

## ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Αθήνα, 19<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2017

**Θέμα: Οι Ευρωπαϊκές πόλεις περιορίζουν δραστικά την κυκλοφορία των παλαιών αυτοκινήτων στα αστικά κέντρα, ακόμη περισσότερο για τα πετρελαιοκίνητα (diesel).**

Οι κυβερνήσεις των Ευρωπαϊκών χωρών παίρνουν πρωτοβουλίες και περιορίζουν αποφασιστικά την είσοδο των παλαιών αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών στα αστικά κέντρα. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω απαγορεύσεων ή οικονομικών επιβαρύνσεων, ανάλογα την αντιρρυπαντική τεχνολογία (“Euro”) στην οποία ανήκουν τα οχήματα, ακόμη αυστηρότερα αν τα αυτοκίνητα είναι diesel.

Όπως ανακοινώθηκε πρόσφατα, ο δήμαρχος του Λονδίνου επέβαλε τέλος εισόδου στους οδηγούς παλαιών αυτοκινήτων. Τα βενζινοκίνητα Euro 3 ή πετρελαιοκίνητα Euro 5 και παλαιότερα αυτών που επιθυμούν να εισέλθουν στο κέντρο της πόλης καλούνται να καταβάλλουν σε καθημερινή βάση ένα αρκετά υψηλό τέλος εισόδου (21,5 λίρες).

Στο Βερολίνο, στο Ντίσελντορφ, στις Βρυξέλλες ή στο Άμστερνταμ (από 1/1/2018), όπως και στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη, απαγορεύεται η κυκλοφορία πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων τεχνολογίας Euro 4 και παλαιότερων.

Στο Μιλάνο, λόγω των υψηλών ποσοστών ρύπανσης, οι οδηγοί βενζινοκίνητων αυτοκινήτων Euro 2, πετρελαιοκίνητων Euro 4 και παλαιότερων, οφείλουν να πληρώνουν τέλος εισόδου που ανέρχεται στα 5 ευρώ ημερησίως. Οι μόνιμοι κάτοικοι του κέντρου με παλαιότερα αυτοκίνητα πληρώνουν μειωμένο τέλος 2 ευρώ ανά ημέρα, ενώ τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα εισέρχονται δωρεάν και τα υβριδικά εξαιρούνται ως την 15<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2019.

Με βάση τα πιο πάνω παραδείγματα και καθώς το περιβάλλον στα αστικά κέντρα της χώρας μας είναι ιδιαίτερα επιβαρυνμένο, η ελληνική πολιτεία οφείλει να εντείνει την προσπάθεια για τη μείωση κυκλοφορίας των παλαιών αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών, με μέτρα όπως:

- Αντικατάσταση του πράσινου δακτυλίου με ελεγχόμενη είσοδο στο κέντρο των πόλεων, μέσω της έκδοσης ετήσιας κάρτας εισόδου (sticker), με κόστος ανάλογο της αντιρρυπαντικής τεχνολογίας.
- Κυμαινόμενα τέλη κυκλοφορίας, αναλόγως την αντιρρυπαντική τεχνολογία (Euro).
- Αυστηρή αστυνόμευση της απαγόρευσης κυκλοφορίας των πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών Euro 4 και παλαιότερων, στην Αττική και στη Θεσσαλονίκη.

## Επεξηγηματικό κείμενο:

- **Γιατί πρέπει να περιοριστεί η κυκλοφορία των παλαιών, ρυπογόνων αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών στα αστικά κέντρα?**

Τα αστικά κέντρα των μεγαλουπόλεων αυξάνονται συνεχώς σε μέγεθος, καθώς ο πληθυσμός αναζητεί ευκαιρίες εργασίας κλπ, με αποτέλεσμα η επιβάρυνση της ατμόσφαιρας να μεγεθύνεται επίσης. Ο αριθμός επιβατικών αυτοκινήτων στην ΕΕ αυξήθηκε κατά 4,5% το 2017. Από 241 εκατομμύρια οχήματα, πλέον καταγράφονται 252 εκατομμύρια επιβατικά, με τα παλαιότερα εξ αυτών να συμμετέχουν 10 ως 15 φορές περισσότερο σε εκπεμπόμενους ρύπους. Τα diesel παλαιότερης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας συμβάλλουν καθοριστικά στην αύξηση των ρύπων και γι αυτό οι Ευρωπαϊκές πόλεις περιορίζουν δραστικά την κυκλοφορία τους, τουλάχιστον στα αστικά κέντρα. Εκτός από τη μόλυνση του αέρα, η ανεξέλεγκτη κυκλοφορία προκαλεί θόρυβο, κυκλοφοριακό φόρτο και μειωμένες θέσεις στάθμευσης.

- **Ποιος είναι ο μέσος όρος ηλικίας των αυτοκινήτων στην ΕΕ?**

Όπως προκύπτει από τον πιο κάτω πίνακα (στοιχεία 31/12/2015), η Ελλάδα έχει ιδιαίτερα αυξημένο μέσο όρο ηλικίας αυτοκινήτων (φέτος 14+ έτη), σε σχέση με τις κεντρικές Ευρωπαϊκές χώρες (8-9 έτη), καθώς επίσης και με το μέσο όρο συνολικά της ΕΕ (10-11 έτη).

## Passenger cars

Year of first registration	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	>10 years	Total	Average age (in years)
Austria	266,832	272,907	292,241	312,049	331,592	303,260	301,471	282,737	278,231	271,076	1,835,652	4,748,048	8.9
Belgium	454,633	430,812	425,491	415,722	451,907	406,086	344,033	355,728	325,124	304,374	1,673,505	5,587,415	8.8
Croatia	31,167	31,260	28,550	32,838	49,488	45,809	41,611	93,528	91,219	87,710	956,158	1,489,338	14.1
Czech Republic	198,052	157,852	142,113	162,273	178,039	184,593	192,827	204,627	208,967	210,088	3,275,885	5,115,316	14.5
Denmark	198,144	178,900	173,041	162,700	157,225	142,900	102,636	136,732	144,943	134,787	872,083	2,404,091	8.5
Estonia	19,137	19,969	19,562	20,986	20,182	14,545	13,814	32,095	40,568	34,013	441,721	676,592	15.1
Finland	105,106	105,255	103,250	112,256	129,938	116,844	97,625	148,341	136,975	154,634	1,402,698	2,612,922	12.7
France	1,876,942	1,754,279	1,729,233	1,814,912	2,118,135	2,112,231	2,140,288	1,911,962	1,888,570	1,777,378	12,791,563	31,915,493	9.0
Germany	2,910,740	2,836,192	2,789,857	2,765,288	2,813,408	2,543,586	3,333,835	2,541,445	2,442,804	2,608,028	17,486,026	45,071,209	8.9
Greece	75,806	70,533	58,112	57,864	116,906	152,092	220,841	263,789	279,940	271,500	3,537,525	5,104,908	13.5
Hungary	56,897	61,463	55,699	59,110	64,542	58,724	56,726	154,334	185,070	200,804	2,238,763	3,192,132	14.5
Ireland	113,053	90,612	75,791	91,245	110,789	115,765	83,911	178,481	174,106	166,309	785,069	1,985,130	9.0
Italy	1,641,259	1,410,711	1,322,430	1,385,528	1,713,038	1,919,630	2,101,118	2,044,993	2,360,118	2,158,460	19,293,948	37,351,233	10.7
Latvia	10,949	10,840	10,321	11,913	13,401	10,274	10,379	26,655	41,049	38,483	493,297	677,561	16.3
Lithuania	13,633	12,088	12,241	14,434	17,938	16,455	20,064	40,858	53,163	56,367	986,822	1,244,063	16.7
Luxembourg	43,248	45,103	38,701	37,286	32,111	28,665	24,578	21,940	18,861	15,772	74,840	381,105	6.2
Netherlands	451,827	410,494	444,629	526,370	560,634	481,334	374,816	449,391	447,335	472,954	3,716,630	8,336,414	9.5
Poland	271,677	319,344	284,819	318,453	368,342	360,656	386,179	573,080	654,765	647,163	16,538,945	20,723,423	17.2
Portugal	164,806	139,860	106,722	103,096	168,308	236,761	176,450	231,027	215,635	201,869	2,793,466	4,538,000	12.6
Romania	65,657	58,391	81,479	71,881	100,771	154,081	160,948	216,772	337,814	413,564	3,491,824	5,153,182	15.3
Slovakia	76,740	68,574	65,494	72,093	81,851	82,407	99,329	104,235	105,031	104,523	1,177,529	2,037,806	13.4
Slovenia	45,183	39,760	42,528	49,417	63,305	61,875	60,281	78,212	74,304	69,905	546,137	1,130,907	11.2
Spain	1,050,901	818,112	655,949	610,532	709,519	901,624	904,383	1,025,317	1,437,383	1,470,868	12,770,961	22,355,549	11.4
Sweden	262,462	291,155	254,142	248,257	289,970	277,821	183,724	228,827	278,403	252,817	2,101,485	4,669,063	9.6
United Kingdom	2,622,550	2,459,044	2,229,797	1,984,883	1,860,448	1,935,386	1,898,716	1,995,199	2,260,520	2,145,040	12,150,865	33,542,448	8.5
EUROPEAN UNION	13,027,401	12,093,511	11,442,192	11,441,385	12,521,786	12,663,404	13,330,583	13,340,305	14,480,898	14,268,486	123,433,397	252,043,348	10.7

➤ **Τι προβλέπει η ΕΕ για τον περιορισμό των παλαιών αυτοκινήτων και των ρύπων?**

Προς αποφυγή της αύξησης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, οι μεγαλουπόλεις περιορίζουν την κυκλοφορία παλαιών αυτοκινήτων και ιδιαίτερος των diesel με αντιρρυπαντική τεχνολογία Euro 3 και παλαιότερα από τα κέντρα τους.

Σύμφωνα με δηλώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής:

«Οι κανόνες της ΕΕ δεν περιορίζουν απλώς τις εκπομπές από τα αυτοκίνητα, αλλά θεσπίζουν και στόχους για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, προβλέποντας, παράλληλα, μέτρα για τη συνεχή παρακολούθηση και επιβολή της επίτευξης των στόχων αυτών. Τα τοπικά πρότυπα ποιότητας του αέρα (τα οποία καθορίζουν για σειρά ατμοσφαιρικών ρύπων όρια και/ή τιμές-στόχους των οποίων δεν επιτρέπεται υπέρβαση) καθορίζονται βάσει των οδηγιών για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα. Όσον αφορά ειδικά το NO<sub>2</sub>, στην πλειονότητα των κρατών μελών και σε περισσότερες από 130 πόλεις αυτών, έχουν διαπιστωθεί κατ' επανάληψη και διαρκείς υπερβάσεις των οριακών τιμών επί σειρά ετών, με συνέπεια να απαιτούνται επειγόντως αποτελεσματικά μέτρα αντιμετώπισης του προβλήματος.»

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θέσπισε μία νέα οδηγία για τα εθνικά ανώτατα όρια εκπομπών [οδηγία ΕΕ 2016/2284]. Στόχος της οδηγίας είναι η μείωση των ρύπων που συσχετίζονται με 400.000 πρόωρους θανάτους που προκαλούνται ετησίως από την ατμοσφαιρική ρύπανση στην ΕΕ, κατά περίπου το ήμισυ έως το 2030.

➤ **Παραδείγματα Ευρωπαϊκών πόλεων που απαγορεύουν την κυκλοφορία παλαιών αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών στα αστικά κέντρα:**

Οι περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες έχουν θεσπίσει «ζώνες χαμηλών εκπομπών» στα αστικά τους κέντρα, για να περιορίσουν τη ρύπανση που προκαλείται κυρίως από οχήματα παλαιότερων αντιρρυπαντικών τεχνολογιών. Τα μέτρα είναι αυστηρότερα για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα:

- Στο Άμστερνταμ από 1/1/18 απαγορεύεται η κυκλοφορία για τα Euro 1 βενζινοκίνητα και Euro 4 πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα.
- Στην Αμβέρσα μέχρι το 2019 απαγορεύεται η κυκλοφορία στα Euro 1 βενζινοκίνητα και Euro 3 πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα. Από το 2020 τα μέτρα γίνονται ακόμα πιο αυστηρά για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα.
- Στη Βαρκελώνη δεν επιτρέπεται η είσοδος σε οχήματα αντιρρυπαντικής τεχνολογίας Euro 1-2, ασχέτως τύπου καυσίμου.
- Στο Βερολίνο απαγορεύεται η κυκλοφορία στα Euro 1 βενζινοκίνητα και Euro 4 πετρελαιοκίνητα.
- Στην Βρέμη ισχύει απαγόρευση για τα Euro 1 βενζινοκίνητα και Euro 4 πετρελαιοκίνητα.
- Στις Βρυξέλλες μέχρι το 2021 θα έχει απαγορευτεί η κυκλοφορία στα Euro 2 βενζινοκίνητα και Euro 4 πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα.
- Στο Ντίσελντορφ από 1/3/2011 απαγορεύεται η κυκλοφορία στα Euro 1 βενζινοκίνητα και Euro 4 πετρελαιοκίνητα.

- Στην Λισαβόνα από το 2015 ο περιορισμός είναι για Euro 2 και 3 αυτοκίνητα, ανεξαιρέτως τύπου καυσίμου.
- Στην Βενετία απαγορεύεται η είσοδος στα Euro 3 και πετρελαιοκίνητα και βενζινοκίνητα αυτοκίνητα.
- Στο Παρίσι απαγορεύονται τα Euro 3 πετρελαιοκίνητα και Euro 2 βενζινοκίνητα.
- Στην Πράγα απαγορεύεται η κυκλοφορία στα Euro 1 βενζινοκίνητα και Euro 3 πετρελαιοκίνητα
- Στο Λονδίνο όσοι διαθέτουν οχήματα παλαιότερης τεχνολογίας από Euro 4 βενζινοκίνητα και Euro 6 πετρελαιοκίνητα καλούνται να πληρώσουν ένα έξτρα τέλος εισόδου (10 λίρες), στο ήδη υπάρχον τέλος εισόδου (11,5 λίρες).
- Στο Μιλάνο στις ζώνες χαμηλών εκπομπών που περιορίζουν την κυκλοφορία στο κέντρο της πόλης, η είσοδος γίνεται με την πληρωμή ενός τέλους που κυμαίνεται από 2 ως 5 € ημερησίως και τα αυτοκίνητα που εισέρχονται πρέπει να είναι Euro 3, αν είναι βενζινοκίνητα και Euro 5, αν είναι πετρελαιοκίνητα (ή Euro 4 με φίλτρο σωματιδίων).
- Στο Όσλο οποιοδήποτε πετρελαιοκίνητο αυτοκίνητο είναι προγενέστερης τεχνολογίας από την Euro 6, πρέπει να πληρώσει τέλος εισόδου που κυμαίνεται από 1,5 € ως 10 € ημερησίως, ανάλογα την ώρα εισόδου.
- Στο Παλέρμο η είσοδος γίνεται με κάρτα εισόδου που μπορεί να είναι ημερήσια, εβδομαδιαία ή ετήσια. Το ετήσιο κόστος κυμαίνεται από 80 € στα αυτοκίνητα με αντιρρυπαντική τεχνολογία μεταγενέστερη της Euro 3 (βενζινοκίνητα) ή Euro 4 (πετρελαιοκίνητα) και 90 € για τα προγενέστερα από αυτά.
- Στη Στοκχόλμη όλα τα οχήματα ανεξαρτήτως ηλικίας καλούνται να πληρώσουν τέλος εισόδου που κυμαίνεται από 1,10 €- 11,00 € ημερησίως, ανάλογα την ώρα εισόδου.

➤ **Πώς προτείνεται να λειτουργεί το τέλος εισόδου (“sticker”) στην Ελλάδα?**

Αφότου καταργηθούν τα μονά-ζυγά, η είσοδος στο δακτύλιο θα επιτρέπεται μόνο για τους κατόχους του “sticker” που θα εκδίδεται σε ετήσια βάση, με μειωμένες τιμές για τους μόνιμους κατοίκους και με δυνατότητα ημερήσιας εισόδου για τους επισκέπτες. Το ετήσιο κόστος θα είναι διαφορετικό ανάλογα την κατηγορία οχήματος (πχ. επιβατικά, φορτηγά κλπ). Για τα επιβατικά, το ετήσιο κόστος μπορεί να ανέρχεται από € 20 ως κατά μέγιστο € 70, για τα πολύ παλαιά αυτοκίνητα.

*[Σημείωση: Η εισαγωγή του τέλους εισόδου δεν θα αναιρέσει τους περιορισμούς της πετρελαιοκίνησης που ισχύουν.]*

➤ **Πώς θα αστυνομεύεται η ελεγχόμενη είσοδος στα αστικά κέντρα?**

Πλέον υπάρχουν εξελιγμένα συστήματα καμερών υψηλής ανάλυσης και τεχνολογίας που μπορούν να ανιχνεύουν τα οχήματα που εισέρχονται στα αστικά κέντρα δίχως να δικαιούνται.

Οι σύγχρονες μέθοδοι αστυνόμευσης θα έχουν επίσης ευεργετικά αποτελέσματα στην τήρηση των απαγορεύσεων πετρελαιοκίνησης (που ισχύουν για τα επιβατικά και ελαφρά φορτηγά Euro 4 για την Αττική και τη Θεσσαλονίκη).

- **Που μπορούν να διατεθούν τα έσοδα από την ελεγχόμενη είσοδο στα αστικά κέντρα?**

Τα έσοδα των sticker θα εισπράττονται από τους αρμόδιους δήμους των αστικών κέντρων και θα μπορούν να διατίθενται πχ. για την επιδότηση οχημάτων εξαιρετικά χαμηλών ρύπων, την ανανέωση επαγγελματικών στόλων (ταξί κλπ) ή και την ανάπτυξη των αστικών μέσων μεταφοράς.

- **Το τέλος εισόδου (“sticker”) θα λειτουργήσει απαγορευτικά για τους εργαζόμενους που χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα μετακίνησης?**

Όχι, καθώς όπως προαναφερθήκαμε, σε ετήσια βάση θα έχει προσιτό ύψος (€ 20 - € 70).

- **Τι διαφορές προέκυψαν από την εφαρμογή του πράσινου δακτυλίου το 2012 στην Αθήνα, σε σχέση με τα «μονά-ζυγά» που ίσχυαν ήδη?**

Με τον πράσινο δακτύλιο διατηρήθηκε το σύστημα «μονά-ζυγά», όμως επιτράπηκε επίσης η καθημερινή είσοδος των αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών μικτού βάρους ως 2,2 τόνους αντιρρυπαντικής τεχνολογίας Euro 5 ή μεταγενέστερης, εφόσον εκπέμπουν κάτω από 140 g/km CO<sub>2</sub>.

Πολύ σημαντικά επίσης, απαγορεύτηκε στο μεγάλο δακτύλιο η κυκλοφορία των πολύ παλαιών φορτηγών άνω των 2,2 τόνων και λεωφορείων, με άδεια κυκλοφορίας άνω της εικοσαετίας.

- **Τι άλλα κυκλοφοριακά μέτρα ισχύουν στην χώρα μας?**

Στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, καθώς και στη Θεσσαλονίκη απαγορεύονται να κυκλοφορούν diesel επιβατικά και ελαφρά φορτηγά μικτού βάρους ως 4 τόνους κατηγορίας Euro 4 και προγενέστερα.