεία και αυξάνουν την θνησιμότητα των κατοίκων των πόλεων.**

Τα αποτελέσματα επιδημιολογικών ερευνών της τελευταίας δεκαετίας, στην Ευρώπη και στη Βόρεια Αμερική, έχουν τεκμηριώσει την ύπαρξη βραχυχρόνιων επιδράσεων των σημερινών επιπέδων αιωρούμενων σωματιδίων και όζοντος στην υγεία. Η έκθεση των πολιτών στην ατμοσφαιρική ρύπανση αποτελεί ένα σοβαρότατο πρόβλημα Δημόσιας Υγείας και ευθύνη των Κυβερνήσεων να τους προστατέψουν. Στην Αθήνα, στην Θεσσαλονίκη και στις άλλες μεγάλες πόλεις μας, το μεγαλύτερο μέρος των μικροσωματιδίων προέρχεται από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα (επιβατικά, ταξί, λεωφορεία, φορτηγά).

Επίσης η χρήση πετρελαίου κακής ποιότητας ή νοθευμένο (θέρμανσης, ναυτιλίας κ.ά.) επιβαρύνει σημαντικά το φίλτρο παρακράτησης σωματιδίων που φράζει πολύ γρήγορα, ενώ σύντομα επέρχεται η μόνιμη ζημιά που αχρηστεύει τις καθαριστικές του ιδιότητες. Επιπλέον η επιβάρυνση του αέρα των πόλεων από

οξείδια του αζώτου, που εκπέμπουν τα πετρελαιοκίνητα, είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη για την υγεία των κατοίκων τους. Από σχετικές μελέτες που έχουν γίνει για τις μακροχρόνιες επιδράσεις φαίνεται ότι η μακροχρόνια έκθεση στη σωματιδιακή ατμοσφαιρική ρύπανση οδηγεί σε αυξημένη θνησιμότητα και μετρήσιμη μείωση του προσδόκιμου επιβίωσης. Τα οφέλη από τη μείωση του επιπέδου των ρύπων έχουν τεκμηριωθεί.

Τα μικρότερα σωματίδια ( $PM_{2.5}$  ή  $PM_{10}$ ) εισχωρούν βαθύτερα στους πνεύμονες και θεωρούνται πιο επικίνδυνα για την υγεία. Παρόλο που αντιπροσωπεύουν σχετικά μικρή αναλογία ως προς τη μάζα των σωματιδίων, αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του αριθμού των σωματιδίων. Το 90% των σωματιδίων που εκπέμπονται από πετρελαιοκίνητα οχήματα είναι (κατά μάζα)  $PM_{10}$ .

Οι επιδράσεις ενός συγκεκριμένου επιπέδου ρύπανσης δεν είναι ίδιες σε όλες τις πόλεις και δεν μπορεί να συγκρίνονται οι πόλεις της χώρας μας με τις ευρωπαϊκές. Τα αποτελέσματα των ερευνών δείχνουν ότι οι επιδράσεις είναι μεγαλύτερες (για την ίδια έκθεση) σε θερμότερες πόλεις, σ' εκείνες που έχουν και αυξημένες συγκεντρώσεις  $NO_2$  και σε εκείνες που έχουν μεγαλύτερη αναλογία ηλικιωμένων. Το μέγεθος των επιδράσεων μεταβάλλεται ανάλογα με χαρακτηριστικά των πόλεων ή των περιοχών, τις οποίες αφορούν. Έτσι τα σωματίδια έχουν μεγαλύτερες επιδράσεις στη Δημόσια Υγεία όταν προέρχονται σε μεγαλύτερο ποσοστό από τα οχήματα που κυκλοφορούν και στις θερμότερες περιοχές. Να σημειωθεί ότι στην Αθήνα το μεγαλύτερο μέρος των μικροσωματιδίων προέρχεται από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα (ΙΧ, ταξί, λεωφορεία, φορτηγά)

## **Η Πετρελαιοκίνηση είναι βασική αιτία νοθείας και λαθρεμπορίας πετρελαίου στην Ελλάδα**

Το εκτεταμένο λαθρεμπόριο καυσίμων παρουσιάζεται κυρίως στο πετρέλαιο και προκαλείται από τη διαφορά στους φόρους που επιβάλλονται στους διαφορετικούς τύπους πετρελαίου (κίνησης, θέρμανσης, ναυτιλίας).

Στις χώρα μας, ο κρατικός μηχανισμός παρουσιάζεται αδύναμος να λύσει το πρόβλημα με το λαθρεμπόριο και τη Νοθεία του πετρελαίου, παρά την απλότητα εφαρμογής μεθόδων ελέγχου και καταστολής. Η αμηχανία και έλλειψη μέτρων έχει ως αποτέλεσμα η ποιότητα του καυσίμου να είναι εξαιρετικά υποβαθμισμένη.

Παρά την διαβεβαίωση των διυλιστηρίων της χώρας σχετικά με το καθαρό πετρέλαιο κίνησης, που πωλούν στις εταιρίες εμπορίας καυσίμων και στους μεταπωλητές, όλοι γνωρίζουν πως το πρόβλημα κλοπής και νοθείας πετρελαίου γίνεται εκτός των διυλιστηρίων και εκτός των νόμιμων εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαίου, από παράνομους διακινητές και πωλητές.

Η λαθρεμπορία και η νοθεία καυσίμων δημιουργεί πρόβλημα στο κράτος, που έχει απώλεια τεράστιων εσόδων. Όπως είναι φυσικό, προκαλεί ιδιαίτερο προβληματισμό η αδράνεια του Κράτους, που τα τελευταία 35 χρόνια δεν έχει επέμβει με δραστικές λύσεις και αφήνει να συνεχίζεται ο παράνομος πλουτισμός σε βάρος της Υγείας και της βελτίωσης της Ποιότητας της ζωής μας, ειδικά σε δύσκολες εποχές όπως αυτή που διανύουμε.

Η νοθεία και το λαθρεμπόριο πετρελαίου είναι μία πληγή για τη χώρα, με μεγάλες οικονομικές επιπτώσεις και περιβαλλοντική ζημιά.

**Το νοθευμένο πετρέλαιο προκαλεί σοβαρές ζημιές στα πετρελαιοκίνητα οχήματα νέας τεχνολογίας (Euro 6), τις οποίες δεν καλύπτει η εγγύηση του οχήματος, με αποτέλεσμα την σημαντική οικονομική επιβάρυνση του ιδιοκτήτη.**

Παρά τις επιβεβαιωμένες δύσκολες συνθήκες, οι εισαγωγείς αυτοκινήτων πιέζουν έντονα για την άρση της απαγόρευσης χωρίς να εμβαθύνουν στο πρόβλημα, αφού είναι σοβαρές οι ζημιές που προκαλεί στα ευαίσθητα ντιζελοκίνητα που πληρούν τις προδιαγραφές Euro 5 το πετρέλαιο κακής ποιότητας, είτε μόνο θέρμανσης, είτε νοθευμένο. Σε αυτού του τύπου πετρελαιοκινήτων η χρήση πετρελαίου θέρμανσης ή ακόμη και μίγμα πετρελαίου κίνησης με θέρμανσης, είναι επικίνδυνο και καταστρέφει εξαρτήματα (μπεκ, αντλία υψηλής πίεσης και φίλτρα).

Οι βλάβες στα πετρελαιοκίνητα Euro 5 από νοθευμένο ντίζελ κίνησης βρίσκονται πολύ υψηλότερα από τον μέσο ευρωπαϊκό όρο, σύμφωνα με αναφορά του ΣΕΑΑ, ενώ τα εργοστάσια αρνούνται ορισμένες φορές να τις αποκαταστήσουν δωρεάν ακόμη και στο πλαίσιο της εγγύησης, καθώς δεν τις αξιολογούν ως κατασκευαστικά σφάλματα, αλλά ως προϊόν νοθευμένου καυσίμου.

Είναι φανερό λοιπόν πως η άρση της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης, δεν φαίνεται πως θα είναι προς το συμφέρον των αγοραστών, αν δεν υπάρξει πρώτα μέριμνα για την επικίνδυνη διοχέτευση και εφοδιασμό αυτοκινήτων νέας τεχνολογίας με νοθευμένο πετρέλαιο.

**Το νοθευμένο καύσιμο καταστρέφει τα φίλτρα (παγίδες) στα πετρελαιοκίνητα και δεν συγκρατούν τα επικίνδυνα μικροσωματίδια**

Οι αυτοκινητοβιομηχανίες, με σκοπό να συμμορφωθούν με τα όρια του Euro 5 για τη μάζα των μικροσωματιδίων που εξέρχονται από την εξάτμιση με «διάμετρο» μικρότερη από 10 μικρά, εφοδίασαν τα νέας τεχνολογίας ντιζελοκίνητα με φίλτρα (παγίδες) σχεδιασμένα να κατακρατούν και στη συνέχεια να καίνε τα μικροσωματίδια.

Στη περίπτωση που το πετρελαιοκίνητο όχημα χρησιμοποιεί καύσιμο νοθευμένο, που έχει μεγάλη περιεκτικότητα σε θείο είναι επικίνδυνο να μπουκώσει και στη συνέχεια να καταστρέψει το φίλτρο, με συνέπεια να μην καίγονται τα βλαβερά μικροσωματίδια και να ρυπαίνουν έντονα τον αέρα των πόλεων.

Το πετρέλαιο που είναι προϊόν νοθείας με πετρέλαιο θέρμανσης η ναυτιλίας έχει υψηλότερης περιεκτικότητας θείο, με αποτέλεσμα τα αντιρρυπαντικά συστήματα των αυτοκινήτων να έχουν μειωμένη απόδοση και, ταυτόχρονα, να παρατηρείται αύξηση της πρωτογενούς εκπομπής μικροσωματιδίων από τον κινητήρα. Σύμφωνα με μελέτη του Υπουργείου Ενέργειας των ΗΠΑ, σε καύσιμο με περιεκτικότητα θείου 150ppm (κάτι που αναλογεί σε ένα σχετικά χαμηλό ποσοστό νοθείας, με ανάμειξη 8 μερών πετρελαίου κίνησης με ένα μέρος πετρελαίου θέρμανσης), τα φίλτρα μικροσωματιδίων DPF με τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένα όλα τα πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα κατηγορίας Euro 5, παρουσιάζουν εκμηδενισμένη απόδοση. Σε περιπτώσεις ύπαρξης θείου στο καύσιμο μεγαλύτερης από 150ppm (κάτι που παρουσιάζεται έντονα στις περιπτώσεις νοθείας του πετρελαίου στην Ελλάδα), παρατηρείται αύξηση των εκπομπών μικροσωματιδίων πάνω από αυτά που θα εξέπεμπε ο κινητήρας αν δεν ήταν εφοδιασμένος με φίλτρο. Χαρακτηριστικά η μελέτη του Υπουργείου Ενέργειας των ΗΠΑ, δείχνει τον υπερδιπλασιασμό της μάζας των εκπεμπόμενων

μικροσωματιδίων μετά το φίλτρο, σε σχέση με τα μικροσωματίδια που εξέρχονται από τον κινητήρα, για περιεκτικότητα θείου 350ppm. Η αιτία της μεγάλης αυτής αύξησης είναι ότι τα φίλτρα DPF περιέχουν έναν οξειδωτικό καταλύτη, ο οποίος μετατρέπει μεγάλο μέρος του διοξειδίου του θείου που σχηματίζεται από την καύση του θείου στο καύσιμο σε SO<sub>3</sub>, το οποίο στη συνέχεια αντιδρά με τους υδρατμούς στα καυσαέρια και σχηματίζει θειικό οξύ (H<sub>2</sub>SO<sub>4</sub>). Το θειικό οξύ έχει την ιδιότητα να μετατρέπεται στη συνέχεια σε εξαιρετικά μικρά μικροσωματίδια με διάμετρο ολίγων χιλιοστών του μικρού, τα οποία απορροφώντας υδρατμούς σε αναλογία 1:7 αυξάνουν σημαντικά τη μάζα τους.

Από πλευράς Δημόσιας Υγείας, οι επιπτώσεις από την αύξηση της μάζας των εκπεμπόμενων μικροσωματιδίων είναι ακόμα μεγαλύτερες, καθώς τα μικροσωματίδια που εξέρχονται από το φίλτρο και έχουν βάση το θειικό οξύ ανήκουν κυρίως στην κατηγορία των ultrafine με διάμετρο της τάξεως των 10nm, και έχουν πολύ μικρή μάζα.

Έτσι η αύξηση αριθμού των εξαιρετικά επικίνδυνων ultrafine μικροσωματιδίων είναι πολύ μεγαλύτερη από την μετρούμενη ποσοστιαία αύξηση της μάζας των μικροσωματιδίων.

Αυτός είναι ένας από τους βασικούς λόγους που οδήγησε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, να επιβάλει στο Euro 6 ένα δεύτερο όριο για τα μικροσωματίδια, που θα αφορά τον αριθμό των μικροσωματιδίων που θα διαφεύγουν από το φίλτρο, χωρίς διάκριση ως προς το μέγεθος τους. Το όριο αυτό (PN) δεν έχει ακόμα οριστεί, αλλά δεν θα αργήσει, ώστε να δοθεί ο απαιτούμενος χρόνος στους κατασκευαστές.

Οι πληροφορίες σχετικά με τις εξελίξεις στον ορισμό του επιπέδου PN, αναφέρουν ότι έχει επέλθει συμβιβασμός και ότι θα είναι τόσο ελαστικός που όλοι οι ντιζελοκινητήρες που θα εκπληρώνουν το όριο PM<sub>10</sub>, αυτόματα θα ικανοποιούν το όριο PN. Αν είναι έτσι, τότε η ανάγκη αντιμετώπισης του προβλήματος της εκπομπής μικρού μεγέθους μικροσωματιδίων, που είναι τα πιο βλαβερά για την υγεία, από τους πετρελαιοκινητήρες αναβάλλεται για το μέλλον.

Σήμερα, το πρόβλημα με την εκπομπή πολύ μικρών μικροσωματιδίων παραμένει έντονο στους ντιζελοκινητήρες Euro 5 και σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες θα παραμένει και στα μελλοντικά ντιζελ Euro 5b.

### **Τα Πετρελαιοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούν νοθευμένο και παράνομο πετρέλαιο, εξελίσσονται σε τοξικές βόμβες για την Αττική και την Θεσσαλονίκη**

Η έκταση της παράνομης διάθεσης και χρήσης νοθευμένου πετρελαίου (θέρμανσης – ναυτιλίας) στην Ελλάδα και ειδικά σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, είναι μεγάλη και με τραγικές επιπτώσεις. Η ελεύθερη κυκλοφορία πετρελαιοκίνητων επιβατικών σε Αττική και Θεσσαλονίκη εκτιμάται πως έχει εκτινάξει την νοθεία και το λαθρεμπόριο πετρελαίου. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της Ημερίδας που διοργάνωσε το ECOCITY στο τέλος Μαΐου 2011, αν δεν υπάρξουν πρώτα οι προϋποθέσεις πάταξης της νοθείας και λαθρεμπορίου πετρελαίου, δεν θα έπρεπε να έχει εκτεθεί η τότε Κυβέρνηση στη στήριξη εμπορικών αιτημάτων για άρση της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης,

Στους σύγχρονους πετρελαιοκινητήρες που πληρούν τις προδιαγραφές Euro 5 και 6, η χρήση πετρελαίου θέρμανσης ή ακόμη και μίγμα πετρελαίου κίνησης με



θέρμανσης επιβαρύνει σημαντικά και φράζει πολύ πιο γρήγορα το φίλτρο με κατάληξη στη μόνιμη ζημιά του και αχρήστευσή του σε ότι αφορά στις ιδιότητές του.

Η καύση πετρελαίου θέρμανσης ή ναυτιλίας, αντί για πετρέλαιο κίνησης από τα αυτοκίνητα είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη για την ήδη ρυπασμένη ατμόσφαιρα και την υγεία των κατοίκων της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και των μεγάλων πόλεων. Οι Επιστήμονες και το ECOCITY έχουν επισημάνει, πολλές φορές τα τελευταία χρόνια, τους κινδύνους στην Δημόσια Υγεία και στο Περιβάλλον.

Τα πετρελαιοκίνητα οχήματα, είτε παλαιάς, είτε νέας τεχνολογίας, που χρησιμοποιούν πετρέλαιο θέρμανσης, εξελίσσονται σε τοξικές βόμβες για τον αέρα των πόλεων που κυκλοφορούν. Με την υπάρχουσα παράνομη χρήση του πετρελαίου θέρμανσης και ναυτιλίας για κίνηση, καθώς και με την εκπομπή μεγάλου αριθμού PM<sub>2,5</sub> και μικρότερης διαμέτρου, απαιτείται λήψη μέτρων και αντικινήτρων κυκλοφορίας πετρελαιοκίνητων στις μεγάλες πόλεις μας.

### **Τι προτείνει η Επιτροπή του ECOCITY για την αξιολόγηση των επιπτώσεων της πετρελαιοκίνησης**

Επειδή οι επιπτώσεις της πετρελαιοκίνησης κρίνονται ιδιαίτερα σοβαρές, επιβάλλεται η αντικειμενική αξιολόγηση με βασικούς δείκτες επιλογής τη Δημόσια Υγεία και τον επηρεασμό του Αέρα των μεγάλων πόλεων της χώρας και όχι το οικονομικό κέρδος και η μεροληπτική στήριξη μικρής μερίδας εμπόρων. Η Κυβέρνηση πρέπει να αποδεικνύει το ενδιαφέρον της για το κοινό καλό, αποφασίζοντας αντικειμενικά και με ισορροπία τις αλλαγές.

Το ECOCITY εκφράζει την ανησυχία και τον έντονο προβληματισμό, για εμπορική και οικονομική μόνο προσέγγιση της παροχής κινήτρων για τα πετρελαιοκίνητα, αντί η προτεραιότητα να είναι η υγεία, η προστασία του περιβάλλοντος και η ποιότητα ζωής του συνόλου των κατοίκων, που ζουν στις μεγάλες περιοχές της χώρας.

Η επικίνδυνη αύξηση της αιθαλομίχλης στη χειμερινή περίοδο και αδυναμία καταστολής του λαθρεμπορίου καυσίμων, σε συνδυασμό με την η απουσία παγίδων για τις εκπομπές μικροσωματιδίων στα πετρελαιοκίνητα οχήματα παλαιάς τεχνολογίας, καθώς και οι κλιματικές συνθήκες της Ελλάδας, είναι οι κύριοι παράγοντες που θα πρέπει να εξεταστούν ιδιαίτερα στην αξιολόγηση των επιπτώσεων της αλματώδους αύξησης της πετρελαιοκίνησης στην χώρα μας.

### **Το ECOCITY προτείνει :**

- Εφαρμογή καθεστώτος αντικινήτρων για την πετρελαιοκίνηση που θα περιλαμβάνει
  - Αύξηση του ΕΦΚ στο πετρέλαιο κίνησης
  - Πληρωμή τελών κυκλοφορίας όλων των πετρελαιοκίνητων
  - Ελεύθερη κυκλοφορία στο κέντρο των πόλεων μόνο σε ηλεκτρικά, φυσικού αερίου και υβριδικά οχήματα. Απαγόρευση κυκλοφορίας των πετρελαιοκίνητων οχημάτων στο κέντρο επιβαρυμένων από ρύπανση πόλεων της χώρας

- Κίνητρα για αντικατάσταση του στόλου των πετρελαιοκίνητων ταξί με ηλεκτρικά, φυσικού αερίου και υβριδικά οχήματα.
- Απόσυρση και αντικατάσταση του ρυπογόνου στόλου των Φορτηγών, που κυκλοφορούν στη χώρα, καθώς και εφαρμογή αντικινήτρων για τις εισαγωγές μεταχειρισμένων παλαιάς τεχνολογίας.
- Δημιουργία περιβαλλοντικών δακτυλίων για φορτηγά που θα εισέρχονται στις πόλεις, όπου θα κυκλοφορούν μόνο νέας τεχνολογίας πετρελαιοκίνητα οχήματα και όχι ο παλιός και ρυπογόνος στόλος των μεταχειρισμένων που υπάρχουν.
- Τακτικός έλεγχος φίλτρων κατακράτησης μικροσωματιδίων, καθώς και εκπομπής οξειδίων του αζώτου σε πετρελαιοκίνητα οχήματα, μέχρι να επιβεβαιωθεί η πάταξη της χρήσης νοθευμένου πετρελαίου, που προκαλεί ζημιά στη Δημόσια Υγεία, στο Περιβάλλον και στην Οικονομία.

**Επιπλέον προτείνει και προσφέρει τη συμβουλευτική υποστήριξη :**

- **ΜΕΤΡΗΣΗ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΡΥΠΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΕ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕ ΑΘΗΝΑ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (Περίοδος Σεπ 2015-Φεβ 2016)**
  - Συνεργασία με εταιρίες εισαγωγής Πετρελαιοκίνητων επιβατικών οχημάτων. Επιλογή των πιο καθαρών οχημάτων diesel (Euro 5) σύμφωνα με τη γνώμη του ΣΕΕΑ και μέτρηση εκπομπής ρύπων σε Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα και Βόλο με επιλογές :
    1. Σε ημέρες κυκλοφοριακού φόρτου και σε αργίες, στο κέντρο των πόλεων
    2. Με χρήση πετρελαίου κίνησης και με πετρέλαιο νοθευμένο (σε μέρη 1/8 και 3/8) και εξέταση επιπτώσεων
    3. Μέτρησης και υπολογισμού εκπομπής ρύπων σε συγκεκριμένες διαδρομές
  - Παράδοση αποτελεσμάτων Ιανουάριος 2016 και αξιολόγηση έως 30/4/16
  - Έγκαιρη απόφαση που θα συμβαδίσει με την περίοδο εφαρμογής νέων μέτρων στο 2016
- **ΕΛΕΓΧΟΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ-ΤΑΞΙ-ΠΟΥΛΜΑΝ (Περίοδος Ιαν – Απρ 2016)**
  - Συστηματικό τεχνικό έλεγχο των οχημάτων, ιδιαίτερα εκείνων που εισάγονται ως μεταχειρισμένα από την αλλοδαπή αλλά και επαγγελματικών χρήσεων
  - Έλεγχος για χρήση νοθευμένων Καυσίμων
  - Έλεγχος συντήρησης και εκπομπής ρύπων
  - Εξέταση εφαρμογής υποχρεωτικής τοποθέτησης φίλτρου μικροσωματιδίων σε συνεργασία με επιστημονικά εργαστήρια
- **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ ΦΙΛΤΡΩΝ ΜΙΚΡΟΣΩΜΑΤΙΔΙΩΝ ΣΕ ΚΡΑΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (Νοε 2015 – Ιουν 2016)**
  - Προσδιορισμός συνθηκών και μέτρων Αξιολόγησης (έως Δεκ 2015)
  - Έλεγχος εκπομπών ανά κατηγορία :

- Δημοτικές συγκοινωνίες – ΚΤΕΛ
  - Οχήματα Στρατού
  - Οχήματα Αστυνομίας, Λιμενικού, Πυροσβεστικά κα
  - Οχήματα Κρατικών Οργανώσεων (ΔΕΗ, ΟΤΕ, Ύδρευση κα)
- **ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ κλπ)**
    - Προετοιμασία εκτίμησης συνθηκών και συγκέντρωση μελετών ή αξιολογήσεων κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών συνθηκών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη (έως Δεκ 2015)
    - Μελέτη και αξιολόγηση υπάρχουσας κατάστασης (έως Μάρτιο 2016)
    - Εξέταση για πιλοτική εφαρμογή τον Σεπτέμβριο 2016, στη διάρκεια της Εβδομάδας Μετακίνησης



**Εθελοντικός Οργανισμός για το Αστικό Περιβάλλον**

Τηλ. 210 6196757 - [info@ecocity.gr](mailto:info@ecocity.gr)

Αθήνα, 20 Ιουλίου 2015