



ΔΡΑΣΗ



Αναθεώρηση της Στρατηγικής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη

Ξεκίνησαν οι διαβουλεύσεις για την προετοιμασία της αναθεώρησης της Στρατηγικής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη η οποία τέθηκε σε ισχύ το 2001. Η αναθεώρηση αυτή θα συμπεριλάβει μία αποτίμηση της προόδου που έγινε από το 2001 μέχρι σήμερα και ένα χρονοδιάγραμμα για το τι πρέπει να γίνει στη συνέχεια.

Η ευρωπαϊκή στρατηγική για τη βιώσιμη ανάπτυξη που υιοθετήθηκε το 2001 στοχεύει στην βελτίωση της ποιότητας της ζωής όλων τώρα και για τις επόμενες γενιές. Οι βασικές αρχές αφορούν στη συνύπαρξη οικονομικής ανάπτυξης, ποιότητας περιβάλλοντος και κοινωνικής ένταξης με στόχο την ευημερία των πολιτών.

Αυτή η στρατηγική εγκρίθηκε από τους Αρχηγούς Κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο Γκέτεμποργκ τον Ιούνιο του 2001 και συνίσταται στα ακόλουθα:

1. Επιχειρεί μία ευρεία θεώρηση της βιωσιμότητας βασισμένη στην κεντρική ιδέα ότι η κοινωνική και περιβαλλοντική διάσταση της ανάπτυξης πάνε μαζί.

2. Εντοπίζει έξι θέματα προτεραιότητας που προκαλούν σοβαρές και δυνάμει μη αναστρέψιμες απειλές στο περιβάλλον και την κοινωνία. Αυτές είναι:

- Η Κλιματική Αλλαγή,
- Η Δημόσια Υγεία,
- Η Φτώχεια,

- Ο Κοινωνικός Αποκλεισμός,
- Η Δημογραφική Γήρανση,
- Η Διαχείριση των Φυσικών Πόρων,
- Η Κινητικότητα και
- Οι Μεταφορές.

Για κάθε έναν από τους τομείς αυτούς, η στρατηγική εντοπίζει έναν αριθμό στόχων και πολιτικών για την επίτευξή τους.

3. Η στρατηγική επιδιώκει να βελτιώσει τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώνονται οι πολιτικές. Αναζητά νέους τρόπους προσέγγισης της διαμόρφωσης των πολιτικών, προκειμένου να διασφαλισθεί ότι οι διάφοροι τομείς σχεδιάζονται για να δουλεύουν σε συνέργια.

4. Ορίζει δεσμεύσεις για τη συνεχή παρακολούθηση της στρατηγικής και αναφέρει ότι αυτή θα αναθεωρείται στην αρχή κάθε θητείας της Κομισιόν.

Στην παρούσα φάση διεξάγεται δημόσια διαβούλευση σε δύο επίπεδα:

Το πρώτο στη βάση ενός ερωτηματολογίου στο οποίο μπορεί να απαντήσει ο κάθε ενδιαφερόμενος. Το δεύτερο με ένα πιο εξειδικευμένο πλαίσιο και με επιπλέον ερωτήσεις που επιτρέπουν πιο εμπειριστατωμένες απαντήσεις από ειδικούς. Η διαδικασία αυτή ολοκληρώνεται στις 31 Οκτωβρίου 2004.

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

Αναθεώρηση της Στρατηγικής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη

- Βία στην εργασία • Αερομεταφορές και Περιβάλλον • Περί βιοκαυσίμων: το βιοντήτζελ

IN THIS ISSUE

• Review of the EU Sustainable Development Strategy

- Violence at Workplace • Air Transport and the Environment • Biofuels: The Biodiesel

ΒΙΑ ΣΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ*

Η έννοια της “εξωτερικής” βίας στο χώρο εργασίας αναφέρεται γενικά σε προσβολές, απειλές, σωματικές ή ψυχολογικές επιθέσεις, οι οποίες ασκούνται από άτομα εκτός του οργανισμού, συμπεριλαμβανομένων πελατών, εναντίον ενός ατόμου στο χώρο εργασίας, πράξεις οι οποίες θέτουν σε κίνδυνο την υγεία, την ασφάλεια ή την ευεξία του ατόμου αυτού. Μπορεί να υπάρχει μία φυλετική ή σεξουαλική πτυχή στη βία.

Επιθετικές ή βίαιες πράξεις λαμβάνουν τη μορφή:

- *αγενούς συμπεριφοράς - έλλειψη σεβασμού για τους άλλους,*
- *σωματικής ή λεκτικής επιθετικότητας - πρόθεσης προσβολής,*
- *επίθεσης - πρόθεσης πρόκλησης βλάβης στο άλλο πρόσωπο.*

Ποιοί πλήττονται

Αποτελέσματα κοινοτικής έρευνας δείνουν ότι το 4% του εργαζόμενου πληθυσμού αναφέρει ότι έχει υπάρξει θύμα πραγματικής σωματικής βίας από άτομα εκτός του χώρου εργασίας⁽¹⁾. Πολύ μεγαλύτερο ποσοστό έχει υποστεί απειλές και προσβολές ή άλλες μορφές ψυχολογικής επίθεσης εκτός του χώρου εργασίας.

Τα επικίνδυνα περιβάλλοντα εντοπίζονται κυρίως στον τομέα των υπηρεσιών και ειδικότερα σε οργανισμούς στους τομείς της υγείας, των μεταφορών, του λιανικού εμπορίου, της τροφοδοσίας, των χρηματοπιστωτικών και εκπαιδευτικών υπηρεσιών. Η επαφή με τους πελάτες αυξάνει τον κίνδυνο αντιμετώπισης βιαιότητας. Ο τομέας της υγειονομικής περίθαλψης αναφέρεται συχνά στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως ένας από τους τομείς με τα μεγαλύτερα προβλήματα. Ο τομέας του λιανικού εμπορίου αποτελεί επίσης μία σημαντική ομάδα κινδύνου.

Οι επαγγελματίες αυτοί αποτελούν παραδείγματα ατόμων που εκτίθενται ιδιαίτερα σε κίνδυνο αντιμετώπισης βίας: νοσοκόμες και άλλοι εργαζόμενοι στον τομέα της υγειονομικής περίθαλψης, οδηγοί ταξί, οδηγοί λεωφορείων, εργαζόμενοι που πραγματοποιούν επισκευές στην κατοικία του πελάτη, προσωπικό πρατηρίων καυσίμων, ταμίες, φύλακες ασφαλείας, κλητήρες, αστυνομικοί, φύλακες χώρων

στάθμευσης, φύλακες φυλακών, κοινωνικοί λειτουργοί και διαχειριστές κατοικιών κοινωνικής πρόνοιας.

Η βία έχει επεκταθεί σταδιακά από τις επιχειρήσεις που διακινούν είδη μεγάλης αξίας, για παράδειγμα τράπεζες και φαρμακεία, σε οργανισμούς που “συμβολίζουν” την κοινωνία, όπως συστήματα αστικών μεταφορών και δημόσιες υπηρεσίες, ενώ πρόσφατα έχουν εμφανιστεί νέοι απροσδόκητοι “στόχοι”, όπως πυροσβέστες και ιατροί σε νυχτερινή υπηρεσία. Οι εργαζόμενοι στον τομέα των υπηρεσιών συχνά εκτίθενται σε κίνδυνο, για παράδειγμα νοσοκόμες, ιατροί, καθηγητές, εργαζόμενοι σε εστιατόρια και μπαρ κ.λ.π.

Παράγοντες κινδύνου

Σε συγκεκριμένες πράξεις βίας μπορεί να είναι απρόβλεπτες, όμως δεν ισχύει το ίδιο για τις πιθανές καταστάσεις κατά τις οποίες μπορεί να ασκηθεί βία.

Μπορούν να προσδιοριστούν οι συνθεότεροι παράγοντες κινδύνου για τους εργαζομένους:

- *διακίνηση προϊόντων, χρημάτων και πολύτιμων ειδών,*
- *μοναχική εργασία,*
- *εργασίες επιθεώρησης, ελέγχου και γενικής “αρχής”.*
- *επαφή με ορισμένους πελάτες - από ανθρώπους που ζητούν δάνεια, έως ασθενείς με ιστορικό βίας ή ασθένειες που είναι γνωστό ότι συνδέονται με την άσκηση βίας ή ασθένειες που είναι γνωστό ότι συνδέονται με την άσκηση βίας έως ακόμα ανθρώπους υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή ναρκωτικών ουσιών,*
- *οργανισμοί με κακή διαχείριση, καθώς το στοιχείο αυτό μπορεί να αυξήσει την επιθετικότητα των πελατών: για παράδειγμα λάθη τιμολόγησης, προϊό- ντα τα οποία δεν αντιστοιχούν στα διαφημιζόμενα ή ανεπαρκή αποθέματα και διαθέσιμο προσωπικό.*

Επιπτώσεις

Οι συνέπειες για το άτομο ποικίλλουν σε μεγάλο βαθμό, από την αποθάρρυνση και τη μείωση της φιλότιμο για την εκτέλεση του επαγγέλματος μέχρι άγχος (ακόμα και για το έμμεσο θύμα, τον μάρτυρα βίαιης πράξης ή συμβάντος) και

προσβολή της σωματικής ή ψυχολογικής υγείας. Μπορούν να εμφανιστούν μετα-τραυματικά συμπτώματα, όπως φόβος, φοβίες και διαταραχές ύπνου. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, μπορούν να εμφανιστούν διαταραχές μετα-τραυματικού άγχους.

Γενικά, η ευαισθησία κάθε ατόμου ποικίλει ανάλογα με το πλαίσιο στο οποίο εκδηλώνεται η βία και ανάλογα με τα προσωπικά χαρακτηριστικά του θύματος. Σε περιπτώσεις σωματικής βίας τα γεγονότα είναι σχετικά εύκολο να διαπιστωθούν. Είναι όμως δυσκολότερο να προβλεφθεί ο τρόπος με τον οποίο το ενδεχόμενο θύμα θα αντιδράσει σε επανειλημμένες πράξεις ψυχολογικής βίας.

Η βία έχει επίσης επιπτώσεις στον οργανισμό διότι τα άτομα που εργάζονται σε ένα περιβάλλον φόβου και δυσaréσκειας δεν μπορούν να αποδώσουν τα μέγιστα. Οι αρνητικές επιπτώσεις στον οργανισμό εκδηλώνονται με αυξημένη απουσία από την εργασία, μείωση των κινήτρων προς εργασία, μείωση της παραγωγικότητας, επιδείνωση των εργασιακών σχέσεων και δυσκολίες προσλήψεων.

Νομοθεσία

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει θεσπίσει μέτρα για την ασφάλεια και την υγεία των εργαζομένων. Η οδηγία 89/391 του Συμβουλίου περιέχει τις βασικές διατάξεις για την ασφάλεια στην εργασία και καθιστά τους εργοδότες υπεύθυνους να διασφαλίζουν ότι οι εργαζόμενοι δεν υφίστανται βλάβες, συμπεριλαμβανομένης της βίας στην εργασία. Τα κράτη μέλη έχουν εφαρμόσει στο σύνολό τους την οδηγία αυτή μέσω της θέσπισης νομοθεσίας και ορισμένα από αυτά έχουν αναπτύξει επιπλέον κατευθυντήριες γραμμές για την πρόληψη της βίας στην εργασία. Σύμφωνα με την προσέγγιση της οδηγίας, για την εξάλειψη ή τον περιορισμό της βίας στην εργασία οι εργοδότες, στο πλαίσιο διαβουλεύσεων με τους εργαζομένους και τους εκπροσώπους τους, θα πρέπει:

- *να έχουν ως στόχο την πρόληψη της βίας στην εργασία,*
- *να αξιολογούν τους κινδύνους άσκησης βίας στην εργασία,*
- *να λαμβάνουν επαρκή μέτρα για την πρόληψη βλαβών.*

ΒΙΑ ΣΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ*

Πως προλαμβάνεται η βία στην εργασία

Η πρόληψη βλαβών λαμβάνει χώρα σε δύο επίπεδα. Στο πρώτο επίπεδο βασικός στόχος είναι η πρόληψη της εκδήλωσης πράξεων βίας, ή τουλάχιστον ο περιορισμός τους. Σε δεύτερο επίπεδο, εάν έχει εκδηλωθεί πράξη βίας, απαιτείται υποστήριξη για το άτομο που υπέστη το περιστατικό. Στο πλαίσιο της υποστήριξης αυτής θα πρέπει να επιδιώκεται η ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων του συμβάντος και η πρόληψη τυχόν συναισθημάτων ενοχής τα οποία είναι πιθανό να έχει το θύμα μετά από μία πράξη επίθεσης και τα οποία μπορεί να το αποτρέψουν από την υποβολή καταγγελίας.

Πριν από τη βίαιη ενέργεια

Στόχος είναι να προληφθεί η βία μέσω του εντοπισμού κινδύνων, της αξιολόγησης κινδύνων και της λήψης προληπτικών μέτρων όπου είναι απαραίτητο. Θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο τρόπος οργάνωσης της εργασίας και το περιβάλλον στο οποίο εκτελείται. Η κατάρτιση και η παροχή πληροφοριών προς το προσωπικό είναι άλλη μία πτυχή της πρόληψης.

Ανάλογα με τη δραστηριότητα, τα λαμβανόμενα μέτρα θα πρέπει να είναι προσαρμοσμένα στις περιστάσεις.

Ορισμένα παραδείγματα μέτρων που έχουν ληφθεί:

- νοσοκομεία: κατάρτιση σε δεξιότητες αντιμετώπισης βίαιων ασθενών,
- τράπεζες: αντικατάσταση με μηχανές αυτόματων συναλλαγών (ΑΤΜ) και εξασφάλιση της εμπιστευτικότητας όπου είναι απαραίτητο,
- ταχυδρομεία: τοποθέτηση “οδηγών ουράς” για καλύτερη διαχείριση ουρών,
- καταστήματα: χρήση σταθμού λειτουργίας με πιεσμένο αέρα για τη τακτική μεταφορά χρημάτων από τα ταμεία,
- τομείς υγείας και μεταφορών: χρήση εκστρατειών “μηδενικής ανοχής” όπου θα καθίσταται σαφές ότι δεν θα γίνεται ανεκτή καμία πράξη

βίας απέναντι στο προσωπικό και ότι θα λαμβάνονται μέτρα εναντίον οποιοδήποτε δράστη.

Περιορισμός των βλαβών μετά από βίαια επεισόδια

Είναι σημαντικό να υπάρχουν γνωστές διαδικασίες οι οποίες να ακολουθούνται σε περίπτωση πρόκλησης βίαιου επεισοδίου. Βασικός στόχος είναι η πρόληψη περαιτέρω βλαβών και ο περιορισμός των ζημιών.

Στο πλαίσιο αυτό είναι σημαντικό:

- ο εργαζόμενος που έχει πέσει θύμα βίας ή είναι μάρτυρας πράξης βίας να μη μένει μόνος κατά τις ώρες που ακολουθούν τα γεγονότα,
- τα ανώτερα στελέχη διοίκησης να λαμβάνουν γνώση και να επιδεικνύουν συμπάθεια και υποστήριξη προς το θύμα,
- να παρέχεται στο θύμα ψυχολογική υποστήριξη αμέσως μετά το περιστατικό αλλά και αργότερα σε περίπτωση μετά-τραυματικού άγχους, δηλαδή ενημέρωση, παροχή συμβούλων κ.λ.π.,
- παροχή υποστήριξης στο θύμα σε σχέση με διοικητικές και νομικές διαδικασίες (αναφορά, νομικά μέτρα κ.λ.π.),
- να ενημερώνονται οι υπόλοιποι εργαζόμενοι ώστε να αποφεύγεται η διάδοση φημολογιών,
- να επανεξετάζονται οι εκτιμήσεις κινδύνου με σκοπό τον εντοπισμό συμπληρωματικών απαιτούμενων μέτρων.

Το συμβάν θα πρέπει να διερευνάται πλήρως, σε ένα περιβάλλον όπου δεν θα επιρρίπτεται καμία ευθύνη στο θύμα. Τα γεγονότα θα πρέπει να καταγράφονται, συμπεριλαμβανομένων περιστατικών ψυχολογικής φύσεως, και θα πρέπει να πραγματοποιείται μια αξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο συνέβη το περιστατικό ώστε να είναι δυνατή η βελτίωση των προληπτικών μέτρων.

*Πηγή: Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια και την Υγεία στην Εργασία

(1) Τρίτη ευρωπαϊκή έρευνα σχετικά με τις συνθήκες εργασίας το 2000. Ευρωπαϊκό Ίδρυμα για την Βελτίωση των Συνθηκών Διαβίωσης και Εργασίας 2000. Λουξεμβούργο 2001. <http://www.eurofound.ie/publications/EF0121.htm>.

Αερομεταφορές και Περιβάλλον

Η αύξηση της ζήτησης στα αεροπορικά ταξίδια είναι μία από τις σοβαρότερες περιβαλλοντικές απειλές που αντιμετωπίζει ο κόσμος. Σε μια εποχή όπου οι κυβερνήσεις είναι σαφώς στραμμένες προς την επέκταση των αερομεταφορών, οι αεροπορικές εταιρείες θα πρέπει να αρχίσουν να συμβάλουν στην αντιμετώπιση των ζημιών που προκαλούν στο περιβάλλον.

Οι ουρές υδρατμών που αφήνουν πίσω τους τα αεριωθούμενα αεροπλάνα αποτελούν ουσιαστικό παράγοντα στις κλιματικές αλλαγές που καταγράφονται τα τελευταία 20 χρόνια. Οι ουρές της συμπίκνωσης αυξάνουν τα νέφη τύπου cirrus και εμποδίζουν τη θερμότητα να διαφύγει από τη Γη στο διάστημα επιτείνοντας το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Ωστόσο τα ταξίδια με αεροπλάνα αυξάνονται σταθερά.

Το Διακυβερνητικό Πάνελ για τις Αλλαγές του Κλίματος εκτιμά ότι οι αερομεταφορές προκαλούν το 3,5% της αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη (που οφείλεται σε ανθρώπινες ενέργειες) και ότι αυτό το ποσοστό ενδέχεται να αγγίξει το 15% το 2050.

Η Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA) αποδέχεται ότι τα αεροσκάφη προκαλούν περιβαλλοντική ρύπανση. Όμως, οι κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις εκπομπές των αεροσκαφών δεν συμπεριλήφθηκαν στο Πρωτόκολλο του Κιότο.

Ένα άλλο περιβαλλοντικό πρόβλημα που προκαλούν οι αερομεταφορές είναι αυτό του θορύβου, ιδιαίτερα στους κατοίκους περιοχών που γειτνιάζουν με αεροδρόμια. Η διαχείριση του θορύβου αποτελεί θέμα που απασχολεί ήδη τα μεγάλα διεθνή κέντρα αερομεταφορών. Λόγω της γεινιάσεως αυτών των κέντρων με αστικές περιοχές η αντιμετώπιση του θορύβου γίνεται ακόμη πιο επιτακτική.

Μελέτη βρετανών επιστημόνων προσφέρει ένα μοντέλο για τους τρόπους με τους οποίους θα πρέπει να αντιμετωπιστεί το θέμα των αερομεταφορών μέσα στα επόμενα 30 χρόνια. Προτείνει τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων από τις κυβερνήσεις, ανάμεσα στα οποία περιλαμβάνεται ο τερματισμός του καθεστώτος του αφορολόγητου που ισχύει για τα αεροπορικά καύσιμα. Σύμφωνα με τη μελέτη, τουλάχιστον το 50% των επισκεπτών θα πρέπει να φτάνει στα αεροδρόμια με δημόσια μέσα μεταφοράς και ο σιδηρόδρομος θα πρέπει να αντικαταστήσει τις πτήσεις στα ταξίδια που είναι μικρότερα από 400 μίλια (640 χιλιόμετρα). Με τον τρόπο αυτόν, υποστηρίζουν οι συντάκτες της, οι πτήσεις θα μπορούσαν να μειωθούν κατά 45%. Στη μελέτη προστίθεται ότι οι επιχειρήσεις θα πρέπει να ενθαρρυνθούν, ώστε να χρησιμοποιούν σύγχρονες τεχνολογίες, όπως η τηλεδιάσκεψη ως εναλλακτική επιλογή στα ταξίδια.

Οι κυβερνήσεις θα πρέπει επίσης να περιορίσουν τις εκπομπές κάθε είδους αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου από τα αεροδρόμια, τα οποία θα πρέπει να αντιμετωπίζουν με τον ίδιο τρόπο που αντιμετωπίζουν τις περιοχές στις οποίες είναι εγκατεστημένες μεγάλες βιομηχανίες.

ΠΕΡΙ ΒΙΟΚΑΥΣΙΜΩΝ: ΤΟ ΒΙΟΝΤΗΖΕΛ

Το βιοντήζελ είναι καύσιμο φυτικής κυρίως προέλευσης, αντίθετα με το πετρελαϊκό ντήζελ, που παράγεται από την διύλιση του αργού πετρελαίου. Παγκοσμίως αλλά και στην Ευρώπη το βιοντήζελ παράγεται κυρίως από την ελαιοκράμβη. Εκτός της ελαιοκράμβης άλλες πρώτες ύλες για την παραγωγή βιοντήζελ μπορούν να αποτελέσουν, το ηλιέλαιο, το σογιέλαιο, το βαμβακέλαιο, το καπνέλαιο, το ελαιόλαδο, τα χρησιμοποιημένα μαγειρικά έλαια, τα ζωικά λίπη, το καλαμποκέλαιο, το τοματέλαιο. Η διαδικασία παραγωγής είναι απλή και βασίζεται στην μετατροπή των γλυκεριδίων σε μεθυλεστέρες λιπαρών οξέων παρουσία καταλύτη (διεστεροποίηση).

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σταθερή αύξηση της παραγωγής βιοντήζελ στην Ευρώπη η οποία κατέχει και την πρώτη θέση παγκοσμίως. Πρόσφατη μελέτη έδειξε ότι περίπου 85 εργοστάσια παραγωγής βιοντήζελ υπάρχουν ανά τον κόσμο από τα οποία τα 44 είναι στην Δυτική Ευρώπη, ενώ τα 29 βρίσκονται σε χώρες της Ανατολικής Ευρώπης. Η ευρωπαϊκή κυριαρχία στον τομέα του βιοντήζελ κυρίως οφείλεται στην ευαισθησία και ωριμότητα που υπάρχει σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος με ευνοϊκές πολιτικές που επιτρέπουν και προάγουν την χρήση των υγρών βιοκαυσίμων, όπως του βιοντήζελ.

Η χρήση του βιοντήζελ εισήχθη με το «Λευκό Βιβλίο» της Ε.Ε. του 1996, το οποίο αναγνώρισε την επιτακτική ανάγκη για προώθηση των υγρών βιοκαυσίμων ως καύσιμα κίνησης και την πρόσμιξη του βιοντήζελ σε ποσοστό μέχρι και 5% με το συμβατικό πετρέλαιο κίνησης έως το 2005. Αργότερα, ακολούθησε το «Πράσινο βιβλίο» το οποίο έθεσε ως στόχο την χρήση βιοντήζελ στις χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε πρόσμιξη μέχρι 20% έως το έτος 2020.

Από το τρέχον έτος, η προώθηση των υγρών βιοκαυσίμων εντάχθηκε επίσημα στην νομοθεσία της Ε.Ε. με την Οδηγία 30/2003 της 8^{ης} Μαΐου 2003 σχετικά με την προώθηση της χρήσης βιοκαυσίμων ή άλλων ανανεώσιμων καυσίμων για τις μεταφορές. Σύμφωνα με το άρθρο 7 της Οδηγίας, τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν το αργότερο έως την 31^η Δεκεμβρίου 2004 και ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Σε αντίθεση με τις περισσότερες χώρες της Ευρώπης (π.χ. Αυστρία, Γερμανία, Γαλλία και Ιταλία), η Ελλάδα βρίσκεται ακόμη στα αρχικά στάδια στον τομέα των ανανεώσιμων υγρών βιοκαυσίμων, ενώ δεν υπάρχει εμπορική διανομή του βιοντήζελ στα πρατήρια υγρών καυσίμων πουθενά στην Ελλάδα. Τα αίτια είναι πολλά και μπορούν να προσδιορισθούν στην έλλειψη ενδιαφέροντος από τις μεγάλες Ελληνικές πετρελαϊκές εταιρείες, στην περιορισμένη περιβαλλοντική αφύπνιση και ενημέρωση της ελληνικής κοινωνίας, στην ανυπαρξία θετικής πολιτικής για τις Ανανεώσιμες Πηγές

Ενέργειας όπως και της ευνοϊκής ρύθμισης του φορολογικού καθεστώτος για το βιοντήζελ, στην έλλειψη σωστής αγροτικής πολιτικής για ενεργειακές καλλιέργειες προς όφελος της παραγωγής βιοντήζελ και τέλος στην έλλειψη τεχνογνωσίας σε νέες αναπτυσσόμενες τεχνολογίες. Θετικά όμως είναι τα βήματα που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα όσον αφορά στο βιοντήζελ ως καύσιμο κίνησης.

Βιοντήζελ και Περιβάλλον

Το βιοντήζελ είναι αρκετά όμοιο με το συμβατικό καύσιμο ντήζελ, στα βασικά του χαρακτηριστικά. Είναι αναμειγμένο με το συμβατικό ντήζελ και μεταξύ τους μπορούν να αναμειχθούν σε οποιαδήποτε αναλογία. Παράγεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, δεν είναι τοξικό, δεν περιέχει αρωματικές ενώσεις και είναι εύκολα βιοδιασπώμενο. Αναλυτικότερα:

- *Λόγω υψηλής περιεκτικότητας σε οξυγόνο πραγματοποιείται καλύτερη καύση στον κινητήρα με αποτέλεσμα χαμηλότερα επίπεδα μαύρου καπνού στην εξάτμιση.*

- *Το βιοντήζελ είναι ένα καύσιμο αμελητέας περιεκτικότητας σε θείο (σχεδόν μηδέν) με συνέπεια την αισθητή μείωση των ρύπων SO₂ που είναι υπεύθυνο για την όξινη βροχή, με επιπτώσεις στα δάση και τα μνημεία.*

- *Το βιοντήζελ συνεισφέρει σημαντικά στην μείωση του «φαινομένου του θερμοκηπίου» παράγοντας μικρότερες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα κατά την καύση του.*

- *Το βιοντήζελ λόγω της σύστασής του είναι βιοαποικοδομήσιμο. Σε περίπτωση διαρροής δεν ρυπαίνει το έδαφος, το υπόδαφος, τον υδροφόρο ορίζοντα, τις θάλασσες και τις λίμνες. Μελέτες έχουν δείξει ότι το βιοντήζελ διασπάται τέσσερις φορές ταχύτερα σε σχέση με το πετρελαϊκό ντήζελ.*

- *Οι εκπομπές σε άκαυστους υδρογονάνθρακες είναι αισθητά χαμηλότερες σε σχέση με το ντήζελ όπως και του μονοξειδίου του άνθρακα, ενώ έχει παρατηρηθεί μια μικρή αύξηση στα αζείδια του αζώτου.*

- *Παρουσιάζει σημαντική μείωση σε ρυπογόνες ενώσεις όπως στο βενζόλιο, στους πολυκυκλικούς υδρογονάνθρακες και στις αλδεύδες.*

Για τους πιο πάνω λόγους το βιοντήζελ από περιβαλλοντικής άποψης συμβάλλει στην μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης ως προς ορισμένους ρύπους και προερχομένης από τον τομέα των μεταφορών.

Σημαντική παράμετρο ωστόσο για τους χρήστες του βιοντήζελ αποτελεί η συμπεριφορά του στον κινητήρα. Έρευνες έχουν δείξει ότι μετά από μία σειρά αλλαγών στον κινητήρα ντήζελ αυτός μπορεί να λειτουργήσει με καθαρό (100%) βιοντήζελ. Όμως στα ποσοστά πρόσμιξης του βιοντήζελ με το συμβατικό ντήζελ κίνησης που έχει καθορίσει επίσημα η κοινοτική νομοθεσία δεν απαιτείται καμία απολύτως τροποποίηση του κινητήρα.

