

Έκθεση Διαβούλευσης

Εθνικό Πρόγραμμα Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης

I. Διάρκεια Διαβούλευσης

Το προτεινόμενο Εθνικό Πρόγραμμα Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης (ΕΠΕΑΡ) τέθηκε για τρεις εβδομάδες σε δημόσια διαβούλευση στο δικτυακό τόπο διαβουλεύσεων www.opengov.gr, από 24.6.2020 έως και 15.7.2020.

Η κατάρτιση και η θέσπιση του Εθνικού Προγράμματος Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης (ΕΠΕΑΡ) αποτελεί υποχρέωση της χώρας με βάση την Οδηγία 2016/2284/ΕΕ (NECD), η οποία ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με την Κ.Υ.Α. υπ' αριθ. ΥΠΕΝ/ΔΝΕΠ/67467/3577 (ΦΕΚ 4740/Β/23.10.2018).

Το πρόγραμμα περιέχει εθνικές πολιτικές και μέτρα, ώστε να υπάρξει συμμόρφωση με τις εθνικές δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών για τις χρονικές περιόδους από το 2020 έως το 2029 και από το 2030 και μετά που προβλέπονται στην παραπάνω νομοθεσία, για τους ρύπους διοξείδιο του θείου (SO₂), οξειδία του αζώτου (NO_x), πτητικές οργανικές ενώσεις εκτός του μεθανίου (NMVOC), αμμωνία (NH₃) και αιωρούμενα σωματίδια ΑΣ_{2,5}.

Οι εθνικές δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών των παραπάνω ρύπων σε σύγκριση με το έτος αναφοράς το οποίο είναι το 2005 (σε %), δίνονται στον παρακάτω πίνακα:

	SO ₂	NO _x	VOC εκτός του μεθανίου	NH ₃	ΑΣ _{2,5}
2020 - 2029	74%	31%	54%	7%	35%
Από το 2030 και μετά	88%	55%	62%	10%	50%

Η παρακολούθηση της επίτευξης των μειώσεων αυτών γίνεται μέσω αναφορών με απογραφές και προβλέψεις των εκπομπών των προαναφερόμενων ρύπων.

Προκειμένου να υπάρξει συμμόρφωση με τις παραπάνω εθνικές δεσμεύσεις το Εθνικό Πρόγραμμα Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης (ΕΠΕΑΡ) βασίζεται κυρίως στα μέτρα και στις πολιτικές που περιέχονται στο θεσμοθετημένο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) αλλά και σε μέτρα και πολιτικές που αφορούν στον αγροτικό τομέα (θεσμικό πλαίσιο της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής), στον τομέα διαχείρισης αποβλήτων και στον τομέα των μεταφορών (Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών).

Τα σημαντικότερα από τα μέτρα που περιέχονται στο ΕΠΕΑΡ, ανά τομέα, είναι :

ΕΝΕΡΓΕΙΑ

- Αύξηση του μεριδίου ΑΠΕ στην ηλεκτροπαραγωγή,

- Απόσυρση λιγνιτικών μονάδων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας και διασύνδεση αυτόνομων νησιωτικών συστημάτων,
- Βελτίωση ενεργειακής απόδοσης,
- Αύξηση του μεριδίου του φυσικού αερίου στη βιομηχανία και στον οικιακό – τριτογενή τομέα.

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- Ηλεκτροκίνηση,
- Προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων και του υδροποιημένου φυσικού αερίου στις μεταφορές,
- Προώθηση και βελτίωση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς,
- Βελτίωση των σιδηροδρομικών υποδομών και ολοκλήρωση της ηλεκτροκίνησης των τρένων,
- Αντικατάσταση των επιβατικών οχημάτων και επαγγελματικών στόλων με νέα χαμηλών εκπομπών και υψηλής ενεργειακής απόδοσης.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

- Εφαρμογή των Κοινοτικών Οδηγιών 2015/2193/EU (MCP), 2010/75/EU (LCP ELV), 2017/1442/EU (LCP BAT).

ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ

- Κοινή Γεωργική Πολιτική για όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- Πρόγραμμα αγροτικής ανάπτυξης.

Από την εκτίμηση των επιπτώσεων των μέτρων και πολιτικών (που υλοποιούνται ήδη ή προβλέπεται να υλοποιηθούν) στις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων, προκύπτει ότι **η χώρα μας θα επιτύχει τις προβλεπόμενες μειώσεις εκπομπών των ατμοσφαιρικών ρύπων** βάσει των δεσμεύσεων της, όπως φαίνεται και στον ακόλουθο πίνακα.

Ρύποι	Προβλεπόμενο % μείωσης των εκπομπών σε σύγκριση με το 2005	
	2020	2030
SO ₂	90.8%	95.2%
NO _x	56.0%	66.3%
NM _{VO} C	59.2%	65.6%
NH ₃	14.0%	11.5%
ΑΣ _{2,5}	48.7%	54.4%

Το ΕΠΕΑΡ επικαιροποιείται τουλάχιστον κάθε τέσσερα χρόνια.

II. Γενικά σχόλια επί της διαβούλευσης

Υπήρξαν 32 δημόσιες παρεμβάσεις από πολίτες και φορείς. Από τη μελέτη του συνόλου των καταγεγραμμένων σχολίων αναφέρονται τα σημαντικότερα σημεία της σχετικής διαβούλευσης ως κατωτέρω:

A. Τα μέτρα που αφορούν στον τομέα των μεταφορών απετέλεσαν αντικείμενο των περισσότερων σχολίων και ειδικότερα:

1. Ένα μεγάλο μέρος των παρεμβάσεων εκφράζει προβληματισμό σχετικά με τον περιορισμό κυκλοφορίας ή/και της χρήσης των παλαιών οχημάτων.

Καταρχήν επισημαίνεται ότι στο πλαίσιο του ΕΠΕΑΡ δεν προβλέπεται καμία απαγόρευση στη χρήση του αυτοκινήτου. Ο πράσινος δακτύλιος που αναφέρεται ήδη εφαρμόζεται από χρόνια στην Αθήνα. Εξάλλου στο ΕΠΕΑΡ αναφέρεται ότι το συγκεκριμένο μέτρο όπως και το μέτρο που αφορά στη βελτίωση των διαδικασιών ελέγχου των εκπομπών των οχημάτων θα επαναξιολογηθούν στα πλαίσια εκπόνησης του έργου «Επιχειρησιακό Σχέδιο για την Καταπολέμηση της Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης στην Αθήνα». Αναφέρουμε πάντως ότι σε πολλές ευρωπαϊκές πρωτεύουσες αποτελεί πάγια πρακτική για τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης η απαγόρευση κυκλοφορίας παλαιών ρυπογόνων οχημάτων σε περιοχές με υψηλή ένταση κυκλοφοριακών εκπομπών.

Όσον αφορά σε σχόλια που υποστηρίζουν την ανανέωση του στόλου με βάση τις εκπομπές CO₂, και όχι την τεχνολογία του αυτοκινήτου, επισημαίνουμε ότι για την αέρια ρύπανση μόνο οι εκπομπές CO₂ δεν κρίνουν την περιβαλλοντική επίδοση ενός οχήματος. Προφανώς, ένα όχημα Euro 6.3 ως προς τις εκπομπές αερίων ρύπων είναι πολύ καλύτερο ενός οχήματος Euro 5.

Ειδικότερα, η τεχνική πρόταση που αναφέρεται σε σχετικό σχόλιο για την εκ των υστέρων μετατροπή των κινητήρων παλαιάς τεχνολογίας οχημάτων σε κινητήρες φυσικού αερίου, δεν αποτελεί μια τυποποιημένη διαδικασία η οποία να μπορεί να εφαρμοσθεί ευρέως.

Τα λοιπά σχόλια σχετικά με την κάρτα ελέγχου καυσαερίων και την προώθηση των σιδηροδρομικών μεταφορών εντάσσονται στο ΕΠΕΑΡ.

Έχουν τεθεί επίσης ζητήματα που υπερβαίνουν το σκοπό του παρόντος προγράμματος. Ενδεικτικά αναφέρουμε παρέμβαση σχετικά με την παράνομη απενεργοποίηση του συστήματος επιλεκτικής κατάλυσης των φορτηγών οχημάτων EURO 5 στη χώρα μας, σημαντικό ζήτημα, το οποίο ωστόσο δεν αποτελεί αντικείμενο του ΕΠΕΑΡ.

Σε κάθε περίπτωση, η μείωση των επιπέδων αέριας ρύπανσης και η συμμόρφωση της χώρας με τις ευρωπαϊκές οδηγίες αποτελεί σημαντική παράμετρο για την διασφάλιση της δημόσιας υγείας. Η ανανέωση του στόλου των οχημάτων και η προώθηση της ηλεκτροκίνησης θα συμβάλουν προς αυτή την κατεύθυνση. Στον πρόσφατα θεσμοθετημένο για την ηλεκτροκίνηση Ν. 4710/2020 στο άρθρο 62, παρ. 1.δ προβλέπεται η δυνατότητα απόσυρσης παλαιών οχημάτων από την κυκλοφορία.

2. Από πολλούς σχολιαστές προκύπτει η αγωνία ότι το μέτρο της ηλεκτροκίνησης από μόνο του δεν επαρκεί ώστε να υπάρξει ευρεία ανανέωση του στόλου των οχημάτων και άρα σημαντική μείωση των εκπομπών.

Σημειώνεται ωστόσο, ότι με την υιοθέτηση **του συνόλου** των προτεινόμενων μέτρων του ΕΠΕΑΡ, εκτιμάται ότι η χώρα επιτυγχάνει τη συμμόρφωσή της με τις εθνικές δεσμεύσεις που τίθενται στο πλαίσιο της Οδηγίας NEC και άρα δεν απαιτείται η λήψη επιπλέον μέτρων.

Σχετικά με σχόλιο που αναφερόταν στην ανάγκη να δοθούν κίνητρα για τους επαγγελματίες οδηγούς και στο υψηλό κόστος των ηλεκτρικών οχημάτων, επισημαίνεται ότι στον πρόσφατα θεσμοθετημένο Ν. 4710/2020 για την ηλεκτροκίνηση προβλέπεται πρόγραμμα επιδότησης για την αγορά/μίσθωση ηλεκτροκίνητων ΙΧ με υψηλότερη επιδότηση στα

φθηνότερα οχήματα έναντι των ακριβότερων. Επιδoteείται, επίσης η αγορά ή μίσθωση ηλεκτρικών και υβριδικών ταξί καθώς και ηλεκτρικών σκούτερ και ποδηλάτων. Το θέμα της ενεργειακής επάρκειας που αναφέρεται σε σχόλια έχει ήδη μελετηθεί στο πλαίσιο του ΕΣΕΚ και της ηλεκτροκίνησης.

Β. Τέθηκαν ερωτήματα σχετικά με τις τιμές συγκεντρώσεων των ρύπων που παρακολουθούνται στο ΚΟΡΩΠΙ.

Σύμφωνα με τις καταγεγραμμένες μετρήσεις, οι τιμές συγκέντρωσης του όζοντος και των αιωρούμενων σωματιδίων PM₁₀ στο σταθμό το Εθνικού Δικτύου Παρακολούθησης Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης «ΚΟΡΩΠΙ» διαχρονικά δεν παρουσιάζουν υπερβάσεις των θεσμοθετημένων οριακών τιμών (Ετήσιες Εκθέσεις Ποιότητας της Ατμόσφαιρας <http://www.ypeka.gr/el-gr/Environment/AirQuality/Reports>). Το διοξείδιο του άνθρακα είναι θερμοκηπικό αέριο, δεν θεωρείται ρύπος, και γι αυτό το λόγο δεν παρακολουθούνται οι συγκεντρώσεις του στους σταθμούς του Εθνικού Δικτύου Παρακολούθησης Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης (ΕΔΠΑΡ). Το μονοξείδιο του άνθρακα δεν παρακολουθείται στο σταθμό «ΚΟΡΩΠΙ» του ΕΔΠΑΡ, όμως τα επίπεδα συγκεντρώσεων μονοξειδίου του άνθρακα είναι πολύ χαμηλά σε όλους τους σταθμούς του δικτύου, όπου ο ρύπος παρακολουθείται, και δεν υπερβαίνουν τα θεσμοθετημένα όρια (Ετήσιες Εκθέσεις Ποιότητας της Ατμόσφαιρας <http://www.ypeka.gr/el-gr/Environment/AirQuality/Reports>).

Γ. Ως προς το σχόλιο που αφορούσε στις εκπομπές από την καύση αγροτικών υπολειμμάτων, ενημερώνουμε ότι στα πλαίσια των εθνικών απογραφών σύμφωνα με την Οδηγία NEC, για τον υπολογισμό των εκπομπών αερίων ρύπων από την καύση τους ακολουθείται συγκεκριμένη επιστημονική μεθοδολογία που υποδεικνύεται από την ΕΕ.

Σημειώνεται ότι ήδη εφαρμόζονται μέτρα περιορισμού της ανοικτής καύσης αγροτικών υπολειμμάτων στους αγρούς, με στόχο την ελαχιστοποίηση του κινδύνου πυρκαγιάς. Η εναλλακτική διαχείριση των υπολειμμάτων υποστηρίζεται και στις αστικές και ημιαστικές περιοχές.

Πάντως, από τις μετρήσεις των επιπέδων συγκέντρωσης σωματιδίων φαίνεται ότι οι υπερβάσεις τους οφείλονται κυρίως στις μεταφορές και στην οικιακή θέρμανση.

Ως προς την ενεργειακή αξιοποίηση των αγροτικών υπολειμμάτων σημειώνεται ότι προβλέπεται από το ΕΣΕΚ (βλέπε κεφάλαιο 3.7.1 σελίδες 214-215).

Δ. Κάποια ερωτήματα τέθηκαν σχετικά με τον υπολογισμό των εκπομπών και την καταγραφή της συμβολής της ναυτιλίας και της βιομηχανίας στην ατμοσφαιρική ρύπανση.

Βάσει της σχετικής Οδηγίας NEC διεξήχθησαν όλοι οι υπολογισμοί των εκπομπών από τη ναυτιλία και τη βιομηχανία σε **εθνικό επίπεδο**, όπως προβλέπεται. Το ΕΠΕΑΡ λαμβάνει υπόψη όλες τις εκπομπές σε επίπεδο χώρας και τις μετρήσεις αερίων ρύπων του ΕΔΠΑΡ. Οι υπερβάσεις που σημειώνονται στο δίκτυο του ΕΔΠΑΡ έχουν όλες συνεκτιμηθεί στις προτάσεις μέτρων. Βάσει αυτών προέκυψε ότι για τη συμμόρφωση της χώρας με την Οδηγία NEC, δεν απαιτούνται επιπρόσθετα μέτρα, δηλαδή πλέον των ήδη ληφθέντων ή/και προγραμματισθέντων. Σημειώνουμε επίσης ότι το ΕΠΕΑΡ εκπονήθηκε με βάσει τις κατευθυντήριες οδηγίες της ΕΕ και περιλαμβάνει όσα υποχρεωτικά πεδία απαιτούνται.

Ε. Σχετικά με σχόλιο που αφορά στη «συμβολή» της οικονομικής κρίσης στην επίτευξη των εθνικών δεσμεύσεων καθώς και στις διαπιστούμενες υπερβάσεις αναφέρουμε ότι αυτά έχουν ληφθεί υπόψη κατά την κατάρτιση του ΕΠΕΑΡ. Κατά την κατάρτιση των εθνικών απογραφών καταγράφεται η «συμβολή» της οικονομικής κρίσης και στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και στη μείωση των εκπομπών.

ΣΤ. Η υποχρέωση για εθνικές απογραφές εκπομπών και κατάρτιση του ΕΠΕΑΡ αποτελούν δύο ξεχωριστά αντικείμενα, σε αντίθεση με ότι αναφέρεται σε σχετικό σχόλιο. Οι εθνικές απογραφές ρύπων αποτελούν πηγή στοιχείων για τη σύνταξη του ΕΠΕΑΡ. Μόνο οι ρύποι που πρέπει να εξετασθούν στα πλαίσια του ΕΠΕΑΡ και για τους οποίους έχουν θεσμοθετηθεί εθνικές δεσμεύσεις μείωσης των εκπομπών τους λαμβάνονται υπόψη για τον προγραμματισμό των μέτρων.

Επίσης οι άλλοι ρύποι, εκτός αυτών για τους οποίους υπάρχουν εθνικές δεσμεύσεις μείωσης εκπομπών, αναφέρονται στο ΕΠΕΑΡ για λόγους πληρότητας και βάσει των κατευθυντήριων οδηγιών που έχουν εκδοθεί από την ΕΕ για τη σύνταξη του ΕΠΕΑΡ.

Σε ότι αφορά τις μελλοντικές προβολές εκπομπών ελήφθησαν υπόψη, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες, όλα τα υποχρεωτικά αλλά και τα εθνικά προγραμματισμένα μέτρα τα οποία σαφώς πρέπει να αναφερθούν.

Το θέμα των εκπομπών λόγω της βελτίωσης του οδικού δικτύου και της εξόρυξης υδρογονανθράκων λαμβάνεται υπόψη στις μελλοντικές προβολές των εκπομπών και στις επιπτώσεις τους στην αέρια ρύπανση. Επίσης, τα δεδομένα εξορύξεων υδρογονανθράκων που χρησιμοποιήθηκαν στους υπολογισμούς είναι από το ΕΣΕΚ.

Για όλα τα μέτρα εξάλλου ποσοτικοποιούνται οι επιπτώσεις τους. Δεν αναφέρονται προβλεπόμενες μειώσεις στα μέτρα εκείνα για τα οποία η επίδρασή τους έχει συμπεριληφθεί σε άλλες πολιτικές (π.χ. αύξηση του μεριδίου των ΑΠΕ και του φυσικού αερίου, κλπ). Με αυτό τον τρόπο αποφεύγεται η διπλή καταμέτρηση των προβλεπόμενων μειώσεων των εκπομπών.

Ζ. Σε ότι αφορά σχόλιο ότι δε γίνονται αναφορές στο ΕΠΕΑΡ για την «παρακολούθηση των αρνητικών επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στα οικοσυστήματα» και την μη ενημέρωση των πολιτών για τα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης αναφέρουμε ότι η κατάρτιση του ΕΠΕΑΡ έγινε, όπως προβλέπεται, βάσει του άρθρου 6 της Οδηγίας 2016/2284. Η παρακολούθηση των επιπτώσεων της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, άρθρο 9 της Οδηγίας 2016/2284, γίνεται μέσω των προαιρετικών δεικτών που αναφέρονται στο Παράρτημα V της Οδηγίας. Οι σχετικές αναφορές που προβλέπονται από την οδηγία για την παρακολούθηση αυτού του άρθρου έχουν υποβληθεί στο ΕΙΟΝΕΤ του ΕΟΠ και δεν αποτελούν αντικείμενο του ΕΠΕΑΡ.

Η εκτίμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης έγινε με βάση τις διαπιστωμένες υπερβάσεις των θεσμοθετημένων ορίων επιπέδων ρύπανσης στους σταθμούς του Εθνικού Δικτύου Παρακολούθησης Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης (ΕΔΠΑΡ). Τα πρωτογενή δεδομένα μετρήσεων του ΕΔΠΑΡ δημοσιεύονται στον ιστότοπο του ΥΠΕΝ και περιλαμβάνονται και στις ετήσιες εκθέσεις της Δ/σης ΚΑΠΑ του ΥΠΕΝ που επίσης αναρτώνται στον ιστότοπο. Επιπλέον, καλύπτοντας ενωσιακή υποχρέωση για τη συνεχή ενημέρωση του κοινού για την ποιότητα του αέρα, το ΥΠΕΝ τροφοδοτεί με ωριαία συχνότητα ανανέωσης και με αυτόματη διαδικασία την ιστοσελίδα του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος (<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/explore-interactive-maps/up-to-date-air>

[quality-data](http://www.ypeka.gr/el-gr/Environment/AirQuality/Air-Quality-Reports/Air-Quality-Monitoring)) με στοιχεία μετρήσεων και μεταδεδομένων από όλους τους σταθμούς του ΕΔΠΑΡ. Επίσης, δίνεται η δυνατότητα στον πολίτη μέσω της ιστοσελίδας του Υπουργείου <http://www.ypeka.gr/el-gr/Environment/AirQuality/Air-Quality-Reports/Air-Quality-Monitoring> να λάβει γνώση για το Δείκτη Ποιότητας Ατμόσφαιρας και τα δεδομένα των μετρήσεων ανά ρύπο για όλους τους σταθμούς του λεκανοπεδίου της Αθήνας. Τα παραπάνω δεδομένα ενημερώνονται ανά ώρα και τα στοιχεία παραμένουν διαθέσιμα για τις δέκα τελευταίες ημέρες.

Η. Τέλος, σχετικά με τα θέματα λειτουργίας συγκεκριμένων βιομηχανιών, που αναφέρθηκαν, αυτά δεν εξετάζονται στο πλαίσιο του ΕΠΕΑΡ έτσι όπως περιγράφεται στον Άρθρο 6 της Οδηγίας.

III. Ειδικά σχόλια επί της διαβούλευσης

Η ικανοποιητική συμμετοχή στη δημόσια διαβούλευση του προτεινόμενου Εθνικού Προγράμματος Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης κατέδειξε το έντονο ενδιαφέρον της κοινωνίας για την ποιότητα της ατμόσφαιρας.

Τα σχόλια των πολιτών και των φορέων αξιολογήθηκαν και δόθηκαν οι περαιτέρω διευκρινήσεις επί των προβλεπόμενων στο προτεινόμενο Εθνικό Πρόγραμμα Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης.