



ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Από: Γραφείο Τύπου ΣΕΑΑ

Ημερομηνία: Τετάρτη 17^η Μαΐου 2006

Θέμα: **Άρση της απαγόρευσης κυκλοφορίας των πετρελαιοκίνητων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών τελευταίας τεχνολογίας (“Euro IV”) στα αστικά κέντρα**

Ωριμες συνθήκες πλέον για την απελευθέρωση της πετρελαιοκίνησης για τα τελευταίας τεχνολογίας αυτοκίνητα (“Euro IV”).

Η τεχνολογική εξέλιξη και ο βαθμός φιλικότητας των πετρελαιοκίνητων οχημάτων και η ανάγκη για την οικονομία καυσίμου, που προκύπτει σε διεθνές επίπεδο από την ανατίμηση του πετρελαίου, συνηγορούν στην άρση της απαγόρευσης κυκλοφορίας **μόνον των πετρελαιοκίνητων επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών τελευταίας τεχνολογίας (“Euro IV”) στα αστικά κέντρα.**

Ειδικότερα:

- Η σύγχρονη αντιρρυπαντική τεχνολογία των πετρελαιοκινητήρων (“Euro IV”), έχει περιορίσει σημαντικότερα τις σωματιδιακές εκπομπές τους (86% ως προς την Euro I), ενώ, ως προς τους βενζινοκινητήρες προσφέρει χαμηλότερες εκπομπές HC, CO και CO₂, ρύπους που συμβάλλουν στη δημιουργία βενζολίου, στην καταστροφή του όζοντος και στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Όμως,
- Η μεγάλη άνοδος των τιμών του αργού πετρελαίου έχει επιβάλλει τόσο στους καταναλωτές, όσο και στην Πολιτεία, να επιδιώκουν χαμηλότερη κατανάλωση καυσίμου για τις επιβατικές μεταφορές. Η πετρελαιοκίνηση προσφέρει σημαντικότερα στην κατεύθυνση αυτήν (μείωση κατανάλωσης καυσίμου 25-35%).
- Ήδη, από την 1^η Ιανουαρίου 2005, η ελληνική αγορά καυσίμων έχει προσαρμοστεί στην υποχρεωτική διάθεση πετρελαίου κίνησης (diesel) πολύ χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο (50 ppm), με βάση την οδηγία “Auto Oil II”.

- Τόσο για λόγους οικονομίας, όπως προαναφέρθηκε, όσο και για λόγους μεγαλύτερης αξιοπιστίας και καλύτερης «οδηγησιμότητας», ήδη στην ΕΕ η διείσδυση των πετρελαιοκίνητων οχημάτων στην αγορά των καινούργιων αυτοκινήτων έχει ξεπεράσει το 50%, ενώ σε χώρες ιδιαίτερα περιβαλλοντικά ευαίσθητοποιημένες, όπως η Αυστρία, το ποσοστό αυτό φθάνει ως και το 70%.
- Σε πρόσφατα ολοκληρωμένη μελέτη από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, με θέμα τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την απελευθέρωση της πετρελαιοκίνησης στα αστικά κέντρα των επιβατικών και ελαφρών φορτηγών τελευταίας τεχνολογίας (“Euro IV”), προέκυψε η επιστημονική τεκμηρίωση ότι αυτή δεν θα επιβαρύνει, παρά μόνο ελάχιστα (1 ως 2%, στα όρια του μετρητικού σφάλματος), τις συγκεντρώσεις σωματιδίων στα αστικά κέντρα της χώρας μας, ενώ αντίθετα θα προσφέρει οφέλη στα προβλήματα του όζοντος και του βενζολίου, τομείς ρύπανσης για τους οποίους η ΕΕ έχει ήδη εγκαλέσει τη χώρα μας. Πρέπει να επισημανθεί όμως, ότι αναγκαία προϋπόθεση, για τις ως άνω σχεδόν μηδενικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, είναι ο αυστηρός και αποτελεσματικός έλεγχος της μη κυκλοφορίας πετρελαιοκίνητων παλαιότερων τεχνολογιών.
- Η ρύπανση από σωματίδια από τις οδικές μεταφορές στα αστικά κέντρα της χώρας μας προέρχεται αποκλειστικά από τον εξαιρετικά γηρασμένο και κακά συντηρημένο στόλο των βαρέων φορτηγών. Η μελέτη του ΕΜΠ αναφέρει ότι ο περιορισμός χρήσης των φορτηγών παλαιάς τεχνολογίας (προ του 1990) θα περιόριζε τη ρύπανση από σωματίδια σε ποσοστό πλέον του 40%.
- Στην αγορά της διανομής καυσίμων έχουν ήδη εντοπιστεί εξαιρετικά επιτυχημένες λύσεις για την πάταξη της νοθείας, βασισμένες στην ιδιωτική πρωτοβουλία («αυτορύθμιση»), τις οποίες ο ΣΕΕΑ μπορεί να ενισχύσει.
- Ο ΣΕΕΑ τάσσεται ανεπιφύλακτα υπέρ της λήψης από την Πολιτεία πρόσθετων περιβαλλοντικών μέτρων-αντικινήτρων, ώστε να προκύψει σημαντικότερη μείωση των σωματιδιακών και άλλων ρύπων που προέρχονται από τη διατήρηση σε κυκλοφορία των παλαιών αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών συμβατικής τεχνολογίας (ηλικίας πλέον των 15 ετών, περίπου 900.000 και 300.000 οχήματα αντίστοιχα) και του υπέργηρου στόλου των βαρέων φορτηγών (μέση ηλικία 18 έτη).
- Η παρατεινόμενη αβεβαιότητα για το ζήτημα της πετρελαιοκίνησης δημιουργεί ανεπιθύμητη, για το κράτος και τις εμπορικές επιχειρήσεις, αναστολή της αγοράς, καθιστώντας αναγκαία την άμεση λήψη απόφασης.