

**Γνωμοδότηση για την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τον έλεγχο των εκπομπών πτητικών οργανικών ουσιών (VOC) που προέρχονται από την αποθήκευση πετρελαίου και τη διάθεσή του από τις τερματικές εγκαταστάσεις στους σταθμούς καυσίμων (η καλούμενη οδηγία «Στάδιο Ι»)(<sup>1</sup>)**

(93/C 73/03)

Στις 18 Αυγούστου 1992, και σύμφωνα με το άρθρο 100 Α της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα περιβάλλοντος, δημόσιας υγείας και κατανάλωσης, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 5 Ιανουαρίου 1993 με βάση την εισήγηση του κ. Gafo Fernandez.

Κατά την 302η σύνοδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 27ης Ιανουαρίου 1993), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

## 1. Εισαγωγή

1.1. Η παρούσα οδηγία επιχειρεί να μειώσει τις αρνητικές συνέπειες για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία που προκαλούνται από τις εκπομπές πτητικών οργανικών ουσιών (VOC) που προέρχονται από τους υδρογονάνθρακες.

1.2. Ειδικότερα, η οδηγία αυτή επιδιώκει να μειώσει σημαντικά τις εν λόγω εκπομπές στο στάδιο της αποθήκευσης και διάθεσης υδρογονανθράκων που αποκαλείται «Στάδιο Ι». Η Επιτροπή έχει την πρόθεση να την συμπληρώσει με άλλη οδηγία για ένα «Στάδιο 2» η οποία θα αφορά τις εκπομπές VOC στους σταθμούς καυσίμων κατά τη διάρκεια της παράδοσης βενζίνης.

1.3. Σύμφωνα με στοιχεία της Επιτροπής, από το σύνολο των εκπομπών VOC στην Κοινότητα, μόνο το 5% και το 2% παράγονται στα στάδια Ι και ΙΙ αντίστοιχως.

1.4. Ωστόσο, αυτός δεν είναι λόγος για να μην κριθεί σκόπιμο να ληφθούν μέτρα για τις εκπομπές αυτές. Κατά πρώτο λόγο, γιατί η Επιτροπή έχει ήδη θεσπίσει κανόνες για άλλες πηγές εκπομπών, όπως είναι η περίπτωση των εκπομπών των αυτοκινήτων οχημάτων, που αντιπροσωπεύουν το 35% του συνόλου, και να θεσπίσει άλλους κανόνες στο μέλλον για τους διαλύτες, που παρουσιάζουν ποσοστό 40%. Κατά δεύτερο λόγο, λόγω των ειδικών συνεπειών που έχουν οι εκπομπές αυτές σε συγκεκριμένες αστικές ζώνες, όπως επίσης για την προστασία των εργαζομένων στις αντίστοιχες βιομηχανίες.

## 2. Ειδικές παρατηρήσεις

2.1. Η ΟΚΕ εγκρίνει τους γενικούς στόχους και τις γενικές γραμμές δράσης που προβλέπονται στην οδηγία αυτή, η οποία επιδιώκει να ρυθμίσει το λεγόμενο Στάδιο Ι των εκπομπών VOC. Εντούτοις, επιθυμεί να τονίσει στην Επιτροπή ότι θα πρέπει να υποβάλει το συντομότερο δυνατό την πρότασή της σχετικά με το Στάδιο ΙΙ.

2.2. Η ΟΚΕ εκφράζει επίσης ικανοποίηση για την προσεκτική επεξεργασία από άποψη κόστους-οφέλους του μεγαλύτερου μέρους των προτεινόμενων μέτρων, που αντικατοπτρίζουν την αυξανόμενη ευαισθησία της Επιτροπής ως προς τη βελτιστοποίηση των περιορισμένων οικονομικών πόρων προκειμένου να δοθεί προτεραιότητα στις δράσεις προστασίας του περιβάλλοντος στις περιοχές όπου επείγει περισσότερο να αναληφθούν.

2.3. Η ΟΚΕ επιθυμεί να επισημάνει, παρά όλα αυτά, ορισμένες πτυχές που, κατά την άποψή της, επιδέχονται βελτίωση ή που απαιτούν πιο εμπειριστατωμένη ανάλυση.

2.4. Η πρώτη αφορά τη νομική βάση της πρότασης οδηγίας. Κατά την άποψη της ΟΚΕ, η επιλογή του άρθρου 100 Α είναι θετική και αντικατοπτρίζει την αυξανόμενη επίδειξη σύνεσης από την Επιτροπή ύστερα από την έγκριση της αρχής της επικουρικότητας στη συνθήκη του Μάαστριχτ. Η επιλογή της εν λόγω νομικής βάσεως σημαίνει ότι ο σκοπός της οδηγίας αυτής είναι η εναρμόνιση ενός περιβαλλοντικού θέματος με επιπτώσεις στην εσωτερική αγορά, με την επιλογή ενός ελάχιστου επιπέδου εναρμονισμένης προστασίας για όλα τα κράτη μέλη.

2.5. Εντούτοις, με την πρόβλεψη στο άρθρο 4 της δυνατότητας υιοθέτησης εκ μέρους των κρατών μελών πιο αυστηρών μέτρων σε ορισμένες γεωγραφικές ζώνες για τη φόρτωση και εκφόρτωση των τερματικών σταθμών, παρέχεται μια δυνατότητα αποεναρμόνισης που μπορεί να έχει επιπτώσεις στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών και ειδικότερα στον τομέα των χερσαίων μεταφορών, αλλά επίσης των θαλάσσιων και των ποτάμιων μεταφορών, και να οδηγήσει έτσι σε κατάτμηση της αγοράς.

2.6. Για όλους αυτούς τους λόγους, η ΟΚΕ θεωρεί ότι η Επιτροπή, εκτός από την παραλαβή της κοινοποίησής και αιτιολόγησής εκ μέρους των κρατών μελών των εν λόγω μέτρων, πρέπει να αξιολογήσει την αντιστοιχία τους σε σχέση με τους στόχους που θα πρέπει να επιτευχθούν, όπως επίσης να αναλύσει και να αξιολογήσει τις ενδεχόμενες δυσμενείς επιπτώσεις τους στην εσωτερική αγορά, όπως ακρι-

(<sup>1</sup>) ΕΕ αριθ. C 227 της 3. 9. 1992, σ. 3.

βώς θεσπίζεται στην παράγραφο 4 του άρθρου 100 Α. Εξάλλου, η προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας των εργαζομένων απαιτεί υψηλότερα επίπεδα προστασίας σύμφωνα με τις διαθέσιμες τεχνικές.

2.7. Επίσης, στα πλαίσια της νομικής βάσης της πρότασης, η ΟΚΕ εκφράζει εύλογες αμφιβολίες σχετικά με το κατά πόσον οι φορολογικές προβλέψεις που περιέχονται στο άρθρο 10 μπορούν να ενσωματωθούν σε μια οδηγία που να βασίζεται στο άρθρο 100 Α. Μολονότι η ΟΚΕ συμφωνεί πλήρως με τη σκοπιμότητα του μέτρου που προτείνεται στο εν λόγω άρθρο, το οποίο επιδιώκει την αποφυγή της διπλής φορολογίας, θεωρεί υποχρεωσή της να επιστήσει την προσοχή στο θέμα αυτό.

2.8. Η ΟΚΕ εγκρίνει τις αντικειμενικές τιμές αναφοράς που καθορίζονται στην οδηγία τόσο σχετικά με τα ποσοστά απωλειών λόγω της μέγιστης εξαέρωσης των υδρογονανθράκων όσο και, ειδικότερα, με τις αντικειμενικές τιμές εκπομπών που περιέχονται στο παράρτημα II για τις μονάδες ανάκτησης ατμών, που μπορούν να επιτευχθούν, σύμφωνα με τις απόψεις που συγκέντρωσε η ΟΚΕ, με μονάδες μιας μόνο φάσεως ανάκτησης με τεχνολογία που είναι ευρέως διαδεδομένη και ελεγχόμενη. Οι μονάδες αυτές θα βελτιστοποιήσουν την ορθολογική χρήση της ενέργειας με τις συνακόλουθες επιπτώσεις στο περιβάλλον σε ό,τι αφορά π.χ. τις εκπομπές CO<sub>2</sub>.

2.9. Η ΟΚΕ γνωρίζει ότι στην ΟΔ της Γερμανίας ισχύουν πιο αυστηρές οριακές τιμές εκπομπών για τις μονάδες ανάκτησης ατμών στους μεγάλους τερματικούς αποθήκευσης από αυτά που προτείνονται από την Επιτροπή στην οδηγία της. Για το λόγο αυτό, ζητεί από την Επιτροπή να εμβαθύνει την ανάλυσή της για το κόστος και την αποτελεσματικότητα των εν λόγω οριακών τιμών, καθώς επίσης και να προτείνει μέτρα που θα επιτρέψουν να επιτευχθεί συμβατότητα μεταξύ της σημερινής νομοθεσίας στη χώρα αυτή και των απαιτήσεων της εσωτερικής αγοράς.

2.10. Οι μακρόχρονες προθεσμίες που προβλέπονται στην οδηγία για την προσαρμογή του συνόλου των εγκαταστάσεων και των κινητών μέσων, αναλύθηκαν από την ΟΚΕ. Εντούτοις, αφού άκουσε τις εξηγήσεις της Επιτροπής και των εμπειρογνομόνων σύμφωνα με τις οποίες πάνω από το 90% της συνολικής διακίνησης πετρελαίου επικεντρώνεται στις σταθερές και κινητές εγκαταστάσεις στις οποίες παρέχεται προθεσμία προσαρμογής τριών ετών, η ΟΚΕ θεωρεί ότι οι μεγαλύτερες προθεσμίες που χορηγήθηκαν στις υπόλοιπες εγκαταστάσεις με χαμηλό επίπεδο δραστηριοτήτων δεν έρχεται σε αντίθεση με τους τελικούς στόχους της οδηγίας. Παρόλα αυτά, η ΟΚΕ τονίζει τη δυνατότητα εφαρμογής πιο αυστηρών απαιτήσεων στις εγκαταστάσεις αυτές, όπως ακριβώς προτείνεται στα άρθρα 3 και 4, εάν οι ειδικές τοπικές περιστάσεις κάθε περίπτωσης το απαιτούν.

2.11. Ωστόσο, η ΟΚΕ εκφράζει σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το αν οι απαιτήσεις που προκύπτουν από τη σημαντική άμεση ανανέωση του στόλου των βυτιοφόρων, που θα πρέπει να προσεγγίσει το 80% έως το 90% του σημερινού στόλου σε ορισμένα κράτη μέλη, μπορούν να καλυφθούν, για λόγους τεχνικούς και οικονομικούς, σε διάστημα τριών ετών.

2.12. Αυτό είναι προφανές, πολύ περισσότερο που δεν υπάρχουν ευρωπαϊκοί κανόνες σχετικά με τις διατάξεις φόρτωσης των εν λόγω βυτιοφόρων. Μόνο μετά τη δημοσίευση

των κανόνων αυτών, των οποίων τη θέσπιση η ΟΚΕ θεωρεί επιτακτική, μπορεί να αντιμετωπισθεί αποφασιστικά το θέμα της τροποποίησης ή ανανέωσης του υπάρχοντος στόλου.

2.13. Άλλο σκέλος του θέματος, το οποίο κατά τη γνώμη της ΟΚΕ δεν θα πρέπει να παραγνωρισθεί, είναι το σκέλος της ασφάλειας τόσο των εργαζομένων στις βιομηχανίες αυτές όσο και του αστικού πληθυσμού. Μολονότι στην οδηγία προβλέπονται οι απαραίτητες διασφαλίσεις, η ΟΚΕ θεωρεί ότι θα ήταν σκόπιμο να γίνει ρητή αναφορά στη στενή σχέση της οδηγίας αυτής με τους διεθνείς κανόνες αποθήκευσης εύφλεκτων προϊόντων και τη ρύθμιση που διέπει τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων εμπορευμάτων.

2.14. Για τους ίδιους λόγους ασφάλειας, η ΟΚΕ θεωρεί ότι, βάσει των χρονικών διαστημάτων που απαιτούνται για την προσαρμογή των εγκαταστάσεων φόρτωσης σε πλοία και φορτηγίδες, θα πρέπει να εκτιμηθεί η δυνατότητα παροχής μεγαλύτερων προθεσμιών για την προσαρμογή τους. Αυτό μπορεί να σημαίνει ότι θα είναι σκόπιμο να προσαρμοσθούν οι προθεσμίες εφαρμογής της οδηγίας για τα σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές με την υπογραφή διεθνούς συμφωνίας για τα θέματα αυτά στα πλαίσια της IMO (Διεθνούς Οργάνωσης Ναυτιλίας).

2.15. Η ΟΚΕ εγκρίνει τη διαδικασία προσαρμογής της οδηγίας μέσω της τροποποίησης των τεχνικών παραρτημάτων, όπως προβλέπεται στα άρθρα 7 και 8.

2.16. Ωστόσο, δεδομένου ότι τα παραρτήματα αυτά θα αναλυθούν μέσω του συμβουλευτικού οργάνου που προβλέπεται στο άρθρο 8, η ΟΚΕ θεωρεί ότι η υιοθέτηση νέων μέτρων θα πρέπει να βασίζεται όχι σε απλές διαβουλεύσεις με το όργανο αυτό, αλλά σε επίσημη διαδικασία έγκρισης παρόμοια με τη διαδικασία έγκρισης της οδηγίας αυτής.

2.17. Τέλος, σε ό,τι αφορά τα τεχνικά παραρτήματα, δεδομένου ότι οι αντικειμενικές τιμές για τις εκπομπές καθορίζονται με ακρίβεια και έχουν γενικό χαρακτήρα, θα μπορούσε να επιτραπεί, ειδικότερα στην περίπτωση του παραρτήματος I, μεγαλύτερη ευελιξία των επιμέρους συνθηκών για την κάθε τεχνική απαίτηση, υπό την προϋπόθεση βέβαια ότι θα επιτευχθεί η γενική τελική αντικειμενική τιμή.

### 3. Ειδικές παρατηρήσεις

3.1. Να διατυπωθεί εκ νέου το άρθρο 3.1 με τροποποίηση του τελικού τμήματος της παραγράφου:

«δεν πρέπει να υπερβαίνει την αντικειμενική τιμή του 0,01% της συνολικής διακίνησης».

Αυτή η διάκριση, που περιλαμβάνεται στη σχετική ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, είναι σημαντική δεδομένου ότι οι αντικειμενικές τιμές αναφοράς θα επιτευχθούν μέσω της εφαρμογής των κριτηρίων που θεσπίζονται στο Παράρτημα I.

3.2. Η παρατήρηση αυτή θα πρέπει επίσης να επεκταθεί και στα άρθρα 4.1 και 6.1.

3.3. Άρθρο 5.1 δ):

«Οι έλεγχοι στεγανότητας θα πρέπει να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις προθεσμίες που καθορίζονται από τις διεθνείς συμφωνίες για τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές επικίνδυνων ουσιών.»

3.4. Να προστεθεί μια παράγραφος στο άρθρο 5.1 στ):

«Η θέσπιση από τα κράτη μέλη διαφορετικών ή πιο αυστηρών μέτρων, όπως προβλέπεται στα άρθρα 3.1, 4.1 και 6.1, είναι αποδεκτή υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα επηρεασθεί ο σχεδιασμός των κινητών δεξαμενών.»

3.5. Στο άρθρο 5.2 θα πρέπει να διευκρινισθεί εάν η απαιτούμενη προθεσμία για τα υφιστάμενα βυτιοφόρα αυτοκίνητα και βυτιοφόρα βαγόνια θα είναι πιο σύντομη από την απαιτούμενη προθεσμία για τις τερματικές εγκαταστάσεις στις οποίες φορτώνουν ή εάν θα είναι τριετής για όλες τις περιπτώσεις.

Δεδομένου ότι η ΟΚΕ θεωρεί υπερβολικά περιοριστική την απαίτηση να αλλάξει το σύνολο του στόλου των βυτιοφόρων μέσα σε προθεσμία τριών ετών, προτείνει να απαλειφθεί η αναφορά στα οχήματα αυτά που γίνεται στην παράγραφο 5.2 β), και στη θέση της να προστεθεί στο άρθρο 5.2 μια νέα παράγραφος με το ακόλουθο κείμενο:

«δ) από την ημερομηνία κατά την οποία απαιτείται η εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 στην τερματική εγκατάσταση στην οποία φορτώνουν τα υπάρχοντα βυτιοφόρα αυτοκίνητα και βυτιοφόρα βαγόνια.»

3.6. Στο ίδιο άρθρο 5.2 θα πρέπει να υπάρξει διαφοροποιημένη και πιο προοδευτική μεταχείριση των φορτηγίδων και των πλοίων και για το λόγο αυτό θα πρέπει να διατυπωθεί ως εξής:

— Να διαγραφεί η αναφορά σε «πλοία και φορτηγίδες» από τα σημεία β) και γ).

— Να αντικατασταθεί το σημείο γ) με το εξής: «γ) Έξι χρόνια από την ημερομηνία που προβλέπεται στο άρθρο 11 για το σύνολο των φορτηγίδων.»

3.7. Να προστεθεί ένα σημείο 3 στο άρθρο 5 με το ακόλουθο κείμενο:

«Η Επιτροπή, με δική της πρωτοβουλία, ή ύστερα από πρωτοβουλία των κρατών μελών, θα προτείνει στα κράτη την προώθηση κανονιστικής ρύθμισης στο θέμα αυτό στα πλαίσια της IMO σύμφωνα με τους γενικούς στόχους που καθορίζονται στην οδηγία.»

3.8. Παράρτημα III, τμήμα 2: να αντικατασταθεί η λέξη «φόρτωση» με τη λέξη «εκφόρτωση».

Βρυξέλλες, 27 Ιανουαρίου 1993.

*Η Πρόεδρος της  
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής  
Susanne TIEMANN*