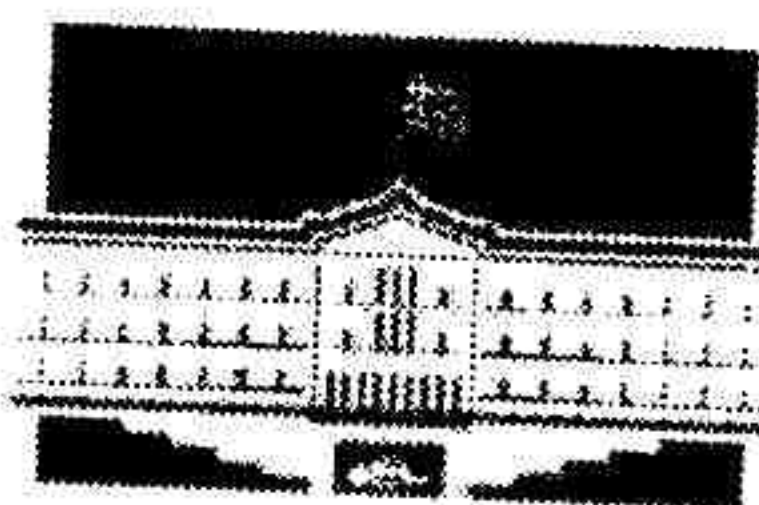




ΠΑΒ

7753

06 ΣΕΠ. 2011

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΑΡΙΣΤΕΡΑ****Προς το Προεδρείο της Βουλής των Ελλήνων****ΑΝΑΦΟΡΑ****Προς τους κ. κ. Υπουργούς :**

- **Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής**
- **Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων**

Οι βουλευτές Β' Αθηνών Φώτης Κουβέλης και Γρηγόρης Ψαριανός, Αττικής Θανάσης Λεβέντης και Αχαΐας Νίκος Τσούκαλης κατέθεσαν αναφορά, με την οποία ο Εθελοντικός Οργανισμός για το Αστικό Περιβάλλον (ECOCITY) ζητεί, να διατηρηθεί το καθεστώς απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη για την προστασία της Δημόσιας Υγείας και του Περιβάλλοντος, ενώ μεταξύ άλλων προτείνει και την ηλεκτρονική παρακολούθηση της διακίνησης-διανομής για την αντιμετώπιση της λαθρεμπορίας και της νοθείας των καυσίμων.

Αθήνα, 1-9-2001**Οι καταθέτοντες βουλευτές****Φώτης Κουβέλης****Γρηγόρης Ψαριανός****Θανάσης Λεβέντης****Νίκος Τσούκαλης**

Προς τον
Υπουργό Περιβάλλοντος Ενέργειας
και Κλιματικής Αλλαγής
κύριο Γιώργο Παπακωνσταντίνου
Αμαλιάδος 17 - 11523 Αθήνα

Αρ. Πρωτ.
6008/25-8-2011

Μαρούσι, 24 Αυγούστου 2011

**ΘΕΜΑ : ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΑΡΣΗ ΤΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕ ΑΘΗΝΑ
ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

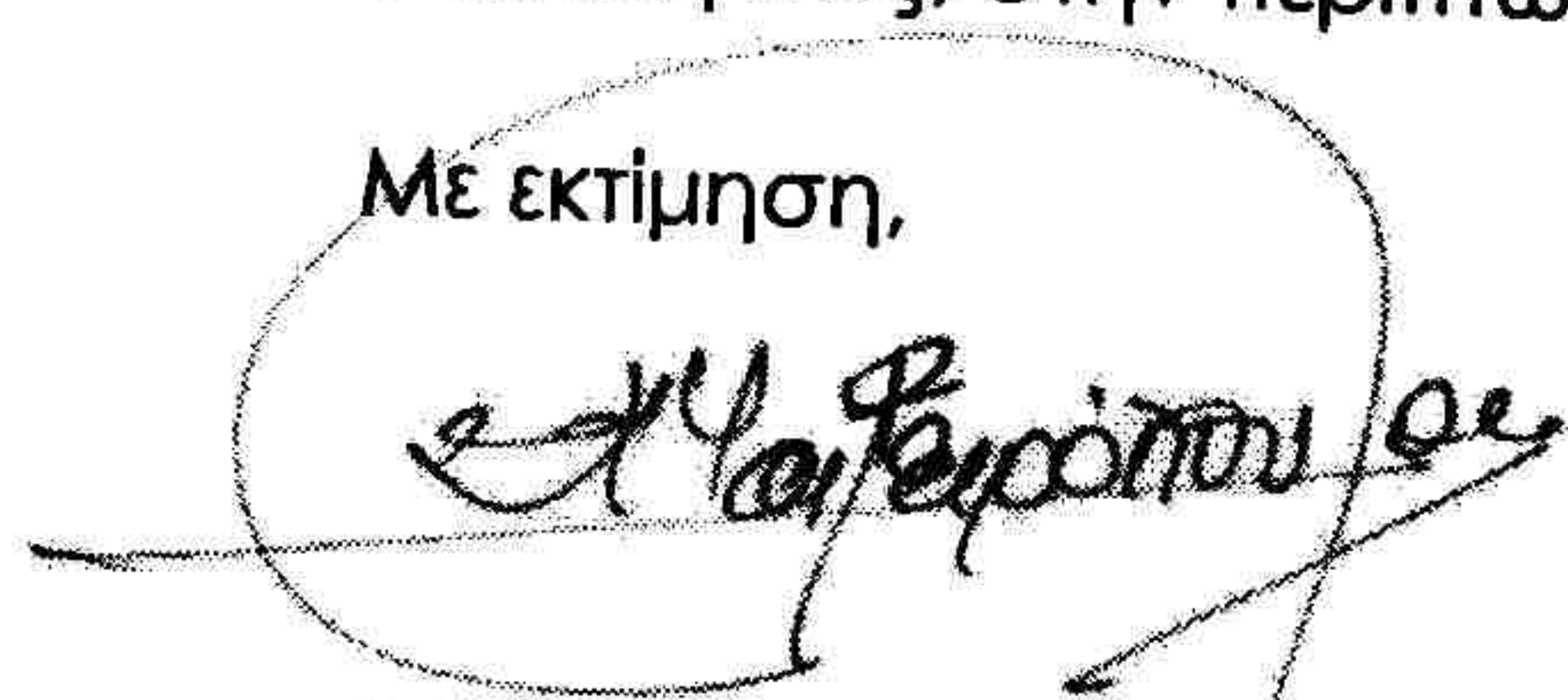
Σε προηγούμενη επιστολή μας (Αρ. Πρωτ. 4695/29-6-2011) και με αφορμή τον προσανατολισμό σας στην αξιολόγηση της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, σας είχαμε ενημερώσει σχετικά με το έργο της Επιτροπής του ECOCITY για την Αξιολόγηση των Επιπτώσεων της Πετρελαιοκίνησης στην Υγεία, στο Περιβάλλον και στην Οικονομία. Επίσης σας είχαμε στείλει τα αποτελέσματα της Ημερίδας «ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΣΗ : ΤΟ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΣΤΗΝ ΥΓΕΙΑ, ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ», που ήταν αποτέλεσμα της εξαμηνιαίας διαβούλευσης που διοργάνωσε το ECOCITY, με τη συμμετοχή εκπροσώπων από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, το Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το Υπουργείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και τη συνεργασία εκπροσώπων από το Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, την Ιατρική Σχολή Αθηνών, το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, την Greenpeace, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, τον Πανελλήνιο Σύλλογο Χημικών Μηχανικών, τον Σύνδεσμο Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων και την Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος.

Οι πρόσφατες αναφορές από τα Μέσα Ενημέρωσης, σχετικά με δηλώσεις σας ως προς τη θετική στάση σας για την άρση της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης στην Αθήνα και στην Θεσσαλονίκη, μέσα στον μήνα Σεπτέμβριο, έχει προβληματίσει ιδιαίτερα αφού είναι γνωστές οι επιπτώσεις της Πετρελαιοκίνησης στην Υγεία των κατοίκων και στο Περιβάλλον των δύο περιοχών.

Στη διάρκεια του προηγούμενου διμήνου, υπήρξε συχνή όχληση στο γραφείο σας και ιδιαίτερη προσπάθεια από την Επιτροπή των Επιστημόνων που χειρίζεται το θέμα, ώστε να πραγματοποιηθεί μια συνάντηση μαζί σας και να σας παρουσιαστούν τα στοιχεία και οι λόγοι που δεν επιτρέπουν την άρση της υπάρχουσας δέσμευσης. Με κατανόηση στη δυσκολία διαθέσιμου χρόνου σας, για τη συνάντηση που έχουμε ζητήσει, επιλέξαμε να προετοιμάσουμε και να σας καταθέσουμε τους λόγους που επιβάλουν την διατήρηση της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης στις δύο περιοχές και την αίτηση αναβολής της αξιολόγησης της άρσης μέχρι την 31 Δεκεμβρίου 2012, περίοδο έναρξης εφαρμογής Euro 5b για την κυκλοφορία πετρελαιοκίνητων οχημάτων νέας γενιάς, ως προς τις εκπομπές μικροσωματιδίων και οξειδίων αζώτου.

Παράλληλα, σας ενημερώνουμε πως για το μεγάλο πρόβλημα της λαθρεμπορίας και νοθείας πετρελαίου έχουμε καταθέσει πρόταση τρόπου λύσης, στο Υπουργείο Οικονομικών (Αρ. Πρωτ. 07117/5-8-2011 στο γραφείο του Υπουργού και Αρ. Πρωτ. 0004957/27-7-2011 στο γραφείο του Αναπ. Υπουργού), η οποία είναι άμεσα στη διάθεσή σας, στην περίπτωση που κρίνεται σκόπιμη την κοινοποίηση και προς εσάς.

Με εκτίμηση,



Θάνος Ζαφειρόπουλος
Πρόεδρος Δ.Σ. ECOCITY

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ ΕΓΓΡΑΦΟ

Λόγοι για την μη άρση της πετρελαιοκίνησης σε Αττική και Θεσσαλονίκη

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ :

- Πρωθυπουργό της Κυβέρνησης της Ελλάδος κύριο Γεώργιο Α. Παπανδρέου
- Υπουργό Οικονομικών, κ. Ευάγγελο Βενιζέλο
- Υπουργό Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, κ. Μιχάλη Χρυσοχοϊδη
- Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, κ. Γιάννη Ραγκούση
- Υπουργό Προστασίας του Πολίτη, κ. Χρήστο Παπουτσή
- Πρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας, κ. Αντώνη Σαμαρά
- Πρόεδρο του ΛΑΟΣ, κ. Γιώργο Καρατζαφέρη
- Γενική Γραμματέα του ΚΚΕ, κα. Αλέκα Παπαρήγα
- Πρόεδρο του Συνασπισμού, κ. Αλέξη Τσίπρα
- Πρόεδρο της Δημοκρατικής Αριστεράς, κ. Φώτη Κουβέλη
- Πρόεδρο της Δημοκρατικής Συμμαχίας, κα. Ντόρα Μπακογιάννη
- Εκτελεστική Γραμματεία Οικολόγων Πράσινων
- Πρόεδρο της Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος της Βουλής, κ. Κωνσταντίνο Καρτάλη
- Συντονιστή ομάδας εργασίας του Τομέα Περιβάλλοντος και Χωροταξίας για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής του ΠΑΣΟΚ, κ. Αλέξανδρο Κουλίδη
- Υπεύθυνο Τομέα Περιβαλλοντικής Πολιτικής της Νέας Δημοκρατίας, Βουλευτή, κ. Κυριάκο Μητσοτάκη
- Βουλευτή Νέας Δημοκρατίας, κ. Νίκο Καντερέ
- Υπεύθυνο Τομέα Πράσινων Πολιτικών και Οικολογίας της Δημοκρατικής Αριστεράς, κ. Σταύρο Λιβαδά
- Βουλευτή ΠΑΣΟΚ, κ. Παναγιώτη Αντωνακόπουλο
- Βουλευτή ΠΑΣΟΚ, κα. Όλγα Ρενταρή – Τέντε
- Επιτροπή του ECOCITY για την Αξιολόγηση των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον και στην Υγεία από την Πετρελαιοκίνηση
 - ο κ. Μιχάλη Πετράκη, Διευθυντή Ινστιτούτου Ερευνών Περιβάλλοντος και Βιώσιμης Ανάπτυξης του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών, και Αντιπρόεδρο Δ.Σ. ECOCITY
 - ο κα. Κλέα Κατσουγιάννη, Καθηγήτρια Ιατρικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών και Μέλος του Δ.Σ. ECOCITY
 - ο κ. Κώστα Βαφειάδης, Πρόεδρο του Πανελληνίου Συλλόγου Χημικών Μηχανικών
- Συντονιστή Νομικής Επιτροπής ECOCITY, κ. Γιώργο Κωνσταντινόπουλο
- Πρόεδρο Επιστημονικής Επιτροπής ECOCITY, Ομ. Καθηγητή Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, κ. Γιάννη Κουμαντάκη
- Ιατρό Πνευμονολόγο, Επίκουρη Καθηγήτρια της Ιατρικής Σχολής Αθηνών και Μέλος της Επιστημονικής Επιτροπής ECOCITY, κα. Άννα Καρακατσάνη
- Καθηγητή Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, Διευθυντή Μεταπτυχιακού Προγράμματος MBA Ο.Δ.Ε & Μ.Ε, κ. Γιώργο Πανηγυράκη
- Καθηγητή του Εργαστηρίου Καυσίμων και Λιπαντικών του Τομέα Σύνθεσης και Ανάπτυξης Βιομηχανικών Διαδικασιών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, κ. Ευριπίδη Λόη
- Καθηγητή Πανεπιστημίου Βερσαλλιών, κ. Γιώργο Ρεμβίκο
- Διευθυντή του Εργαστηρίου Εφαρμοσμένης Θερμοδυναμικής, Καθηγητή και Μηχανολόγο Μηχανικό του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης κ.ο. Ζήση Σαμαρά
- Καθηγητή Τμήματος Χημείας του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης και Μέλος της Επιστημονικής Επιτροπής του Τομέα Β. Ελλάδος ECOCITY, κ. Κώστα Φυτιάνο

- Αν. καθηγητή του Εργαστηρίου Καυσίμων και Λιπαντικών του Τομέα Σύνθεσης και Ανάπτυξης Βιομηχανικών Διαδικασιών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, κ. Φανούριο Ζαννίνο
- Μέλος της Ειδικής Επιστημονικής Επιτροπής Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης, Μηχανολόγος και Πολιτικός Μηχανικός του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, Ηλία Διαβάτη
- Α' Αντιπρόεδρο του Πανελληνίου Συλλόγου Χημικών Μηχανικών, κ. Αλέξη Αθανασόπουλο
- Πρόεδρο του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων, κ. Γιώργο Βασιλάκη
- Πρόεδρο της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος, Μιχάλη Κιούση
- Μέλος και π. Πρόεδρο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων, Μακρυβέλιο Δημήτρη

ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΙΑΤΗΡΗΘΕΙ ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕ ΑΤΤΙΚΗ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ECOCITY - ΙΟΥΛΙΟΣ 2011

Με τους Ν.1108/80 και Ν. 2052/1992 εκδόθηκε η Υ.Α. Β-27660/712/100792, στην οποία ορίζονται οι Νομοί Αττικής και Θεσσαλονίκης περιοχές στις οποίες απαγορεύεται η έκδοση αδειών κυκλοφορίας, καθώς και η κυκλοφορία πετρελαιοκίνητων επιβατικών Ι.Χ. και φορτηγών Ι.Χ. κάτω των 4 τόνων.

Ενώ όλα τα πετρελαιοκίνητα που κυκλοφορούν στην υπόλοιπη χώρα είναι υποχρεωτικό να έχουν ειδικό σήμα (Π, μαύρο, 15 εκ ύψος) στη δεξιά άκρη, στο τζάμι, ώστε να ξεχωρίζουν σε κάθε έλεγχο που είναι υποχρεωτικό να γίνεται από την Τροχαία, όταν εισέρχονται στις παραπάνω περιοχές, παρατηρείται απουσία ή αδυναμία ελέγχου, από την Τροχαία, για τη τήρηση των δεσμεύσεων της απαγόρευσης κυκλοφορίας των πετρελαιοκίνητων επιβατικών.

Σε πρόσφατες αναφορές στα ΜΜΕ, αναφέρεται πως 70.000 πετρελαιοκίνητα επιβατικά οχήματα παλαιάς κυρίως, αλλά και νέας τεχνολογίας, κυκλοφορούν παράνομα στην Αττική και στη Θεσσαλονίκη, σε καθημερινή βάση. Τα πετρελαιοκίνητα που κυκλοφορούν στις απαγορευμένες περιοχές προέρχονται από τουρίστες που δηλώνουν άγνοια, από οικονομικούς μετανάστες με παράνομα οχήματα, από «μόνιμους» κατοίκους όμορων περιοχών με Αττική και Θεσσαλονίκη.

Παρά τις παραπάνω επισημάνσεις, δεν έχουν καταγραφεί στη διάρκεια των δύο τελευταίων ετών επιδόσεις κλήσεων από την Τροχαία, για παράνομη κυκλοφορία πετρελαιοκίνητων επιβατικών οχημάτων, στις παραπάνω περιοχές, με αποτέλεσμα να απαξιώνετε η ισχύς του μέτρου με επικίνδυνες επιπτώσεις.

Η προσπάθεια και πίεση άρσης της πετρελαιοκίνησης είναι σταθερή στα τελευταία χρόνια από τον εμπορικό χώρο, αναφέροντας ως κύριους λόγους τεκμηρίωσης τα μειωμένα όρια εκπομπών CO₂ σε σύγκριση με τα βενζινοκίνητα, υποβαθμίζοντας τις εκπομπές μικροσωματιδίων και οξειδίων του αζώτου (NO_x). Επιπλέον, ειδική αναφορά γίνεται για τα νέα πετρελαιοκίνητα ΙΧ, επειδή προτιμώνται από τους 7 στους 10 αγοραστές στις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις, κρύβοντας τις ειδικές κλιματικές συνθήκες των δύο πόλεων και τη τραγικές συνέπειες της νοθείας πετρελαίου.

Το ECOCITY, όλα αυτά τα χρόνια που έρχεται στην επικαιρότητα το θέμα και εκφράζεται η πίεση για την ελεύθερη κυκλοφορία και ταξινόμηση πετρελαιοκίνητων επιβατικών, στις επιλεγμένες περιοχές των Νομών Αττικής και Θεσσαλονίκης, έχει εκφράσει την αντίθεσή του στην άρση της απαγόρευσης και έχει τεκμηριώσει τη θέση του, η οποία στηρίζεται στην επιστημονική άποψη και στις επιπτώσεις της πετρελαιοκίνησης στην Δημόσια Υγεία, στο Περιβάλλον και στην Οικονομία.

Για τον εμπλουτισμό της αντίληψης, όσων επιθυμούν να εξετάσουν και να αξιολογήσουν τις επιπτώσεις της άρσης της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης στις παραπάνω περιοχές, αναφέρουμε παρακάτω τους λόγους που θα πρέπει να αποτελέσουν βασικά σημεία της αξιολόγησης.

Τα Πετρελαιοκίνητα οχήματα εκπέμπουν ρύπους που επηρεάζουν και επιβαρύνουν την ποιότητα του αέρα

Στην Αμερική και στην Ιαπωνία δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν πετρελαιοκίνητα οχήματα, γιατί τα όρια εκπομπών που έχουν καθιερωθεί είναι απαγορευτικά για τη χρήση τους. Η Ευρώπη έχει τα σκήπτρα στην πετρελαιοκίνηση, αφού οι ευρωπαϊκές αυτοκινητοβιομηχανίες έχουν αναπτύξει σημαντική τεχνολογία, που στηρίζεται κυρίως στην οικονομία καυσίμου.

Η Ε.Ε. είναι ιδιαίτερα προβληματισμένη με την πετρελαιοκίνηση και ειδικά με τα όρια εκπομπής μικροσωματιδίων και οξειδίων του αζώτου που αναφέρονται σε μετρήσεις

εργαστηρίων, και όχι σε συνθήκες από την πραγματική κίνηση σε πόλη. Παρά την μείωση των ορίων εκπομπής ρύπων που έχει επιβάλει με την EURO 5, η αύξηση των μικροσωματιδίων στις πόλεις και η εκπομπή οξειδίων του Αζώτου έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στην Υγεία. Επιστημονικές μελέτες δείχνουν πως το ποσοστό NOx (που εκπέμπεται ως πρωτογενές διοξείδιο του αζώτου από τα ντιζελοκίνητα) έχει αυξηθεί σημαντικά με την εισαγωγή διαφόρων νέων τεχνολογιών, που είχαν ως στόχο τον έλεγχο των εκπεμπόμενων αιωρούμενων σωματιδίων (ΑΣ) και τη συμμόρφωση με τα νέα αυστηρά ευρωπαϊκά πρότυπα (Euro 5b και Euro 6).

Οι εκπομπές μικροσωματιδίων και οξειδίων του αζώτου από τα Πετρελαιοκίνητα οχήματα προκαλούν προβλήματα στη Δημόσια Υγεία και αυξάνουν την θνησιμότητα των κατοίκων των πόλεων.

Τα αποτελέσματα επιδημιολογικών ερευνών της τελευταίας δεκαετίας, στην Ευρώπη και στη Βόρεια Αμερική, έχουν τεκμηριώσει την ύπαρξη βραχυχρόνιων επιδράσεων των σημερινών επιπέδων αιωρούμενων σωματιδίων και όζοντος στην υγεία. Η έκθεση των πολιτών στην ατμοσφαιρική ρύπανση αποτελεί ένα σοβαρότατο πρόβλημα Δημόσιας Υγείας και ευθύνη των Κυβερνήσεων να τους προστατέψουν.

Στην Αθήνα και στην Θεσσαλονίκη, το μεγαλύτερο μέρος των μικροσωματιδίων (PM) προέρχεται από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα (ταξί, λεωφορεία, φορτηγά). Από την χρήση πετρελαίου θέρμανσης επιβαρύνεται σημαντικά το φίλτρο παρακράτησης σωματιδίων (DPF) και φράζει πολύ γρήγορα, ενώ σύντομα επέρχεται η μόνιμη ζημιά που αχρηστεύει τις καθαριστικές του ιδιότητες. Επιπλέον η επιβάρυνση του αέρα των δύο περιοχών από οξείδια του αζώτου, που εκπέμπουν τα πετρελαιοκίνητα, είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη για την υγεία των κατοίκων τους.

Από σχετικά μελέτες που έχουν γίνει για τις μακροχρόνιες επιδράσεις φαίνεται ότι η μακροχρόνια έκθεση στη σωματιδιακή ατμοσφαιρική ρύπανση οδηγεί σε αυξημένη θνησιμότητα και μετρήσιμη μείωση του προσδόκιμου επιβίωσης. Τα οφέλη από τη μείωση του επιπέδου των ρύπων έχουν τεκμηριωθεί.

Τα μικρότερα σωματίδια (PM_{2.5} ή PM₁) εισχωρούν βαθύτερα στους πνεύμονες και θεωρούνται πιο επικίνδυνα για την υγεία. Παρόλο που αντιπροσωπεύουν σχετικά μικρή αναλογία ως προς τη μάζα των σωματιδίων, αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του αριθμού των σωματιδίων. Το 90% των εκπεμπόμενων σωματιδίων από πετρελαιοκίνητα οχήματα είναι (κατά μάζα) PM₁.

Οι επιδράσεις ενός συγκεκριμένου επιπέδου ρύπανσης δεν είναι ίδιες σε όλες τις πόλεις και δεν μπορεί να συγκρίνονται οι πόλεις της χώρας μας με τις ευρωπαϊκές. Τα αποτελέσματα των ερευνών δείχνουν ότι οι επιδράσεις είναι μεγαλύτερες (για την ίδια έκθεση) σε θερμότερες πόλεις, σ' εκείνες που έχουν και αυξημένες συγκεντρώσεις NO₂ και σε εκείνες που έχουν μεγαλύτερη αναλογία ηλικιωμένων. Το μέγεθος των επιδράσεων μεταβάλλεται ανάλογα με χαρακτηριστικά των πόλεων ή των περιοχών, τις οποίες αφορούν. Έτσι τα σωματίδια έχουν μεγαλύτερες επιδράσεις στη Δημόσια Υγεία όταν προέρχονται σε μεγαλύτερο ποσοστό από τα οχήματα που κυκλοφορούν και στις θερμότερες περιοχές. Να σημειωθεί ότι στην Αθήνα το μεγαλύτερο μέρος των μικροσωματιδίων προέρχεται από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα (ταξί, λεωφορεία, φορτηγά).

Τα φίλτρα (παγίδες) στα Πετρελαιοκίνητα δεν συγκρατούν τα μικρής «διαμέτρου» επικίνδυνα μικροσωματίδια

Σύμφωνα με το Euro 5, οι αυτοκινητοβιομηχανίες εφοδίασαν τα σημερινά ντιζελοκίνητα με φίλτρα (παγίδες) μικροσωματιδίων (PM), σχεδιασμένα να κατακρατούν και στη συνέχεια να καίνε τα μικροσωματίδια προκειμένου να ικανοποιήσουν το όριο PM, που αφορά την μάζα των μικροσωματιδίων με «διάμετρο» μικρότερη από 10 μικρά, που εξέρχονται από την εξάτμιση.

Χαρακτηριστικό κάθε φίλτρου είναι το μέγεθος του ανοίγματος της «σίτας», όπου όσο πιο μικρό το άνοιγμα, τόσο μικρότερα μικροσωματίδια κατακρατούν. Όμως, ταυτόχρονα, όσο μικρότερο είναι το άνοιγμα της «σίτας» τόσο περισσότερο δυσκολεύεται η ροή των καυσαερίων, με συνέπεια μέρος της ενέργειας του κινητήρα

να χρησιμοποιείται για την υπερνίκηση αυτής της αντίστασης και με δεύτερη συνέπεια την αύξηση της κατανάλωσης καυσίμου και εκπομπών CO₂. Συνεπώς είναι στο συμφέρον των κατασκευαστών να ορίσουν το μέγεθος του ανοίγματος της «σίτας» στο μέγιστο δυνατό, ώστε να ικανοποιείται το επιτρεπτό όριο της μάζας των μικροσωματιδίων. Αυτό έχει όμως ως συνέπεια να διαφεύγουν από το φίλτρο τα πιο μικρά μικροσωματίδια (PM_{2.5} και PM₁), που αναγνωρίζεται γενικώς ότι είναι τα πιο επικίνδυνα για την υγεία. Αναγνωρίζοντας το γεγονός αυτό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σχεδιάζει να θέσει στο Euro 6 ένα δεύτερο όριο για τα μικροσωματίδια, που θα αφορά την αριθμό των μικροσωματιδίων που θα διαφεύγουν από το φίλτρο, χωρίς διάκριση ως προς το μέγεθος τους. Το όριο αυτό (PN) δεν έχει ακόμα οριστεί, αλλά δεν θα αργήσει, ώστε να δοθεί ο απαιτούμενος χρόνος στους κατασκευαστές.

Οι πληροφορίες σχετικά με τις εξελίξεις στον ορισμό του επιπέδου PN, αναφέρουν ότι έχει επέλθει συμβιβασμός και ότι θα είναι τόσο ελαστικός που όλοι οι ντιζελοκινητήρες που θα εκπληρώνουν το όριο PM₁₀, αυτόματα θα ικανοποιούν το όριο PN. Αν είναι έτσι, τότε η ανάγκη αντιμετώπισης του προβλήματος της εκπομπής μικρού μεγέθους μικροσωματιδίων που είναι τα πιο βλαβερά για την υγεία, από τους πετρελαιοκινητήρες αναβάλλεται για το μέλλον.

Σήμερα, το πρόβλημα με την εκπομπή πολύ μικρών μικροσωματιδίων παραμένει έντονο στους ντιζελοκινητήρες Euro 5 και θα παραμένει, σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες, και στα μελλοντικά ντίζελ Euro 5b.

Τα Πετρελαιοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούν νοθευμένο και παράνομο πετρέλαιο θέρμανσης, εξελίσσονται σε τοξικές βόμβες για την Αττική και την Θεσσαλονίκη

Η έκταση της χρήσης κακής ποιότητας πετρελαίου θέρμανσης – ναυτιλίας είναι μεγάλη με τραγικές επιπτώσεις. Η ελεύθερη κυκλοφορία πετρελαιοκίνητων επιβατικών σε Αττική και Θεσσαλονίκη θα εκτινάξει την νοθεία και το λαθρεμπόριο πετρελαίου. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της Ημερίδας, στο τέλος Μαΐου, δεν θα πρέπει να εκτεθεί η Κυβέρνηση στη στήριξη εμπορικών αιτημάτων για άρση της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης, αν δεν υπάρξουν πρώτα οι προϋποθέσεις καταστολής της νοθείας και λαθρεμπορίου πετρελαίου που προκαλεί σοβαρά προβλήματα στη υγεία, στο περιβάλλον και οι οικονομικές απώλειες στο Κράτος.

Η καύση πετρελαίου θέρμανσης (και πολύ περισσότερο ναυτιλίας), από τα επιβατικά και φορτηγά οχήματα, έχει ως αποτέλεσμα την επικίνδυνη εκπομπή ρύπων, αφού έχουν πολύ υψηλή περιεκτικότητα σε θείο σε σύγκριση με το πετρέλαιο κίνησης, το οποίο σύμφωνα με οδηγία της Ε.Ε. είναι πλέον καθαρό (πολύ αισθητά χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο). Οι ζημιές είναι σημαντικές στον αέρα και στη δημόσια υγεία των δύο περιοχών.

Στους σύγχρονους πετρελαιοκινητήρες που πληρούν τις προδιαγραφές Euro5, η χρήση πετρελαίου θέρμανσης ή ακόμη και μίγμα πετρελαίου κίνησης με θέρμανσης, επιβαρύνει σημαντικά το φίλτρο παρακράτησης σωματιδίων (DPF) που φράζει πολύ πιο γρήγορα με κατάληξη στη μόνιμη ζημιά του και αχρήστευσή του σε ότι αφορά στις ιδιότητές του. Τα πετρελαιοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούν πετρέλαιο θέρμανσης, είτε παλαιάς, είτε νέας τεχνολογίας, εξελίσσονται σε τοξικές βόμβες για τον αέρα των πόλεων που κυκλοφορούν.

Με την υπάρχουσα παράνομη χρήση του πετρελαίου θέρμανσης για κίνηση, καθώς και με την εκπομπή μεγάλου αριθμού PM 2,5 και μικρότερης διαμέτρου, δεν μπορεί να συζητείται η ελεύθερη κυκλοφορία των πετρελαιοκίνητων επιβατικών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

Η Πετρελαιοκίνηση είναι βασική αιτία νοθείας και λαθρεμπορίας πετρελαίου στην Ελλάδα

Στις χώρα μας υπάρχει σημαντικό πρόβλημα με το λαθρεμπόριο και τη Νοθεία του πετρελαίου, με αποτέλεσμα η ποιότητα του καυσίμου να είναι εξαιρετικά υποβαθμισμένη. Η καύση πετρελαίου θέρμανσης ή ναυτιλίας για κίνηση αυτοκινήτων είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη για την ατμόσφαιρα και την υγεία των κατοίκων των μεγάλων

πόλεων. Οι Επιστήμονες και οι ΜΚΟ έχουν επισημάνει τους κινδύνους στην Δημόσια Υγεία και στο Περιβάλλον, ενώ έχουν τονίσει τη ζημιά στην Οικονομία.

Το κύριο πρόβλημα που δημιουργεί η λαθρεμπορία και η νοθεία καυσίμων στο κράτος είναι η απώλεια τεράστιων πόρων. Πόροι οι οποίοι θα μπορούσαν να διατεθούν για τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής μας και για τη προσπάθεια μείωσης της μεγάλης ρύπανσης. Πόροι για τους οποίους επιβάλλεται σε κάθε κυβέρνηση να επενδύσει σε χρόνο και έργο, αφού η λύση είναι απλή και το μόνο που απαιτεί είναι πολιτική βούληση και υποδομή.

Η νοθεία και το λαθρεμπόριο πετρελαίου είναι μία πληγή για τη χώρα, με μεγάλες οικονομικές επιπτώσεις και περιβαλλοντικό επηρεασμό. Το εκτεταμένο λαθρεμπόριο καυσίμων παρουσιάζεται κυρίως στο πετρέλαιο και προέρχεται από τη διαφορά του φόρου που επιβάλλεται στους διαφορετικούς τύπους πετρελαίου (κίνησης, θέρμανσης, ναυτιλίας).

Το νοθευμένο πετρέλαιο προκαλεί σοβαρές ζημιές στα πετρελαιοκίνητα οχήματα νέας τεχνολογίας (Euro 5), που δεν καλύπτει η εγγύηση του οχήματος, με αποτέλεσμα την σημαντική οικονομική επιβάρυνση του ιδιοκτήτη.

Παρά τις επιβεβαιωμένες δύσκολες συνθήκες, οι εισαγωγείς αυτοκινήτων πιέζουν έντονα για την απελευθέρωση με ισχυρό lobbying και με επιλεκτική δημοσιότητα από τον ειδικό Τύπο, που δεν αγγίζει το σοβαρό πρόβλημα.

Μεγάλες ζημιές προκαλεί στα ευαίσθητα ντιζελοκίνητα, που πληρούν τις προδιαγραφές Euro5, το πετρέλαιο κακής ποιότητας (είτε μόνο θέρμανσης, είτε νοθευμένο). Σε αυτού του τύπου πετρελαιοκινήτων η χρήση πετρελαίου θέρμανσης ή ακόμη και μίγμα πετρελαίου κίνησης με θέρμανσης είναι επικίνδυνο και καταστρέφει εξαρτήματα (μπεκ, αντλία υψηλής πίεσης και φίλτρα). Οι βλάβες στα πετρελαιοκίνητα Euro5 από νοθευμένο ντίζελ κίνησης βρίσκονται πολύ υψηλότερα από τον μέσο ευρωπαϊκό όρο, σύμφωνα με αναφορά του ΣΕΑΑ ενώ τα εργοστάσια αρνούνται ορισμένες φορές να τις αποκαταστήσουν δωρεάν ακόμη και στο πλαίσιο της εγγύησης, καθώς δεν τις αξιολογούν ως κατασκευαστικά σφάλματα, αλλά ως προϊόν νοθείας του καυσίμου. Είναι φανερό λοιπόν πως η άρση της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης, δεν φαίνεται πως θα είναι προς το συμφέρον των αγοραστών.

Τι προτείνει η Επιτροπή του ECOCITY για την αξιολόγηση των επιπτώσεων της πετρελαιοκίνησης

Επειδή η επιλογή είναι ιδιαίτερα σοβαρή και επιβάλλει στην αντικειμενική αξιολόγηση με βασικούς δείκτες επιλογής τη Δημόσια Υγεία και τον επηρεασμό του Αέρα των δύο περιοχών, το ECOCITY εκφράζει την ανησυχία και τον έντονο προβληματισμό, για την βεβιασμένη επιλογή, που όλα δείχνουν πως έχει εμπορική και οικονομική μόνο προσέγγιση, αντί προτεραιότητά να είναι η υγεία, η προστασία του περιβάλλοντος και η ποιότητα ζωής του συνόλου των πολιτών που ζουν στις δυο μεγάλες περιοχές, όπου ισχύει το απαγορευτικό καθεστώς για την πετρελαιοκίνηση.

Η αδυναμία καταστολής του λαθρεμπορίου καυσίμων και η απουσία παγίδων για τις εκπομπές μικροσωματιδίων, στα πετρελαιοκίνητα οχήματα σε συνδυασμό με τις κλιματικές διαφορές της Ελλάδας από την υπόλοιπη Ευρώπη, είναι οι κύριοι παράγοντες που θα πρέπει να εξεταστούν ιδιαίτερα στην αξιολόγηση για την άρση της πετρελαιοκίνησης στις δύο πόλεις.

Τα βήματα που προτείνει το ECOCITY είναι :

- Διατήρηση στο καθεστώς της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης στην Αττική και Θεσσαλονίκη, μέχρι να επιβεβαιωθεί η πάταξη της νοθείας των καυσίμων, που προκαλεί ζημιά στη Δημόσια Υγεία, στο Περιβάλλον και στην Οικονομία.
- Εφαρμογή της τηλεματικής και της ηλεκτρονικής παρακολούθησης της Διανομής των Πετρελαίου με ευθύνη των εταιριών Καυσίμων και χωρίς οικονομική επιβάρυνση του Κράτους. Αυστηρές ποινές με άμεση εφαρμογή, σε

διανομείς και εμπόρους καυσίμων που παρανομούν σε νοθεία και λαθρεμπορία καυσίμων.

- Η εξομοίωση του ΕΦΚ στο πετρέλαιο θέρμανσης, πρέπει να είναι μέτρο που θα έχει εφαρμογή μόνο αν υπάρξει μέριμνα από το Κράτος για την προστασία του δικαιώματος της θέρμανσης στη χειμερινή περίοδο των χαμηλόμισθων και οικονομικά ασθενών τάξεων. Για το θέμα αυτό είναι διαθέσιμη πρόταση από το ECOCITY, που μπορεί να εξετάσει το Υπουργείο Οικονομικών.
- Απόσυρση και αντικατάσταση του ρυπογόνου στόλου των Φορτηγών, που κυκλοφορούν στη χώρα, καθώς και εφαρμογή αντικινήτρων για τις εισαγωγές μεταχειρισμένων παλαιάς τεχνολογίας. Δημιουργία περιβαλλοντικών δακτυλίων για φορτηγά που θα εισέρχονται στην Αθήνα και στην Θεσσαλονίκη, όπου θα κυκλοφορούν μόνο νέας τεχνολογίας οχήματα και όχι ο παλιός και ρυπογόνος στόλος των μεταχειρισμένων που υπάρχουν.
- Αντικατάσταση του στόλου των ταξί σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη με νέας τεχνολογίας πετρελαιοκίνητα ή υβριδικά οχήματα.
- Εξέταση της ελεύθερης κυκλοφορίας των πετρελαιοκίνητων μετά το 2014, που εκτιμάται πως θα ενσωματώνουν την αυστηρότερη ευρωπαϊκή νομοθεσία (Euro 6)

E C O C I T Y

Εθελοντικός Οργανισμός για το Αστικό Περιβάλλον

Πληροφορίες : Έλενα Λιάκου 210 6196757

www.ecocity.gr - info@ecocity.gr

Αθήνα, 24 Αυγούστου 2011