

ΠΡΟΣΘΗΚΗ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ

στο Σχέδιο Νόμου « Ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη της Οδηγίας 2006/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τους ετήσιους και ενοποιημένους λογαριασμούς εταιρειών ορισμένων μορφών και της Οδηγίας 2007/63/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την απαίτηση για τη σύνταξη έκθεσης από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα σε περίπτωση συγχώνευσης ή διάσπασης ανωνύμων εταιρειών».

Άρθρο 1

Μέτρα Αντιμετώπισης της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης από την Οδική Κυκλοφορία

1.Προς το σκοπό αντιμετώπισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από την οδική κυκλοφορία λαμβάνονται τα περιγραφόμενα στα επόμενα άρθρα μέτρα αναφορικά με :

- Την αναπροσαρμογή των τελών κυκλοφορίας, τα οποία καθίστανται πλέον «περιβαλλοντικά».
- Την απόσυρση παλαιών οχημάτων και τη συνακόλουθη ανανέωση του στόλου αυτών.
- Την εφαρμογή «Πράσινου» Δακτυλίου στην Αθήνα.

2.Για την εφαρμογή των ανωτέρω μέτρων τα οχήματα κατατάσσονται στις ακόλουθες τέσσερις κλάσεις (Α έως Δ), με βάση την περιβαλλοντική επιβάρυνση του κινητήρα αυτών, σύμφωνα με τον πιο κάτω Πίνακα 1.

Πίνακας 1 Κατάταξη οχημάτων σε κλάσεις βάσει περιβαλλοντικής επιβάρυνσης κινητήρα

Κλάσεις Οχημάτων	Περιβαλλοντική επιβάρυνση κινητήρα οχημάτων
Κλάση Α	Οχήματα με χαμηλές ή μηδενικές εκπομπές (EURO 4, 5) (ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας από 01/01/2005)
Κλάση Β	Οχήματα με μέτριες εκπομπές (EURO 3) (ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας από 01/01/2000)
Κλάση Γ	Οχήματα με υψηλές εκπομπές (EURO 2) (ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας από 01/01/1996)
Κλάση Δ	Οχήματα με πολύ υψηλές εκπομπές (EURO 1, 0, συμβατικά) (ημερομηνία πρώτης κυκλοφορίας πριν από 31/12/1995)

Άρθρο 2

Τέλη Κυκλοφορίας

1.Τα τέλη κυκλοφορίας, που προβλέπονται από τους Νόμους 2873/2000 (ΦΕΚ. 285Α), 2948/2001 (ΦΕΚ. 242Α), 3697/2008 (ΦΕΚ.194Α), και την υπ'αρ.1080827/407/Τ.&ΕΦ./22.08.2007 απόφαση του Υπουργού

Οικονομίας και Οικονομικών (ΦΕΚ. 1788B), αναπροσαρμόζονται και υπολογίζονται εφεξής σε συνάρτηση αφενός του κυβισμού και αφετέρου της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης του κινητήρα των οχημάτων, σύμφωνα με τους ακόλουθους Πίνακες 2 για τα επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, και 3 για τα ελαφρά και βαρέα φορτηγά οχήματα, δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης, αντιστοίχως.

A) Επιβατικά Αυτοκίνητα οχήματα ιδιωτικής χρήσης

Πίνακας 2 Διάρθρωση χρεώσεων Τελών Κυκλοφορίας για επιβατικά αυτοκίνητα οχήματα ιδιωτικής χρήσης. (βάση κυβισμού και επιβάρυνσης κινητήρα)

Κυβισμός Κλάση	<301	301-785	786-1357	1358-1928	1929-2357	>2357
Κλάση Α	0	28	94	184	428	562
Κλάση Β	68	96	162	252	496	630
Κλάση Γ	118	146	212	302	546	680
Κλάση Δ	168	196	262	352	596	730

Υφιστάμενα Τέλη	18	46	112	202	446	580
-----------------	----	----	-----	-----	-----	-----

Για τα οχήματα της κλάσης Α κυβισμού κάτω των 1.929 κ.ε που υπάγονται στις κατηγορίες των υβριδικών, ηλεκτρικών και υδρογόνου δεν οφείλονται τέλη κυκλοφορίας, εάν δε τα οχήματα αυτά έχουν κυβισμό από 1.929 κ.ε. και άνω, τα τέλη κυκλοφορίας περιορίζονται στο ήμισυ των τελών κυκλοφορίας για αντίστοιχα αυτοκίνητα κλάσης Α του ανωτέρω Πίνακα 2.

Β. Ελαφρά και Βαρέα Φορτηγά οχήματα δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης

Για τα ελαφρά φορτηγά οχήματα καθαρού ωφέλιμου φορτίου μέχρι 1,5 τόνο (pick-up, vans), καθώς και για τα βαρέα φορτηγά οχήματα, δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης, τα καταβαλλόμενα κατά την ισχύουσα νομοθεσία μέχρι την ισχύ του παρόντος τέλη κυκλοφορίας αυξομειώνονται εφεξής μετά από συνεκτίμηση και της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από τον κινητήρα, σύμφωνα με τον ακόλουθο Πίνακα 3.

Πίνακας 3 Ποσοστό αυξομείωσης υφιστάμενων Τελών Κυκλοφορίας, βάση περιβαλλοντικής επιβάρυνσης κινητήρα Φορτηγών

Κλάσεις Οχημάτων	Τέλη
Κλάση Α	- 30%
Κλάση Β	+10%
Κλάση Γ	+15%
Κλάση Δ	+20%

2.Η προμήθεια του σήματος των τελών κυκλοφορίας πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ρυθμίσεις των Νόμων 2873/2000 (ΦΕΚ. 285Α), 2948/2001(ΦΕΚ. 242Α), 3697/2008 (ΦΕΚ.194Α), και της

υπ'αρ.1080827/407/Τ.&ΕΦ./22.08.2007 απόφασης του Υφυπουργού Οικονομίας και Οικονομικών (ΦΕΚ. 1788Β), στο τέλος κάθε ημερολογιακού έτους, από πιστοποιημένα σημεία συναλλαγής (π.χ. τράπεζες) και με απαραίτητη εφεξής προϋπόθεση την προσκόμιση της κάρτας ελέγχου καυσαερίων του οχήματος.

3.Ο πιο πάνω τρόπος υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας εφαρμόζεται το πρώτον για τα τέλη κυκλοφορίας του έτους 2010 όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα οχήματα ιδιωτικής χρήσης και για τα τέλη κυκλοφορίας του έτους 2011 όσον αφορά τα φορτηγά οχήματα, δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης.

4. Εξαιρετικά για τον υπολογισμό των τελών κυκλοφορίας του έτους 2010 η κατάταξη των οχημάτων στις κλάσεις του Πίνακα 1 γίνεται με βάση το έτος πρώτης κυκλοφορίας αυτών στην Ελλάδα.

5. Η επιπλέον διαφορά μεταξύ των τελών κυκλοφορίας που προκύπτει από την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος και των καταβαλλόμενων κατά την μέχρι σήμερα ισχύουσα νομοθεσία περιέρχεται καθ' ολοκληρίαν στο Δημόσιο.

6.Η ειδικότερη διαδικασία και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος καθορίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και ΠΕΧΩΔΕ

Άρθρο 3

Απόσυρση Οχημάτων και Ανανέωση Στόλου αυτών

1.Παρέχονται οικονομικά κίνητρα για την απόσυρση των οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας ή μεγάλης ηλικίας, ήτοι των οχημάτων που εμπίπτουν στις κλάσεις Β, Γ και Δ, σύμφωνα με τους παρακάτω Πίνακες 4,5 και 6.

Πίνακας 4 Οικονομικά Κίνητρα Απόσυρσης Ι.Χ. αυτοκινήτων

Κατηγορίες Αποσυρόμενων Οχημάτων (κυβισμός)	Οικονομικά Κίνητρα Απόσυρσης (€)	
<900	500	και 1.000 επιπλέον για αγορά οχήματος καινούργιους ή μη EURO 4 ή EURO 5
901<<1400	1.000	
1401<<2000	1.500	
2001<<2400	1.800	
>2401	2.200	

Πίνακας 5 Οικονομικά Κίνητρα Απόσυρσης Ελαφρών Φορτηγών (μέχρι 1.5 τ.)

Κατηγορίες Αποσυρόμενων Οχημάτων (κυβισμός)	Οικονομικά Κίνητρα Απόσυρσης (€)	
<900	500	και 1.500 επιπλέον για αγορά οχήματος καινούργιους ή μη EURO 4 ή EURO 5
901<<1400	1.000	
1401<<2000	1.500	
2001<<2400	1.800	
>2401	2.000	

Πίνακας 6 Οικονομικά Κίνητρα Απόσυρσης Βαρέων Οχημάτων (Φορτηγών)

Κατηγορίες Αποσυρόμενων Οχημάτων	Οικονομικό Κίνητρο για Απόσυρση (€)	Οικονομικό Κίνητρο για Αντικατάσταση από αγορά οχήματος καινούργιους η μεταχειρισμένου από 1/1/2005 (€)
< 8000 kgr	3.000	4.000
8001-15.000kgr	6.000	4.000
>15.001 kgr	9.000	4.000

Τα πιο πάνω κίνητρα για την αγορά νέου οχήματος παρέχονται μόνο εφόσον αποδεικνύεται απόσυρση οχήματος.

2. Η ειδικότερη διαδικασία, οι αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς εν γένει, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, η διάρκεια ισχύος, ο τρόπος καταβολής των οικονομικών κινήτρων για την απόσυρση και για την αγορά νέου οχήματος και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του ως άνω μέτρου της απόσυρσης καθορίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, ΠΕΧΩΔΕ και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο 4

«Πράσινος» Δακτύλιος της Αθήνας

1. Εισάγεται σύστημα περιορισμού της εισόδου των οχημάτων στο Δακτύλιο της Αθήνας, όπως αυτός προβλέπεται στην ΔΜΕΟ/οικ./6154/στ-ζ/1800/Φ.911/2008 (ΦΕΚ 1705/Β) απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, ΠΕΧΩΔΕ και Μεταφορών και Επικοινωνιών, ανάλογα με την περιβαλλοντική επιβάρυνση του κινητήρα αυτών σύμφωνα με τον ακόλουθο Πίνακα 7.

Πίνακας 7 Περιβαλλοντικοί Περιορισμοί Κυκλοφορίας Οχημάτων στον Πράσινο Δακτύλιο της Αθήνας

Κατηγορία Οχήματος	Κλάση	Είσοδος στον Πράσινο Δακτύλιο	Χρώμα Σήματος
Ι.Χ./Ελαφρά Φορτηγά	Κλάση Δ	Μόνο εκτός ωρών λειτουργίας Δακτυλίου	Κόκκινο
	Κλάσεις Β και Γ	Με το σύστημα μονά-ζυγά	Γκρι
	Κλάση Α (εκπομπές CO ₂ >140g/km)	Με το σύστημα μονά-ζυγά	Γκρι
	Κλάση Α (εκπομπές CO ₂ ≤140g/km)	Ελεύθερη	Λευκό
Δίκυκλα	Όλα	Ελεύθερη	Λευκό
Βαρέα οχήματα Φορτηγά και Λεωφορεία	Άνω της 15-ετίας (Κλάση Δ)	Μόνο εκτός ωρών λειτουργίας Δακτυλίου	Κόκκινο
	Κάτω της 15-ετίας (Κλάσεις Β και Γ)	Ελεύθερη	Λευκό

Ιδιωτικής Χρήσης			
	Καθαρά (Κλάση Α)	Ελεύθερη	Λευκό
Λεωφορεία Δημόσιας Χρήσης	Όλα	Ελεύθερη	Λευκό

2.Ο Πράσινος Δακτύλιος θα εφαρμοσθεί κατά τα λοιπά σύμφωνα με τις προβλέψεις της υπ'αρ. ΔΜΕΟ/οικ./6154/στ-ζ/1800/Φ.911/2008 απόφασης των Υπουργών Εσωτερικών, ΠΕΧΩΔΕ και Μεταφορών και Επικοινωνιών, (ΦΕΚ 1705/Β), όσον αφορά στα όρια του Δακτυλίου, στις ώρες λειτουργίας κλπ., από την 1^η Σεπτεμβρίου του 2011.

3.Για την πιστή τήρηση των επιβαλλόμενων περιορισμών κυκλοφορίας οχημάτων στον Πράσινο Δακτύλιο της Αθήνας εκδίδονται έγχρωμα σήματα σύμφωνα με την τέταρτη στήλη του Πίνακα 7. Η ειδικότερη διαδικασία, οι αρμόδιες υπηρεσίες και φορείς εν γένει, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την έκδοση και χορήγηση των εν λόγω σημάτων και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του ως άνω μέτρου του Πράσινου Δακτυλίου καθορίζονται με κοινές αποφάσεις των Υπουργών ΠΕΧΩΔΕ και Μεταφορών και Επικοινωνιών.

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΘΗΚΗ

στο Σχέδιο Νόμου « Ενσωμάτωση στην ελληνική έννομη τάξη της Οδηγίας 2006/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τους ετήσιους και ενοποιημένους λογαριασμούς εταιρειών ορισμένων μορφών και της Οδηγίας 2007/63/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την απαίτηση για τη σύνταξη έκθεσης από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα σε περίπτωση συγχώνευσης ή διάσπασης ανωνύμων εταιρειών».

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Άρθρο 1

Μέτρα Αντιμετώπισης της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης από την Οδική Κυκλοφορία

Το ΥΠΕΧΩΔΕ, έχει εκπονήσει ένα ολοκληρωμένο Εθνικό Σχέδιο για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα μεγάλα αστικά κέντρα και τον έλεγχο και περιορισμό των εκπομπών ρύπων, το οποίο περιλάμβανε:

- Μέτρα για τον έλεγχο των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές, όπως περιβαλλοντικά τέλη κυκλοφορίας, ανανέωση του στόλου των οχημάτων, εφαρμογή «πράσινων» δακτυλίων κ.ά.
- Μέτρα για τη βιομηχανία
- Μέτρα για την κεντρική θέρμανση
- Μέτρα για την παρακολούθηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Με τις ρυθμίσεις της παρούσας τροπολογίας εξειδικεύονται και τίθενται σε εφαρμογή τα μέτρα που αποσκοπούν στον περιορισμό των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές, τα οποία συνίστανται:

- Στον επανακαθορισμό του τρόπου υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας των οχημάτων
- Στην απόσυρση παλαιών οχημάτων.
- Στην εφαρμογή «πράσινου» δακτυλίου.

Σύμφωνα με όλες τις υφιστάμενες μελέτες αξιολόγησης των πηγών ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα αστικά κέντρα προκύπτει ότι τη μεγαλύτερη συνεισφορά (περισσότερο από 70%) στην ατμοσφαιρική ρύπανση την έχει η οδική κυκλοφορία κυρίως λόγω:

- (α) του συνεχώς αυξανόμενου αριθμού οχημάτων όλων των τύπων,
- (β) του υψηλού μέσου όρου ηλικίας των οχημάτων αυτών και
- (γ) των κυκλοφοριακών προβλημάτων που ανακύπτουν.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι ο μέσος όρος των ΙΧ αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών αγγίζει σήμερα τα 12 έτη και των βαρέων οχημάτων ξεπερνά τα 17 έτη.

Τα κύρια προβλήματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης για τα μεγάλα αστικά κέντρα είναι το όζον, τα σωματίδια, το βενζόλιο και τοπικά τα οξειδία του αζώτου.

Ειδικότερα, η κυκλοφορία των πετρελαιοκίνητων επαγγελματικών οχημάτων συνδέεται κυρίως με τις εκπομπές σωματιδίων και οξειδίων του αζώτου, ενώ οι εκπομπές των βενζινοκίνητων οχημάτων συνδέονται κυρίως με τις εκπομπές των υδρογονανθράκων και του μονοξειδίου του άνθρακα.

Κατά συνέπεια για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από την οδική κυκλοφορία είναι απαραίτητη η λήψη ειδικών μέτρων όπως αυτά συνοπτικά παρουσιάζονται παρακάτω.

Άρθρο 2

Τέλη Κυκλοφορίας

Αλλάζει ο τρόπος υπολογισμού των τελών κυκλοφορίας, που σήμερα γίνεται μόνο με βάση τον κυβισμό του κινητήρα. Με τον νέο τρόπο η κλιμάκωση της χρέωσης των νέων τελών κυκλοφορίας βασίζεται και στον κυβισμό αλλά και στην περιβαλλοντική επιβάρυνση του κινητήρα των οχημάτων.

Τα «περιβαλλοντικά» πλέον τέλη κυκλοφορίας θα ισχύουν για όλες τις κατηγορίες οχημάτων (Ι.Χ., φορτηγά κτλ.).

Η προμήθεια του σήματος και των «περιβαλλοντικών» τελών κυκλοφορίας θα πραγματοποιείται -όπως και σήμερα- στο τέλος κάθε ημερολογιακού έτους από πιστοποιημένα σημεία συναλλαγής (π.χ. τράπεζες), παράλληλα όμως καθιερώνεται ως απαραίτητη προϋπόθεση η προσκόμιση της κάρτας ελέγχου καυσαερίων του οχήματος ώστε να διασφαλισθεί η τήρηση της σχετικής υποχρέωσης των κατόχων οχημάτων.

Τα περιβαλλοντικά τέλη κυκλοφορίας τίθενται σε ισχύ το 2010 για τα επιβατηγά οχήματα. Δηλαδή τα τέλη κυκλοφορίας για το 2010, που ως γνωστό καταβάλλονται στο τέλος του 2009, θα υπολογιστούν με το νέο τρόπο. Για τα υπόλοιπα οχήματα τίθενται σε ισχύ το 2011.

Αναλυτικά τα νέα τέλη φαίνονται στους Πίνακες 2 και 3

Άρθρο 3

Απόσυρση οχημάτων και Ανανέωση Στόλου

Σε συνδυασμό με το μέτρο των περιβαλλοντικών τελών, το οποίο θα λειτουργήσει ως «αντικίνητρο» κυκλοφορίας οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας ή μεγάλης ηλικίας, δίδονται συμπληρωματικά κίνητρα για την απόσυρση των οχημάτων αυτών και την ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου των οχημάτων. Τα οχήματα που θα αποσύρονται θα μεταφέρονται σε εγκαταστάσεις επεξεργασίας με σκοπό την ανακύκλωση των υλικών τους και την ορθή περιβαλλοντικά διαχείριση των επικινδυνών στοιχείων τους.

Τα κίνητρα απόσυρσης θα κλιμακώνονται με την κατηγορία και τον κυβισμό του οχήματος που αποσύρεται και θα είναι **ακόμη μεγαλύτερα** για εκείνους που κατόπιν της απόσυρσης θα προβούν σε αγορά οχήματος νέα τεχνολογίας. Τονίζεται ότι η χρηματοδότηση της αγοράς νέου αυτοκινήτου δίδεται μόνο σε όσους ταυτόχρονα αποσύρουν παλαιό.

Η απόσυρση και η ανανέωση του στόλου των οχημάτων (Ι.Χ., ελαφρά φορτηγά και βαρέα οχήματα) δεν επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό. Χρηματοδοτείται από τα επιπλέον έσοδα από τις περιβαλλοντικές «προσαυξήσεις» των υφιστάμενων τελών κυκλοφορίας, καθώς και από τα επιπλέον έσοδα του Κράτους, λόγω επιπρόσθετης ζήτησης στην αγορά οχημάτων από την εφαρμογή των μέτρων.

Το μέτρο της απόσυρσης των οχημάτων θα εφαρμοσθεί αμέσως μετά την έκδοση των σχετικών Υπουργικών Αποφάσεων.

Μέχρι την ολοκλήρωση του προγράμματος απόσυρσης οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας, θα έχουν επιτευχθεί θεαματικές μειώσεις των εκπομπών ρύπων. Συγκεκριμένα, υπολογίζεται ότι η μείωση σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση θα κυμαίνεται περί το 50-60% για όλους τους ρύπους.

Άρθρο 4

«Πράσινος» δακτύλιος

Ένα ακόμα κίνητρο για την ανανέωση του στόλου των οχημάτων, αποτελεί και η θέσπιση του «πράσινου» δακτυλίου. **Θα εφαρμοστεί στην Αθήνα από 1^η Σεπτεμβρίου 2011**

Στην Αθήνα, αρχικά θα εφαρμοστεί **στα όρια και στο ωράριο του υφιστάμενου δακτυλίου**. Σε επόμενη φάση, όταν θα έχει προχωρήσει σημαντικά η ανανέωση του στόλου των οχημάτων, αλλά και οι επεκτάσεις του Μετρό, μπορεί να εξεταστεί η διεύρυνση των ορίων του. Το μέτρο θα εφαρμοστεί παράλληλα με την εφαρμογή του μέτρου διαφοροποίησης του χρώματος του σήματος των περιβαλλοντικών τελών κυκλοφορίας, ώστε να ελέγχεται ευκολότερα η εφαρμογή του.

Για τα Ι.Χ. και τα ημιφορτηγά, προβλέπεται η εφαρμογή του «πράσινου» δακτυλίου ως εξής:

- Τα αυτοκίνητα με πολύ υψηλές εκπομπές ρύπων -δηλαδή τα παλιά οχήματα, προ 15ετίας- δεν θα μπορούν να εισέρχονται στον «πράσινο» δακτύλιο κατά το ωράριο λειτουργίας του. Θα εισέρχονται μόνο εκτός του ωραρίου του.
- Τα «καθαρά» αυτοκίνητα, δηλαδή τα καινούρια αυτοκίνητα τα οποία εκπέμπουν διοξείδιο του άνθρακα λιγότερο από 140g/km, η είσοδος στον «πράσινο» δακτύλιο θα είναι ελεύθερη όλες τις ώρες.

- Όλα τα υπόλοιπα αυτοκίνητα, θα συνεχίσουν να κινούνται με το σύστημα «μονά – ζυγά» όπως σήμερα.

Περιβαλλοντική αποτίμηση επιρροής μέτρων

Όσον αφορά στην περιβαλλοντική αποτίμηση με την εφαρμογή του μέτρου ανανέωσης του στόλου, θα πετύχουμε περίπου 25% μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου και σωματιδίων και 35% μείωση των εκπομπών μονοξειδίου του άνθρακα και υδρογονανθράκων.

Ειδικότερα:

Στην περιβαλλοντική αποτίμηση παρουσιάζεται η εκτίμηση των εκπομπών αερίων ρύπων από την οδική κυκλοφορία και η συνεισφορά σε αυτές των διαφόρων κατηγοριών οχημάτων καθώς και η πρόβλεψη του πως οι εκπομπές αυτές θα διαμορφωθούν μελλοντικά, με την εφαρμογή των μέτρων ανανέωσης του στόλου των οχημάτων και εφαρμογής του «πράσινου» δακτυλίου.

(1) Ανανέωση Στόλου Οχημάτων και Απόσυρση

Ως χρονικός ορίζοντας για την περιβαλλοντική αποτίμηση επιλέχθηκε το έτος 2012, ως ένα ικανό διάστημα ισχύος των μέτρων χωρίς επικαιροποίηση ή αναθεώρηση λόγω εξέλιξης τεχνολογίας οχημάτων ή συμπεριφοράς των χρηστών του συστήματος.

Τα αποτελέσματα των υπολογισμών για το έτος 2012 με τη λήψη μέτρων συγκρίθηκαν με τις αντίστοιχες εκπομπές κατά το έτος αναφοράς (υφιστάμενη κατάσταση - 2007) αλλά και κατά το έτος 2012 χωρίς τη λήψη μέτρων ανανέωσης του στόλου.

Στον Πίνακα 1 παρουσιάζονται οι εκπομπές αερίων ρύπων από την οδική κυκλοφορία στην Ελλάδα για το έτος 2012 χωρίς τη λήψη μέτρων για την ανανέωση του στόλου των οχημάτων.

Πίνακας 1 Εκπομπές ρύπων από τις οδικές μεταφορές ανά κατηγορία οχήματος για το έτος 2012

2012 (τόνοι/έτος)	Οξείδια Αζώτου NO _x	Υδρογονάνθρακες NMVOC	Μονοξείδιο Άνθρακα CO	Αιωρούμενα σωματίδια PM ₁₀
Επιβατικά οχήματα (PC)	20,8	21,0	172,8	229
Ελαφρά Φορτηγά LCV	11,1	5,6	62,7	388
Βαρέα Φορτηγά HCV	75,4	6,3	19,1	2626
Λεωφορεία	10,7	591,0	2,4	288
Δίκυκλα	1,4	5,1	45,8	59
ΣΥΝΟΛΟ	119,6	38,8	303,0	3590

Στον Πίνακα 2 παρουσιάζονται οι μεταβολές των εκπομπών από τις οδικές μεταφορές από το 2007 έως το 2012 για το σενάριο μηδενικών παρεμβάσεων (do-nothing) και για το σενάριο ανανέωσης του στόλου των οχημάτων.

Πίνακας 2 Εκπομπές ρύπων από τις οδικές μεταφορές για τα έτη 2007 και 2012 με και χωρίς μέτρα και για το έτος 2015

Τόνοι ανά έτος	Οξείδια Αζώτου NOX	Υδρογονάνθρακες NMVOC	Μονοξείδιο Άνθρακα CO	Αιωρούμενα σωματίδια PM10
2007	106,3	53,5	491,2	3,1
2012 χωρίς μέτρα	119,6	38,8	303,0	3590
ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)	12.5%	-27.5%	-38.3%	14.0%
2012 – με μέτρα	89,6	25,1	215,1	2,9
ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%) από το 2007	-15.7%	-53.1%	-56.2%	-7.2%
ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%) 2012 (με και χωρίς μέτρα)	-25.1%	-35.3%	-29.0%	-18.6%
2015 – με μέτρα	55,2	21,0	213,2	1,2
ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%) 2015 – 2007	-48.0%	-60.7%	-56.6%	-59.8%

Από τον παραπάνω Πίνακα προκύπτει ότι για τις εκπομπές σωματιδίων και οξειδίων του αζώτου κρίσιμη παράμετρος είναι οι εκπομπές των βαρέων οχημάτων. Όσον αφορά τις εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα, των υδρογονανθράκων και δευτερευόντως των οξειδίων του αζώτου σημαντικότερη είναι η συνεισφορά των επιβατικών οχημάτων.

Με την εφαρμογή των μέτρων ανανέωσης του στόλου για τα επιβατικά οχήματα και τα ελαφρά και βαρέα φορτηγά, γενικά, οι εκπομπές παρουσιάζουν σημαντική τάση μείωσης η οποία οφείλεται αποκλειστικά στην είσοδο στην κυκλοφορία οχημάτων νέας τεχνολογίας. Οι μειώσεις όλων των ρύπων είναι σημαντικές και αναμένεται να οδηγήσουν σε μειώσεις των αντιστοιχών επιπέδων ρύπανσης ιδιαίτερα των ρύπων εκείνων στους οποίους συνεισφέρει σημαντικά η κυκλοφορία.

Τα αποτελέσματα των υπολογισμών για το 2012 με και χωρίς την λήψη μέτρων καταδεικνύει την αναγκαιότητα του προγράμματος ανανέωσης του στόλου, αφού οδηγεί σε:

- περίπου 25% μείωση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου και σωματιδίων
- περίπου 35% μείωση των εκπομπών μονοξειδίου του άνθρακα και υδρογονανθράκων

Συμπληρωματικά με τους προαναφερθέντες υπολογισμούς υπολογίσθηκαν οι αναμενόμενες εκπομπές μετά το πέρας του προγράμματος απόσυρσης των παλαιάς τεχνολογίας οχημάτων, θεωρώντας ότι αυτό θα ολοκληρωθεί το έτος 2015. **Στην περίπτωση αυτή οι μειώσεις σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση είναι θεαματικές και κυμαίνονται περί το 50-60% για όλους τους ρύπους.**

(2) «Πράσινος» Δακτύλιος

Από την εφαρμογή του πράσινου δακτυλίου προκύπτουν άμεσα σημαντικές μειώσεις εκπομπών αερίων ρύπων. Ενδεικτικά, οι αναμενόμενες μειώσεις για μία τυπική ημέρα ανέρχονται σε 60% ως προς τις εκπομπές CO, 68% στις εκπομπές NMVOC, 47% στις εκπομπές NOx και 61% στις εκπομπές PM10.

Οι προαναφερόμενες μειώσεις αφορούν την περιοχή εντός των ορίων του δακτυλίου. Οι αντίστοιχες μειώσεις στο σύνολο του λεκανοπέδιου Αττικής αναμένονται μικρότερες δεδομένου ότι η εφαρμογή του πράσινου δακτυλίου θα οδηγήσει σε αύξηση των οχηματοχιλιομέτρων εκτός των ορίων εφαρμογής του.