



ΠΑΣ	7980
19 ΣΕΠ. 2011	

ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΠΑΣΟΚ <grammateas@pasok.gr>

Fwd: ECOCITY ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΗ ΑΡΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΣΗΣ 090911

mixalis karximakis <karximakis@parliament.gr>
Προς: ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΠΑΣΟΚ <grammateas@pasok.gr>

9 Σεπτεμβρίου 2011 2:09 μ.μ.

----- Αρχικό Μήνυμα -----

Θέμα: ECOCITY ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΗ ΑΡΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΣΗΣ 090911

Ημερομηνία: Fri, 9 Sep 2011 13:58:32 +0300

Από: Eleni Liakou <eliakou@ecocity.gr>

Προς: <karximakis@parliament.gr>

Αγαπητέ κύριε Καρχιμάκη,

Σας στέλνω την επιστολή της Επιτροπής του ECOCITY για την Αξιολόγηση των Επιπτώσεων στο Περιβάλλον και στην Υγεία από την Πετρελαιοκίνηση με συνημμένα

Τους λόγους για την μη άρση της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης σε Αττική και Θεσσαλονίκη.

Την πρόταση για την αντιμετώπιση της Νοθείας και Λαθρεμπορίας Καυσίμων.

Την λύση που προσφέρει η Τηλεματική στη Πόταξη της Παράνομης διακίνησης πετρελαίου.

Θα είμαι στην διάθεσή σας για οποιαδήποτε πληροφορία.

Με εκτίμηση,

Έλενα Λιάκου

ECOCITY

Κεφαλληνίας 9, Παράδεισος Αμαρουσίου
Τηλ.: +30 210 6196757
Fax.: +30 210 6196958
E-mail: eliakou@ecocity.gr
www.ecocity.gr

4 συνημμένα αρχεία

ECOCITY DIESEL_Mr Karximakis Letter 090911.pdf
66K

ECOCITY DIESEL ELEGXOS DIAKINSIS 0711.pdf
387K

ECOCITY DIESEL LOGOI MH ARSIS 0811.pdf
110K

ECOCITY DIESEL PROPOSAL 0711.pdf
94K

ΑΝΑΦΥΡΑ

Για τον Ε.Υ.Π. Οικονομικών

Μ. Καρχιμάκη

Σε ~~Ε.Υ.Π.~~ Παρακαλώ να εκτε-
λεισθούν επί των υποθέσεων
των Εικερίσεων ως
Παρατίτω υπομνήματα

Προς τον
κύριο Μιχαήλ Καρχιμάκη
Μέλος της Διάρκους Επιτροπής
Οικονομικών Υποθέσεων της Βουλής
Βουλευτή ΠΑΣΟΚ
Μέγαρο Βουλής - Τ.Κ. 100 21 Αθήνα

Μαρούσι, 9 Σεπτεμβρίου 2011

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

Αγαπητέ κύριε Καρχιμάκη,

Το ECOCITY από τον Ιούνιο του έτους 2005, ξεκίνησε τον διάλογο για το Λαθρεμπόριο Καυσίμων και τις συνέπειες στον αέρα της Αθήνας και Θεσσαλονίκης, από την παράνομη χρήση πετρελαίου θέρμανσης, ως πετρέλαιο κίνησης.

Σε ημερίδα που διοργανώσαμε το καλοκαίρι του έτους 2006, εντοπίστηκε το σοβαρό κενό που δημιουργεί ευκαιρίες παράνομης διακίνησης πετρελαίου θέρμανσης και στην ανάγκη επέμβασης του Κράτους σε όλον τον Κύκλο της Διανομής. Για την λύση του προβλήματος επιστήμονες του ECOCITY, κατέθεσαν πρόταση για τον ηλεκτρονικό έλεγχο της διακίνησης των καυσίμων (βυτία - σλέπια).

Για όλα τα παραπάνω, αναφέραμε πως το Κράτος δεν θα πρέπει να έχει καμία επιβάρυνση αφού το πολύ χαμηλό κόστος πρέπει να το αναλάβουν οι εταιρίες καυσίμων όπως συμβαίνει σε όλες τις κατηγορίες της αγοράς.

Η Επιτροπή του ECOCITY για την Αξιολόγηση των επιπτώσεων στην Υγεία και στο Περιβάλλον από την Πετρελαιοκίνηση, συγκάλεσε σύσκεψη στις 23 Μαρτίου 2011 στην οποία συμμετείχαν 24 εκπρόσωποι από Υπουργεία, Φορείς, ΜΚΟ και Επιστημονικά Ιδρύματα. Έγινε ανταλλαγή απόψεων για τις επιπτώσεις της πετρελαιοκίνησης και αξιολογήθηκαν εναλλακτικές πολιτικές σε συγκεκριμένους άξονες με σκοπό την προώθηση της πολιτικής βούλησης στις επιλογές που ταιριάζουν στις συνθήκες σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Εκεί αποφασίστηκε ομόφωνα και δόθηκε ειδικό βάρος στις επιδράσεις στην Υγεία και στην πάταξη της Νοθείας Καυσίμων.

Η πρόταση του ECOCITY για την πάταξη της νοθείας και λαθρεμπορίας του πετρελαίου έχει κατατεθεί ήδη στον Υπουργό Οικονομικών (Αρ. Πρωτ. 07117/5-8-2011).

Ωστόσο, οι πρόσφατες δηλώσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής ως προς τη θετική του στάση για την άρση της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης στην Αθήνα και στην Θεσσαλονίκη, μέσα στον Σεπτέμβριο, έχει προβληματίσει ιδιαίτερα αφού είναι γνωστές οι επιπτώσεις της Πετρελαιοκίνησης στην Υγεία των κατοίκων και στο Περιβάλλον των δύο περιοχών.

Οι συνέπειες του λαθρεμπορίου πετρελαίου και η αδυναμία καταστολής της νοθείας καυσίμων δημιουργεί σοβαρή επιβάρυνση στον ήδη ρυπασμένο αέρα των δύο πόλεων, ενώ η αύξηση των συγκεντρώσεων των μικροσωματιδίων και του οξειδίου του αζώτου θα δημιουργήσει νέα και σοβαρά προβλήματα στην υγεία των κατοίκων των δύο περιοχών.

Το ECOCITY, με νέα επιστολή που κατέθεσε στο γραφείο του Υπουργού Π.Ε.Κ.Α. (Αρ. Πρωτ. 6008/25-8-2011) ανέφερε τους λόγους που οδηγούν στη διατήρηση της απαγόρευσης κυκλοφορίας πετρελαιοκίνητων στις δύο περιοχές και στη λήψη μέτρων για τη καταστολή της νοθείας πετρελαίου, αφού η χρήση του προκαλεί εκπομπές επικίνδυνων ρύπων για την υγεία και το περιβάλλον, ενώ δημιουργεί σοβαρές ζημιές στα νέας τεχνολογίας ντιζελοκίνητα (Euro 5).

Παράλληλα προκαλεί τον προβληματισμό η ανοχή στη πίεση των εισαγωγέων νέων και μεταχειρισμένων επιβατικών οχημάτων, για την άρση της πετρελαιοκίνησης, που έχουν ως κύρια επιχειρήματα τα μειωμένα όρια εκπομπών CO₂ των πετρελαιοκίνητων και την προτίμηση των αγοραστών στις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις. Οι υποστηρικτές της πετρελαιοκίνησης, αποκρύπτουν τις τραγικές επιπτώσεις από τις εκπομπές μικροσωματιδίων (PM) και οξειδίων του αζώτου (NO_x) στις ήδη ρυπασμένες περιοχές της Αττικής και της Θεσσαλονίκης, αγγίζουν επιδερμικά τις τραγικές συνέπειες της νοθείας πετρελαίου στη χώρα μας που προκαλεί σειρά ζημιών στα νέας τεχνολογίας ντιζελοκίνητα, δεν κάνουν καμία αναφορά στις διαφορετικές κλιματικές συνθήκες των δύο πόλεων σε σύγκριση με τις ευρωπαϊκές και, τέλος, κρύβουν τη στροφή της αγοραστικής συμπεριφοράς των ευρωπαίων στη τελευταία διετία, κατά την οποία υπάρχει σημαντική πτώση πωλήσεων πετρελαιοκίνητων επιβατικών και στροφή σε βενζινοκίνητα μικρού κυβισμού για τις μετακινήσεις στις πόλεις.

Με την κατάθεση των θέσεων του, το ECOCITY, καλύπτει όλο το φάσμα των προβλημάτων που προκαλεί η πετρελαιοκίνηση και τονίζει την ανάγκη αντικειμενικής αξιολόγησης με προτεραιότητα στη Δημόσια Υγεία και στην επιβάρυνση του Αέρα των δύο περιοχών, για την επιλογή της άρσης της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης. Ακόμη εκφράζει την ανησυχία και τον έντονο προβληματισμό, για βεβαιωμένη επιλογή που ενδεχομένως θα έχει εμπορικό αντίκτυπο, αλλά θα ανοίξει το κουτί της Πανδώρας στην προστασία της υγείας, του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής του συνόλου των κατοίκων, που ζουν στις δυο μεγάλες περιοχές της χώρας.

Η αδυναμία καταστολής της νοθείας του πετρελαίου και η απουσία παγίδων για τις εκπομπές μικροσωματιδίων στα πετρελαιοκίνητα οχήματα παλαιάς τεχνολογίας, σε συνδυασμό με τις κλιματικές διαφορές της Ελλάδας από την υπόλοιπη Ευρώπη, είναι οι κύριοι παράγοντες που θα πρέπει να εξεταστούν ιδιαίτερα στην αξιολόγηση, πριν υπάρξει σκέψη για την άρση της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης, σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

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 του Πετρελαίου με αποκλειστική ευθύνη των εταιριών Καυσίμων και χωρίς καμία οικονομική επιβάρυνση του Κράτους.
- ✓ • Αυστηρές ποινές με άμεση εφαρμογή, σε διανομείς και εμπόρους καυσίμων που παρανομούν σε νοθεία και λαθρεμπορία καυσίμων.
- Εξομοίωση του ΕΦΚ στο πετρέλαιο θέρμανσης και ανάλογες παροχές εκπώσεων στους πολίτες, με σκοπό τη προστασία του δικαιώματος της θέρμανσης στη χειμερινή περίοδο των χαμηλόμισθων και οικονομικά ασθενών τάξεων.
- 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 πετρελαιοκίνητα 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)

Οι λόγοι για την διατήρηση του καθεστώτος της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη έχουν ήδη κατατεθεί στο Υ.Π.Ε.Κ.Α (Αρ. Πρωτ. 6008/25-8-2011), και κοινοποιήθηκαν στον Πρωθυπουργό κ. Παπανδρέου (Αρ. Πρωτ. Κ 4477/25-8-2011), στο Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (Αρ. Πρωτ. 24602/29-8-2011), στο Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη (Αρ. Πρωτ. 23064/25-8-2011), στο Υπουργείο Οικονομικών (Αρ. Πρωτ. 07596/25-8-2011) και στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Αρ. Πρωτ. 5173/25-8-2011).

Επίσης σας στέλνουμε την πρόταση για την λύση που προσφέρει η Τηλεματική στην Πάταξη της Νοθείας και Λαθρεμπορίας πετρελαίου, όπως κατατέθηκε στο γραφείο του Αν. Υπουργού Οικονομικών με Αρ. Πρωτ. 0004957/27-7-2011.

Ευχόμαστε καλή συνέχεια στο Έργο σας, προσβλέποντας στην συνεργασία για να βρεθεί η λύση σε μια πληγή που μαστίζει την οικονομία της χώρας μας και διατηρεί τον παράνομο πλουτισμό σε περιόδους δύσκολους για την χώρα.

Με εκτίμηση,

Η Επιτροπή Αξιολόγησης των Επιπτώσεων

στο Περιβάλλον και στην Υγεία από την Πετρελαιοκίνηση

- Κλέα Κατσουγιάννη
Μέλος ΔΣ ECOCITY, Καθηγήτρια Ιατρικής Σχολής Πανεπιστημίου Αθηνών
- Μιχάλης Πετράκης
Αντιπρόεδρος ΔΣ ECOCITY, Διευθυντής Ινστιτούτου Ερευνών Περιβάλλοντος και Βιώσιμης Ανάπτυξης του Εθνικού Αστεροσκοπείου Αθηνών
- Κωνσταντίνος Βαφειάδης
Εταίρος ECOCITY, Πρόεδρος Πανελληνίου Συλλόγου Χημικών Μηχανικών

ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

- Λόγοι για την μη άρση της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης σε Αττική και Θεσσαλονίκη. Σελίδες 5
- Πρόταση για την αντιμετώπιση της Νοθείας και Λαθρεμπορίας Καυσίμων. Σελίδες 6
- Η λύση που προσφέρει η Τηλεματική στη Πάταξη της Παράνομης διακίνησης πετρελαίου. Σελίδες 5

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ



ΕΛΕΝΑ ΛΙΑΚΟΥ
ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ECOCITY
ΤΗΛ : 210 6196757



Η ΛΥΣΗ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ Η ΤΗΛΕΜΑΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΠΑΤΑΞΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Ο σωστή παράδοση και ο έλεγχος του Κύκλου Διανομής Καυσίμων είναι ευθύνη των ιδιοκτητών των βυτιοφόρων και, κυρίως, των εταιριών πώλησης πετρελαιοειδών, που ξεκινά και ολοκληρώνεται στις εγκαταστάσεις φόρτωσης καυσίμων από τα Φορτηγά Καυσίμων (Βυτιοφόρα) και τα Σλέπια (Πλωτές Δεξαμενές).

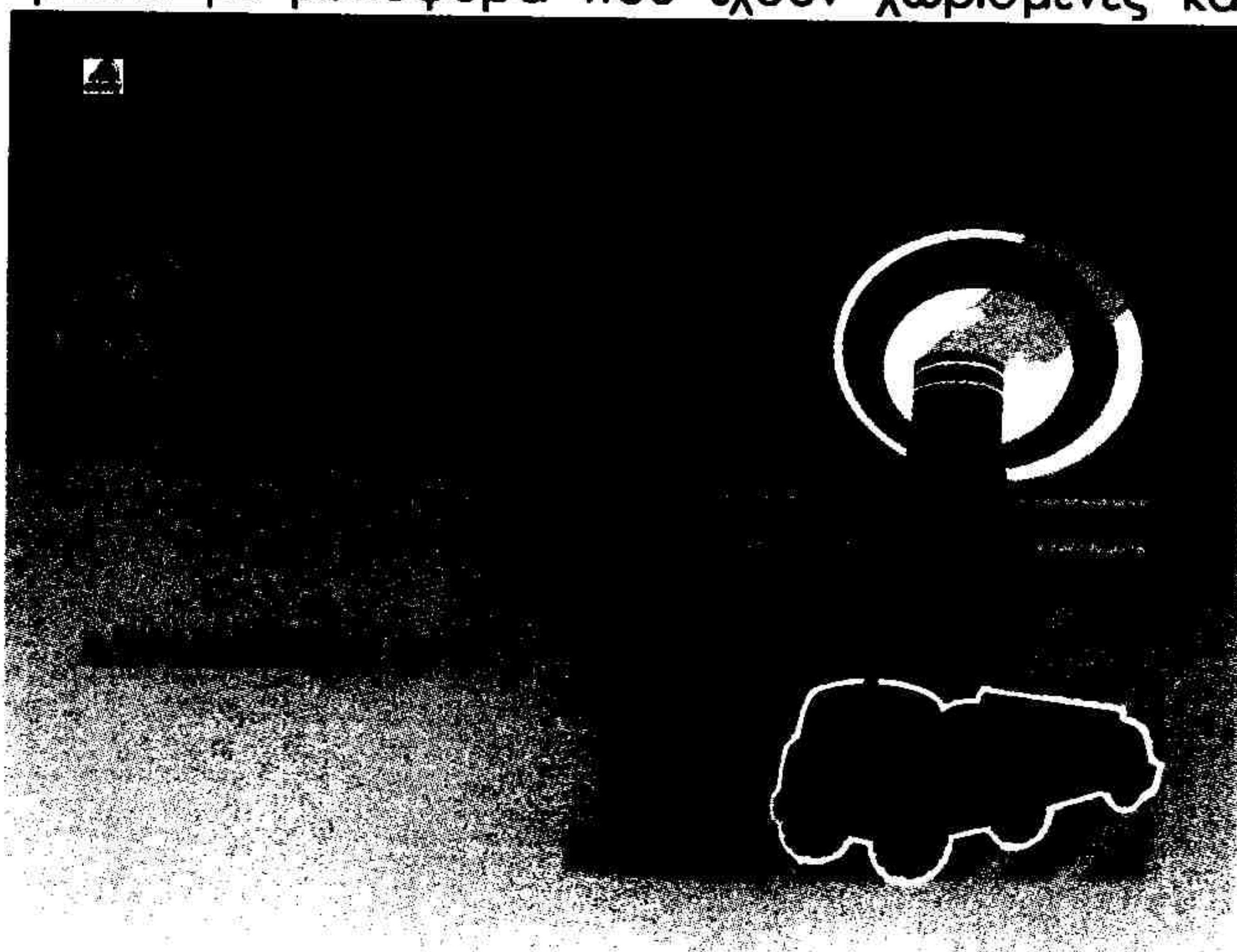
Η Παραλαβή/Φόρτωση των Καυσίμων, όπως είναι γνωστό, γίνεται είτε στα Κρατικά Διυλιστήρια, είτε στις Εγκαταστάσεις των Εταιριών Πετρελαιοειδών, από βυτιοφόρα οχήματα που ανήκουν ή συνεργάζονται με εταιρίες καυσίμων και ιδιώτες/επιχειρηματίες που πληρούν προϋποθέσεις αποθήκευσης.

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Η Μεταφορά των Καυσίμων προς τους παραλήπτες (πρατήρια καυσίμων, πολυκατοικίες, βιομηχανίες, σκάφη αναψυχής κ.ά.) γίνεται με βυτιοφόρα που έχουν χωρισμένες και ογκομετρημένες τις δεξαμενές των καυσίμων (διαμερίσματα). Επίσης η μεταφορά ναυτιλιακού πετρελαίου γίνεται με σλέπια ή επίσης με βυτιοφόρα. Κάθε εταιρία πετρελαιοειδών, που δραστηριοποιείται στην Ελληνική Αγορά μεριμνά ώστε σε κάθε βυτιοφόρο που χρησιμοποιεί για την διακίνηση πετρελαίου να εγκατασταθεί Δέκτης που θα επιτρέπει τον εντοπισμό και παρακολούθηση των κινήσεων του οχήματος. Η παρακολούθηση γίνεται σε πραγματικό χρόνο με το στίγμα του οχήματος σε γεωγραφικό πλάτος και μήκος.

Είναι γνωστό πως σε κάθε κλοπή πετρελαίου από βυτιοφόρα που προέρχεται από παράνομη παρακράτηση και μη παράδοση, είναι βέβαιο ότι υπάρχει συνέργια με κλεπταποδόχο, που διαθέτει ανάλογη δεξαμενή, είτε νόμιμη σε Πρατήρια Καυσίμων είτε παράνομη σε αποθήκες αποχρωματισμού της ιχνηθεσίας του καυσίμου. Η καταγραφή όλων των νόμιμων δεξαμενών προσφέρει τη δυνατότητα ελέγχου των παραδόσεων.

Κάθε εταιρία εμπορίας πετρελαιοειδών έχει καταγεγραμμένες ανά γεωγραφική περιοχή και χωρητικότητα όλες τις δεξαμενές που θα παραδίδει καύσιμα. Έτσι θα γνωρίζει και θα έχει την ευθύνη σωστών παραδόσεων καυσίμων, σε ελέγχους από το Κράτος. Η απογραφή των δεξαμενών θα συμπεριλάβει :



- Καταγραφή στοιχείων ιδιοκτήτου δεξαμενής καυσίμων, γεωγραφικός προσδιορισμός και χωρητικότητα όλων των δεξαμενών. Η καταγραφή πρέπει να γίνει σε εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών, πρατήρια καυσίμων, βιομηχανίες, καταστήματα και σε άλλους χρήστες.
- Καταγραφή όλων των Φορηγών/Βυτίων μεταφοράς καυσίμων και δημιουργία Μητρώου Βυτίων με αναλυτική χωρητικότητα ανά διαμέρισμα καυσίμων.
- Καταγραφή δεξαμενών πετρελαίου σε πολυκατοικίες (είναι πολύ εύκολο με μια απλή δήλωση κατά την παραλαβή των καυσίμων θέρμανσης, στις αρχές Οκτωβρίου του πρώτο έτους εφαρμογής του έργου)

Οι απαιτήσεις εκτιμάται ότι καλύπτονται σε διάστημα περίπου δύο μηνών από τη στιγμή της απόφαση να εφαρμοστούν τα παρακάτω βήματα :

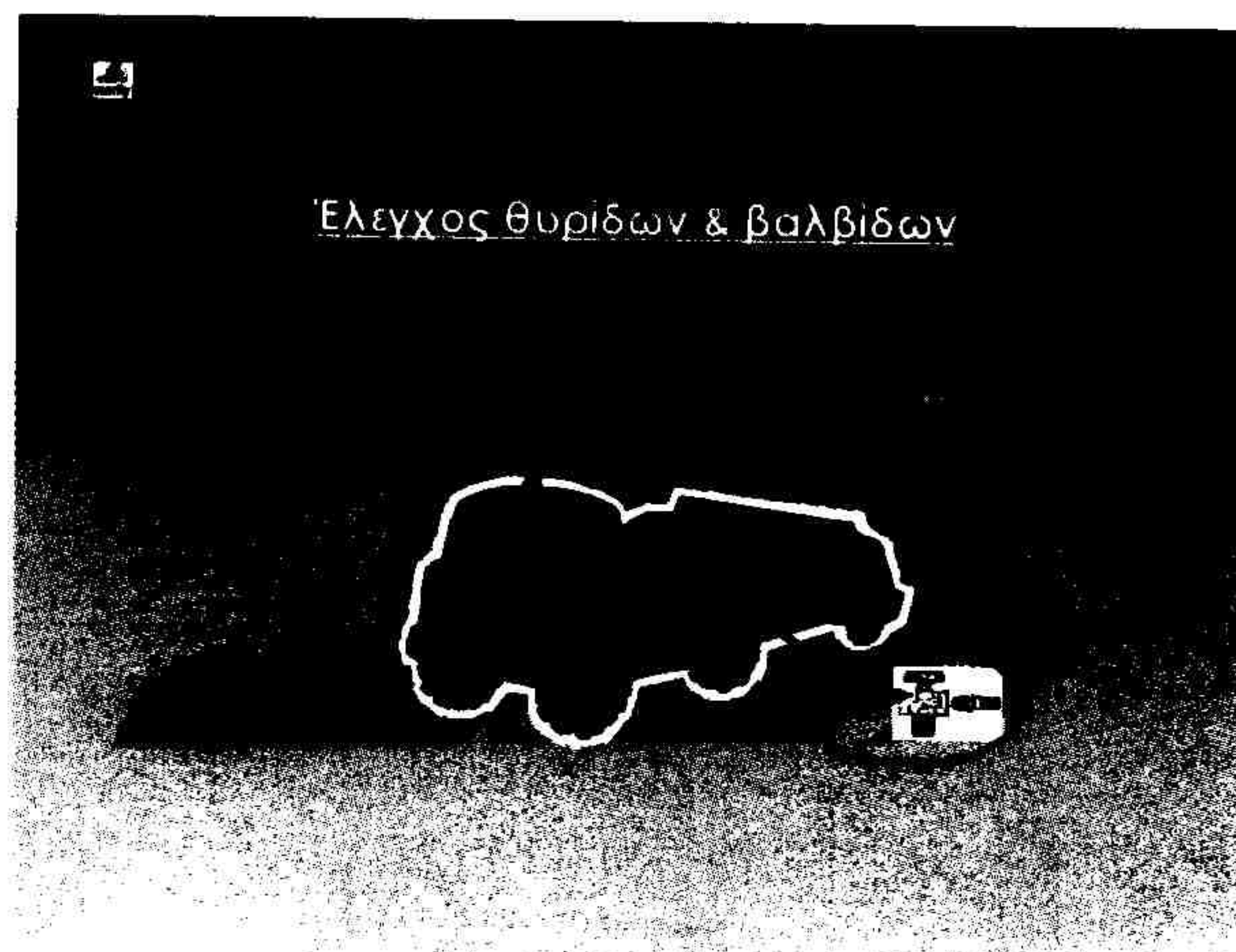
1. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΒΥΤΙΩΝ και ΣΛΕΠΙΩΝ

Με δαπάνη κάθε ιδιοκτήτη φορητού βυτίου μεταφοράς καυσίμων, καθώς και στα σλέπια που χρησιμοποιούνται για παραδόσεις πετρελαίου για χρήση ναυτιλίας, τοποθετείται και ασφαρίζεται για εξωτερικές επεμβάσεις σύστημα εξοπλισμού που θα περιλαμβάνει :

- 1.1. Μονάδα GPS
- 1.2. Μονάδα SMS/GPRS
- 1.3. Ηλεκτρομηχανολογικούς αισθητήρες
- 1.4. Μονάδα ελέγχου με μικροϋπολογιστή για μετάδοση δεδομένων

Το σύστημα τοποθετείται και με καθεστώς ενοικίασης από εταιρίες security με πολύ χαμηλό κόστος.

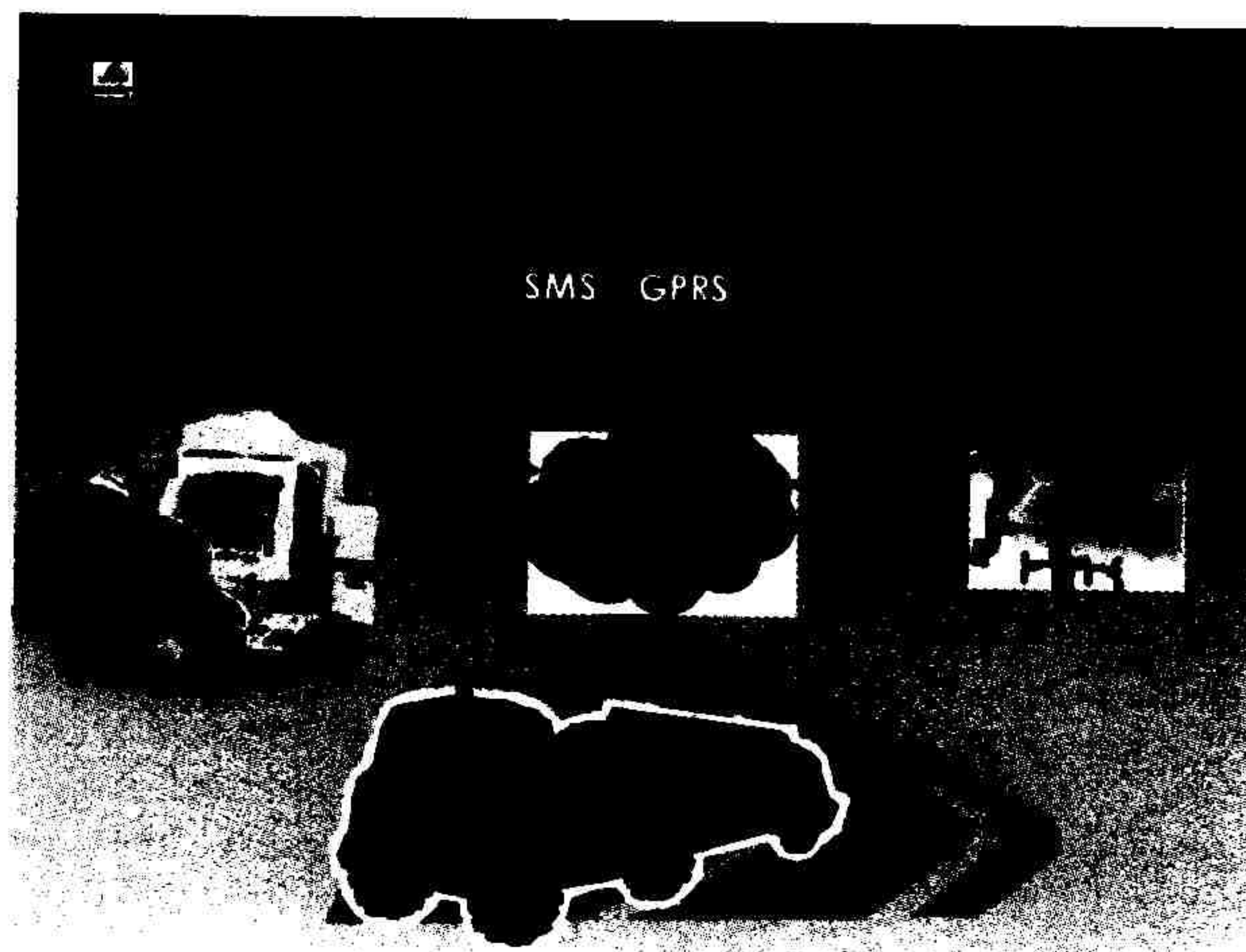
Οι Ηλεκτρομηχανικές διατάξεις επιτρέπουν τον έλεγχο ανοίγματος και κλεισίματος των θυρίδων και βαλβίδων των δεξαμενών (διαμερισμάτων) των βυτιοφόρων



2. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΕΝΤΡΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Κάθε εταιρία εμπορίας πετρελαιοειδών έχει Κέντρο Ελέγχου που παρακολουθεί όλα τα βυτιοφόρα που έχουν τα σήματά της ή συνεργάζονται μαζί της. Αυτός ο στόλος βυτιοφόρων κάνει παραδόσεις σε πρατήρια με το σήμα της εταιρίας, σε πολυκατοικίες, σε βιομηχανίες και γενικώς στους πελάτες της εταιρίας.

Τα Κέντρα Ελέγχου κάθε εταιρίας θα είναι εφοδιασμένα με σύστημα που θα περιλαμβάνει εξειδικευμένο λογισμικό που θα



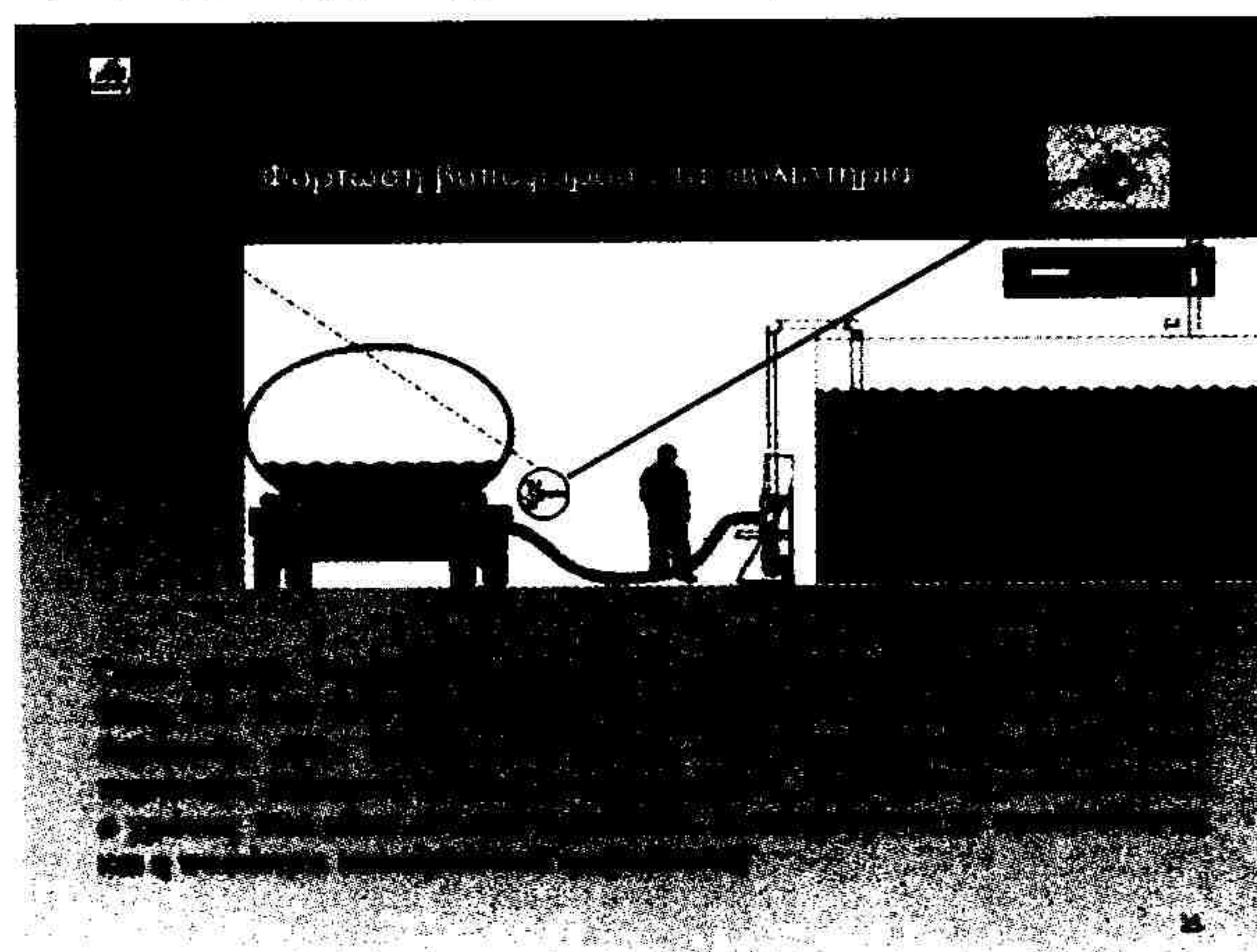
επιτρέπει σε πραγματικό χρόνο την εμφάνιση του δρομολογίου των οχημάτων, τις παραδόσεις και σημαντικών άλλων στοιχείων (Ηλεκτρονικός χάρτης θέσης βυτιοφόρων, έλεγχος διαδικασίας φόρτωσης και εκφόρτωσης σε σχέση με γεωγραφική θέση, αναφορές, συναγερμοί κ.ά.). Η διαδικασία εφαρμόζεται με πρωτόκολλα μεταφοράς δεδομένων (πληροφορίας), μέσω κινητής τηλεφωνίας, σε εξουσιοδοτημένα κέντρα παρακολούθησης των δραστηριοτήτων των βυτιοφόρων (ήδη υπάρχει εφαρμογή σε εταιρία πετρελαιοειδών με αξιόλογα αποτελέσματα, που είναι διαθέσιμη προς επίδειξη)

3. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΡΟΗΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

Στις εγκαταστάσεων Φόρτωσης Καυσίμων των εταιριών μπορεί να τοποθετηθεί ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου και μέτρησης της ροής του καυσίμου (δακτυλίδι) για την παράδοση στα βυτιοφόρα. Παράλληλα, με τον εξοπλισμό που έχει τοποθετηθεί στα βυτιοφόρα, γίνεται έλεγχος της παραλαβής του καυσίμου και από τον παραλήπτη.

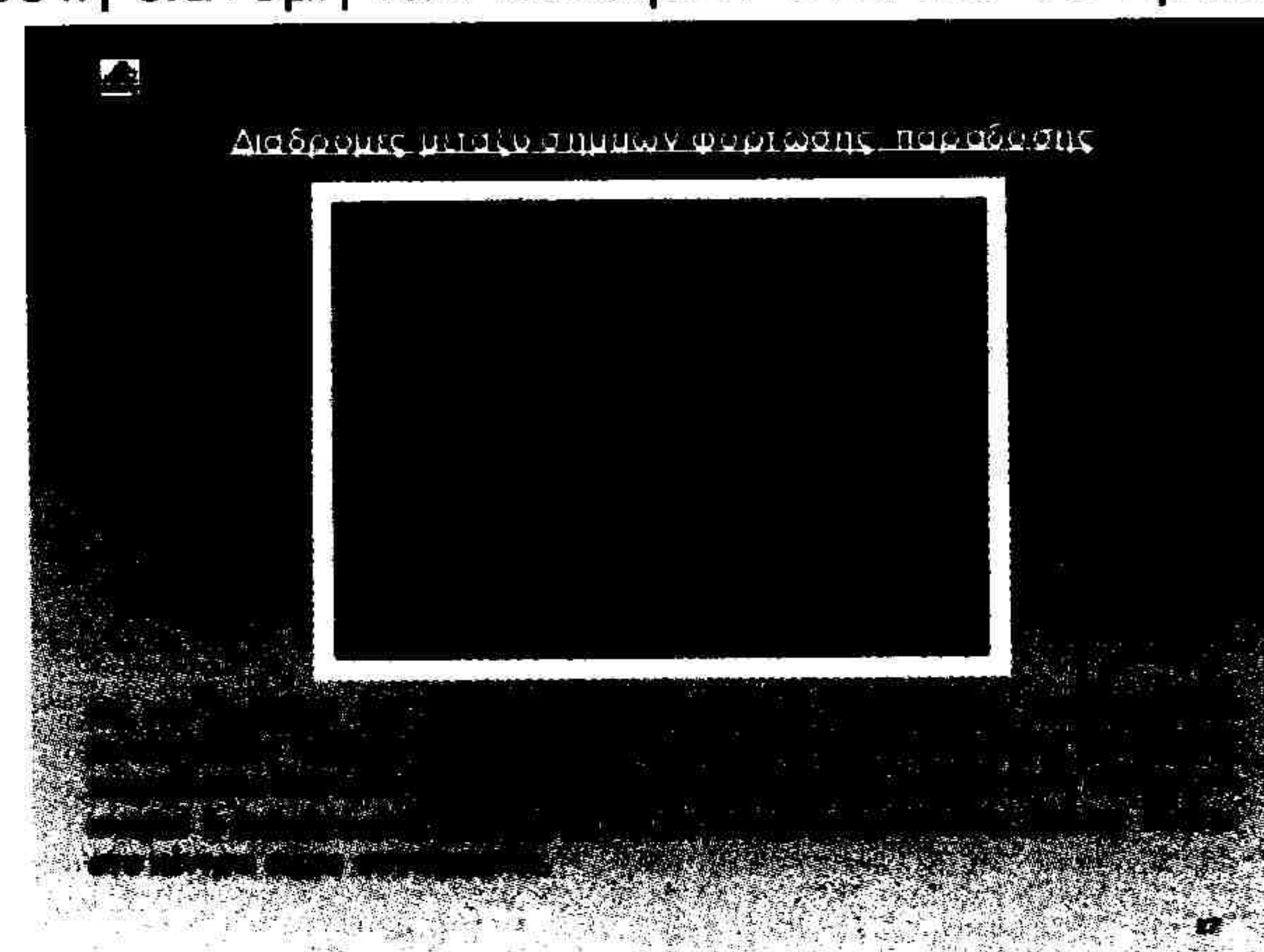
Στα σημεία παράδοσης (πρατήρια, καταστήματα, βιομηχανίες, πολυκατοικίες), με το άνοιγμα οποιουδήποτε διαμερίσματος του βυτιοφόρου, θα ενεργοποιείται το σύστημα και θα αναφέρει το GPS στο Κέντρο Ελέγχου των εταιριών, όλες τις πληροφορίες (ακόμη και την ποσότητα που παραδίδει από το συγκεκριμένο διαμέρισμα του βυτίου)

Άξιο αναφοράς είναι πως έχουν αναφερθεί εξελιγμένοι δακτύλιοι μετρούν ακόμη και την ποιότητα του καυσίμου



4. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ

Αποκλειστικό υπεύθυνος για τη σωστή διανομή των καυσίμων είναι και θα πρέπει πάντα να είναι οι εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών, οι οποίες με την ηλεκτρονική βοήθεια (GPS) παρακολουθείται η πραγματική διαδρομή του βυτιοφόρου. Έτσι ελέγχεται αν σταματάει στα γεωγραφικά σημεία που βρίσκονται τα σημεία παράδοσης και οι νόμιμες δεξαμενές (πρατήρια, βιομηχανίες, Πολυκατοικίες κλπ) ή αν σταματάει σε άλλα σημεία με ενδεχόμενη παράνομη παράδοση.



Σε περίπτωση στάσης σε σημεία που δεν είναι καταγεγραμμένη δεξαμενή και γίνει παράδοση καυσίμου θα υπάρχει πλήρης ηλεκτρονική καταγραφή της γεωγραφικής θέσης και μπορεί να ακολουθήσει έλεγχος ή μπορεί να υπάρξει άμεσα σήμα συναγερμού και επέμβαση.

Κατά την επιστροφή του βυτιοφόρου στις εγκαταστάσεις θα καταγράφεται ηλεκτρονικά, χωρίς την επέμβαση τρίτου, το ιστορικό του δρομολογίου του βυτιοφόρου, στο server του Κέντρου Ελέγχου της εταιρίας του.

5. ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ – ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΩΝ

Ο τρόπος παραδόσεων καυσίμων ασφαρίζεται και ελέγχεται σε όλο της το εύρος, εμποδίζοντας πλέον την κλοπή.

Επιπλέον, κάτι που είναι πρόκληση για την Πολιτεία, διασφαλίζει και διατηρεί το δικαίωμα θέρμανσης του πολίτη, σε χαμηλό κόστος.

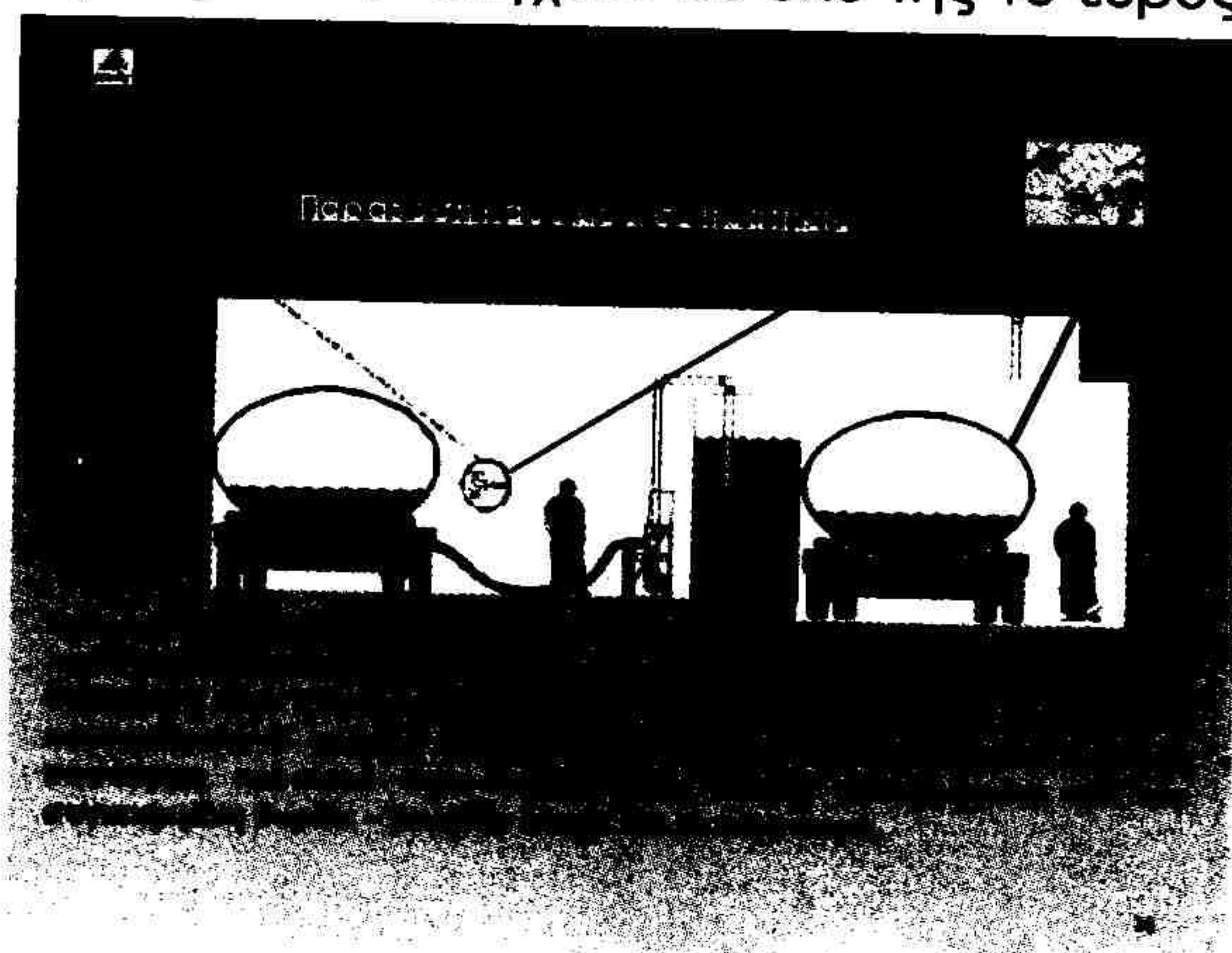
Το κράτος, πλέον, μπορεί άμεσα να εξομοιώσει τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης (ΕΦΚ) στο πετρέλαιο και να ακολουθήσει εκπτώτική πολιτική για τους πολίτες (πολυκατοικίες – μονοκατοικίες).

Όλες οι εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών θα ακολουθήσουν την τακτική που ακολουθούν μέχρι σήμερα με την κωδικοποίηση ανά πελάτη τους, όπου καταγράφεται κάθε έκπτωση είτε αυτή επιβάλλεται από το Κράτος (θέρμανση) είτε την επιλέγουν οι εταιρίες (πελάτες τους).

Η διαδικασία μπορεί να περιλαμβάνει τιμολόγηση ηλεκτρονικά με κωδικό που θα έχει κάθε διαχειριστής ή ιδιοκτήτης μονοκατοικίας και την ανάλογη παροχή έκπτωσης που θα αναγράφεται στο τιμολόγιο, σύμφωνα με τη πολιτική του Κράτους. Έτσι οι υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών θα έχουν την δυνατότητα να γνωρίζουν άμεσα τις παροχές εκπτώσεων και τους παραλήπτες (έλεγχος – επιβεβαίωση – επέμβαση), αφού ο κωδικός του βυτίου και του οδηγού θα υπάρχει σε κάθε τιμολόγιο με ευθύνη των εταιριών για τη σωστή χρήση κωδικών. Μέσω των κωδικών των παραληπτών, θα υπάρχουν πλέον και τα στατιστικά στοιχεία, σε κάθε εταιρία εμπορίας καυσίμων (και στην ελεγκτική υπηρεσία του Υπουργείου), που θα εμφανίζονται όλες οι παραλαβές σε πολυκατοικίες και σε μονοκατοικίες. Με τον τρόπο αυτό θα εκλείψει το φαινόμενο παραλαβής ποσοτήτων από επαγγελματίες που έχουν δεξαμενές πετρελαίου θέρμανσης σε μονοκατοικίες (ή βαρέλια) και το χρησιμοποιούν για πετρέλαιο κίνησης (ταξί, φορτηγά κλπ). Επίσης θα είναι δύσκολη η συνεργασία διαχειριστών και οδηγών βυτιοφόρων, αφού με έλεγχο ποσοτήτων ετήσια παραλαβής πετρελαίου, εύκολα βγαίνουν συμπεράσματα συνέργειας.

Είναι φανερό πλέον, αφού μπλοκάρεται η πορεία του δρομολογίου και οι παραδόσεις των βυτιοφόρων, ότι θα δυσκολευθούν όσοι οδηγοί βυτιοφόρων επιλέξουν την οδό κλοπής ποσοτήτων από τις παραδόσεις.

Επίσης για μεγαλύτερη ασφάλεια, κάθε διαχειριστής ή παραλήπτης μονοκατοικίας θα έχει την δυνατότητα, είτε με δαπάνη του, είτε με προσφορά των εταιριών καυσίμων (το εφάρμοσε η AVIN), να εφοδιάζεται με ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου



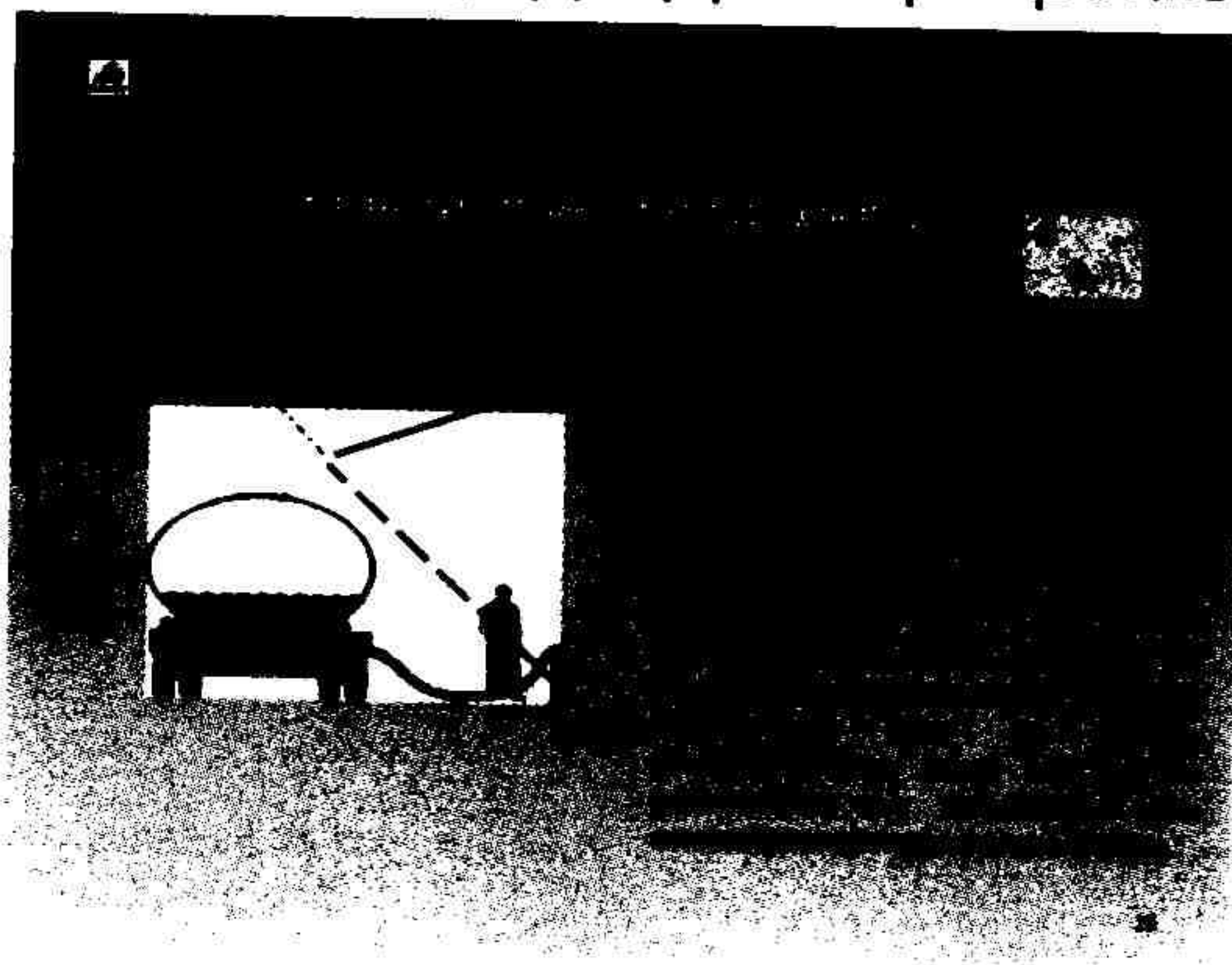
της παραλαμβανόμενης ποσότητας πετρελαίου. Το κόστος εκτιμάται ότι είναι πολύ χαμηλό (250-300 ευρώ) και θα μπορούν εύκολα να το καλύψουν από τα κοινόχρηστα οι κάτοικοι των πολυκατοικιών.

6. ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΠΟΠΤΕΙΑ & ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΥΚΛΟΥ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ

Με τη μέθοδο που προτείνει το ECOCITY, το Κράτος μειώνει σημαντικά το κόστος χρονοαπασχόλησης προσωπικού για τον έλεγχο. Η εφαρμογή του ηλεκτρονικού ελέγχου παρέχει σημαντικά στοιχεία και προσφέρει κυρίως τη δυνατότητα στοχευόμενης επέμβασης.

Ο έλεγχος πλέον περιορίζεται στην εποπτεία των εταιριών εμπορίας καυσίμων, οι οποίες θα πρέπει να τηρούν σωστά τις διαδικασίες και προδιαγραφές της ηλεκτρονικής παρακολούθησης των παραδόσεων.

Επιπλέον η καλή συνεργασία των Υπηρεσιών του Κράτους με τα Κέντρα Ελέγχου των εταιριών καυσίμων, εκτιμάται ότι θα μειώσει αισθητά τις ανάγκες εκτενούς ελέγχου και θα παρέχεται αξιόλογος χρόνος για άμεση επέμβαση και διενέργεια ποιοτικών ελέγχων σε όλο το Κύκλο της Διακίνησης.



7. ΠΟΙΝΕΣ

Απαιτείται, πλέον, το Κράτος, να επιλέξει και να αποφασίσει ένα σύστημα ποινών που θα δημιουργήσει ανασταλτική συμπεριφορά στη ροπή της κλοπής και λαθρεμπορίας καυσίμων. Στις εταιρίες και τους μεταφορείς που θα είναι «αμελείς» σε βάρος του κοινωνικού συνόλου, θα πρέπει να επιβάλλονται δυσβάστακτες ποινές. Μεταξύ των άλλων παράλληλα προτείνεται η δημιουργία Καταλόγου (Black list) ιδιοκτητών και οδηγών βυτιοφόρων που παρανόμησαν, ώστε οι εταιρίες πετρελαιοειδών που τους χρησιμοποιούν να γνωρίζουν το πρόβλημα και να συμμετέχουν στην καταστολή.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΖΗΤΟΥΜΕΝΟ

Με την αξιοποίηση της παρούσας πρότασης του ECOCITY και την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου της Διακίνησης Καυσίμων είναι βέβαιο ότι κάθε παράνομος θα ρισκάρει πλέον την περιουσία, ενώ οι εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών θα ρισκάρουν επιπλέον και τη φήμη τους.



Εθελοντικός Οργανισμός για το Αστικό Περιβάλλον

Πληροφορίες : Έλενα Λιάκου 210 61967575

www.ecocity.gr - info@ecocity.gr

Αθήνα, 4 Ιουλίου 2011



**ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΙΑΤΗΡΗΘΕΙ Η ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ
ΤΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΣΗΣ ΣΕ ΑΤΤΙΚΗ ΚΑΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**
ECOCITY - ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2011

Σύμφωνα με τους Ν.1108/80 και Ν. 2052/1992 εκδόθηκε η Υ.Α. Β-27660/712/100792, με την οποία ορίσθηκαν οι Νομοί Αττικής και Θεσσαλονίκης περιοχές στις οποίες απαγορεύεται η έκδοση αδειών και η κυκλοφορία πετρελαιοκίνητων επιβατικών Ι.Χ., καθώς και φορτηγών Ι.Χ. κάτω των 4 τόνων. Με την ίδια απόφαση, όλα τα πετρελαιοκίνητα που κυκλοφορούν στην υπόλοιπη χώρα, είναι υποχρεωτικό να έχουν ειδικό σήμα στο τζάμι, στη δεξιά άκρη (Π, μαύρο, 15 εκ ύψος), ώστε να ξεχωρίζουν σε κάθε έλεγχο που είναι απαραίτητο να γίνεται από την Τροχαία, για να μην εισέρχονται στις παραπάνω περιοχές.

Παρά την οδηγία παρατηρείται αδυναμία ελέγχου από την Τροχαία, και μη τήρηση των δεσμεύσεων της απαγόρευσης κυκλοφορίας των πετρελαιοκίνητων επιβατικών, σύμφωνα με πρόσφατα δημοσιεύματα στον Τύπο όπου αναφέρεται πως 70.000 πετρελαιοκίνητα επιβατικά οχήματα παλαιάς και νέας τεχνολογίας, κυκλοφορούν παράνομα καθημερινά στην Αττική και στη Θεσσαλονίκη, από τουρίστες που δηλώνουν άγνοια, από οικονομικούς μετανάστες με παράνομα οχήματα, από «μόνιμους» κατοίκους όμορων περιοχών με Αττική και Θεσσαλονίκη και πολλούς άλλους.

Έτσι, παρά τις παραπάνω επισημάνσεις για την παράνομη κυκλοφορία πετρελαιοκίνητων επιβατικών οχημάτων στις δύο αυτές περιοχές, δεν έχουν καταγραφεί επιδόσεις κλήσεων από την Τροχαία στη διάρκεια των δύο τελευταίων ετών, με αποτέλεσμα τις επικίνδυνες επιπτώσεις στον αέρα των πόλεων και στην υγεία των κατοίκων τους, ενώ απαξιώνετε σταθερά η ισχύς του μέτρου.

Επιπλέον, παρατηρείται σταθερή πίεση και προσπάθεια για άρση της πετρελαιοκίνησης στα τελευταία χρόνια, από τους εισαγωγείς νέων και μεταχειρισμένων επιβατικών οχημάτων, με κύριους λόγους τεκμηρίωσης τα μειωμένα όρια εκπομπών CO₂ των πετρελαιοκίνητων έναντι των βενζινοκίνητων και την προτίμηση στα πετρελαιοκίνητα, όπως αναφέρουν, από 7 στους 10 αγοραστές στις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις.

Με τις επικοινωνιακές μεθόδους αυτές ξαφνιάζουν, αφού αποκρύπτονται οι τραγικές επιπτώσεις από τις εκπομπές μικροσωματιδίων (PM) και οξειδίων του αζώτου (NO_x) στις ήδη ρυπασμένες περιοχές Αττικής και Θεσσαλονίκης, ενώ υποβαθμίζεται η σταθερή πτώση πωλήσεων πετρελαιοκίνητων επιβατικών οχημάτων που παρατηρείται την τελευταία διετία στην Ευρώπη και δεν γίνεται καμία αναφορά στις διαφορετικές κλιματικές συνθήκες των δύο πόλεων και τις τραγικές συνέπειες της νοθείας πετρελαίου που έχει εντοπιστεί στη χώρα μας.

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 στις επιπτώσεις της πετρελαιοκίνησης στην Δημόσια Υγεία, στο Περιβάλλον και στην Οικονομία.

Με προσανατολισμό την αντικειμενική αξιολόγηση και τον εμπλουτισμό της αντίληψης, όσων επιθυμούν να εξετάσουν σωστά τις επιπτώσεις της άρσης της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης στις παραπάνω περιοχές, καταγράφονται παρακάτω στοιχεία από τη

μακρόχρονη Διαβούλευση που έκαναν οι Επιτροπές του ECOCITY με Εκπροσώπους των Υπουργείων, Φορέων, Οργανώσεων και Επιστη όνων. Οι λόγοι αυτοί θα πρέπει να αποτελέσουν βασικά σημεία μελέτης, για την αξιολόγηση της άρσης της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης στις δύο πιο επιβαρυμένες περιοχές της χώρας :

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

Στην Αμερική και στην Ιαπωνία είναι γνωστό πως δεν είναι ανεπτυγμένη η πετρελαιοκίνηση, αφού τα όρια εκπομπών ρύπων που έχουν καθιερωθεί είναι απαγορευτικά για τη χρήση επιβατικών οχημάτων που κινούνται με πετρέλαιο. Η Ευρώπη που έχει τα σκήπτρα στην πετρελαιοκίνηση, αφού οι ευρωπαϊκές αυτοκινητοβιομηχανίες έχουν αναπτύξει σημαντική τεχνολογία που στηρίζεται κυρίως στην οικονομία καυσίμου, εξετάζει ιδιαίτερα στον τελευταίο χρόνο τις επιπτώσεις της πετρελαιοκίνησης στην υγεία των κατοίκων των μεγάλων πόλεων. Η Ε.Ε. εμφανίζεται ιδιαίτερα προβληματισμένη με την πετρελαιοκίνηση και ειδικά με τα όρια εκπομπής μικροσωματιδίων και οξειδίων του αζώτου, αφού οι μετρήσεις εκπομπών τους σε συνθήκες πραγματικής κυκλοφορίας σε πόλη, είναι εντελώς διαφορετικές και πολύ πιο αυξημένες από αυτές που αναφέρουν οι αυτοκινητοβιομηχανίες από εργαστηριακές μετρήσεις. Παρά την μείωση των ορίων εκπομπής ρύπων που έχει επιβάλει η ΕΕ μέσω του EURO 5, η αύξηση των μικροσωματιδίων στις πόλεις και η εκπομπή οξειδίων του αζώτου είναι σταθερή με δυσμενείς επιπτώσεις στην Υγεία.

Επιστημονικές μελέτες δείχνουν πως το ποσοστό NOx (που εκπέμπεται ως πρωτογενές διοξείδιο του αζώτου από τα νιζελοκίνητα) 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, έχουν τραγικές επιπτώσεις 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 προέρχεται από τα πετρελαιοκίνητα οχήματα (ταξί, λεωφορεία, φορτηγά). Από την χρήση πετρελαίου θέρμανσης επιβαρύνεται σημαντικά το φίλτρο παρακράτησης σωματιδίων 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 σχετικές 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 σωματιδίων που εκπέμπονται 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)

Το νοθευμένο καύσιμο καταστρέφει τα φίλτρα (παγίδες) στα πετρελαιοκίνητα και δεν συγκρατούν τα επικίνδυνα μικροσωματίδια

Οι αυτοκινητοβιομηχανίες, με σκοπό να συμμορφωθούν με τα όρια του Euro 5 για τη μάζα των μικροσωματιδίων που εξέρχονται από την εξάτμιση με «διάμετρο» μικρότερη από 10 μικρά, εφοδίασαν τα νέας τεχνολογίας ντιζελοκίνητα με φίλτρα (παγίδες) σχεδιασμένα να κατακρατούν και στη συνέχεια να καίνε τα μικροσωματίδια.

Στη περίπτωση που το πετρελαιοκίνητο όχημα χρησιμοποιεί καύσιμο νοθευμένο, που έχει μεγάλη περιεκτικότητα σε θείο είναι επικίνδυνο να μπουκώσει και στη συνέχεια να καταστρέψει το φίλτρο, με συνέπεια να μην καίγονται τα βλαβερά μικροσωματίδια και να ρυπαίνουν έντονα τον αέρα των πόλεων.

Το πετρέλαιο που είναι προϊόν νοθείας με πετρέλαιο θέρμανσης ή ναυτιλίας έχει υψηλότερης περιεκτικότητας θείο, με αποτέλεσμα τα αντιρρυπαντικά συστήματα των αυτοκινήτων να έχουν μειωμένη απόδοση και, ταυτόχρονα, να παρατηρείται αύξηση της πρωτογενούς εκπομπής μικροσωματιδίων από τον κινητήρα. Σύμφωνα με μελέτη του Υπουργείου Ενέργειας των ΗΠΑ, σε καύσιμο με περιεκτικότητα θείου 150ppm (κάτι που αναλογεί σε ένα σχετικά χαμηλό ποσοστό νοθείας, με ανάμειξη 8 μερών πετρελαίου κίνησης με ένα μέρος πετρελαίου θέρμανσης), τα φίλτρα μικροσωματιδίων DPF με τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένα όλα τα πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα κατηγορίας Euro 5, παρουσιάζουν εκμηδενισμένη απόδοση. Σε περιπτώσεις ύπαρξης θείου στο καύσιμο μεγαλύτερης από 150ppm (κάτι που παρουσιάζεται έντονα στις περιπτώσεις νοθείας του πετρελαίου στην Ελλάδα), παρατηρείται αύξηση των εκπομπών μικροσωματιδίων πάνω από αυτά που θα εξέπεμπε ο κινητήρας αν δεν ήταν εφοδιασμένος με φίλτρο. Χαρακτηριστικά η μελέτη του Υπουργείου Ενέργειας των ΗΠΑ, δείχνει τον υπερδιπλασιασμό της μάζας των εκπεμπόμενων μικροσωματιδίων μετά το φίλτρο, σε σχέση με τα μικροσωματίδια που εξέρχονται από τον κινητήρα, για περιεκτικότητα θείου 350ppm. Η αιτία της μεγάλης αυτής αύξησης είναι ότι τα φίλτρα DPF περιέχουν έναν οξειδωτικό καταλύτη, ο οποίος μετατρέπει μεγάλο μέρος του διοξειδίου του θείου που σχηματίζεται από την καύση του θείου στο καύσιμο σε SO₃, το οποίο στη συνέχεια αντιδρά με τους υδρατμούς στα καυσαέρια και σχηματίζει θειικό οξύ (H₂SO₄). Το θειικό οξύ έχει την ιδιότητα να μετατρέπεται στη συνέχεια σε εξαιρετικά μικρά μικροσωματίδια με διάμετρο ολίγων χιλιοστών του μικρού, τα οποία απορροφώντας υδρατμούς σε αναλογία 1:7 αυξάνουν σημαντικά τη μάζα τους. Από πλευράς Δημόσιας Υγείας, οι επιπτώσεις από την αύξηση της μάζας των εκπεμπόμενων μικροσωματιδίων είναι ακόμα μεγαλύτερες, καθώς τα μικροσωματίδια που εξέρχονται από το φίλτρο και έχουν βάση το θειικό οξύ ανήκουν κυρίως στην κατηγορία των ultrafine με διάμετρο της τάξεως των 10nm, και έχουν πολύ μικρή μάζα.

Έτσι η αύξηση αριθμού των εξαιρετικά επικίνδυνων ultrafine μικροσωματιδίων είναι πολύ μεγαλύτερη από την μετρούμενη ποσοστιαία αύξηση της μάζας των μικροσωματιδίων. Αυτός είναι ένας από τους βασικούς λόγους που οδήγησε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, να επιβάλει στο Euro 6 ένα δεύτερο όριο για τα μικροσωματίδια, που θα αφορά τον 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 σύμφωνα με τις διαθέσιμες πληροφορίες θα παραμένει και στα μελλοντικά ντιζελ Euro 5b.

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

Η έκταση της παράνομης διάθεσης και χρήσης νοθευμένου πετρελαίου (θέρμανσης – ναυτιλίας) στην Ελλάδα και ειδικά σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, είναι μεγάλη και με τραγικές επιπτώσεις. Η ελεύθερη κυκλοφορία πετρελαιοκινήτων επιβατικών σε Αττική και Θεσσαλονίκη εκτιμάται πως θα εκτινάξει την νοθεία και το λαθρεμπόριο πετρελαίου. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της Ημερίδας που διοργάνωσε το ECOCITY στο τέλος Μαΐου 2011, αν δεν υπάρξουν πρώτα οι προϋποθέσεις πάταξης της νοθείας και λαθρεμπορίου πετρελαίου, δεν θα πρέπει να εκτεθεί η Κυβέρνηση στη στήριξη εμπορικών αιτημάτων για άρση της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης.

Στους σύγχρονους πετρελαιοκινητήρες που πληρούν τις προδιαγραφές Euro 5, η χρήση πετρελαίου θέρμανσης ή ακόμη και μίγμα πετρελαίου κίνησης με θέρμανσης επιβαρύνει σημαντικά, όπως αναφέραμε παραπάνω, το φίλτρο παρακράτησης μικροσωματιδίων (DPF). Το αποτέλεσμα είναι να φράζει πολύ πιο γρήγορα το φίλτρο με κατάληξη στη μόνιμη ζημιά του και αχρήστευσή του σε ότι αφορά στις ιδιότητές του.

Η καύση πετρελαίου θέρμανσης ή ναυτιλίας, αντί για πετρέλαιο κίνησης από τα αυτοκίνητα είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη για την ήδη ρυπασμένη ατμόσφαιρα και την υγεία των κατοίκων της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Οι Επιστήμονες και οι ΜΚΟ έχουν επισημάνει, πολλές φορές τα τελευταία χρόνια, τους κινδύνους στην Δημόσια Υγεία και στο Περιβάλλον.

Τα πετρελαιοκίνητα είτε παλαιάς, είτε νέας τεχνολογίας οχήματα που χρησιμοποιούν πετρέλαιο θέρμανσης, 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 πετρελαιοκινήτων επιβατικών σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

Η Πετρελαιοκίνηση είναι βασική αιτία νοθείας και λαθρεμπορίας πετρελαίου στην Ελλάδα

Το εκτεταμένο λαθρεμπόριο καυσίμων παρουσιάζεται κυρίως στο πετρέλαιο και προκαλείται από τη διαφορά στους φόρους που επιβάλλονται στους διαφορετικούς τύπους πετρελαίου (κίνησης, θέρμανσης, ναυτιλίας).

Στις χώρα μας, ο κρατικός μηχανισμός παρουσιάζεται αδύναμος να λύσει το πρόβλημα με το λαθρεμπόριο και τη Νοθεία του πετρελαίου, παρά την απλότητα εφαρμογής μεθόδων ελέγχου και καταστολής. Η αμηχανία και έλλειψη μέτρων έχει ως αποτέλεσμα η ποιότητα του καυσίμου να είναι εξαιρετικά υποβαθμισμένη.

Παρά την διαβεβαίωση των διυλιστηρίων της χώρας σχετικά με το καθαρό πετρέλαιο κίνησης, που πωλούν στις εταιρίες εμπορίας καυσίμων και στους μεταπωλητές, όλοι γνωρίζουν πως το πρόβλημα κλοπής και νοθείας πετρελαίου γίνεται εκτός των διυλιστηρίων και εκτός των νόμιμων εγκαταστάσεων αποθήκευσης πετρελαίου, από παράνομους διακινητές και πωλητές.

Η λαθρεμπορία και η νοθεία καυσίμων δημιουργεί πρόβλημα στο κράτος, που έχει απώλεια τεράστιων εσόδων. Όπως είναι φυσικό, προκαλεί ιδιαίτερο προβληματισμό η αδράνεια του Κράτους τα τελευταία 35 χρόνια να επέλθει με δραστικές λύσεις και αφήνει να συνεχίζεται ο παράνομος πλουτισμός σε βάρος της Υγείας και της βελτίωσης της Ποιότητας της ζωής μας, ειδικά σε δύσκολες εποχές όπως αυτή που διανύουμε. Η νοθεία και το λαθρεμπόριο πετρελαίου είναι μία πληγή για τη χώρα, με μεγάλες οικονομικές επιπτώσεις και περιβαλλοντική ζημιά.

Το νοθευμένο πετρέλαιο προκαλεί σοβαρές ζημιές στα πετρελαιοκίνητα οχήματα νέας τεχνολογίας (Euro 5), τις οποίες 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 άρση της απαγόρευσης χωρίς να εμβαθύνουν στο πρόβλημα, αφού είναι σοβαρές οι ζημιές που προκαλεί στα ευαίσθητα ντιζελοκίνητα που πληρούν τις προδιαγραφές Euro 5 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 Euro 5 από νοθευμένο ντιζελ 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 νοθευμένου καυσίμου.

Είναι φανερό λοιπόν πως η άρση της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης, δεν φαίνεται πως θα είναι προς το συμφέρον των αγοραστών, αν δεν υπάρξει πρώτα μέριμνα για την επικίνδυνη διοχέτευση και εφοδιασμό αυτοκινήτων νέας τεχνολογίας με νοθευμένο πετρέλαιο.

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

Επειδή η επιλογή για την άρση της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης κρίνεται ιδιαίτερα σοβαρή, επιβάλλεται η αντικειμενική αξιολόγηση με βασικούς δείκτες επιλογής τη Δημόσια Υγεία και τον επηρεασμό του Αέρα των δύο περιοχών και όχι το οικονομικό κέρδος και τη μεροληπτική στήριξη μικρής μερίδας εμπόρων. Κάθε Κυβέρνηση πρέπει να αποδεικνύει το ενδιαφέρον της για το Κοινό καλό, αποφασίζοντας αντικειμενικά και με ισορροπία τις αλλαγές.

Το ECOCITY εκφράζει την ανησυχία και τον έντονο προβληματισμό, για την βεβαιωμένη επιλογή, που όλα δείχνουν πως έχει εμπορική και οικονομική μόνο προσέγγιση, αντί η προτεραιότητα να είναι η υγεία, η προστασία του περιβάλλοντος και η ποιότητα ζωής του συνόλου των κατοίκων, που ζουν στις δυο μεγάλες περιοχές της χώρας.

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

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 του Πετρελαίου με αποκλειστική ευθύνη των εταιριών Καυσίμων και χωρίς καμία 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. Η έκπτωση στο πετρέλαιο θέρμανσης είναι μια εύκολη τακτική και μπορεί να έχει άμεση εφαρμογή, όπου σε συνδυασμό με τον ηλεκτρονικό έλεγχο της διακίνησης του πετρελαίου θα «κλειδώσει» η σωστή διανομή και διαχείριση, προς όφελος του πολίτη. Η νέα χειμερινή περίοδος, είναι μια καλή ευκαιρία εφαρμογής. 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 πετρελαιοκίνητα 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)



ecocity

Εθελοντικός Οργανισμός για το Αστικό Περιβάλλον

Πληροφορίες : Έλενα Λιάκου 210 6196757

www.ecocity.gr - info@ecocity.gr

Αθήνα, 2 Σεπτεμβρίου 2011



ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΗΣ ΝΟΘΕΙΑΣ ΚΑΙ ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Η νοθεία και το λαθρεμπόριο καυσίμων 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 Ενιαίου Φόρου Κατανάλωσης (ΕΦΚ) που επιβάλλεται στους διαφορετικούς τύπους πετρελαίου (κίνησης, θέρμανσης, ναυτιλίας).

Η νοθεία στα καύσιμα, παρατηρείται σχεδόν σε όλους τους τύπους (βενζίνες, πετρέλαιο κ.ά.), λόγω της πρόσμιξης που πραγματοποιείται (π.χ. φτηνότερης βενζίνης με ακριβότερη, νερό στα καύσιμα, κ.ά.)

Η περίπτωση κλοπής πετρελαίων παρατηρείται κυρίως στο πετρέλαιο θέρμανσης, όπου στις παραδόσεις σε πολυκατοικίες, εμπόρους, βιομηχανίες και εμπόρους (φούρνοι κ.ά.), δεν παραδίδεται όλη η ποσότητα. Επίσης, κλοπή παρατηρείται στο πετρέλαιο ναυτιλίας, όπου επίσης γίνονται μειωμένες ή και μηδενικές παραδόσεις. Ένα ακόμη πρόβλημα είναι οι εικονικές εξαγωγές πετρελαίου, που παρατηρούνται σε γειτονικές βαλκανικές χώρες.

Η καύση πετρελαίου θέρμανσης και ναυτιλίας, από τα επιβατικά και φορτηγά οχήματα, έχει καταστρεπτικές συνέπειες στην ατμόσφαιρα των πόλεων με την εκπομπή ρύπων, αφού που 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).

Ακόμη, η χρήση πετρελαίου θέρμανσης ή/και ναυτιλίας για την κίνηση οχημάτων έχει σημαντική επίπτωση στο πορτοφόλι του ιδιοκτήτη του αυτοκινήτου, αφού προκαλεί σημαντικές βλάβες και ζημιές.

Το κύριο πρόβλημα που δημιουργεί η λαθρεμπορία καυσίμων στο κράτος είναι η απώλεια τεράστιων πόρων, που εκτιμώνται σε 2,0 έως 3,0 δις ευρώ για κάθε χρόνο. 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 κάθε κυβέρνηση να επενδύσει σε χρόνο και έργο, αφού η λύση είναι απλή και το μόνο που απαιτεί είναι πολιτική βούληση και υποδομή.

Μέσα από τις Ημερίδες του ECOCITY για την Πετρελαιοκίνηση καταγγέλλθηκε το μεγάλο πρόβλημα της νοθείας. Το σοβαρό πρόβλημα εντοπίζεται στο τρόπο Διακίνησης των Καυσίμων και στην ανάγκη επέμβασης του Κράτους σε όλον τον Κύκλο της Διανομής (Εταιρίες Καυσίμων – Εταιρίες ή ιδιοκτήτες Βυτίων Διανομής Καυσίμων – Σημεία Παράδοσης Καυσίμων).

Ο Κύκλος Διανομής Καυσίμων ξεκινά και ολοκληρώνεται στις εγκαταστάσεις όπου φορτώνουν τα Φορτηγά Καυσίμων (Βυτιοφόρα) και τα Σλέπια (Πλωτές Δεξαμενές).

Η Παραλαβή/Φόρτωση των Καυσίμων γίνεται είτε στα Κρατικά Διυλιστήρια, είτε στις Εγκαταστάσεις των Εταιριών Πετρελαιοειδών.

Δικαίωμα φόρτωσης καυσίμων έχουν τα βυτιοφόρα που ανήκουν ή συνεργάζονται με εταιρίες καυσίμων και ιδιώτες/επιχειρηματίες που πληρούν προϋποθέσεις αποθήκευσης. Επίσης, οι εταιρίες πετρελαιοειδών, έχουν την δυνατότητα να παραλαμβάνουν καύσιμα και μέσω αγωγών, από τα Διυλιστήρια στις Εγκαταστάσεις τους. Ένας άλλος σημαντικός Φορέας Διακίνησης Καυσίμων είναι επίσης οι Ένοπλες Δυνάμεις της χώρας που παραλαμβάνουν καύσιμα από τα Διυλιστήρια και τα διακινούν με στρατιωτικά βυτιοφόρα σε Μονάδες Καυσίμων και στη συνέχεια για τις ανάγκες μετακίνησης του στόλου μεταφορών του Στρατού.

Η Μεταφορά των Καυσίμων προς τους παραλήπτες (πρατήρια καυσίμων, πολυκατοικίες, βιομηχανίες, σκάφη αναψυχής κ.ά.) γίνεται με βυτιοφόρα που έχουν χωρισμένες και ογκομετρημένες δεξαμενές υποδοχής καυσίμων (διαμερίσματα). Επίσης η μεταφορά ναυτιλιακού πετρελαίου γίνεται με σλέπια ή πλοιάρια με δεξαμενές.

Διακρίνουμε διάφορες κατηγορίες κλοπής ή νόθευσης καυσίμων, ανάλογα με τον διακινητή και τον παραλήπτη :

- Κλοπές ή παραδόσεις νοθευμένου καύσιμου σε Πρατήρια Καυσίμων, που είναι πλέον δύσκολο με την εμπειρία των πρατηριούχων καυσίμων, αλλά όχι αδύνατο. Στις περιπτώσεις αυτές οι εταιρίες καυσίμων ζητούσαν να παραδίνονται σφραγισμένα διαμερίσματα των βυτίων στους πρατηριούχους.
- Κλοπές σε παραδόσεις καυσίμων σε πολυκατοικίες, που με έντεχνο τρόπο επιτυγχάνουν κάποιοι οδηγοί βυτίων
- Κλοπές ή παραδόσεις νοθευμένου καυσίμου σε Βιομηχανίες και καταστήματα (φούρνοι κλπ)
- Κλοπές σε παραδόσεις πετρελαίου ναυτιλίας σε πλοία με την συνεργασία ή μη των αρμοδίων εφοδιασμού.

Για κάθε κλοπή ή διαθέσιμο καύσιμο που προέρχεται από παράνομη παρακράτηση και μη παράδοση, είναι βέβαιο ότι υπάρχει συνέργια με κλεπταποδόχο, που διαθέτει ανάλογη δεξαμενή, είτε νόμιμη σε Πρατήρια Καυσίμων είτε παράνομη σε αποθήκες αποχρωματισμού της ιχνηθεσίας του καυσίμου. Σε αυτές τις δεξαμενές μπαίνει το καύσιμο με πλήρη γνώση της παρανομίας και με στόχο τον παράνομο πλουτισμό. Οι παράνομες δεξαμενές έχουν συνήθως πετρέλαιο ναυτιλίας ή/και θέρμανσης που σε άλλες περιπτώσεις μπαίνει σε διαδικασία αποχρωματισμού και προώθησης για μεταπώληση στην Αγορά, ενώ σε άλλες περιπτώσεις διατίθεται απευθείας για χρήση.

Κάτι που είναι σημαντικό είναι πως τα τελευταία χρόνια εταιρίες πετρελαιοειδών έχουν εξετάσει και κάποιες έχουν βάλει εφαρμογή την ηλεκτρονική παρακολούθηση (με GPS) βυτίων, που είχε προτείνει το ECOCITY από το 2006. Με τον τρόπο αυτό έχουν δυνατότητα ανίχνευσης των παρανομιών. Το σύστημα αυτό και τον τρόπο παρακολούθησης του κύκλου διανομής, οι εταιρίες πετρελαιοειδών, δεν τον είχαν παρουσιάσει και δεν τον είχαν βάλει σε εφαρμογή, ως όφειλαν, αφού έχουν πλήρως την ευθύνη της νόμιμης διανομής των καυσίμων, ως προς την ποσότητα και την ποιότητα. Ακόμη, παρά τη δημοσιότητα του θέματος τηρήθηκε σιγή στην λύση που προσφέρει το σύστημα.

Το ECOCITY προτείνει την επέμβαση του κράτους για να αναπτυχθεί και να εξελιχθεί το σύστημα ελέγχου της διακίνησης καυσίμων, με ευθύνη των εταιριών καυσίμων και των επαγγελματιών μεταφορέων καυσίμων.

Όλο το έργο **δεν θα πρέπει να επιβαρύνει το Κράτος**, αλλά τους ιδιοκτήτες οχημάτων/βυτία και τις εταιρίες πετρελαιοειδών, με την ηλεκτρονική εφαρμογή, ακολουθώντας το

επιτυχημένο παράδειγμα των εφαρμογών που έχουν γίνει σε όλες τις ελληνικές επιχειρήσεις για τον ηλεκτρονικό έλεγχο τιμολογίων και οικονομικών τους.

Οι απαιτήσεις εκτιμάται ότι καλύπτονται σε διάστημα περίπου δύο μηνών από τη στιγμή της απόφαση να εφαρμοστούν τα παρακάτω βήματα :

1. ΜΗΤΡΩΟ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ, ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΒΥΤΙΩΝ & ΣΛΕΠΙΩΝ

Μετά τη καταγραφή των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην Αγορά των Πετρελαιοειδών (εταιρίες, πρατήρια και διανομείς) που έχει βάλει σε εφαρμογή το Κράτος (Υπ. Ανάπτυξης), προτείνεται ο εμπλουτισμός που θα συμπεριλάβει :

- 1.1. Καταγραφή στοιχείων ιδιοκτήτου δεξαμενής καυσίμων, γεωγραφικός προσδιορισμός και χωρητικότητα όλων των δεξαμενών. Η καταγραφή πρέπει να γίνει σε εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών, πρατήρια καυσίμων, βιομηχανίες, καταστήματα και σε άλλους χρήστες.
- 1.2. Καταγραφή όλων των Φορτηγών/Βυτίων μεταφοράς καυσίμων και δημιουργία Μητρώου Βυτίων με αναλυτική χωρητικότητα ανά διαμέρισμα καυσίμων.
- 1.3. Καταγραφή δεξαμενών πετρελαίου σε πολυκατοικίες (είναι πολύ εύκολο με μια απλή δήλωση κατά την παραλαβή των καυσίμων θέρμανσης, στις αρχές Οκτωβρίου του πρώτο έτους εφαρμογής του έργου)

2. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΒΥΤΙΩΝ και ΣΛΕΠΙΩΝ

Με δαπάνη κάθε ιδιοκτήτη φορτηγού βυτίου μεταφοράς καυσίμων, καθώς και στα σλέπια που χρησιμοποιούνται για παραδόσεις πετρελαίου για χρήση ναυτιλίας, τοποθετείται και ασφαρίζεται για εξωτερικές επεμβάσεις σύστημα εξοπλισμού που θα περιλαμβάνει :

- 2.1. Μονάδα GPS
- 2.2. Μονάδα SMS/GPRS
- 2.3. Ηλεκτρομηχανολογικούς αισθητήρες
- 2.4. Μονάδα ελέγχου με μικροϋπολογιστή για μετάδοση δεδομένων

Το σύστημα τοποθετείται και με καθεστώς ενοικίασης από εταιρίες security με πολύ χαμηλό κόστος.

3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΕΝΤΡΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

Κάθε εταιρία εμπορίας πετρελαιοειδών έχει Κέντρο Ελέγχου που παρακολουθεί όλα τα βυτιοφόρα που έχουν τα σήματά της ή συνεργάζονται μαζί της. Αυτός ο στόλος βυτιοφόρων κάνει παραδόσεις σε πρατήρια με το σήμα της εταιρίας, σε πολυκατοικίες, σε βιομηχανίες και γενικώς στους πελάτες της εταιρίας.

Τα Κέντρα Ελέγχου κάθε εταιρίας θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με σύστημα που θα περιλαμβάνει εξειδικευμένο λογισμικό που θα επιτρέπει σε πραγματικό χρόνο την εμφάνιση του δρομολογίου των οχημάτων, τις παραδόσεις και σημαντικών άλλων στοιχείων (Ηλεκτρονικός χάρτης θέσης βυτιοφόρων, έλεγχος διαδικασίας φόρτωσης και εκφόρτωσης σε σχέση με γεωγραφική θέση, αναφορές, συναγερμοί κ.ά.)

4. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΡΟΗΣ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

Στις εγκαταστάσεων Φόρτωσης Καυσίμων των εταιριών μπορεί να τοποθετηθεί ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου και μέτρησης της ροής του καυσίμου (δακτυλίδι) για

την παράδοση στα βυτιοφόρα. Παράλληλα, με τον εξοπλισμό που έχει τοποθετηθεί στα βυτιοφόρα γίνεται πλήρης έλεγχος της παραλαβής του καυσίμου.

Στα σημεία παράδοσης (πρατήρια, βιομηχανίες, καταστήματα, πολυκατοικίες), με το άνοιγμα όποιου διαμερίσματος του βυτιοφόρου, θα ενεργοποιείται το σύστημα και θα αναφέρει το GPS στο Κέντρο Ελέγχου των εταιριών, όλες τις πληροφορίες (ακόμη και την ποσότητα που παραδίδει από το συγκεκριμένο διαμέρισμα του βυτίου)

Άξιο αναφοράς είναι πως έχουν αναφερθεί εξελιγμένοι δακτύλιοι μετρούν ακόμη και την ποιότητα του καυσίμου

5. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟΥ

Αποκλειστικό υπεύθυνος για τη σωστή διανομή των καυσίμων είναι και θα πρέπει πάντα να είναι οι εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών, οι οποίες με την ηλεκτρονική βοήθεια (GPS) παρακολουθείται η πραγματική διαδρομή του βυτιοφόρου. Έτσι ελέγχεται αν σταματάει στα γεωγραφικά σημεία που βρίσκονται τα σημεία παράδοσης και οι νόμιμες δεξαμενές (πρατήρια, βιομηχανίες, Πολυκατοικίες κλπ) ή αν σταματάει σε άλλα σημεία με ενδεχόμενη παράνομη παράδοση.

Σε περίπτωση στάσης σε σημεία που δεν είναι καταγεγραμμένη δεξαμενή και γίνει παράδοση καυσίμου θα υπάρχει πλήρης ηλεκτρονική καταγραφή της γεωγραφικής θέσης και μπορεί να ακολουθήσει έλεγχος ή μπορεί να υπάρξει άμεσα σήμα συναγερμού και επέμβαση.

Κατά την επιστροφή του βυτιοφόρου στις εγκαταστάσεις θα καταγράφεται ηλεκτρονικά, χωρίς την επέμβαση τρίτου, το ιστορικό του δρομολογίου του βυτιοφόρου, στο server του Κέντρου Ελέγχου της εταιρίας του.

6. ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΘΕΡΜΑΝΣΗΣ – ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΩΝ

Ο τρόπος παραδόσεων πετρελαίου θέρμανσης ασφαλίζεται και ελέγχεται σε όλο της το εύρος, εμποδίζοντας πλέον την κλοπή και κυρίως τη δυνατότητα του δικαιώματος θέρμανσης του πολίτη, σε χαμηλό κόστος.

Το κράτος μπορεί άμεσα να εξομοιώσει τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης (ΕΦΚ) στο πετρέλαιο και να ακολουθήσει εκπτωτική πολιτική για τους πολίτες (πολυκατοικίες – μονοκατοικίες).

Οι εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών θα ακολουθήσουν την τακτική που υπήρχε μέχρι σήμερα με την κωδικοποίηση ανά πελάτη τους, όπου καταγράφεται κάθε έκπτωση είτε αυτή επιβάλλεται από το Κράτος (θέρμανση) είτε την επιλέγουν οι εταιρίες (πελάτες τους).

Η διαδικασία θα περιλαμβάνει τα εξής βήματα :

- 6.1. Τιμολόγηση ηλεκτρονικά με κωδικό που θα έχει κάθε διαχειριστής ή ιδιοκτήτης μονοκατοικίας
- 6.2. Παροχή έκπτωσης που αναγράφεται στο τιμολόγιο, σύμφωνα με τη πολιτική του Κράτους
- 6.3. Ο κωδικός της έκπτωσης ορίζει τη συνθήκη σχέσης (πρατήριο, πολυκατοικία, αγροτικό, βιομηχανίας κ.λ.π.)
- 6.4. Το Υπουργείο Οικονομικών θα έχει την δυνατότητα να γνωρίζει άμεσα τις παροχές εκπτώσεων και τους παραλήπτες (έλεγχος – επιβεβαίωση – επέμβαση)
- 6.5. Ο κωδικός του βυτίου και του οδηγού θα υπάρχει σε κάθε τιμολόγιο με ευθύνη των εταιριών για τη σωστή χρήση κωδικών

- 6.6. Μέσω των κωδικών των παραληπτών, θα υπάρχουν άμεσα στατιστικά στοιχεία, σε κάθε εταιρία εμπορίας καυσίμων (και στην ελεγκτική υπηρεσία του Υπουργείου), που θα εμφανίζονται όλες οι παραλαβές σε πολυκατοικίες και σε μονοκατοικίες. Με τον τρόπο αυτό θα εκλείψει το φαινόμενο παραλαβής ποσοτήτων από επαγγελματίες που έχουν δεξαμενές πετρελαίου θέρμανσης σε μονοκατοικίες (ή βαρέλια) και το χρησιμοποιούν για πετρέλαιο κίνησης (ταξί, φορτηγά κλπ). Επίσης θα είναι δύσκολη η συνεργασία διαχειριστών και οδηγών βυτιοφόρων, αφού με έλεγχο ποσοτήτων ετήσια παραλαβής πετρελαίου, εύκολα βγαίνουν συμπεράσματα συνέργειας.

Είναι φανερό πλέον, αφού μπλοκάρεται η πορεία του δρομολογίου και οι παραδόσεις των βυτιοφόρων, ότι θα δυσκολευθούν όσοι οδηγοί βυτιοφόρων επιλέξουν την οδό κλοπής ποσοτήτων από τις παραδόσεις. Επίσης για μεγαλύτερη ασφάλεια, κάθε διαχειριστής ή παραλήπτης μονοκατοικίας θα έχει την δυνατότητα, είτε με δαπάνη του, είτε με προσφορά των εταιριών καυσίμων (το εφάρμοσε η AVIN), να εφοδιάζεται με ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου της παραλαμβανόμενης ποσότητας πετρελαίου. Το κόστος εκτιμάται ότι είναι πολύ χαμηλό (250-300 ευρώ) και θα μπορούν εύκολα να το καλύψουν από τα κοινόχρηστα οι κάτοικοι των πολυκατοικιών.

7. ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΠΟΠΤΕΙΑ & ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΥΚΛΟΥ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ

Με τη μέθοδο που προτείνει το ECOCITY, το Κράτος μειώνει σημαντικά το κόστος χρονοαπασχόλησης προσωπικού για τον έλεγχο. Η εφαρμογή του ηλεκτρονικού ελέγχου παρέχει σημαντικά στοιχεία και προσφέρει τη δυνατότητα στοχευόμενης επέμβασης.

Ο έλεγχος πλέον περιορίζεται στην εποπτεία των εταιριών εμπορίας καυσίμων, οι οποίες θα πρέπει να τηρούν σωστά τις διαδικασίες και προδιαγραφές της ηλεκτρονικής παρακολούθησης των παραδόσεων.

Επιπλέον η καλή συνεργασία των Υπηρεσιών του Κράτους με τα Κέντρα Ελέγχου των εταιριών καυσίμων, εκτιμάται ότι θα μειώσει αισθητά τις ανάγκες εκτενούς ελέγχου και θα παρέχεται αξιόλογος χρόνος για άμεση επέμβαση και διενέργεια ποιοτικών ελέγχων σε όλο το Κύκλο της Διακίνησης.

8. ΠΟΙΝΕΣ

Απαιτείται, πλέον, το Κράτος, να επιλέξει και να αποφασίσει ένα σύστημα ποινών που θα δημιουργήσει ανασταλτική συμπεριφορά στη ροπή της κλοπής και λαθρεμπορίας καυσίμων.

Στις εταιρίες και τους μεταφορείς που θα είναι «αμελείς» σε βάρος του κοινωνικού συνόλου, θα πρέπει να επιβάλλονται δυσβάστακτες ποινές.

Ενδεικτικά προτείνεται σε ιδιοκτήτες και οδηγούς βυτιοφόρων που παρανομούν να εφαρμόζεται το αυτόφωρο και κράτηση ή καταβολή πολύ υψηλής εγγύησης μέχρι την εκδίκαση της υπόθεσης. Οι υποθέσεις λαθρεμπορίας και κλοπής θα πρέπει να εκδικάζονται ταχύτατα.

Παράλληλα προτείνεται η δημιουργία Καταλόγου (Black list) ιδιοκτητών και οδηγών βυτιοφόρων που παρανόμησαν, ώστε οι εταιρίες πετρελαιοειδών που τους χρησιμοποιούν να γνωρίζουν το πρόβλημα και να συμμετέχουν στην καταστολή.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΖΗΤΟΥΜΕΝΟ

Με την αξιοποίηση της παρούσας πρότασης του ECOCITY και την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου ηλεκτρονικού συστήματος ελέγχου της Διακίνησης Καυσίμων σε :

- Σημεία Φόρτωσης Καυσίμων
- Δρομολόγια (Γεωγραφική πορεία) βυτιοφόρων και σλεπιών
- Σημεία Παραδόσεων καθώς και σημεία στάσεων (στιγμά γεωγραφικό)
- Έλεγχο κενών οχημάτων κατά την επιστροφή στις εγκαταστάσεις
- Ηλεκτρονική καταγραφή ιστορικού δρομολογίου
- Τιμολόγηση με κωδικοποίηση παραληπτών
- Καταγεγραμμένες δεξαμενές καυσίμων και επιβεβαίωση παραδόσεων ανάλογα με τα γεωγραφικά σημεία

είναι βέβαιο ότι κάθε παράνομος θα ρισκάρει πλέον την περιουσία, ενώ οι εταιρίες εμπορίας πετρελαιοειδών θα ρισκάρουν επιπλέον και τη φήμη τους.



ecocity

Εθελοντικός Οργανισμός για το Αστικό Περιβάλλον

Πληροφορίες : Έλενα Λιάκου 210 61967575

www.ecocity.gr - info@ecocity.gr

Αθήνα, 4 Ιουλίου 2011