



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 04.02.2002

COM(2002) 58 τελικό

2000/0136 (COD)

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**σύμφωνα με το άρθρο 251, παράγραφος 2, τρίτο εδάφιο, στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ,
επί των τροπολογιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου
στην κοινή θέση του Συμβουλίου σχετικά με την
πρόταση**

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΡΥΠΑΝΤΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ
ΤΩΝ ΔΙΚΥΚΛΩΝ ΚΑΙ ΤΡΙΚΥΚΛΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 97/24/ΕΚ**

**ΠΕΡΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
σύμφωνα με το άρθρο 250, παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ**

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**σύμφωνα με το άρθρο 251, παράγραφος 2, τρίτο εδάφιο, στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ,
επί των τροπολογιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου
στην κοινή θέση του Συμβουλίου σχετικά με την
πρόταση**

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΡΥΠΑΝΤΙΚΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΤΩΝ ΔΙΚΥΚΛΩΝ ΚΑΙ ΤΡΙΚΥΚΛΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 97/24/ΕΚ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το άρθρο 251, παράγραφος 2, τρίτο εδάφιο, σημείο (γ) της Συνθήκης ΕΚ προβλέπει ότι η Επιτροπή γνωμοδοτεί για τις τροπολογίες που προτείνονται από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε δεύτερη ανάγνωση. Η Επιτροπή εκθέτει παρακάτω τη γνώμη της σχετικά με τις 27 τροπολογίες που πρότεινε το Κοινοβούλιο.

2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η πρόταση COM(2000) 314 τελικό / 2000/0136 (COD) υποβλήθηκε στο Συμβούλιο και στο Κοινοβούλιο στις 22 Ιουνίου 2000, σύμφωνα με το άρθρο 95 της συνθήκης (ΕΕ C 337Ε, της 28ης Νοεμβρίου 2000, σ. 140).

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέδωσε τη γνώμη της στις 25 Ιανουαρίου 2001 (ΕΕ C 132 της 25ης Απριλίου 2001, σ. 22).

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε τη γνωμοδότησή του, σε πρώτη ανάγνωση, στο πλαίσιο της διαδικασίας συναπόφασης στις 14 Φεβρουαρίου 2001 (ΕΕ C 276 της 10ης Οκτωβρίου 2001, σ. 135). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε 25 τροπολογίες. Η Επιτροπή ενέκρινε τροποποιημένη πρόταση στις 28 Μαΐου 2001 στην οποία ενσωμάτωσε 9 από τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (πλήρως ή εν μέρει) στην αρχική της πρόταση (ΕΕ C 240Ε της 28ης Αυγούστου 2001, σ. 146).

Το Συμβούλιο κατέληξε σε πολιτική συμφωνία στις 8 Μαρτίου 2001, η οποία στη συνέχεια εγκρίθηκε ως κοινή θέση στις 13 Ιουλίου 2001 (ΕΕ C 301 της 26ης Οκτωβρίου 2001, σ. 43). Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο παρέλαβε την κοινή θέση στις 3 Σεπτεμβρίου 2001.

Στις 12 Δεκεμβρίου 2001, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε, σε δεύτερη ανάγνωση, 27 τροπολογίες στην κοινή θέση του Συμβουλίου.

3. ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Σκοπός της πρότασης είναι να καταστούν αυστηρότερες οι κοινοτικές απαιτήσεις που στοχεύουν στον περιορισμό των εκπομπών ρύπων από μοτοσικλέτες, ούτως ώστε να συμβάλλουν στην επίτευξη των στόχων για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και των εθνικών ανώτατων τιμών εκπομπών, όπως θεσπίζονται στις αντίστοιχες οδηγίες ΕΕ, μέχρι το 2010.

4. ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΕΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

Οι τροπολογίες μπορούν να συγκεντρωθούν σε 6 ομάδες.

4.1 Τροπολογίες που εισάγουν υποχρεωτικό στάδιο ‘2006’ (2, 4, 10, 11, 16, 24 έως 27)

Σκοπός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, τόσο σε πρώτη όσο και σε δεύτερη ανάγνωση, είναι να καθοριστεί ήδη από τώρα περαιτέρω μείωση των οριακών τιμών (στάδιο 3), η οποία θα εφαρμοστεί από το 2006. Στόχος είναι η μείωση των εκπομπών ώστε να επιτευχθούν για τις μοτοσικλέτες οι ίδιες οριακές τιμές με τις τιμές του σταδίου EURO III που ισχύουν για τα επιβατικά αυτοκίνητα. Επομένως, οι τροπολογίες του Κοινοβουλίου για το 2006 περιλαμβάνουν την εισαγωγή του –προσαρμοσμένου– κύκλου δοκιμών επιβατικών οχημάτων για τις μοτοσικλέτες άνω των 150 cc και των συναφών οριακών τιμών EURO III. Ο κύκλος δοκιμών για τις μικρότερου κυβισμού μοτοσικλέτες βασίζεται στον ισχύοντα ‘κύκλο προσομοίωσης της λειτουργίας σε αστική κυκλοφορία’, αλλά κατόπιν εκκίνησης με ψυχρό κινητήρα.

Αν και η Επιτροπή αναγνωρίζει την ανάγκη για ένα νέο υποχρεωτικό στάδιο το 2006, προτιμά το εν λόγω στάδιο να βασίζεται στο νέο κύκλο δοκιμών για τις μοτοσικλέτες που εκπονήθηκε πρόσφατα και βρίσκεται στο στάδιο της επικύρωσης. Η Επιτροπή ενέκρινε πράγματι την κοινή θέση η οποία την εξουσιοδοτεί να υποβάλει μια τέτοια πρόταση πριν από τα τέλη του 2002. Η διεξαγόμενη διαδικασία επικύρωσης θα αποτελέσει στερεή επιστημονική βάση δεδομένων που θα επιτρέψει τον καθορισμό των οριακών τιμών για το 2006 οι οποίες θα στηρίζονται σε προηγμένη τεχνολογία ελέγχου των εκπομπών.

Οι προτεινόμενοι κύκλοι δοκιμών αποτελούν μια εναλλακτική λύση, η οποία όμως θεωρείται τεχνικά υποδεέστερη και χρειάζεται περαιτέρω βελτίωση - από περιβαλλοντική άποψη - ώστε να είναι πλήρως αποτελεσματική σε πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας. Δεδομένου ότι η βιομηχανία χρειάζεται εύλογη προθεσμία για να τροποποιήσει τη διαδικασία δοκιμής, η Επιτροπή εκτιμά ότι αυτό θα καθυστερήσει την εισαγωγή κατάλληλων και αποτελεσματικών προτύπων εκπομπής.

Η Επιτροπή απορρίπτει όλες τις τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με την υποχρεωτική εισαγωγή οριακών τιμών για το 2006. Ωστόσο, η Επιτροπή προτίθεται να συμβάλει στην επίτευξη συμφωνίας μεταξύ των θεσμικών οργάνων η οποία θα λαμβάνει υπόψη τα επιχειρήματα που προβάλλονται παραπάνω.

4.2 Τροπολογίες σχετικά με τις ημερομηνίες εφαρμογής του σταδίου ‘EURO II’ για τα μοτοποδήλατα (8 και 9)

Δύο τροπολογίες αφορούν τις ημερομηνίες εφαρμογής του σταδίου ‘EURO II’ για τα μοτοποδήλατα. Η τροπολογία 8 καθορίζει την 1η Ιανουαρίου 2003 ως ημερομηνία

εφαρμογής του ‘EURO II’ για τις νέες εγκρίσεις τύπου μοτοποδηλάτων. Η τροπολογία 9 ευθυγραμμίζει την ημερομηνία λήξης ισχύος των υφιστάμενων εγκρίσεων τύπου EURO I για μοτοποδήλατα με την αντίστοιχη ημερομηνία για μοτοσικλές.

Πρέπει να τονιστεί ότι, αντίθετα με ό,τι ισχύει για τις μοτοσικλές, η ισχύουσα οδηγία 97/24/EK περιλαμβάνει ήδη ένα στάδιο ‘EURO II’ για μοτοποδήλατα, το οποίο θα αρχίσει να εφαρμόζεται από τις 17 Ιουνίου 2002 για τις νέες εγκρίσεις τύπου. Η τροπολογία 8 επομένως εισάγει μια εξάμηνη προθεσμία σε σχέση με την απόφαση που είχε ληφθεί πριν από τέσσερα και πλέον έτη.

Από την άλλη πλευρά, η ισχύουσα οδηγία 97/24/EK δεν καθορίζει ρητά μια ημερομηνία λήξης ισχύος των υφιστάμενων εγκρίσεων EURO I. Ως εκ τούτου, υπάρχει σαφής κίνδυνος διαφορετικών ερμηνειών στα κράτη μέλη, πράγμα που θα επηρέαζε ουσιαστικά την αποτελεσματική λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Η τροπολογία 9 συμβάλει στη διασαφήνιση της κατάστασης.

Η Επιτροπή απορρίπτει την τροπολογία 8, αλλά αποδέχεται την τροπολογία 9.

4.3 Τροπολογίες σχετικά με τις απαιτήσεις ανθεκτικότητας (5 (μέρος 2), 13, 20)

Αν και οι απαιτήσεις ανθεκτικότητας περιλαμβάνονται ήδη στην κοινή θέση, ως μέρος ενός πακέτου προτεινόμενων μέτρων για τον καλύτερο έλεγχο των εκπομπών των εν χρήσει οχημάτων, η έκθεση προτείνει ειδικές απαιτήσεις για το θέμα αυτό, με πρώτη εφαρμογή το 2004 (30 000 km ή πέντε έτη) και επέκταση της εφαρμογής στο 2006 (50 000 km ή πέντε έτη).

Η Επιτροπή απορρίπτει όλες τις τροπολογίες σχετικά με την ανθεκτικότητα. Η εισαγωγή απαιτήσεων ανθεκτικότητας το 2004 θα είχε ως αποτέλεσμα ένα μη ρεαλιστικό χρονοδιάγραμμα, με διαφορετικές απαιτήσεις εκπομπών το 2003, 2004 και 2006. Ένα τέτοιο χρονοδιάγραμμα θα ήταν αναμφισβήτητο πολύ δύσκολο να τηρηθεί από τη βιομηχανία. Η ημερομηνία του 2006 είναι προτιμότερη από αυτή του 2004 προκειμένου να αποφεύγονται συνεχείς αλλαγές στο κανονιστικό περιβάλλον που απαιτούν επανέγκριση τύπου των υφιστάμενων τύπων οχημάτων. Ως προς αυτό, η Επιτροπή προτιμά τη διατύπωση του άρθρου 4 της κοινής θέσης, με το οποίο καλείται να υποβάλλει προτάσεις σχετικά με την ανθεκτικότητα.

4.4 Τροπολογίες σχετικά με τις απαιτήσεις συμμόρφωσης των εν χρήσει οχημάτων (5 (μέρος 1), 14, 21)

Οι τροπολογίες 5 και 14 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου προβλέπουν την εισαγωγή απαιτήσεων συμμόρφωσης των εν χρήσει οχημάτων προτείνοντας το 2006/2007 ως ημερομηνία εφαρμογής και καλούν την Επιτροπή να υποβάλει πρόταση πριν από τα τέλη του 2002. Η τροπολογία 21 επαναλαμβάνει ουσιαστικά την ίδια διάταξη, αλλά διευκρινίζει ότι οι εν λόγω απαιτήσεις πρέπει να ευθυγραμμιστούν με τις απαιτήσεις που εφαρμόζονται στα επιβατικά οχήματα (οδηγία 70/220/ΕΟΚ).

Η Επιτροπή αποδέχεται την τροπολογία 5, μέρος 1, και την τροπολογία 14, μέρος 1. Η τροπολογία 14, μέρος 2, μπορεί να γίνει δεκτή αν διαγραφεί η ημερομηνία και προστεθεί “αν χρειαστεί”. Η Επιτροπή απορρίπτει επίσης την τροπολογία 21 η οποία θεωρείται περιττή και η οποία προδικάζει ειδικές απαιτήσεις που μπορούν να αποφασιστούν μόνο μετά την εκτίμηση των συγκεκριμένων συνεπειών της εφαρμογής των εν λόγω απαιτήσεων στις μοτοσικλές.

4.5 Τροπολογίες σχετικά με τις εκπομπές CO₂ (7, 15, 19)

Αν και η κοινή θέση περιλαμβάνει ήδη την υποχρέωση μέτρησης των εκπομπών CO₂, οι τροπολογίες προτείνουν την καθιέρωση του κύκλου δοκιμών επιβατικών οχημάτων ως διαδικασία μέτρησης για τον έλεγχο των εκπομπών CO₂ και καλούν επίσης την Επιτροπή να υποβάλει συγκεκριμένες προτάσεις για τη μείωση των εκπομπών CO₂ (εκούσια συμφωνία, σήμανση, φορολογικά κίνητρα).

Η Επιτροπή αποδέχεται την τροπολογία 7, που αποτελεί μια αιτιολογική σκέψη η οποία είναι σύμφωνη με την κοινή θέση, αν και η διατύπωση θα μπορούσε να διασαφηνιστεί. Ως προς αυτό, η Επιτροπή μπορεί να δεχθεί να συμπεριλάβει τις μοτοσυκλέτες στην εξέταση μελλοντικών μέτρων για την καταπολέμηση των κλιματικών αλλαγών.

Ωστόσο, η τροπολογία 15 πρέπει να απορριφθεί, σύμφωνα με τη θέση που είχε ληφθεί σχετικά με τη διαδικασία δοκιμής. Επιπλέον, η τροπολογία αυτή δεν λαμβάνει υπόψη απαιτήσεις για μοτοσυκλέτες μικρότερου κυβισμού (έως 150 cc) και μοτοποδήλατα, οι οποίες ζητούνται από το Συμβούλιο. Προτείνεται να απορριφθεί επίσης η τροπολογία 19, η οποία εντάσσει τις μοτοσυκλέτες στο πεδίο εφαρμογής της στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατικά οχήματα (όπως περιγράφεται στο COM(1995) 689 τελικό), καθώς προδικάζει επίσης προτάσεις οι οποίες πρέπει να υποβληθούν από την Επιτροπή.

4.6 Διάφορες τροπολογίες (1, 3, 6, 12, 17, 18, 22, 23)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προτείνει επίσης πρόσθετες τροπολογίες για διάφορα ζητήματα. Όλες οι τροπολογίες αυτές είναι αποδεκτές, πλήρως, εν μέρει ή κατ' αρχήν.

- Να επιτραπεί στα κράτη μέλη να καθιερώσουν οικονομικά κίνητρα για το μεταγενέστερο εξοπλισμό παλαιότερων οχημάτων (τροπ. 3, 12, αποδεκτές)
- Αιτιολογική σκέψη σχετικά με τις διατάξεις διακοπής της λειτουργίας και την πρόληψη της παράκαμψης του κύκλου δοκιμών (τροπ. 6, αποδεκτή)
- Ορισμένες τροπολογίες είναι συντακτικής φύσης και εξασφαλίζουν μεγαλύτερη συνοχή στη διατύπωση του άρθρου 4 (τροπ. 17 και 22, αποδεκτές)
- Δύο τροπολογίες ζητούν από την Επιτροπή να παρουσιάσει απαιτήσεις όσον αφορά τα πρότυπα εκπομπών σωματιδίων για τα τρίκυκλα και τα τετράκυκλα (τροπ. 1 και 18, αποδεκτές κατ' αρχήν)
- Η τροπολογία 23 διαγράφει τη φράση 'αν χρειαστεί' και προσθέτει το ζήτημα των ανταλλακτικών για συστήματα εξάτμισης. Μόνο το δεύτερο μέρος είναι αποδεκτό (τροπ. 23, αποδεκτή εν μέρει)

Κατά συνέπεια, η Επιτροπή:

- αποδέχεται 7 τροπολογίες πλήρως (αριθμοί 3, 6, 7, 9, 12, 17, 22),
- αποδέχεται 2 τροπολογίες κατ' αρχήν (αριθμοί 1, 18),
- αποδέχεται 3 τροπολογίες εν μέρει (αριθμοί 5, μέρος 1· 14 μέρος 1· 23, μέρος 2) και
- απορρίπτει 15 τροπολογίες (αριθμοί 2, 4, 8, 10, 11, 13, 15, 16, 19, 20, 21, 24, 25, 26 και 27).

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Σύμφωνα με το άρθρο 250 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, η Επιτροπή τροποποιεί την πρότασή της όπως περιγράφεται ανωτέρω.