



Αθήνα, 20 Σεπτεμβρίου 2011

**Προς: Κώστα Καρτάλη,
Πρόεδρο Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής Προστασίας Περιβάλλοντος
της Βουλής των Ελλήνων**

Θέμα: Εισήγηση Greenpeace σχετικά με το θέμα 'Πετρελαιοκίνηση στα Ι.Χ. και τα ελαφρά φορτηγά στα πολεοδομικά συγκροτήματα Αθήνας και Θεσσαλονίκης.'

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Σας ευχαριστούμε για την ευκαιρία να συνδράμουμε στις διεργασίες της Επιτροπής Περιβάλλοντος της Βουλής, σχετικά με το ζήτημα της άρσης της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης στα δύο μεγάλα αστικά μας κέντρα.

Στο σύντομο κείμενο που συνοδεύει την επιστολή υπάρχουν τα απαραίτητα στοιχεία που οδηγούν στο συμπέρασμα ότι, **για σοβαρούς λόγους υγείας αλλά και προστασίας του περιβάλλοντος, δεν θα πρέπει να αρθεί η απαγόρευση της πετρελαιοκίνησης στα επιβατηγά οχήματα εντός των δύο μεγάλων αστικών κέντρων.**

Οποιαδήποτε συζήτηση για την απελευθέρωση της πετρελαιοκίνησης θα πρέπει να αφορά το 2015 και ένθεν, όταν δηλαδή θα τεθεί σε εφαρμογή η αυστηρότερη ευρωπαϊκή νομοθεσία Euro 6 και αφού βεβαίως πρώτα έχουν λυθεί σημαντικά ζητήματα όπως η νοθεία των καυσίμων και η άρτια λειτουργία των ελεγκτικών μηχανισμών. Σε κάθε περίπτωση, πάντως, θεωρούμε πως ακόμα λείπει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο πολιτικών για τον τομέα των μεταφορών που να οδηγεί σε μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου και σε ανάπτυξη των Μέσων Συλλογικής Μεταφοράς.

Σήμερα, παρά τα αυστηρότερα όρια που προβλέπει η ισχύουσα ευρωπαϊκή νομοθεσία (Euro 5), **οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των πετρελαιοκινητήρων εξακολουθούν να υπολείπονται σημαντικά από τους αντίστοιχους βενζινοκινητήρες, ως προς τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου που αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για τη δημιουργία του όζοντος.** Ήδη τα δύο μεγάλα αστικά μας κέντρα υποφέρουν από συχνές υπερβάσεις του ορίου του όζοντος κατά τη διάρκεια των θερινών μηνών. Σε διάστημα – περίπου – δύο μηνών **φέτος το καλοκαίρι, το ΥΠΕΚΑ εξέδωσε 29 ανακοινώσεις για υπερβάσεις των ορίων του όζοντος.**

Κάτι που συχνά υποτιμάται ή διαφεύγει είναι το γεγονός ότι η ατμοσφαιρική ρύπανση σκοτώνει. **Επιδημιολογικές μελέτες** (δηλαδή μελέτες παρατήρησης σε μεγάλους πληθυσμούς), **έδειξαν ότι ακόμα και τα χαμηλότερα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης έχουν άμεσες επιδράσεις στην υγεία, συμπεριλαμβανομένης και αύξησης της θνησιμότητας.**

Στις επιδημιολογικές μελέτες, η προσέγγιση των επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης γίνεται με εκτίμηση της βραχυχρόνιας και μακροχρόνιας αύξησης της θνησιμότητας και

νοσηρότητας του πληθυσμού που εκτίθεται σε αυτήν. Η **βραχυχρόνια αύξηση της θνησιμότητας** σχετίζεται με την αύξηση των θανάτων ευάλωτων ανθρώπων, οι οποίοι εκτίθενται για μικρά χρονικά διαστήματα σε υψηλά επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Η **μακροχρόνια αύξηση της θνησιμότητας** σχετίζεται με τη μείωση του προσδοκώμενου χρόνου ζωής, λόγω συσσωρευμένων επιπτώσεων από τη μακροχρόνια έκθεση στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Και στις δύο παραπάνω περιπτώσεις οι αιτίες της θνησιμότητας που εξετάζονται στις επιδημιολογικές μελέτες είναι σχεδόν πάντα οι καρδιαγγειακές παθήσεις και οι παθήσεις του αναπνευστικού.

Επίσης, μια άλλη παράμετρος που εξετάζεται σήμερα διεθνώς είναι το **οικονομικό κόστος των αρνητικών επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην υγεία**. Σχετική μελέτη υπό την αιγίδα της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας έδειξε ότι αυτό το κόστος είναι πολύ μεγαλύτερο από αυτό που είχε εκτιμηθεί παλαιότερα.

Η Greenpeace, ακολουθώντας τη σχετική μεθοδολογία της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας (Π.Ο.Υ.) και τα διαθέσιμα στοιχεία για την ατμοσφαιρική ρύπανση, όπως αυτή καταμετρήθηκε από τους αρμόδιους κρατικούς φορείς, προχώρησε σε μία εκτίμηση των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην Ελλάδα. Από την εκτίμηση αυτή προκύπτει ότι **το κόστος σε ανθρώπινες ζωές είναι συγκρίσιμο με το αντίστοιχο από τα τροχαία ατυχήματα (1.342-7.247 επιπλέον θάνατοι ετησίως λόγω βραχυχρόνιων και μακροχρόνιων επιπτώσεων αντίστοιχα), ενώ η αποτίμηση του κοινωνικού κόστους ανέρχεται σε 1,6-6,2 € δις. για τις βραχυχρόνιες και μακροχρόνιες επιπτώσεις αντίστοιχα.**

Επειδή **η κύρια αιτία της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες, είναι η κυκλοφορία των οχημάτων**, είναι απαραίτητη η λήψη άμεσων μέτρων στον τομέα των μεταφορών και συγκεκριμένα:

- Μείωση των διανυόμενων οχηματοχιλιόμετρων.
- Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και αύξησης της ενεργειακής απόδοσης στις μεταφορές, τη βιομηχανία και τον κτιριακό τομέα.
- Ουσιαστική ανάπτυξη και βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στα μέσα συλλογικής μεταφοράς, με έμφαση στην ανάπτυξη τραμ και προαστιακού σιδηροδρόμου.
- Ουσιαστική ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.
- Ουσιαστική προστασία και ανάδειξη των περιαστικών δασών.

Με εκτίμηση,

Νίκος Χαραλαμπίδης
Γενικός Διευθυντής
Ελληνικό Γραφείο της Greenpeace

GREENPEACE

Κλεισόβης 9, 10677, Αθήνα, τηλ. 210 3806374 & 375, fax 210 3804008 www.greenpeace.gr

1. Η πετρελαιοκίνηση εξακολουθεί να υστερεί περιβαλλοντικά σύμφωνα με την ισχύουσα ευρωπαϊκή νομοθεσία (Euro 5).

Η ισχύουσα ευρωπαϊκή νομοθεσία,¹ Euro 5, προβλέπει τριπλάσια επιτρεπόμενα όρια εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO_x) για τους πετρελαιοκινητήρες σε σύγκριση με τα αντίστοιχα όρια των βενζινοκινητήρων. Οι παρακάτω πίνακες είναι αποκαλυπτικοί:

EURO 5 (2009)

Όρια εκπομπών (mg/χμ)		
	Πετρελαιοκινητήρες	Βενζινοκινητήρες
Μικροσωματίδια (PM)	5	5
Οξείδια του αζώτου (NO _x)	180	60

EURO 6 (2015)

Όρια εκπομπών (mg/χμ)		
	Πετρελαιοκινητήρες	Βενζινοκινητήρες
Μικροσωματίδια (PM)	5	5
Οξείδια του αζώτου (NO _x)	80	60

Η ευρωπαϊκή νομοθεσία υπολείπεται σημαντικά της αντίστοιχης νομοθεσίας που εφαρμόζεται στις ΗΠΑ. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα επιτρεπόμενα όρια για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου που ισχύουν από το 2007 στις ΗΠΑ (44 mg/χμ), είναι αυστηρότερα ακόμα και από τα όρια (80 mg/χμ) που θα ισχύσουν στην Ευρώπη από το 2015 με τη Euro 6.

2. Η στροφή προς την πετρελαιοκίνηση θα επιδεινώσει την ατμοσφαιρική ρύπανση σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη.

Μέσα σε δύο μόνο μήνες (5/7 έως 11/9/2011), το ΥΠΕΚΑ εξέδωσε είκοσι εννέα (29) ανακοινώσεις για υπέρβαση των ορίων όζοντος στην Αθήνα! Ήδη, δηλαδή, οι κάτοικοι των δύο μεγάλων αστικών κέντρων υφίστανται τις επιπτώσεις του φωτοχημικού νέφους. Η απελευθέρωση των πετρελαιοκίνητων επιβατηγών οχημάτων θα επιδεινώσει δραματικά την κατάσταση δεδομένου ότι τα NO_x αποτελούν έναν από τους βασικότερους παράγοντες δημιουργίας του φωτοχημικού νέφους.²

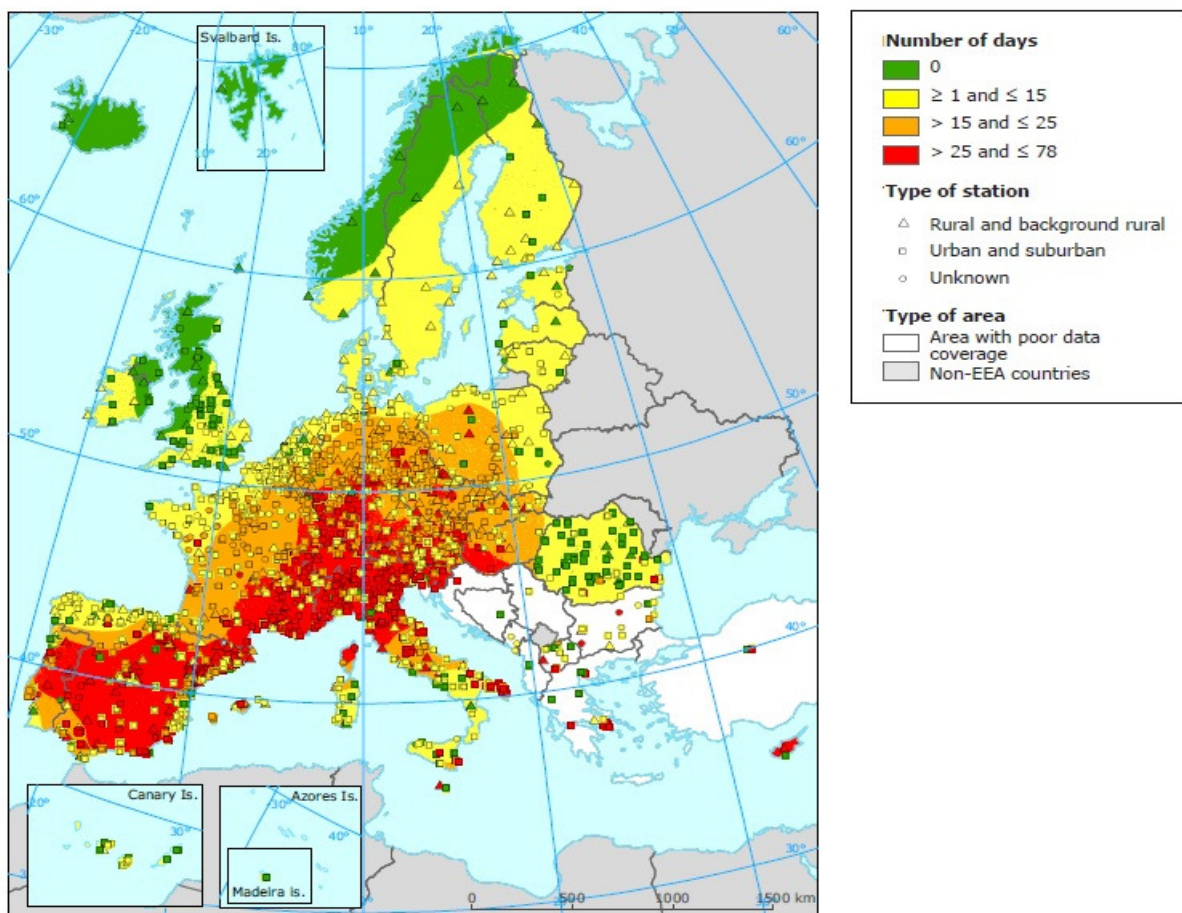
¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:171:0001:0016:EL:PDF>

² Τα φωτοοξειδωτικά, περιλαμβάνουν κυρίως το όζον (O₃), υπεροξυακετυλονιτρίλιο (PAN), το υπεροξυβενζολονιτρίλιο (PBN), την ακρολεΐνη, τη φορμαλδεΐδη κα. Η ποσότητα των φωτοοξειδωτικών στην ατμόσφαιρα εκτιμάται συνήθως με τη μέτρηση της συγκέντρωσης του όζοντος, το οποίο μαζί με τα PAN αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό. Τα οξειδωτικά είναι δευτερογενείς ρύποι και παράγονται κυρίως κατά τις φωτοχημικές

Επιπλέον, οι κλιματολογικές συνθήκες της χώρας μας επιδεινώνουν ακόμα περισσότερο την κατάσταση. **Όσο περισσότερη ηλιοφάνεια υπάρχει, τόσο πιο εύκολα τα οξειδία του αζώτου πυροδοτούν τις εξάρσεις του όζοντος και του φωτοχημικού νέφους**, το οποίο εισπνέουν οι πολίτες. Με άλλα λόγια, το επιχείρημα «μπορούμε εφ' όσον το κάνουν άλλες χώρες της Κεντρικής και Δυτικής Ευρώπης» καταρρίπτεται, αφού οι συνθήκες δημιουργίας του φωτοχημικού νέφους είναι διαφορετικές.

Ακόμα κι έτσι όμως, θα πρέπει να σημειωθεί, ότι οι υπερβάσεις στο όζον αποτελούν γενικότερο πρόβλημα στην ΕΕ και μάλιστα φαίνεται να είναι σημαντικές σε Γερμανία, Ελβετία, Βόρεια Ιταλία (παρά τη χαμηλή ηλιοφάνεια) και Ισπανία. Ο παρακάτω χάρτης είναι αποκαλυπτικός:³

Map 2.2 Number of days on which ozone concentrations exceeded the long-term objective for the protection of human health during the summer of 2010



αντιδράσεις, με πρόδρομες ουσίες τα NO_x, τους υδρογονάνθρακες και την ηλιακή ακτινοβολία. (Η ατμοσφαιρική ρύπανση σε Αθήνα, Πειραιά, Θεσσαλονίκη, 1998, Έκθεση Greenpeace AirLab)

³ <http://www.eea.europa.eu/publications/air-pollution-by-ozone-across>

GREENPEACE

Κλεισόβης 9, 10677, Αθήνα, τηλ. 210 3806374 & 375, fax 210 3804008 www.greenpeace.gr

Υπενθυμίζεται ότι η χώρα μας το 2010 κατείχε ένα από τα υψηλότερα ποσοστά **(43%) σε σταθμούς με υπερβάσεις του ορίου ενημέρωσης στις συγκεντρώσεις όζοντος** κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού.⁴ Η Ελλάδα ήταν επίσης η **τρίτη χώρα με τις περισσότερες ημέρες (149) στις οποίες σημειώθηκε υπέρβαση του μακροπρόθεσμου στόχου για την προστασία της ανθρώπινης υγείας.**

Ήδη οι έλληνες πολίτες σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη πληρώνουν ακριβά το τίμημα της χρόνιας έλλειψης ουσιαστικών πολιτικών για τον τομέα των μεταφορών που να αντιμετωπίζουν ριζικά το πρόβλημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Η Greenpeace το 2000, ακολουθώντας τη σχετική μεθοδολογία του ΠΟΥ και αξιοποιώντας τα επίσημα στοιχεία για την ατμοσφαιρική ρύπανση, **προχώρησε στην εκτίμηση των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην Ελλάδα.** Από την εκτίμηση αυτή προκύπτει ότι **το κόστος σε ανθρώπινες ζωές είναι συγκρίσιμο με το αντίστοιχο από τα τροχαία ατυχήματα (1.342-7.247 επιπλέον θάνατοι ετησίως λόγω βραχυχρόνιων και μακροχρόνιων επιπτώσεων αντίστοιχα), ενώ η αποτίμηση του κοινωνικού κόστους ανέρχεται σε 1,6-6.2 € δις. για τις βραχυχρόνιες και μακροχρόνιες επιπτώσεις αντίστοιχα.**⁵

Ενδεχόμενη άρση της απαγόρευσης της πετρελαιοκίνησης θα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των εκπομπών NO_x, οι οποίες με τη σειρά τους θα προκαλέσουν την αύξηση των συγκεντρώσεων όζοντος στα δύο μεγάλα και ήδη επιβαρυμένα⁶ αστικά κέντρα της χώρας. Το επιχείρημα αυτό ενισχύεται από προκαταρκτικά ευρήματα⁷ που δημοσιεύθηκαν στη Μεγάλη Βρετανία, σύμφωνα με τα οποία οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου από τους πετρελαιοκινητήρες δεν δείχνουν πτωτικές τάσεις από το 1993, όταν και τέθηκε σε ισχύ η Euro I, σε αντίθεση με τους βενζινοκινητήρες. Η εξέλιξη αυτή σε μεγάλο βαθμό εξηγεί την έλλειψη σημαντικής μείωσης των εκπομπών οξειδίων του αζώτου σε πολλούς σταθμούς μέτρησης στην Αγγλία. Επιπλέον, μελέτη του Πανεπιστημίου Stanford για τις ΗΠΑ επιβεβαίωσε ότι η στροφή στην πετρελαιοκίνηση θα είχε ως αποτέλεσμα την όξυνση του φωτοχημικού νέφους της χώρας.⁸

Όζον και ανήλικοι πληθυσμοί

Τα παιδιά είναι τα πρώτα θύματα του φωτοχημικού νέφους. Ο οργανισμός τους υποφέρει περισσότερο από αυτόν των ενηλίκων. Αυτό οφείλεται τόσο στην παιδική φυσιολογία, όσο και στη διαφορετική συμπεριφορά των παιδιών, η οποία εκ των πραγμάτων επιβάλλει μεγαλύτερη κινητικότητα.⁹ Συγκεκριμένα, τα παιδιά είναι πιο ευάλωτα στη ρύπανση από όζον διότι:

⁴ <http://www.eea.europa.eu/publications/air-pollution-by-ozone-across>

⁵ <http://www.greenpeace.org/greece/el/news/118508/118523/pollution/>

⁶ <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=NIpIqbQqp4U%3d&tabid=490> (σελ. 35)

⁷ <http://www.defra.gov.uk/environment/quality/air/airquality/publications/ozone/index.htm>

⁸ **Jacobson M.Z. et al** (2004). The effect on photochemical smog of converting the U.S. fleet of gasoline vehicles to modern diesel vehicles. *Geophysical Research Letters*, Vol. 31, L02116, doi:10.1029/2003GL018448, 2004.

⁹ [Η ατμοσφαιρική ρύπανση σε Αθήνα, Πειραιά, Θεσσαλονίκη, 1998, Έκθεση Greenpeace Airlab](#)

GREENPEACE

Κλεισόβης 9, 10677, Αθήνα, τηλ. 210 3806374 & 375, fax 210 3804008 www.greenpeace.gr

- Περνούν περισσότερο χρόνο σε ανοιχτούς χώρους απ' ότι οι ενήλικες, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες (οπότε και τα επίπεδα όζοντος είναι υψηλότερα).
- Τα παιδιά αναπνέουν περισσότερους αέριους ρύπους από τους ενήλικες. Οι απαιτήσεις τους σε οξυγόνο είναι μεγαλύτερες και εισπνέουν αναλογικά περισσότερο αέρα ανά λεπτό. Ακόμα και όταν αναπαύεται, ένα παιδί εισπνέει τόσο αέρα, όσο ένας ενήλικας σε ώρα έντονης εργασίας.
- Τα παιδιά είναι σαφώς πιο κινητικά. Ένα παιδί δύο ετών κινείται όσο και ένας αθλητής.
- Η φυσιολογία των παιδιών και κυρίως το γεγονός ότι η απόσταση από τον λάρυγγα ως τις πνευμονικές κυψελίδες είναι μικρότερη, επιτρέπουν στο όζον και στους άλλους τοξικούς ρύπους να φθάσουν γρηγορότερα στον "τόπο του εγκλήματος".
- Επειδή οι αναπνευστικές δίοδοι των παιδιών είναι στενότερες, οι επιπτώσεις από την έκθεση σε όζον είναι σοβαρότερες.
- Το ανοσοποιητικό σύστημα των παιδιών είναι λιγότερο αναπτυγμένο από των ενηλίκων και αυτό τα καθιστά περισσότερο ευάλωτα στη ρύπανση.
- Τα παιδιά αντιδρούν κατά κανόνα ευκολότερα και γρηγορότερα σε αλλεργικές παθήσεις που σχετίζονται με αέριους ρύπους.

Μελέτη που πραγματοποιήθηκε το 1995 στο Μεξικό έδειξε ότι, μια αύξηση κατά 74 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ των επιπέδων του όζοντος στην ατμόσφαιρα, επέφερε αύξηση κατά 43% των περιπτώσεων νοσηλείας παιδιών πασχόντων από άσθμα. Όταν τα επίπεδα του όζοντος ξεπέρασαν τα 163 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ για δύο συνεχόμενες μέρες, ο αριθμός των εισαγωγών παιδιών με άσθμα αυξήθηκε κατά 133%. Όσο πιο μικρά ήταν τα παιδιά, τόσο μεγαλύτερο ήταν το πρόβλημα. Σημειωτέον, **ότι τα επίπεδα αυτά είναι συνήθη σε μερικές περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.**

3. Δεν υπάρχει ικανός ελεγκτικός και κυρωτικός μηχανισμός στις περιπτώσεις παραβάσεων.

Σύμφωνα με το Τμήμα Αυτοκινήτων και Εξωτερικών Καύσεων της Δ/σης Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης και Θορύβου (Δ.Ε.Α.Ρ.Θ.)¹⁰, **4 στα 10 αυτοκίνητα δε διαθέτουν Κάρτα Ελέγχου Καυσαερίων**, ενώ για τα αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν πριν το 2002, η εικόνα που παρουσιάζεται είναι κακή πιθανότατα λόγω της παλαιότητας (χιλιομέτρων που έχουν διανύσει) και του ελλιπούς ελέγχου των καταλυτικών μετατροπών κατά την αντικατάστασή τους. Δυστυχώς, αυτή τη στιγμή κανείς δεν μπορεί να παρακολουθήσει και –πολύ λιγότερο- να εγγυηθεί μακροπρόθεσμα την καλή κατάσταση των πετρελαιοκινητήρων σε περίπτωση άρσης της απαγόρευσης, γεγονός που αναμένεται να οδηγήσει σε δραματική αύξηση των εκπομπών οξειδίων του αζώτου, αλλά και μικροσωματιδίων.

¹⁰ <http://www.minenv.gr/4/41/download/tmima%20autokiniton%20-%20ekthesi%202007.doc> (σελ. 13)

4. Το αρχικό κόστος αγοράς και η κατανάλωση καυσίμου αυξάνονται, όσο βελτιώνονται οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των πετρελαιοκινητήρων.

Ο έλεγχος των εκλυόμενων ρύπων (μέσω καταλυτών για τα οξείδια του αζώτου και ειδικών παγίδων για τα σωματίδια) έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της κατανάλωσης (έως και +10% για τους καταλύτες NOx και έως +5% για τις παγίδες σωματιδίων). Η ενσωμάτωση τέτοιων τεχνολογιών στα πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα έχει επίσης ως αποτέλεσμα την αύξηση του κόστους των οχημάτων. Εκτιμάται, για παράδειγμα, ότι η ενσωμάτωση παγίδων σωματιδίων σε ένα νέο αυτοκίνητο (για να πληρούνται οι στόχοι της νέας ευρωπαϊκής νομοθεσίας), συνεπάγεται αύξηση του κόστους κατά 150-800 € για τα ελαφρά οχήματα και 2.000-10.500 € για τα βαρέα οχήματα. Συνεπώς, **αίρεται σε μεγάλο βαθμό το επιχείρημα περί οικονομικότερης επιλογής για τους καταναλωτές.**

Την ίδια στιγμή, έρευνες δείχνουν ότι η βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των βενζινοκινητήρων είναι οικονομικά αποδοτικότερη σε σύγκριση με τους πετρελαιοκινητήρες¹¹.

5. Η πολιτική ηγεσία μπορεί να στηρίξει την αγορά αυτοκινήτου στην Ελλάδα, χωρίς να στραφεί στην πετρελαιοκίνηση.

Κανείς δεν αμφισβητεί ότι η αγορά αυτοκινήτου στην Ελλάδα σημειώνει πτωτική πορεία, με αρνητικές επιπτώσεις για τους εργαζομένους στον κλάδο. Η οικονομική κρίση είναι προφανώς η κύρια αιτία, χωρίς ωστόσο να παραβλέπονται ενδεχόμενοι ατυχείς πολιτικοί χειρισμοί. Με δεδομένο ότι οι Έλληνες καταναλωτές προτιμούν κατά κύριο λόγο αυτοκίνητα χαμηλού κόστους αγοράς και κατανάλωσης, η πολιτική ηγεσία μπορεί να προβλέψει οικονομικά κίνητρα για την αγορά αυτοκινήτων με χαμηλή κατανάλωση καυσίμου και χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. **Ως κριτήριο για την προώθηση και εφαρμογή των κινήτρων, προτείνεται σήμερα το όριο των 130 gr CO₂/χμ -ώστε να προκρίνονται μόνο τα πιο αποδοτικά αυτοκίνητα.** Το όριο αυτό θα πρέπει να μεταβάλλεται (προς τα κάτω) για να συνάδει με τις εξελίξεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Η αστάθεια των τιμών του πετρελαίου, η ανάγκη για ενεργειακή ασφάλεια και η κλιματική απειλή έχουν οδηγήσει διεθνώς στη θέσπιση νομοθεσίας για πιο αυστηρές προδιαγραφές στα νέα αυτοκίνητα. Οι νέες εξελίξεις υποχρεώνουν τις αυτοκινητοβιομηχανίες να στραφούν στην εκμετάλλευση των σημερινών τεχνολογικών δυνατοτήτων για πιο αποδοτικά οχήματα και παράλληλα να επενδύσουν εκατομμύρια ευρώ σε έρευνα και ανάπτυξη νέων τεχνολογιών προς

¹¹ http://www.ucsusa.org/clean_vehicles/technologies_and_fuels/gasoline_and_diesel/the-diesel-dilemma-diesels.html

αυτήν την κατεύθυνση. **Ως αποτέλεσμα στο εγγύς μέλλον αναμένεται να υπάρξουν στην αγορά πολύ πιο αποδοτικά οχήματα, ειδικότερα για τα μοντέλα μικρού κυβισμού.** Η ελληνική κυβέρνηση μπορεί να στηρίξει την αγορά, με κύριο γνώμονα την προστασία της υγείας, του περιβάλλοντος και του βιοτικού επιπέδου των Ελλήνων πολιτών, χωρίς να στραφεί στην πετρελαιοκίνηση.

Σε κάθε περίπτωση, ωστόσο, η Greenpeace τονίζει ότι **ύψιστος στόχος για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης είναι η μείωση των οδικών επιβατοχιλιομέτρων και η ουσιαστική στήριξη στα Μέσα Συλλογικής Μεταφοράς.** Θεωρούμε αυτονόητο, ότι αποτελεί τη μόνη επιλογή προκειμένου όχι μόνο να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά το πρόβλημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα μεγάλα αστικά κέντρα, αλλά και να μετατρέψουμε τις πόλεις μας σε πόλεις λειτουργικές και ανθρώπινες και να ενισχύσουμε την οικονομία και τη βιώσιμη ανάπτυξη.

GREENPEACE

Κλεισόβης 9, 10677, Αθήνα, τηλ. 210 3806374 & 375, fax 210 3804008 www.greenpeace.gr