



ΣΥΡΙΖΑ
ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΩΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	5516
Ημερομηνία καταθέσεως	9/5/17

Αθήνα, 9 Μαΐου 2017

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς

- Οικονομίας και Ανάπτυξης
 - Εξωτερικών
- Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων
 - Οικονομικών
- Περιβάλλοντος και Ενέργειας
- Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: Το σκάνδαλο του ομίλου Volkswagen και το Ελληνικό Δημόσιο

Το Σεπτέμβριο του 2015 αποκαλύφθηκε η χρήση «λογισμικού συστήματος αναστολής για την παράκαμψη των προτύπων εκπομπών για ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους» σε κινητήρες Diesel της εταιρίας Volkswagen. Το λογισμικό αυτό, ανιχνεύοντας τη χρήση συσκευών μέτρησης εκπομπών ρύπων, έδινε μια παραπλανητική και ευνοϊκή για τον κατασκευαστή του κινητήρα εικόνα του ύψους των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακος που εξέπεμπε το όχημα σε συνθήκες πραγματικής χρήσης. Περισσότερα από 11 εκατομμύρια οχήματα του ομίλου Volkswagen, σε όλο τον κόσμο, κυκλοφόρησαν και εξακολουθούν να κυκλοφορούν με λογισμικό που παραποιεί τις μετρήσεις του ύψους των εκπομπών ρύπων, εκλύοντας από 4, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις έως και 14 φορές περισσότερους ρύπους (όχι μόνο διοξειδίου του άνθρακα) σε πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας, σε σχέση με την τιμή που αναγράφεται στην άδεια κυκλοφορίας τους.

Η πρώτη διάσταση της υπόθεσης που έγινε γνωστή ως «Volkswagen Emission Skandal - Σκάνδαλο Volkswagen», ήταν η περιβαλλοντική: Σύμφωνα με το Υπουργείο Δικαιοσύνης των ΗΠΑ (4.01.2016), επρόκειτο για παραβίαση της νομοθεσίας των ΗΠΑ περί προστασίας του περιβάλλοντος. Παρότι η εταιρία Volkswagen προσπάθησε να περιορίσει τις διαστάσεις του ζητήματος, διατείνόμενη ότι ναι μεν παραβίασε διατάξεις της νομοθεσίας των ΗΠΑ, δεν ετίθετο όμως θέμα σύγκρουσης με το ευρωπαϊκό ενωσιακό δίκαιο, πολύ γρήγορα αποδείχτηκε το αντίθετο: Η αρμόδια γερμανική αρχή (Kraftfahrt-Bundesamt) διαπίστωσε ότι ο όμιλος Volkswagen πράγματι παραβίασε την απαγόρευση χρήσης συστημάτων αναστολής με τα οποία ο έλεγχος των εκπομπών είναι αποτελεσματικός μόνο κατά τις εργαστηριακές δοκιμές, δηλαδή παραβίασε το άρθρο 5 του Κανονισμού (ΕΚ) 715/2007. Η αρμόδια επίτροπος εσωτερικής αγοράς Elzbieta Bienkowska κάλεσε την VW να αποζημιώσει και τους ευρωπαίους καταναλωτές. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (http://eurlex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:587d0b4fc5aa11e5a4b501aa75ed71a1.0011.02/DOC_1&format=PDF), στις 27 Ιανουαρίου, πρότεινε έναν νέο

κανονισμό «για την έγκριση και εποπτεία της αγοράς των μηχανοκινήτων οχημάτων...» και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, σε διαδικασία συναπόφασης, στις 4.04.2017, με ψήφους 585 υπέρ έναντι 77 κατά, ψήφισε υπέρ της προτεινομένης αυστηροποίησης του πλαισίου που, στο εξής, οφείλει να θεσπίσει η ΕΕ.

Σε ομοσπονδιακό δικαστήριο του Ντιτρόιτ, εκπρόσωποι της VW, στο πλαίσιο εξωδικαστικού συμβιβασμού με την ομοσπονδιακή κυβέρνηση των ΗΠΑ, ομολόγησαν ενοχή ως προς την απάτη σχετικά με το ύψος των ρύπων. Ήδη οι Εισαγγελίες του Μπράουνσβαϊκ και του Μονάχου έχουν αρχίσει προκαταρκτική εξέταση για το έγκλημα της απάτης κατά 37 στελεχών της εταιρίας και του ομίλου Volkswagen.

Παράλληλα, οι μέτοχοι ζητούν αποζημίωση από την εταιρία και έχουν ξεκινήσει οι διαδικασίες κατά του ομίλου Volkswagen για παραπλανητική διαφήμιση και παραβίαση των κανόνων του ανταγωνισμού. Καταναλωτές και καταναλωτικές οργανώσεις στρέφονται κατά των διανομέων του ομίλου για ελάττωμα και έλλειψη συνομολογηθείσας ιδιότητας του πράγματος: Το Landgericht Kleve (υπόθεση 3 O 252/16 της 31.03.2017) δικάωσε ενάγοντα επί τη βάση παραβίασης του Διατάγματος της Ομοσπονδιακής Γερμανίας (EG FGV) με το οποίο ενσωματώθηκαν οι Οδηγίες 2007/46/ΕΕ, 2002/24/ΕΕ και 2003/37/ΕΕ στο εσωτερικό της δίκαιο, αναγνωρίζοντας ότι το όχημα του ενάγοντα, μην έχοντας νόμιμη «έγκριση τύπου», είχε πραγματικό ελάττωμα και ως εκ τούτου ο αγοραστής δικαίωμα σε αποζημίωση.

Στο μεταξύ, οι διαστάσεις της υπόθεσης γιγαντώνονται. Στη πορεία των ερευνών αποκαλύφθηκε ότι δεν αφορά μόνο τις εταιρίες του ομίλου Volkswagen. Η χρήση παρόμοιου είδους λογισμικού αφορά σε όλο και μεγαλύτερο αριθμό αυτοκινητοβιομηχανιών.

Στην Ελλάδα είναι οι καταναλωτικές οργανώσεις που έχουν ανακινήσει το θέμα και ασκούν πίεση στη Γενική Γραμματεία Εμπορίου και Προστασίας Καταναλωτή του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης. Πρόκειται για κάτι που ξενίζει. Θα περίμενε κανείς ότι η Ελλάδα, χώρα χωρίς αυτοκινητοβιομηχανία, θα πρωτοστατούσε στη διαλεύκανση όλων των πτυχών της υπόθεσης, κινούμενη, σε πρώτο στάδιο, κατά του ομίλου Volkswagen (VW, AUDI, SKODA, SEAT), επεκτείνοντας, στη συνέχεια, την έρευνα και στις υπόλοιπες αυτοκινητοβιομηχανίες. Η χώρα μας είναι εκ των πραγμάτων υποχρεωμένη να ενσχύσει στην περιβαλλοντική και στην ποινική διάσταση της υπόθεσης. Είναι υποχρεωμένη να διερευνήσει όλες τις διαστάσεις του θέματος από άποψη κοινοτικού δικαίου, επειδή (και αυτό είναι το συγκλονιστικό της υπόθεσης) εγκαλείται για παραβίαση του ενωσιακού δικαίου. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (α/α 20162178 / 8.12.2016, δυνάμει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ) έχει κινήσει τη «διαδικασία επί παραβάσει» (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4214_el.htm), απευθύνοντας προειδοποιητική επιστολή: Η Ελλάδα δεν έχει θεσπίσει συστήματα κυρώσεων ώστε οι κατασκευαστές αυτοκινήτων να αποτρέπονται από την παραβίαση της νομοθεσίας για τις εκπομπές ρύπων των αυτοκινήτων ή δεν επέβαλε τις σχετικές κυρώσεις σε περιπτώσεις παραβίασης της νομοθεσίας. Κατά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «σύμφωνα με το ισχύον σύστημα έγκρισης τύπου (οδηγία 2007/46, η οποία θεσπίζει το γενικό πλαίσιο και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 715/2007, ο οποίος θεσπίζει τα όρια εκπομπών Euro V και Euro VI), οι εθνικές αρχές είναι αρμόδιες να ελέγχουν αν ένα μοντέλο αυτοκινήτου συμμορφώνεται με το σύνολο των προτύπων της ΕΕ πριν αυτό μπορεί να πωληθεί στην ενιαία αγορά. Οφείλουν επίσης να επιβάλλουν

διορθωτικά μέτρα και κυρώσεις όταν ένας κατασκευαστής αυτοκινήτων παραβιάζει τις απαιτήσεις αυτές».

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η αδράνεια των ελληνικών αρχών να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση του ομίλου Volkswagen στην ευρωπαϊκή νομοθεσία αποτελεί παραβίαση του κοινοτικού δικαίου για την οποία η Ελλάδα εγκαλείται.

Για την Ελλάδα και τους Έλληνες πολίτες όμως, στην οικολογική, στην ποινική, στην αστική διάσταση της υπόθεσης, στην παραβίαση του κοινοτικού δικαίου, ιδίως της Οδηγίας 2007/46/ΕΕ, («Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης ΕΚ») που ενσωματώθηκε με την Κ.Υ.Α. 29949/1841/2009 (2112 Β') στο εσωτερικό δίκαιο και του Καν. (ΕΚ) 715/2007, προστίθενται δύο ακόμη ενδιαφέροντα στοιχεία.

Α) Ο υπολογισμός των τελών κυκλοφορίας για τα ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης επιβατικά αυτοκίνητα που έχουν ταξινομηθεί από 1.11.2010 και μετέπειτα, σύμφωνα με το άρθρο 35 του Ν. 3986/11 (152 Α') (Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015), γίνεται αποκλειστικά με βάση τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (γραμμάρια CO₂ ανά χιλιόμετρο). Ο νομοθέτης μάλιστα διευκρινίζει ότι «λαμβάνονται υπόψη οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, όπως αυτές αναγράφονται στην άδεια του οχήματος». Το αποκλειστικό κριτήριο υπολογισμού του ύψους των τελών, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα όπως αναγράφονται στην άδεια του οχήματος, για την Ελλάδα όπως αυτές δηλώνονται από τους κατασκευαστές των οχημάτων, δεν άλλαξε ούτε με το άρθρο 17 του Ν. 4346/15 (152 Α') (Επείγουσες Ρυθμίσεις για την Εφαρμογή της Συμφωνίας Δημοσιονομικών Στόχων και Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων και άλλες διατάξεις).

Επιπλέον, ο συντελεστής του τέλους ταξινόμησης, σύμφωνα με το άρθρο 59, παρ. 3 του εφαρμοστικού του Μνημονίου Ν. 4389/16 (94 Α'), μπορεί να μειώνεται κατά 5% σε περίπτωση που η εκπομπή ρύπων είναι χαμηλότερη των 100 gr/Km έως και να αυξάνεται κατά 100% σε περίπτωση εκπομπής μεγαλύτερης των 250 gr/Km.

Β) Οι ρυθμίσεις που αφορούν την κυκλοφορία των πετρελαιοκίνητων οχημάτων στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης (άρθρο 50 του Ν. 4030/11 – ΦΕΚ 249 Α') εξαρτώνται από τήρηση των προδιαγραφών του Καν. (ΕΚ) 715/2007. Η άρση της απαγόρευσης της κυκλοφορίας στον μικρό δακτύλιο στο κέντρο της Αθήνας (Κ.Υ.Α 1622/12 – ΦΕΚ 1467 Β') υφίσταται, εφόσον, εκτός από τη συμμόρφωση στον ως άνω Κανονισμό, τα οχήματα εκπέμπουν διοξείδιο του άνθρακα λιγότερο από 140 gr/Km, ανεξαρτήτως καυσίμου που χρησιμοποιούν.

Όμως η χρήση του «λογισμικού συστήματος αναστολής για την παράκαμψη των προτύπων εκπομπών για ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους» αχρηστεύει τόσο το κριτήριο στο οποίο στηρίζεται ο προσδιορισμός του τέλους ταξινόμησης και των ετήσιων τελών κυκλοφορίας, όσο και το κριτήριο - πρόκριμα για την απαγόρευση ή μη της κυκλοφορίας πετρελαιοκίνητων οχημάτων στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης, καθώς και στον δακτύλιο της Αθήνας.

Κατόπιν τούτων

Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

1) Ποιο είναι το περιεχόμενο της απαντητικής επιστολής της Ελλάδος στην προειδοποιητική επιστολή «επί παραβάσει», δυνάμει του άρθρου 258 ΣΛΕΕ. Αποδέχεται η Ελλάδα την ευθύνη που της καταλογίζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή;

Εάν ναι, πώς προτίθεται να συμμορφωθεί στις υποχρεώσεις της που απορρέουν από την Οδηγία 2007/46/ΕΕ και τον Κανονισμό (ΕΚ) 715/2007;

2) Ποιες είναι οι θέσεις της Ελλάδας στη διαδικασία έγκρισης της πρότασης της 27.01.2016 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για έναν νέο κανονισμό «για την έγκριση και εποπτεία της αγοράς των μηχανοκινήτων οχημάτων...»;

3) Ενόψει της αποκάλυψης ολοένα και νέων διαστάσεων στο ζήτημα, εξακολουθούν να είναι ακριβή τα στοιχεία που αναφέρονται στο με αριθμ. Πρωτ. 60950/8.06.2016 έγγραφο της Γενικής Γραμματείας Εμπορίου και Προστασίας του Καταναλωτή προς το ΚΕΠΚΑ-Ένωση Καταναλωτών, ότι εισήχθησαν στην Ελλάδα 21.079 οχήματα με το «λογισμικό σύστημα αναστολής για την παράκαμψη των προτύπων εκπομπών για ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους» ή πρόκειται για ακόμη μεγαλύτερο αριθμό; Πόσα εξ αυτών έχουν ταξινομηθεί μετά την 1.11.2010 και πόσα εξακολουθούν να βρίσκονται σε κυκλοφορία;

4) Έχουν οριστεί οι Τεχνικές Υπηρεσίες του άρθρου 37 της Κ.Υ.Α. 29949/1841/2009 (2112 Β') και αν ναι έχουν διενεργήσει μετρήσεις σύμφωνα με τα εκεί οριζόμενα;

5) Ανήκει στον προγραμματισμό του Υπουργείου η ανάπτυξη τεχνολογίας για ίδιες μετρήσεις εκπομπών ρύπων και αντίστοιχης διαδικασίας κατά τη λειτουργία των Τεχνικών Υπηρεσιών του άρθρου 37 της Κ.Υ.Α. 29949/1841/2009 (2112 Β'), στην «έγκριση τύπου», πριν από την κυκλοφορία κάθε νέου οχήματος, σύμφωνα με την Οδηγία 2007/46 ΕΕ και η πρόβλεψη κυρώσεων του άρθρου 13 του Καν. (ΕΚ) 715/2007;

6) Ποιός είναι ο ακριβής αριθμός και ο τύπος κινητήρα των επιβατικών οχημάτων, κατά πρώτο λόγο, ιδιωτικής, κατά δεύτερο, δημοσίας χρήσεως του ομίλου Volkswagen με το επίμαχο «λογισμικό συστήματος αναστολής για την παράκαμψη των προτύπων εκπομπών για ορισμένους ατμοσφαιρικούς ρύπους», εξ όσων έχουν μέχρι στιγμής ταξινομηθεί στην Ελλάδα, επί των οποίων οι εισαγωγείς έχουν προβεί στις απαραίτητες εργασίες τεχνικής βελτίωσης, ώστε οι εκπομπές ρύπων διοξειδίου του άνθρακος να ανταποκρίνονται στην αναγραφόμενη τιμή επί της αδείας που αντιστοιχεί στο «τύπο έγκρισης»;

7) Μετά την παραδοχή απάτης ως προς το ύψος των εκλυόμενων ρύπων στο ομοσπονδιακό δικαστήριο του Ντιτρόιτ, προτίθεται ο αρμόδιος Υπουργός να ζητήσει την άσκηση ποινικής δίωξης κατά των υπευθύνων του ομίλου Volkswagen;

8) Διαπιστώνεται παραβίαση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας από την κυκλοφορία οχημάτων του ομίλου Volkswagen; Εάν ναι, ποια αποκαταστατικά και ποια αποζημιωτικά μέτρα πρόκειται να ληφθούν;

9) Θα επανεξεταστεί το καθεστώς που διέπει την κυκλοφορία των πετρελαιοκίνητων οχημάτων στους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης, καθώς και στο κέντρο της Αθήνας;

10) Έχει επίπτωση στα κρατικά έσοδα το κατά δήλωση του κατασκευαστή ύψος των εκπομπών διοξειδίων του άνθρακα που χρησιμοποιείται ως βάση για τον υπολογισμό των τελών κυκλοφορίας των επιβατικών οχημάτων από 1.11.2010 και επηρεάζει το ύψος του τέλους ταξινόμησης; Εάν ναι, θα διερευνηθεί η δυνατότητα αναπλήρωσης των μη εισπραχθέντων από τις εταιρίες του ομίλου Volkswagen;

Οι ερωτώντες βουλευτές

Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)

Βράντζα Παναγιώτα

Γάκης Δημήτρης

Γεννιά Γεωργία

Δημαράς Γιώργος

Θραψανιώτης Μανώλης

Ιγγλέζη Κατερίνα

Καβαδία Αννέτα

Καραγιαννίδης Χρήστος

Καρασαρλίδου Φρόσω

Καστόρης Αστέρης

Κατσαβριά-Σιωροπούλου Χρυσούλα

Κοζομπόλη-Αμανατίδη Παναγιώτα

Μανιός Νίκος

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Μηταφίδης Τριαντάφυλλος

Μουμουλίδης Θεμιστοκλής

Ντζιμάνης Γιώργος

Παπαδόπουλος Σάκης

Παρασκευόπουλος Νικόλαος

Ριζούλης Ανδρέας

Σαρακιώτης Ιωάννης

Σιμορέλης Χρήστος

Σκούφα Ελισσάβετ (Μπέττυ)

Σταματάκη Ελένη

Σταμπουλή Αφροδίτη

Στογιαννίδης Γρηγόρης

Συρίγος Αντώνιος

Τσόγκας Γιώργος