

11 Σεπ 2017



11 Σεπ. 2017



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΑΥΤΟΤΕΛΕΣ ΤΜΗΜΑ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Ταχ. Δ/ση: Μεσογείων 119
Ταχ. Κώδικας: 10192 Αθήνα
Πληροφορίες: Ν.Μυλωνάς
Τηλέφωνα: 213-1513811
FAX: 213-1513512
E-mail: vouli2@prv.ypeka.gr

Αθήνα 7-9-2017
Αρ. Πρωτ. 1800

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων
✓ **Τμήμα Ερωτήσεων**

Επισυνάπτεται Πίνακας Κοινοποιήσεων

ΘΕΜΑ: «Απάντηση σε Ερώτηση»

ΣΧΕΤ: α) Η με αριθμό πρωτ. 5516/9-5-2017 Ερώτηση

Σε απάντηση της (α) σχετικής **Ερώτησης** που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από τους Βουλευτές που αναφέρονται στον πίνακα κοινοποιήσεων, επισυνάπτουμε το υπ' αριθμ. πρωτ. 720/21-7-2017 έγγραφο του Εθνικού Κέντρου Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης (Ε.Κ.Π.Α.Α.) και επισημαίνουμε ότι πάγια θέση της Ελλάδας είναι η αυστηροποίηση της νομοθεσίας, ο σταδιακός μηδενισμός του συντελεστή προσαρμογής και η επικαιροποίηση του κύκλου δοκιμών για τα οχήματα που κινούνται με καύσιμο ντίζελ έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στις πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας.

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ

Επισυνάπτεται: Το υπ' αρ. πρωτ. 720/21-7-2017 έγγραφο του Ε.Κ.Π.Α.Α. (σελ.2)

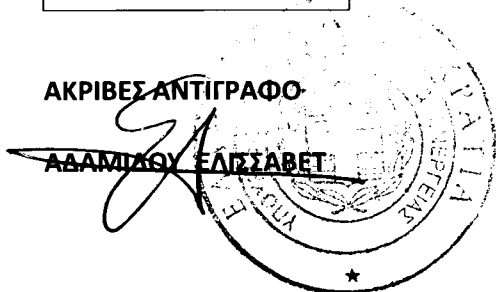
Σελίδες απάντησης: 2

Σελίδες συνημμένων: 2

Σύνολο Σελίδων: 4

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

ΑΔΑΜΙΑΔΟΥ ΕΛΕΝΑΣ



Πίνακας Κοινοποιήσεων:

1. Βουλευτές κ.κ.

- Αναγνωστοπούλου Αθανασία
- Βράντζα Παναγιώτα
- Γάκη Δημήτρη
- Γεννιά Γεωργία
- Δημαρά Γιώργο
- Θραψανιώτη Μανώλη
- Ιγγλέζη Κατερίνα
- Καββαδία Αννέτα
- Καραγιαννίδη Χρήστο
- Καρασαρλίδου Φρόσω
- Καστόρη Αστέρη
- Κατσαβριά-Σιωροπούλου Χρυσούλα
- Κοζομπόλη-Αμανατίδη Παναγιώτα
- Μανιό Νίκο
- Μεικόπουλο Αλέξανδρο
- Μηταφίδη Τριαντάφυλλο
- Μουμουλίδη Θεμιστοκλή
- Ντζιμάνη Γιώργο
- Παπαδόπουλο Σάκη
- Παρασκευόπουλο Νικόλαο
- Ριζούλη Ανδρέα
- Σαρακιώτη Ιωάννη
- Συμορέλη Χρήστο
- Σκούφα Ελισσάβετ
- Σταματάκη Ελένη
- Σταμπουλή Αφροδίτη
- Στογιαννίδη Γρηγόρη
- Συρίγο Αντώνιο
- Τσόγκα Γιώργο

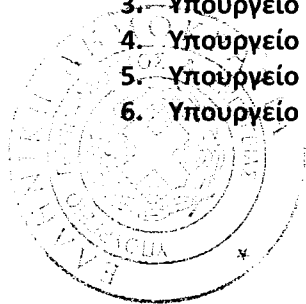
2. Υπουργείο Οικονομικών

3. Υπουργείο Οικονομίας & Ανάπτυξης

4. Υπουργείο Εξωτερικών

5. Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας & Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων

6. Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών





Κηφισιά, 21-07-2017

Αρ. Πρωτ. ΕΚΠΑΑ: οικ. 720

**Προς: Αυτοτελές Τμήμα Κοινοβουλευτικού
Ελέγχου**

Θέμα: Απάντηση στην με Α.Π. 5516/9.5.17 ερώτηση στη Βουλή των Ελλήνων

Σε απάντηση της παραπάνω ερώτησης και συμπληρωματικά στην απάντηση του Τμήματος Ποιότητας της Ατμόσφαιρας, με σκοπό την πληρέστερη κατανόηση του ζητήματος των εκπομπών των πετρελαιοκίνητων οχημάτων, σας ενημερώνουμε για τα εξής:

Το πρόβλημα των εκπομπών από τα ντιζελοκίνητα αυτοκίνητα δεν αφορά το διοξείδιο του άνθρακα ούτε ρύπους όπως αιωρούμενα σωματίδια, διοξείδιο του θείου κλπ., αλλά εστιάζεται στα οξείδια του αζώτου και είναι γνωστό εδώ και τουλάχιστον μια εικοσαετία. Το πρόβλημα είναι διπλό:

1. Προκειμένου να εγκριθεί η κυκλοφορία στην ΕΕ ενός τύπου οχήματος απαιτείται να λάβει έγκριση τύπου. Η έγκριση τύπου γίνεται βάσει του Κανονισμού 2007/46 και περιλαμβάνει σειρά δοκιμών στο όχημα προκειμένου να διαπιστωθεί αν πληρούνται οι απαιτήσεις της νομοθεσίας. Μεταξύ των απαιτήσεων αυτών είναι και οι περιβαλλοντικές προδιαγραφές των κινητήρων (EURO 5, EURO 6, EURO V, EURO VI κλπ.) όπως επίσης και οι εκπομπές CO₂. Για τη διεξαγωγή των ελέγχων ακολουθείται ένας συγκεκριμένος «κύκλος δοκιμής» ο οποίος ουσιαστικά έχει το ρόλο προσομοιωτή των πραγματικών συνθηκών οδήγησης του οχήματος (περιλαμβάνει συγκεκριμένο προφίλ ταχυτήτων και συγκεκριμένες επιταχύνσεις). Στην ΕΕ εφαρμόζεται ο NEDC (New European Driving Cycle) από το 1998. Στην πραγματικότητα, ο «κύκλος δοκιμής» έχει αφενός δομηθεί με βάση τους βενζινοκίνητους και, αφετέρου, έχει ένα πολύ ήπιο προφίλ ταχυτήτων και επιταχύνσεων που ουδεμία σχέση έχει με τις πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Αυτό οδηγεί σε σημαντική υποεκτίμηση των πραγματικών εκπομπών NOx με απολύτως νόμιμο τρόπο και αφορά το σύνολο των ντιζελοκίνητων οχημάτων (πραγματικές εκπομπές 5-10 φορές υψηλότερες των ονομαστικών ενώ στα βενζινοκίνητα η διαφορά είναι πολύ μικρότερη – περίπου 20%).
2. Ο όμιλος VW είχε βαθμονομήσει με κατάλληλο λογισμικό τους κινητήρες της έτσι ώστε να επιτυγχάνει φαινομενικά ακόμα χαμηλότερες εκπομπές κατά τη διεξαγωγή του κύκλου δοκιμής NEDC. Σημειώνεται ότι το JRC είχε ήδη σε δημοσιευμένες μελέτες του επισημάνει ότι τεχνικά ήταν απλό να βαθμονομηθεί με κατάλληλο λογισμικό ο κινητήρας έτσι ώστε να φαίνεται ότι εκπέμπει πολύ μικρότερες εκπομπές από τις πραγματικές.

Σημειώνεται ότι εργαστηριακές μετρήσεις των εκπομπών των ντιζελοκίνητων οχημάτων EURO 6 (όχι κατ' ανάγκη VW) υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης που έγιναν στη Φινλανδία από τη Νορβηγική Αρχή Αυτοκινητοδρόμων έδειξαν ότι οι εκπομπές NOx για τα αυτοκίνητα σε συνθήκες κυκλοφορίας πόλης και σε κρύο καιρό είναι 4-20 φορές υψηλότερες των οριακών τιμών της νομοθεσίας, ενώ οι μέσες εκπομπές για τα αστικά λεωφορεία και τα βαριά φορτηγά είναι περίπου 4 φορές υψηλότερες από αυτές των προδιαγραφών Euro VI (συγκριτικά όμως με τα οχήματα προδιαγραφών Euro V είναι μειωμένες κατά 90%). Αντίθετα, δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα με τα αιωρούμενα σωματίδια. Σε ό,τι αφορά τις εκπομπές CO₂, αυτές είναι 20-95% υψηλότερες αυτών που μετρούνται με τον κύκλο δοκιμής NEDC που προβλέπεται σύμφωνα με τη διαδικασία έγκρισης τύπου.

Αναφορικά με την Ελλάδα το πρόβλημα αφορά σε πάνω από 21.000 οχήματα, τα οποία έχουν ταξινομηθεί (ανάλογα με τη χρονολογία κατασκευής τους) ως οχήματα που πληρούν τις προβλεπόμενες προδιαγραφές του εκάστοτε ισχύοντος Ευρ. Κανονισμού EURO με βάση τη σχετική έγκριση τύπου που είχαν λάβει, ενώ δεν πληρούσαν τις προδιαγραφές αυτές (και επομένως δεν θα έπρεπε να έχει επιτραπεί η κυκλοφορία τους).

Εδώ και μια δεκαετία, τίθεται συνεχώς το θέμα της αναθεώρησης του κύκλου (και από την ίδια της Ευρ. Επιτροπή) αλλά προσκρούει στις αντιδράσεις κυρίως της Γερμανίας και Κρατών Μελών που έχουν στην επικράτειά τους εργοστάσια κατασκευής γερμανικών αυτοκινήτων.

Η Ευρ. Επιτροπή έχει προτείνει ως λύση την εφαρμογή της 2^{ης} δέσμης για τις πραγματικές οδικές εκπομπές (RDE) και την καλή εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας ενώ προτίθεται να θέσει σε λειτουργία ηλεκτρονική πλατφόρμα ανταλλαγής πληροφοριών. Αναφορικά με την επικαιροποίηση του κύκλου δοκιμών για τα ντιζελοκίνητα οχήματα, η Επιτροπή αναφέρει ότι εργάζεται για τη σύνταξη σχετικής πρότασης χωρίς να δεσμεύεται σε συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα αφού είναι δεδομένη η σταθερή αντίδραση της Γερμανίας την τελευταία δεκαετία. Το Ευρωκοινοβούλιο που έχει εγκαλέσει την Ευρ. Επιτροπή για χρόνια συγκάλυψη του προβλήματος και θεωρεί ότι η θέση της Ευρ. Επιτροπής ότι η εφαρμογή της υφιστάμενης νομοθεσίας είναι η ενδεδειγμένη λύση στο πρόβλημα αποτελεί υπεκφυγή, αφού η σημερινή νομοθεσία είναι το μεγαλύτερο μέρος του προβλήματος.

Σήμερα, έχει υιοθετηθεί και εφαρμόζεται η 2^η δέσμη νομοθεσίας της RDE (Real Driving Emissions). Πλέον οι πραγματικές εκπομπές μετρώνται με φορητούς μετρητές σε πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας αλλά για τη σύγκριση με τις επιτρεπόμενες εκπομπές με βάση τον κανονισμό EURO 6 χρησιμοποιείται συντελεστής προσαρμογής που έχει οριστεί σε 2,1 (110%) για τις εκπομπές NOx των νέων μοντέλων από το Σεπτέμβριο του 2017 και σταδιακή μείωσή του σε 1,5 (50%) από τον Ιανουάριο του 2020¹.

Πάγια θέση της Ελλάδας είναι η αυστηροποίηση της νομοθεσίας, ο σταδιακός μηδενισμός του συντελεστή προσαρμογής και η επικαιροποίηση του κύκλου δοκιμών για τα ντιζελοκίνητα οχήματα έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στις πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας.

Τέλος, επισημαίνεται ότι ο υπολογισμός της επιβάρυνσης της ποιότητας της ατμόσφαιρας σε τοπικό επίπεδο εξαιτίας των πρόσθετων πραγματικών εκπομπών (σε σχέση με τις ονομαστικές) είναι εξαιρετικά δύσκολος αφού εξαρτάται από πολλές παραμέτρους όπως ο αριθμός των επίμαχων οχημάτων, το ποσοστό τους, τα χιλιόμετρα που διανύουν, οι συνθήκες κυκλοφορίας κλπ..

Ο ΕΚΤΕΛΩΝ ΧΡΕΗ Δ/ΝΤΗ ΤΟΥ Ε.Κ.Π.Α.Α.

**ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ &
ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (Ε.Κ.Π.Α.Α.)**
Ν.Π.Ι.Δ. ΕΠΟΠΤΕΥΟΜΕΝΟ ΑΠΟ ΤΟ Υ.Π.Ε.Ν.
ΚΥΑ 12935/2015
ΕΔΡΑ: ΣΠ. ΛΟΥΗ 1 - Τ.Κ. 136 77 - ΑΧΑΡΝΕΣ
ΑΦΜ: 099965892 - ΔΟΥ: ΑΧΑΡΝΩΝ

ΠΕΤΡΟΣ ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ

¹ Συνοπτική περιγραφή όλου του νομοθετικού πλαισίου μπορεί να βρεθεί στον ιστότοπο:
<http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm>