



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΛΥΣΗ**
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

440
30 8 19

Αθήνα 28-8-2019

Ε Ρ Ω Τ Η Σ Η

**του Βασίλη Βιλιάρδου, Αντιπροέδρου Κόμματος, Βουλευτή
Επικρατείας.**

ΠΡΟΣ:

**τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας κ. Χατζηιδάκη
τον Υπουργό Οικονομικών κ. Σταϊκούρα
τον Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών κ. Καραμανλή
τον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων κ. Γεωργιάδη**

**Θέμα: «Διεκδίκηση αποζημιώσεων από το σκάνδαλο
εκπομπών των Γερμανικών αυτοκινητοβιομηχανιών»**

Το σκάνδαλο Dieslgate αφορά την εξαπάτηση κυβερνήσεων και καταναλωτών ανά τον κόσμο, αρχικά από την VW αλλά εν τέλει από το σύνολο της Γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας - με την εγκατάσταση ενός λογισμικού που παράκαμπε τους ελέγχους ως προς τις εκπομπές καυσαερίων των αυτοκινήτων τους. Εκτός όμως από εξαπάτηση των Αρχών και των Καταναλωτών, για την πώληση αυτοκινήτων κάτω από ένα ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς που δεν θα δικαιούνταν με βάση τις πραγματικές εκπομπές ρύπων, επιβαρύνει και το περιβάλλον. Σύμφωνα με την σχετική επιχειρηματολογία, τα καυσαέρια συντελούν στην κλιματική αλλαγή, από την οποία επιβαρύνεται η χώρα μας περισσότερο από την βόρεια Ευρώπη - λόγω ξηρασίας, πυρκαγιών, πλημμυρών και μεταναστευτικών ρευμάτων.

Μετά την αποκάλυψη του σκανδάλου, οι ΗΠΑ προχώρησαν σε αξίωση αποζημιώσεων από την Volkswagen δικαστικά - οι οποίες εικτιμάται ότι θα ανέλθουν συνολικά πάνω από 25 δις \$ τόσο όσο αφορά το Κράτος, όσο και τους

εκεί καταναλωτές <https://www.propublica.org/article/how-vw-paid-25-billion-for-dieselgate-and-got-off-easy>. Μέρος αυτών των αποζημιώσεων χρησιμοποιείται για την επιδότηση χρήσης μεταφορικών μέσων στις αστικές συγκοινωνίες με μηδενικές εκπομπές. Η VW έχει δεσμεύσει 2,92 δις \$ για αυτόν το σκοπό στις ΗΠΑ. <https://www.truckinginfo.com/303759/states-invest-vw-diesel-scandal-settlement-in-clean-vehicle-technology>

Αντιλαμβανόμαστε ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχει προβεί σε διώξεις και επιβολή προστίμων σε κεντρικό επίπεδο, αλλά έχει παραπέμψει το θέμα στις χώρες μέλη. Η Γερμανία ήδη διεκδικεί αποζημιώσεις, αν και πολύ μικρότερες από τις ΗΠΑ, ενώ επαναξιολογεί την χρήση ντιζελοκίνητων αυτοκινήτων. Ήδη η VW έχει αποδεχτεί να καταβάλλει 1 δις € στο κρατίδιο της Κάτω Σαξονίας και η Audi 800 εκ. € στο κρατίδιο της Βαυαρίας. <https://fortune.com/2018/09/03/bmw-dieselgate-fine/>

Στην Ελλάδα δεν υπάρχει, εξ όσων γνωρίζουμε, διεκδίκηση αποζημιώσεων σε κρατικό επίπεδο - ενώ σε επίπεδο καταναλωτών καθυστερεί. Σε πρόσφατη μελέτη της ΕΕ, η χώρα μας κατακρίνεται από το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο (ΕΕΣ, European Court of Auditors - ECA) για την μη επιβολή προστίμων και έχει ξεκινήσει πειθαρχικές διαδικασίες εναντίον της - όπως συμβαίνει με την Τσεχία που όμως παράγει μέρος αυτών των αυτοκινήτων και με τη Λιθουανία που δεν έχει επίσης ξεκινήσει διαδικασίες.

Πηγή: <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=49180>
(Και https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/BRP_Vehicle_emissions/BRP_Vehicle_emissions_EN.pdf)

Σε επίπεδο αποζημιώσεων καταναλωτών, δεν έχουν επίσης καταβληθεί σημαντικές αποζημιώσεις. Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σε επερώτηση του κ. Αμυρά (5614/13-2-2019) <https://www.sofokleousin.gr/pano-20000-aytokinita-tou-omilou-vw-me-rypous-dilitirio-stin-ellada> υπάρχουν 20.445 επιβατικά αυτοκίνητα εταιρειών του ομίλου Volkswagen (AUDI, SKODA, VW και SEAT) με το επίμαχο λογισμικό - τα οποία φυσικά συνεχίζουν να μολύνουν το περιβάλλον υπερβολικά, αφού σε 7.013 δεν έχουν γίνει ακόμα οι διορθωτικές παρεμβάσεις.

Η VW, σύμφωνα με την υπ. αριθμ. 5286/2017 απόφαση του Ειρηνοδικείου Αθηνών, υποχρεούται να καταβάλει αποζημίωση 5.200 ευρώ σε κάθε Έλληνα καταναλωτή, κάτοχο αυτοκινήτου Volkswagen, που έφερε το παράνομο λογισμικό παραποίησης των εκπομπών ρύπων και είχε δικαιωθεί πρωτόδικα. Πολλαπλασιάζοντας το ποσόν αυτό, μπορεί συνολικά να ανέλθει σε 106 εκ. € για τους καταναλωτές και για την οικονομία.

Όμως η διεκδίκησή του απαιτεί την σχετική διαδικασία. Πολύ πρόσφατα δε έχουν ξεκινήσει να δίνονται οι πρώτες αποζημιώσεις, στα τέλη του 2018, μετά την παραίτηση της VW από προσφυγές σε δευτεροβάθμιο επίπεδο! <https://www.insider.gr/aytokinito/ellada/100813/gegonos-i-proti-elliniki-apozimwsi-apo-ti-vw-gia-dieselgate>

Παράλληλα με την απάντηση στην ως άνω ερώτηση, αντιλαμβανόμαστε σωστά ότι η υπόθεση σε δικαστικό επίπεδο έχει μπει στο αρχείο, με την από 1/6/2018 απόφαση του Εισαγγελέα Εφετών Αθηνών; (ΑΒΜ Ω2015/132 ποινική δικογραφία).

Εκτός της μη επιβολής προστίμων τώρα, παρατηρείται παράλληλα στην χώρα μας αύξηση των εισαγωγών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων που ενδεχομένως θέλουν να «ξεφορτωθούν» άλλες χώρες της Ευρώπης, λόγω της ρύπανσης που προκαλούν.

<https://www.kathimerini.gr/1037821/article/oikonomia/epixeirhseis/ta-metaxeirismena-oxhmata-odhgoun-se-anakamih-thn-agora-ix>

Την ίδια στιγμή όμως και ενώ η Ελλάδα έχει μείνει πίσω σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη στην ηλεκτροκίνηση, η Γερμανική βιομηχανία έχει διεκδικήσει εξαίρεση από τους κοινοτικούς κανόνες για να προβεί σε επιδοτήσεις για την κατασκευή μπαταριών ηλεκτρικών αυτοκινήτων - μια τεχνολογία που θεωρείται κρίσιμη για το μέλλον. Σε αυτή την προσπάθεια την «European Battery Alliance» αναμένεται να συμμετάσχει και η Γαλλική βιομηχανία και άλλες εταιρίες. <https://www.energy-reporters.com/storage/germany-launches-battery-subsidy-package/>

ΕΡΩΤΑΣΕΙΣ

- Πρόκειται να προβείτε σε κρατικό επίπεδο σε διεκδίκηση αποζημιώσεων κατά των Γερμανικών αυτοκινητοβιομηχανιών και παντός υπευθύνου για το Dieselgate; Εάν ναι, έχετε εκτιμήσεις για το ποσό που θα διεκδικήσετε;
- Πρόκειται να λάβετε μέτρα ώστε να διευκολύνετε τους Έλληνες καταναλωτές στην διεκδίκηση αποζημιώσεων από τη Γερμανική αυτοκινητοβιομηχανία; Αντιλαμβάνεστε ότι η δικαστική οδός για τους ιδιώτες είναι χρονοβόρα και κοστοβόρα.
- Σκοπεύετε ενδεχομένως να χρησιμοποιήσετε τις αποζημιώσεις από το σκάνδαλο Dieselgate για προώθηση της ηλεκτροκίνησης ή άλλων φιλικότερων προς το περιβάλλον επιλογών ή ακόμα και για την επιδότηση εγχώριας παραγωγής μεταφορικών μέσων φιλικότερων στο περιβάλλον ή για τη μετατροπή συμβατικών σε ηλεκτρικά;

Ο ερωτών Βουλευτής

Βασίλης Βιλιάρδος