

**ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΠΤΥΧΙΟΥΧΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ
ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ (Σ.Π.Μ.Ι.Σ.Α.Ν.Α.)**

Εγκριμένο Σωματείο με την 291/75 αποφ.Πρωτοδ. Πατρών

ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ 103 Τ.Κ. 26222 ΠΑΤΡΑ ΤΗΛ.& FAX:2610.330-307

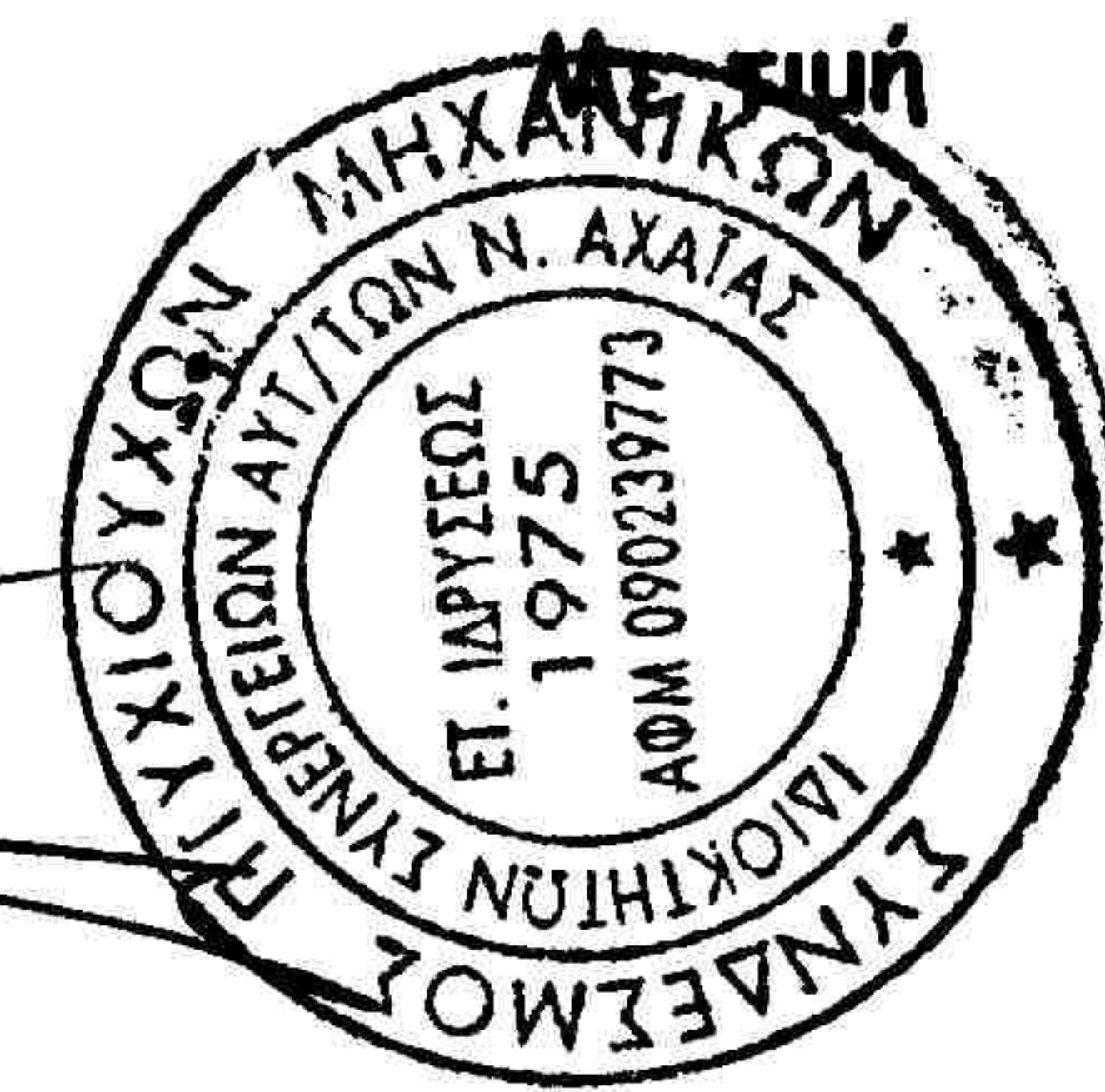
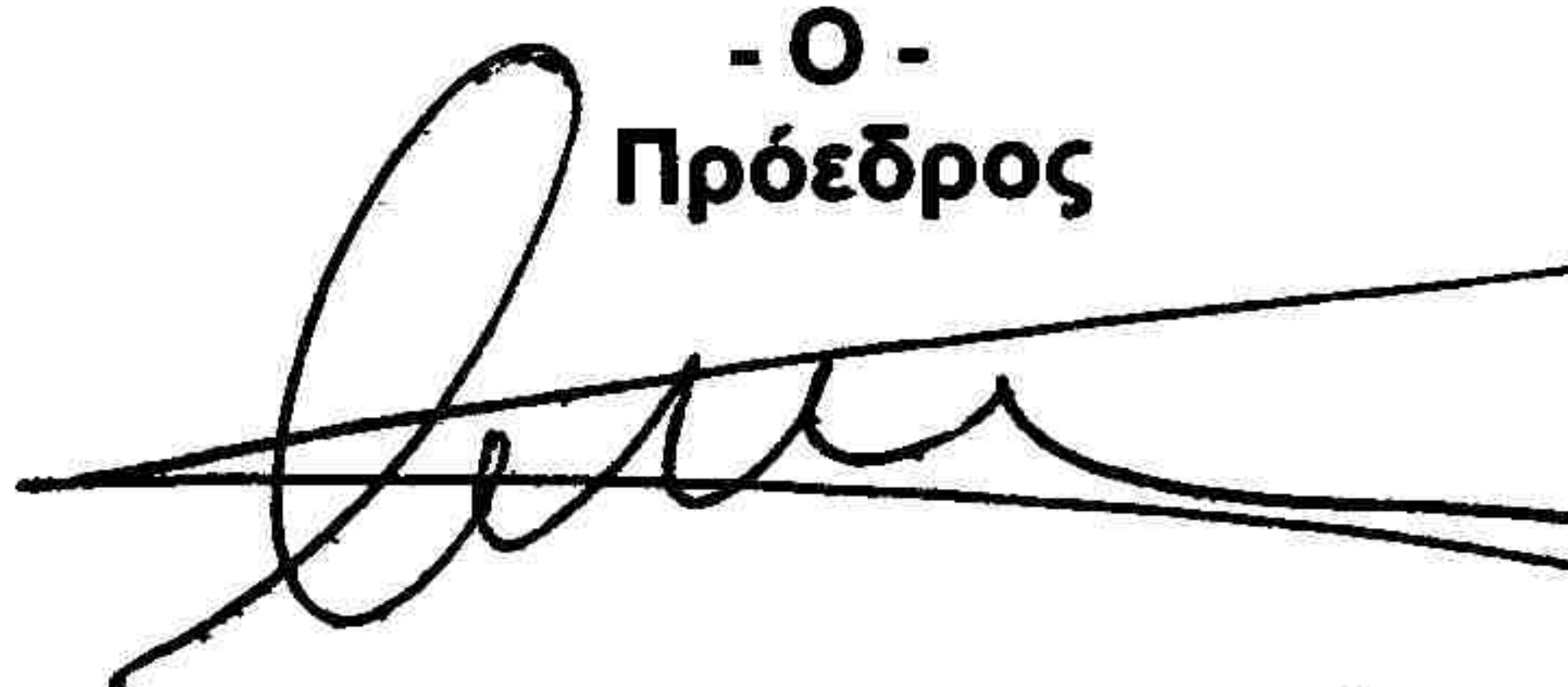
Αρ. Αρχείου: Φ011/Β/1
Αρ. Πρωτοκ: 32/2010

Πάτρα 18/06/2010

ΠΡΟΣ :
ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ
=====

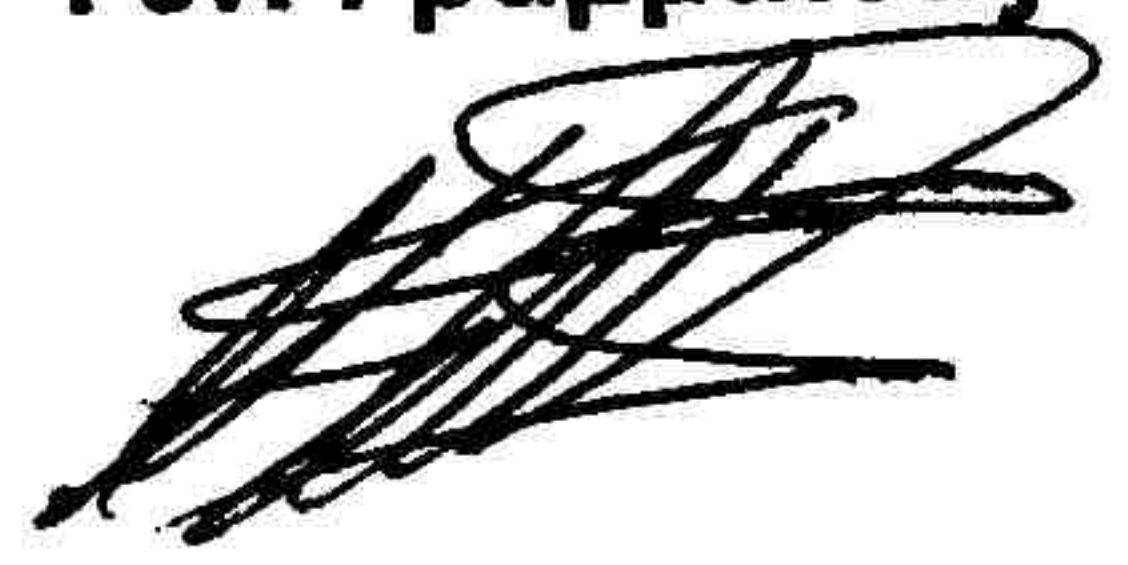
Με το παρόν έγγραφο θα θέλαμε όπως σας ενημερώσουμε για θέσεις του κλάδου των επισκευαστών αυτοκινήτων σε μείζοντα ζητήματα που ταλανίζουν τον χώρο μας και τις τοποθετήσεις μας πάνω σε αυτά. Παρακάλουμε δείξετε την δέουσα προσοχή στα προβλημάτα μας!

- Ο -
Πρόεδρος



Δημήτρης Χριστόπουλος
(Α ΑΝΑΠ/ΚΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ Ε.Ο.Β.Ε.Α.Μ.Μ.)

- Ο -
Γεν. Γραμματέας



Νικόλαος Μπαρδάκης

ΥΓ. Τηλ επικοινωνίας Δημ. Χριστόπουλου 6977982820

Νικ. Μπαρδάκη 6948821440



Ε.Ο.Β.Ε.Α.Μ.Μ.

**ΕΝΙΑΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΒΙΟΤΕΧΝΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΩΝ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ**
(ΑΡΙΘ. ΑΝΑΓΝ. 1024/1970)

Κρατύλου 14 104 42 ΑΘΗΝΑ Τηλ.: 210 5138913 5142222 Fax: 210
5138913

www.eoveam.gr E-mail: eoveamm@eoveam.gr, eoveamm@acsmi.gr

Αριθ. Πρωτ. 14018

Αθήνα 9/6/2010

ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝ

Προς:

Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

Υπ' όψιν: 1. Υπουργού κου Δημητρίου Ρέππα

2. Υφυπουργού κου. Νίκου Σηφουνάκη

3. Γενικού Γραμματέα κου Θεοχάρη Τσιόκα

4. Γενικού Διευθυντή κου Παναγιώτη Λυμπερόπουλου

Θέμα: Συνεργεία μη προσαρμοζόμενα (ΜΠ) του άρθρου 22 Π.Δ. 78/1988 – Αίτημα νομοθετικής ρύθμισης.

Αξιότιμε κ. Υπουργέ

Σας υποβάλουμε σχέδιο διάταξης με συνημμένο απόσπασμα αιτιολογικής έκθεσης.

Κείμενο διάταξης

«1. Τα συνεργεία επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων του άρθρου 22 του Π.Δ. 78/1988 (ΦΕΚ Α' 34), πλην:

α. των κειμένων κατά το χρόνο ενάρξεως της δραστηριότητάς τους σε περιοχές αμιγούς κατοικίας ή σε περιοχές που κατά την ημερομηνία ενάρξεως της ισχύος του Π.Δ. 78/1988 απαγορευόταν ρητώς η συγκεκριμένη χρήση, και

β. των κειμένων κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος σε περιοχές όπου, μετά την ισχύ του ΠΔ 78/88, με πολεοδομική διάταξη προβλέπεται η απομάκρυνσή τους και εφόσον έχει εκπνεύσει, από τη θέση της σε ισχύ, η δωδεκαετής προθεσμία του άρθρου 7 του Ν. 3710/2008 (ΦΕΚ Α' 216)

δύνανται να εφοδιαστούν με άδεια λειτουργίας ορισμένης χρονικής ισχύος στο όνομα του εμφανιζόμενου στην οικεία Δ.Ο.Υ., κατά τη δημοσίευση της απόφασης της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, εκμεταλλευτή του, ως εξής:

α. Τα συνεργεία επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων που θα ενταχθούν στις διατάξεις του Ν. 3843/2010 («Ταυτότητα κτιρίων, υπερβάσεις δόμησης και αλλαγές χρήσης, μητροπολιτικές αναπλάσεις και άλλες διατάξεις» - ΦΕΚ Α' 62) και θα αποκτήσουν το δικαίωμα διατήρησης της χρήσης του κτιρίου όπου είναι εγκατεστημένα, δύνανται να εφοδιαστούν με άδεια λειτουργίας ορισμένης χρονικής ισχύος, ίσης με το δικαίωμα διατήρησης κατά τον Ν. 3843/2010, εφόσον διαθέτουν ελάχιστη ωφέλιμη επιφάνεια σαράντα (40) τ.μ. για τους ισόγειους χώρους και εξήντα πέντε (65) τ.μ., για τους υπόγειους χώρους, πληρούν δε τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας των εργαζομένων, που προβλέπονται από τα άρθρα 8 και 9 του Π.Δ. 78/1988 (ΦΕΚ Α' 34), όπως ισχύει. Ειδικά για τα συνεργεία μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων αρκεί ελάχιστη επιφάνεια είκοσι (20) τ.μ. σε ισόγειο χώρο.

β. Τα συνεργεία επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων που στερούνται μεν οικοδομικής αδείας αλλά έχουν εφοδιασθεί με όλες τις διαδοχικές προσωρινές άδειες που εκδόθηκαν κατ' επιταγή του άρθρου 22 του Π.Δ. 78/88, καθώς και εκείνα που δεν θα ενταχθούν για οποιονδήποτε λόγο στις διατάξεις του Νόμου 3843/2010 (ΦΕΚ Α' 62), δύνανται να εφοδιαστούν με άδεια λειτουργίας ορισμένης χρονικής ισχύος δέκα πέντε (15) ετών, από της ισχύος του παρόντος νόμου, εφόσον διαθέτουν ελάχιστη ωφέλιμη επιφάνεια σαράντα (40) τ.μ. για τους ισόγειους χώρους και εξήντα πέντε (65) τ.μ. για τους υπόγειους χώρους και πληρούν τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας των εργαζομένων, που προβλέπονται από τα άρθρα 8 και 9 του Π.Δ. 78/1988 (ΦΕΚ Α' 34), όπως ισχύει. Ειδικά για τα συνεργεία μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων αρκεί ελάχιστη επιφάνεια είκοσι (20) τ.μ. σε ισόγειο χώρο.

2. Οι άδειες λειτουργίας που θα χορηγηθούν είναι μη μεταβιβάσιμες. Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η μεταβίβαση των αδειών αυτών, κατά τη διάρκεια της ισχύος τους, σε φυσικό πρόσωπο πρώτου βαθμού συγγένειας ή σε περίπτωση θανάτου ή αποχώρησης εταίρου στις προσωπικές εταιρείες.

3. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, η οποία εκδίδεται εντός δύο (2) μηνών από της ισχύος του παρόντος νόμου, καθορίζονται οι όροι και η διαδικασία για την έκδοση των αδειών λειτουργίας των συνεργείων της παραγράφου 1.».

Αιτιολογική έκθεση

«Με τη διάταξη αυτή, η Πολιτεία, στο πλαίσιο των αρχών της χρηστής διοίκησης, της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας, αποσκοπεί στο να δώσει οριστική λύση σε ένα χρονίζον από το έτος 1988 πρόβλημα, οπότε και εκδόθηκε το Π.Δ. 78/1988 για τους όρους και τις προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας των συνεργείων επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων. Στο άρθρο 22 του ως άνω Π.Δ. περιλαμβανόταν η μεταβατική διάταξη για τα προϋπάρχοντα της εκδόσεώς του συνεργεία, τα οποία δεν πληρούσαν τους προβλεπόμενους όρους και προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας και στα οποία χορηγήθηκε άδεια λειτουργίας ορισμένης χρονικής ισχύος.

Ωστόσο, διαπιστώνεται, πλέον, σήμερα ότι, ενόψει και της υφιστάμενης πρωτοφανούς οικονομικής κρίσης, η δυσκολία εύρεσης κατάλληλων χώρων για τη μετεγκατάσταση των ως άνω συνεργείων, το γεγονός ότι τα περισσότερα από αυτά είναι ιδιόκτητα, η ανάγκη γειτνιάσής τους με τον αστικό ιστό που εξυπηρετούν λειτουργικά, η δυσχέρεια στον καθορισμό και τη δημιουργία κατάλληλων περιοχών μετεγκατάστασης, καθώς και η μη παροχή οικονομικών κινήτρων – ενισχύσεων για την μετεγκατάσταση των συγκεκριμένων συνεργείων, έχει οδηγήσει σε πλήρες επαγγελματικό – οικονομικό αδιέξοδο εκατοντάδες επιτηδευματίες του συγκεκριμένου κλάδου και των οικογενειών τους, το οποίο, μέχρι σήμερα, αντιμετωπιζόταν αποσπασματικά, με τη διαδοχική χορήγηση παρατάσεων για τη συνέχιση της λειτουργίας τους.

Η αποσπασματική αντιμετώπιση του σύνθετου αυτού προβλήματος, είχε ως αποτέλεσμα να διαιωνίζεται ένα ιδιότυπο καθεστώς "ομηρίας" μιας μεγάλης κατηγορίας συνεργείων (περί τα 2.000 σε αριθμό), οι εκμεταλλευτές των οποίων ήταν ευλόγως διστακτικοί σε επενδύσεις εκσυγχρονισμού, ανακαίνισης, πρόσληψης πρόσθετου προσωπικού, υφιστάμενοι την αβεβαιότητα του επαγγελματικού τους μέλλοντος και το ψυχολογικό αδιέξοδο της τυχόν χορήγησης επόμενης χρονικής παράτασης της λειτουργίας τους.

Εν όψει των ανωτέρω και προκειμένου να εξασφαλισθεί η ομαλή διακοπή της λειτουργίας των ως άνω συνεργείων, καθώς πολλά εξ αυτών είναι ατομικές επιχειρήσεις εγκατεστημένες σε ιδιόκτητες εγκαταστάσεις και οι εκμεταλλευτές τους στα χρονικά όρια της συνταξιοδότησης, με την παρούσα διάταξη παρέχεται η δυνατότητα εφοδιασμού τους με άδεια λειτουργίας ορισμένης χρονικής ισχύος, υπό την επωνυμία των νυν εκμεταλλευτών τους, δεδομένου ότι, από την έναρξη της λειτουργίας τους πιθανόν να έχει μεσολαβήσει νόμιμη ειδική ή καθολική διαδοχή. Η χρονική ισχύς των αδειών είναι ευλόγως αυξημένη για τα συνεργεία που έχουν ενταχθεί στις διατάξεις του Ν. 3843/2010 και έχουν αποκτήσει το δικαίωμα διατήρησης της συγκεκριμένης χρήσης στο κτίριο όπου είναι εγκατεστημένα.

Βεβαίως, από την έκδοσή τους, οι άδειες λειτουργίας των συνεργείων αυτών θα είναι μη μεταβιβάσιμες, πλην εύλογων εξαιρέσεων, και ορισμένης χρονικής ισχύος, προκειμένου να μην διαιωνίζεται εσαεί το ιδιότυπο καθεστώς λειτουργίας τους.».

Με εκτίμηση

Ο Πρόεδρος



Θεοφάνης Μπαιράκης



Γενικός Γραμματέας



Ιωάννης Βερδούλης



E.O.B.E.A.M.M.

**ΕΝΙΑΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΒΙΟΤΕΧΝΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΩΝ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ
(ΑΡΙΘ. ΑΝΑΓΝ. 1024/1970)**

Κρατύλου 14 104 42 ΑΘΗΝΑ Τηλ.: 210 5138913 5142222 Fax: 210 5138913
www.eoveam.gr E-mail: eoveamm@eoveam.gr, eoveamm@acsmi.gr

Αριθ. Πρωτ. 14019

Αθήνα 14/6/2010

Προς τον

Υφυπουργό Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων

Κον. Νίκο Σηφουνάκη

ΥΓΡΑΕΡΙΟΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Συνοπτική εισαγωγή στο θέμα

Τι είναι το υγραέριο

Το υγραέριο είναι ένα μείγμα υδρογονανθράκων προπανίου (30%) και βουτανίου (70%), με στοιχειομετρική αναλογία υγραερίου και αέρα 15,7:1 κατά βάρος.

Προέρχεται κατά κανόνα από την κλασματική απόσταξη του υγρού πετρελαίου ή και από φυσικό αέριο. Φέρεται στο εμπόριο σε φιάλες υπό πίεση, σε υγρή κατάσταση. Η υγροποίηση του γίνεται εύκολα σε σχετικά χαμηλές πιέσεις (4 έως 12 bar) ανάλογα με τη θερμοκρασία. Το ειδικό του βάρος είναι μεγαλύτερο του αέρα, γεγονός που προκαλεί τη συγκέντρωση του στο επίπεδο του εδάφους σε περίπτωση διαρροής και αυξάνει την πιθανότητα έκρηξης. Για το λόγο αυτό, απαιτούνται ειδικά μέτρα ασφαλείας για τη χρήση του στο αυτοκίνητο καθώς και ειδικές προδιαγραφές ασφαλείας για τα συνεργεία που εκτελούν εργασίες στα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν το υγραέριο ως καύσιμο.

Γενικές Ιδιότητες

Ο ατμός του υγραερίου είναι βαρύτερος από τον αέρα, αυτή η ιδιότητα είναι σημαντική για την ασφάλεια. Το αέριο από οποιαδήποτε διαρροή κατακάθεται κοντά στο έδαφος και συγκεντρώνεται στις χαμηλότερες περιοχές καθιστώντας δυσκολότερη τη διασπορά του. Συνεπώς, το υγραέριο δεν πρέπει ποτέ να αποθηκεύεται ή να χρησιμοποιείται σε υπόγειους χώρους.

Όπως και το φυσικό αέριο του δικτύου, το υγραέριο είναι εντελώς άοσμο, ωστόσο, σε αυτό προστίθεται μια οσμογόνος ουσία, ώστε να καταστεί δυνατή η ανίχνευση του αερίου μέσω της όσφρησης, σε συγκεντρώσεις μικρότερες από το 1/5 του κάτω ορίου ανάφλεξης) πριν τη διάθεσή του στην κατανάλωση, με σκοπό τη διευκόλυνση του εντοπισμού των διαρροών.

Το υγραέριο είναι εύφλεκτο στον αέρα και, αν και δεν είναι τοξικό, σε μεγάλες ποσότητες μπορεί να προκαλέσει ασφυξία. Λόγω της ταχείας εξαερίωσης της υγρής φάσης και της συνακόλουθης πτώσης της θερμοκρασίας, το υγραέριο μπορεί να προκαλέσει σοβαρά εγκαύματα αν έρθει σε επαφή με το ανθρώπινο δέρμα. Οι χειριστές πρέπει να χρησιμοποιούν προστατευτικά μέσα όπως γάντια και γυαλιά, εάν είναι ενδεχόμενο να εκτεθούν σε τέτοιες βλαπτικές επιδράσεις.

Το υγραέριο είναι καύσιμο υψηλής απόδοσης, αλλά αναφλέγεται μόνο αν αναμιχθεί με αέρα σε αναλογία υγραερίου-αέρα μεταξύ 1:50 και 1:10 (το όριο αυτό είναι χαμηλότερο από το αντίστοιχο για το φυσικό αέριο). Το χαμηλό όριο ανάφλεξης σημαίνει ότι ακόμα και μικρές διαρροές μπορούν να έχουν σοβαρές συνέπειες. Η ανάφλεξη του μίγματος αυτού παρουσιάζει χαρακτηριστικά έκρηξης όταν γίνει σε περιορισμένο χώρο λόγω της ταχύτατης έκλυσης θερμικής ενέργειας. Για το λόγο αυτό χρησιμοποιούνται κατάλληλα όργανα ανίχνευσης αναφλέξιμου μίγματος του υγραερίου.

Η θερμοκρασία ανάφλεξης του υγραερίου στον αέρα είναι γύρω στους 500° C, χαμηλότερη από την αντίστοιχη θερμοκρασία για το φυσικό αέριο, αλλά απαιτείται περισσότερη ενέργεια για την ανάφλεξη. Η θερμιδική αξία του υγραερίου είναι περίπου 2,5 φορές υψηλότερη από την αντίστοιχη του φυσικού αερίου, πράγμα που σημαίνει ότι παράγεται περισσότερη ενέργεια από την ίδια ποσότητα αερίου. Το υγραέριο είναι χημικά δραστικό και προκαλεί τη φθορά του φυσικού καουτσούκ και ορισμένων πλαστικών. Με το υγραέριο πρέπει να χρησιμοποιείται αποκλειστικά εξοπλισμός και εξαρτήματα που έχουν σχεδιαστεί ειδικά για αυτό.

Κίνηση με υγραέριο

Εκτός όλων των άλλων γνωστών χρήσεων το υγραέριο χρησιμοποιείται και για την κίνηση οχημάτων (επιβατικά ΙΧ, περονοφόρα) σαν εναλλακτικό καύσιμο για την βενζίνη ή το ίπετρέλαιο ντίζελ. Οι επιδόσεις της υγραεριοκίνησης είναι υψηλές τόσο στον τομέα της ασφάλειας όσο και στη απόδοση του κινητήρα, με μηδενικά κατάλοιπα και ελάχιστη εκπομπή ρύπων έναντι των υπολοίπων καυσίμων που διατίθενται στην

ση μι
για κά

**ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ : ΝΕΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΒΟΥΛΕΥΤΗ ΝΙΚΟΣ Ι. ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
ΕΚΛΟΓΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ: ΑΧΑΪΑΣ**

ΑΝΑΦΟΡΑ

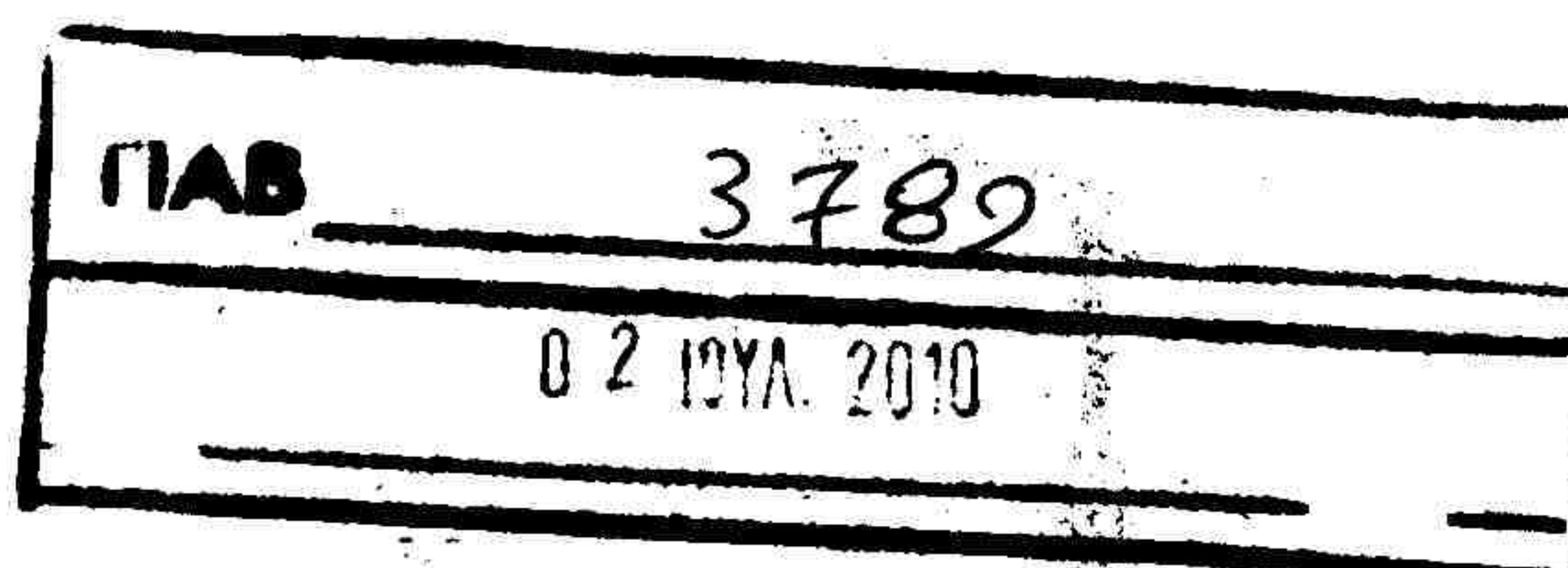
ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΥΠΟΥΡΓΟ

- **ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΥΠΟΔΟΜΩΝ και ΔΙΚΤΥΩΝ**

Σχετικά με το υπόμνημα του Συνδέσμου Πτυχιούχων Μηχανικών Ιδιοκτητών Συνεργείων Αυτοκινήτων που αφορά τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος τους

Ο αναφέρων Βουλευτής

Νίκος Ι. Νικολόπουλος



Πλεονεκτήματα υγραερίου ως καύσιμο στα αυτοκίνητα

- Ένα πλεονέκτημα που έχουν τα αέρια καύσιμα ως προς την βενζίνη, είναι ο μεγάλος αριθμός οκτανίων που διαθέτουν και έτσι δεν έχουν ανάγκη από πρόσθεση ειδικών πρόσθετων.
- Αποφυγή διάβρωσης που προκαλούν τα πρόσθετα για την καλυτέρευση των χαρακτηριστικών της βενζίνης.
- Επίσης η χρήση υγραερίου προκαλεί μικρότερη ρύπανση των λιπαντικών ,γιατί το υγραέριο δεν διαλύεται σ' αυτά.
- Τέλεια καύση χωρίς καπνό, ένεκα της οποίας δεν παραμένουν επικαλύψεις απανθράκωσης ή άλλης φύσης στους θαλάμους καύσης.
- Η χρήση υγραερίου επιτρέπει μια τέλεια και ολοκληρωμένη ανάμιξη με τον αέρα, γιατί πρόκειται για ανάμιξη δύο αερίων, αέρα και υγραερίου και όχι αερίου - υγρού, δηλ αέρα και βενζίνης, που σε χαμηλές θερμοκρασίες παρουσιάζει δυσκολίες.
- Τα καυσαέρια του περιέχουν περίπου 60% λιγότερο CO και 50% λιγότερους άκαυστους HC ενώ αντίθετα οι εκπομπές NOx είναι αυξημένες λόγω των υψηλότερων πιέσεων και θερμοκρασιών που αναπτύσσονται κατά την καύση .
- Η τιμή του είναι πολύ φθηνότερη από αυτή της βενζίνης .

Σύγκριση Καυσίμων				
Κόστος	Υγραέριο	Αμόλυβδη Βενζίνη	Super Αμόλυβδη	Πετρέλαιο Κίνησης
Μέσο Κόστος	0,62	1,485	1,593	1,275
Κατανάλωση lt/100 Km	12	11	11,6	10
Κόστος Ευρώ./Km	0,074	0,163	0,184	0,127
Οικονομία από χρήση υγραερίου		-24,8%	-32,4%	-14,2%

- Τα οχήματα που χρησιμοποιούν υγραέριο έχουν μεγαλύτερη διάρκεια ζωής .
- Παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια από τη συμβατική βενζίνη επειδή:
 1. Η πίεση στο εσωτερικό της δεξαμενής και η απουσία οξυγόνου αποκλείουν την πιθανότητα έκρηξης, κάτι που μπορεί να συμβεί στα ρεζερβουάρ των υγρών καυσίμων σε περίπτωση πυρκαγιάς .
 2. Σε πιθανή διαρροή το αέριο διαχέεται στο περιβάλλον και δεν συγκεντρώνεται στο γύρω χώρο όπως τα υγρά καύσιμα .
 3. Η εγκατάσταση δεν επικοινωνεί με το εσωτερικό του οχήματος

4. Οι δεξαμενές και οι συσκευές που τοποθετούνται στα αυτοκίνητα δοκιμάζονται σε υψηλές πιέσεις, είναι πιστοποιημένες και σύμφωνες με τα αυστηρότερα standards .
5. Το σύστημα καύσης προστατεύεται από κατάλληλες βαλβίδες (αντεπιστροφής, υπερβολικής ροής, μέγιστης στάθμης, ασφαλείας)

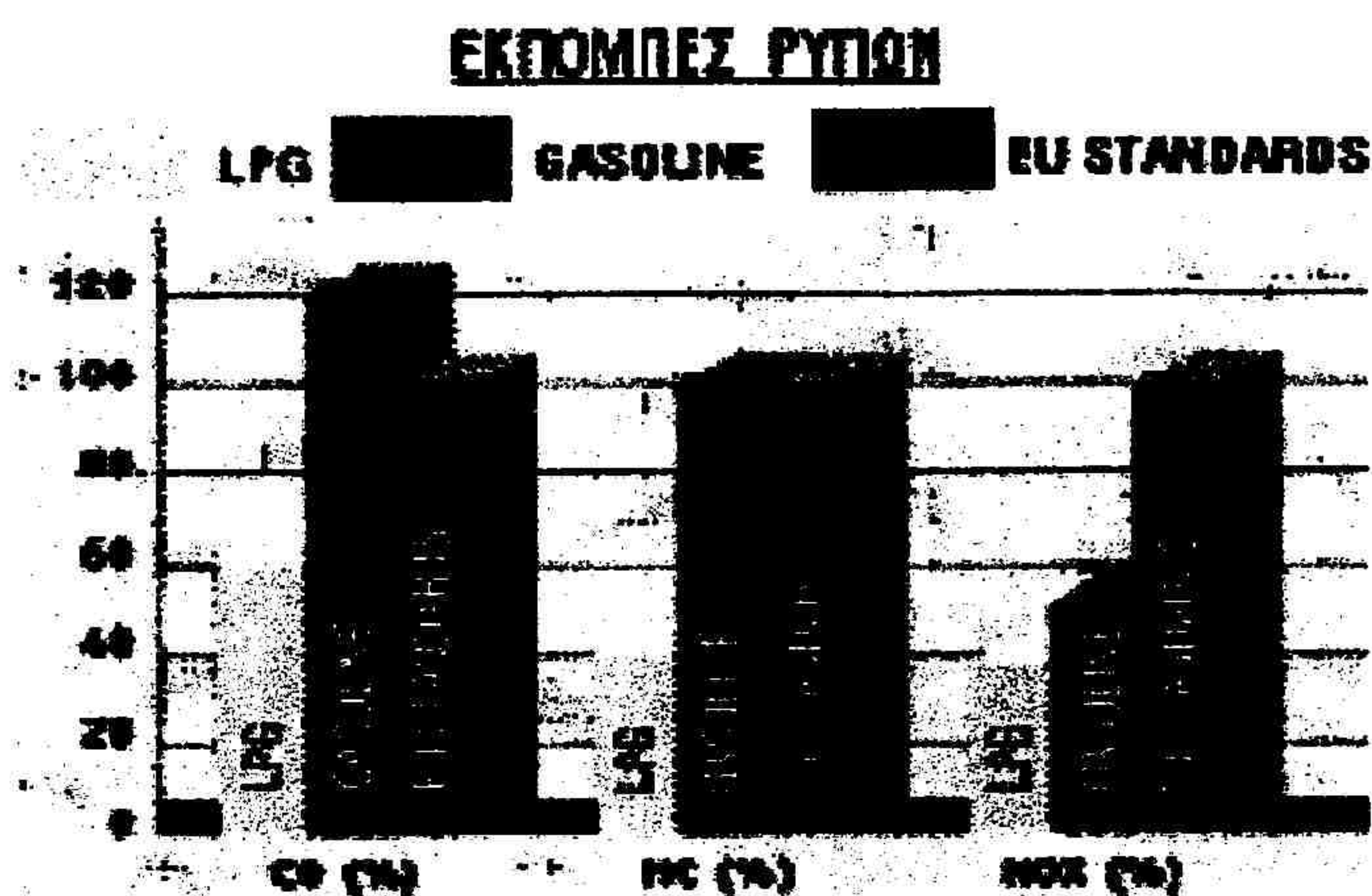
Εγκατάσταση συστήματος υγραεριοκίνησης

Μετά την διασκευή του οχήματος, θα έχει την δυνατότητα να χρησιμοποιεί και την δεξαμενή της βενζίνης και εκείνη του υγραερίου. Η αυτονομία του οχήματος του, δηλαδή, θα διπλασιαστεί και εκείνος θα έχει την δυνατότητα επιλογής καυσίμου κατά την ώρα της κίνησης. Η μετατροπή (για προσθήκη υγραερίου) είναι απλή, διαρκεί 4 - 6 ώρες και το κόστος της κυμαίνεται, ανάλογα με τον τύπο του οχήματος, από 1.300 - 2.000€. Το κόστος αυτό θα συρρικνωθεί μόλις αρχίσει να αναπτύσσεται ανταγωνισμός, που σήμερα είναι ανύπαρκτος (ολιγοπώλιο). Τα καταλυτικά οχήματα μετατρέπονται άμεσα σε υγραεριοκίνητα, ενώ για εκείνα που κινούνται με super βενζίνη απαιτείται η μετατροπή τους κατ' αρχήν σε καταλυτικά και στη συνέχεια σε υγραεριοκίνητα.

Η εργασία σήμερα εκτελείται από έναν μηχανικό που θα πρέπει να έχει άδεια ασκήσεως επαγγέλματος του Ν.1575/1985 με ειδικότητα τεχνίτη συστημάτων υγραερίου. Μετά την εγκατάσταση του συστήματος του υγραερίου ο μηχανικός υποχρεούται να παραδώσει στον κάτοχο του αυτοκινήτου υπεύθυνη δήλωση του Ν.1599/1986 που ενημερώνει το ΚΤΕΟ πως η διασκευή έγινε σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το αυτοκίνητο, στη συνέχεια, περνάει από τεχνικό έλεγχο σε ΚΤΕΟ και εάν διαπιστωθεί πως η εργασία, όντως, έγινε με βάση τους κανόνες του Υπουργείου συμπληρώνεται στην άδεια κυκλοφορίας η χρήση υγραερίου σαν καύσιμο κίνησης (εναλλακτικά προς την βενζίνη ή το πετρέλαιο).

Καυσαέρια

Κατά την καύση του υγραερίου εκλύονται στην ατμόσφαιρα καυσαέρια, τα οποία αποτελούνται από μονοξείδιο του άνθρακα (CO), άκαυστους υδρογονάνθρακες (HC) και οξείδια του αζώτου (NOx).



LPG: υγραέριο - GASOLINE: Βενζίνη - EU STANDARDS: Προδιαγραφές της Ε.Ε.

Βλάβες - ασφάλεια του συστήματος

Για να μπορεί να διασφαλισθεί ασφαλές περιβάλλον κατά τη χρήση του υγραερίου πρέπει να τηρούνται κάποιες απαιτήσεις ασφαλείας:

- Το υγραέριο είναι εύφλεκτο όπως όλα τα καύσιμα πετρελαίου. Πρέπει να αποθηκεύεται μακριά από πηγές ανάφλεξης και σε καλά αεριζόμενο χώρο.
- Οι αναθυμιάσεις του υγραερίου είναι βαρύτερες από τον αέρα. Κάθε διαρροή πέφτει στο έδαφος και συσσωρεύεται σε χαμηλές περιοχές.
- Σε κάθε περίπτωση διαρροής, το υγραέριο μπορεί να ανιχνεύεται από την τυπική δυσάρεστη οσμή του αερίου ή από όργανα (ανιχνευτές υγραερίου).
- Το υγραέριο προξενεί φθορά στο φυσικό ελαστικό και σε κάποια πλαστικά. Χρησιμοποιείτε λάστιχα και άλλον εξοπλισμό που ενδείκνυται ειδικά για το υγραέριο.
- Παρά το ότι ο υγραέριο δεν είναι τοξικό, η κατάχρησή του είναι πολύ επικίνδυνη. Μεταχειρίζεστε με προσοχή το υγραέριο. Η ασφάλεια του συστήματος εξασφαλίζεται μέσα από τα διάφορα εξαρτήματα που περιγράφηκαν παραπάνω, και τα οποία ενεργοποιούνται όταν παρουσιαστεί κάποιο πρόβλημα στο σύστημα
- Σύστημα αυτόματου γεμίσματος που διακόπτει την τροφοδοσία, όταν η δεξαμενή φτάσει το 80% της πληρότητάς της.
- Σύστημα διακοπής της παροχής καυσίμου μόλις σβήσει ο κινητήρας.
- Δείκτης στάθμης υγραερίου στον πίνακα οργάνων.
- Βαλβίδα εκτόνωσης για αποφυγή έκρηξης σε περίπτωση που για οποιονδήποτε λόγο αυξηθεί πολύ η εξωτερική θερμοκρασία.
- Οι δεξαμενές υγραερίου, σύμφωνα με Crash Tests, αντέχουν σε μεγαλύτερες παραμορφώσεις από αυτές που υφίσταται ένα όχημα κατά την διάρκεια ακόμα και της πιο δυνατής σύγκρουσης.
- Διαθέτουν, επιπλέον, ειδική βαλβίδα ανακούφισης της πίεσης που δεν επιτρέπει την διάρρηξη της δεξαμενής.

- Τέλος έχουν ηλεκτρομαγνητική βαλβίδα διακοπής παροχής καυσίμου σε περίπτωση απώλειας πίεσης ή έλλειψής του. Τα βενζινοκίνητα οχήματα **ΔΕΝ** διαθέτουν τέτοιου είδους αυτοματισμό. Όσοι είχαν την ατυχία να εμπλακούν σε κάποιο τροχαίο ατύχημα θα θυμούνται σίγουρα την αγωνία να βγουν γρήγορα από το όχημα και να διακόψουν την παροχή καυσίμου και ηλεκτρισμού ώστε να αποφύγουν έκρηξη σε βενζινοκίνητο αυτοκίνητο.

Νομοθεσία για την μετατροπή της άδειας κυκλοφορίας

Σύμφωνα με το νόμο 2773, άρθρο 45 από 22-12-1999 επιτρέπεται ελεύθερα στην Ελλάδα η υγραεριοκίνηση όλων ανεξαιρέτως των οχημάτων ΙΧ, ΔΧ, ταξί κτλ. Για να είναι νόμιμη η εγκατάσταση υγραερίου στο αυτοκίνητο, θα πρέπει η συσκευή, η δεξαμενή και όλα τα εξαρτήματα που θα χρησιμοποιηθούν, να έχουν έγκριση από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Γεν. Γραμματεία Μεταφορών), ο δε τεχνικός να έχει το Άδεια Ασκήσεως Επαγγέλματος τοποθετήσεως συσκευών για το υγραέριο (και της μετέπειτα συντήρησης αυτών). Ο έλεγχος των παραπάνω γίνεται στα ΚΤΕΟ όλης της χώρας, ώστε με τις αυστηρές προδιαγραφές που εφαρμόζονται να παρέχονται εγγυήσεις ασφαλείας κατά 100%. Εκεί πρέπει να προσκομίζεται και υπεύθυνη δήλωση του μετατροπέα (τεχνίτη υγραερίου), τα στοιχεία του οποίου θα διασταυρωθούν με την Διεύθυνση Μεταφορών, προκειμένου να διαπιστωθεί αν πράγματι διαθέτει Α.Α.Ε. Με τη βεβαίωση αυτή ακολουθώντας στην Διεύθυνση Μεταφορών, στην άδεια της κυκλοφορίας, δίπλα στον τύπο του καυσίμου, θα πρέπει να γραφτεί «αμόλυβδη-υγραέριο».

Νομοθεσία για τα συνεργεία υγραερίου

Σύμφωνα με το ΠΔ 595/84 μέσα σε πρατήριο υγραερίου είναι επιτρεπτή και η ίδρυση συνεργείων υγραερίου, η δε σχετική άδεια για το συνεργείο εκδίδεται ενιαία με το πρατήριο υγραερίου. Για την ίδρυση αυτόνομων – ανεξάρτητων συνεργείων υγραερίου υπάρχει πρόβλεψη στο ΠΔ 78/88 «περί συνεργείων», όμως οι σχετικές προϋποθέσεις είναι εξωπραγματικές. Γι αυτό και η ίδια η Πολιτεία με το ν.3710/2008 προέβλεψε την έκδοση Υπουργικής Απόφασης, που θα διαφοροποιεί τις σχετικές προϋποθέσεις. Ατυχώς αυτή η Υ.Α. συντάχθηκε από 2 Πολιτικούς μηχανικούς, οι οποίοι λόγω άγνοιας του θέματος επανέλαβαν τις ίδιες ρυθμίσεις. Η Απόφαση αυτή είναι για υπογραφή στον κ. Ρέππα, αν δεν έχει ήδη υπογραφεί.

Οι προϋποθέσεις που θέτει αυτή η Απόφαση δεν αντέχουν στην βάσανο της κοινής λογικής και μπορεί να είχαν μια βάση όταν το 1984 η Πολιτεία έκανε διστακτικά βήματα, έχοντας πλήρη άγνοια της υγραεριοκίνησης, αλλά δεν δικαιολογούνται μετά από ... 26 έτη.

Νομοθεσία για τους τεχνικούς τοποθέτησης συσκευών υγραερίου

Ήδη βρίσκεται για υπογραφή στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας σχετικό διάταγμα, που ουσιαστικά καθιερώνει ένα «κλειστό επάγγελμα», μια συντεχνία, αφού για να λάβει Α.Α.Ε. τεχνίτη υγραερίου ένας μηχανοτεχνίτης ή ακόμη και ένας Διπλωματούχος Μηχανολόγος, θα πρέπει να εργασθεί δίπλα σε ένα (αδειούχο) τεχνίτη υγραερίου επί ... έξη (6) ολόκληρους μήνες, αφού εννοείται έχει εκπαιδευτεί θεωρητικά επί 100 ώρες. Αυτό είναι φανερό ότι δεν είναι εφικτό αφού :

- κανείς από τους ήδη αδειούχους δεν θα προσλάβει άλλους για να τους κάνει αυριανούς ανταγωνιστές
- κανείς από τους σημερινούς μηχανοτεχνίτες που εκμεταλλεύονται συνεργεία αυτοκινήτων δεν θα μπορεί να εγκαταλείψει το συνεργείο του για ... 6 μήνες, για μια διαδικασία πρακτικής εκπαίδευσης - εκμάθησης που δεν θα πρέπει να διαρκεί περισσότερο από 10 ημέρες.

Με εκτίμηση

Για το Δ.Σ. της ΕΟΒΕΑΜΜ

Ο Πρόεδρος



Θεοφάνης Μπαιράκης



Ο Γενικός Γραμματέας



Ανδρέας Βερδούλης