



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Υπηρεσία Συντονισμού

Γραφείο Νομικών & Κοινοβουλευτικών Θεμάτων

Ταχ. Δ/ση: Μεσογείων 119

Ταχ. Κώδικας: 11526 Αθήνα

Πληροφορίες: Μυλωνάς Ν.

Τηλέφωνο: 213-15 13 811

E-mail: vouli1@prv.ypeka.gr

ΠΡΟΣ: Βουλή των Ελλήνων

ΚΟΙΝ.: Βουλευτή κα Αγγελική Αδαμοπούλου

ΘΕΜΑ: «Απάντηση σε Ερώτηση»

ΣΧΕΤ: Η με αριθμό πρωτ. 3095/9-2-2022 Ερώτηση

Σε απάντηση της σχετικής **Ερώτησης** που κατατέθηκε στη Βουλή των Ελλήνων από τη Βουλευτή κα Αγγελική Αδαμοπούλου, σας γνωστοποιούμε ότι:

Ως προς την επιβολή, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις, περιβαλλοντικού τέλους για μεταχειρισμένα οχήματα που εισάγονται από άλλα κράτη μέλη της Ε.Ε., επισημαίνεται ότι η θέσπιση του μέτρου δικαιολογείται από τη μέριμνα να αποθαρρυνθεί η θέση σε κυκλοφορία παλαιών, επικινδύνων και ρυπογόνων οχημάτων και να ενθαρρυνθεί παράλληλα η μετάβαση στην πράσινη κινητικότητα στον τομέα μεταφορών, με την επιλογή φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων – κυρίως δε ηλεκτροκίνητων – αντί των συμβατικών.

Το μέτρο επιβλήθηκε στο πλαίσιο ενός γενικού συστήματος φορολόγησης με βάση αντικειμενικά κριτήρια, και δη την παλαιότητα και την αντιρρυπαντική τεχνολογία των οχημάτων σύμφωνα με τις προδιαγραφές σχεδιασμού των ευρωπαϊκών προδιαγραφών εκπομπών ρύπων, και επιδιώκει θεμιτούς, σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο, κοινωνικο – οικονομικούς σκοπούς γενικού συμφέροντος, που συνίστανται στην προστασία της υγείας και της ανθρώπινης ζωής εν μέσω της έξαρσης της πανδημίας Covid -19 καθώς και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Διευκρινίζεται ότι το περιβαλλοντικό τέλος δεν σχεδιάσθηκε ως οριζόντιο και διαρκές μέτρο, ικανό να εισάγει δυσμενή διακριτική μεταχείριση στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα, και αυτό καταδεικνύεται από το γεγονός πως (α) επιβάλλεται μόνο σε συγκεκριμένες κατηγορίες οχημάτων, (β) το ύψος του τέλους (3.000 και 1.000 ευρώ αντιστοίχως) είναι ανάλογο τόσο της ρυπογόνου τεχνολογίας της αντίστοιχης κατηγορίας οχημάτων όσο και του επιδιωκόμενου σκοπού, ο οποίος είναι η αποθάρρυνση κυκλοφορίας στη Χώρα παλαιών, επικινδύνων και ρυπογόνων οχημάτων, και (γ) επιβάλλεται με σκοπό τη διατήρηση της ποιότητας της ατμόσφαιρας ή ακόμη και τη βελτίωσή της, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που πηγάζουν από την Οδηγία 2008/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21ης Μαΐου 2008 για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (L 152), λαμβάνοντας κυρίως υπόψη τις πρόσφατες παραπομπές της Χώρας μας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο Δικαστήριο της Ε.Ε (Υπόθεση C-633/21 και Υπόθεση C-70/21) για τις διαχρονικά παρατηρούμενες υπερβάσεις της μέσης ετήσιας οριακής τιμής του διοξειδίου του αζώτου στον οικισμό της Αττικής και της ημερήσιας οριακής τιμής αιωρούμενων σωματιδίων ΑΣ₁₀ στον οικισμό της Θεσσαλονίκης, καθώς και την απουσία λήψης κατάλληλων μέτρων για την αντιμετώπισή τους, σκοπό επιτακτικού δημοσίου συμφέροντος κατά την έξαρση της πανδημίας Covid – 19. Λαμβάνοντας λοιπόν υπόψη την επιστημονικά παραδεδομένη συσχέτιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης με τα προβλήματα στο ανθρώπινο αναπνευστικό σύστημα και στο πλαίσιο της προσπάθειας περιορισμού της διασποράς του κορωνοϊού COVID-19, ο οποίος αποδεδειγμένα πλήττει ευθέως το ανθρώπινο αναπνευστικό σύστημα, αποφασίσθηκε να εισαχθεί ένα

αντικίνητρο επιλογής παλαιών, ρυπογόνων συμβατικών οχημάτων με σκοπό, έστω κατ' ελάχιστον, να διατηρηθεί το περιβαλλοντικό ισοζύγιο, ειδικά ως προς τις εκπομπές αερίων, λειτουργώντας προληπτικά κατά της επιδείνωσης των αναπνευστικών νόσων, ιδίως εν μέσω της πανδημίας του COVID-19.

Επισημαίνουμε ότι δίχως τη ρυθμιστική παρέμβαση από πλευράς της Ελληνικής Κυβέρνησης για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στη Χώρα και την επιβολή αντικινήτρων για την χρήση συμβατικών οχημάτων (όπως το περιβαλλοντικό τέλος) θα ήταν αντικειμενικά αδύνατον η Χώρα να εκπληρώσει τις διεθνείς και ενωσιακές της δεσμεύσεις για μείωση των αερίων του θερμοκηπίου έως το 2030 και να επιτύχει τους φιλόδοξους στόχους του ΕΣΕΚ, όπως αυτό υποβλήθηκε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ενώ το μέτρο συνεισφέρει επίσης και στην προσπάθεια της Χώρας μας για την επίτευξη των οριακών τιμών διοξειδίου του αζώτου και αιωρούμενων σωματιδίων (AS_{10}) στους οικισμούς της Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Ως εκ τούτου, η επιβολή του περιβαλλοντικού τέλους συμβάλλει στην επίτευξη θεμιτών εθνικών και ενωσιακών στόχων, είναι σύμφωνη με την αρχή της αναλογικότητας και την αρχή της φορολογικής ουδετερότητας και, επιπλέον, δεν εισάγει δυσμενή διάκριση εις βάρος των εισαγόμενων οχημάτων. Εν προκειμένω, δεν ενισχύεται η εγχώρια αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων εις βάρος αυτής των εισαγόμενων. Άλλωστε, με δεδομένο ότι στη Χώρα δεν υφίσταται αγορά κατασκευής νέων οχημάτων, το σύνολο των κυκλοφορούντων οχημάτων – νέων και μεταχειρισμένων – είναι εισαγόμενα. Το μόνο το οποίο επιδιώκεται είναι η σταδιακή απόσυρση και εξάλειψη των ήδη κυκλοφορούντων στην εγχώρια αγορά μεταχειρισμένων οχημάτων, προκειμένου να μην αιφνιδιαστεί το σύνολο των Ελλήνων πολιτών. Αντίθετα, δίδεται εμμέσως πλεονέκτημα στα εισαγόμενα νέα οχήματα, και συμβατικά νέας, σύγχρονης, αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, αλλά και ηλεκτροκίνητα. Επομένως, δεν τίθεται ζήτημα δημιουργίας άνισων όρων ανταγωνισμού, αλλά ενίσχυσης της σχετικής αγοράς νέων οχημάτων αντί της αγοράς μεταχειρισμένων.

Ο Υπουργός

Κωνσταντίνος Σκρέκας

Σελίδες απάντησης: 2
Σελίδες συνημμένων: -
Σ ύ ν ο λ ο Σελίδων: 2