

II

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί την οδηγία 97/68/EK για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα ληπτέα μέτρα κατά της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχόμενων από κινητήρες εσωτερικής καύσης που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα.»

(2001/C 260/01)

Στις 15 Ιανουαρίου 2001 και σύμφωνα με το άρθρο 95 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα «Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση» στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 27 Ιουνίου 2001 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. P. Barros Vale.

Κατά την 383η σύνοδο ολομέλειας της 11ης και 12ης Ιουλίου 2001 (συνεδρίαση της 11ης Ιουλίου 2001), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, υιοθέτησε με 94 ψήφους υπέρ, 1 ψήφο κατά και 2 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Η ΟΚΕ υποδέχεται ευνοϊκά την πρόταση της Επιτροπής για την τροποποίηση της οδηγίας 97/68/EK για τη «διεύρυνση του πεδίου εφαρμογής της ισχύουσας οδηγίας στις εκπομπές που προέρχονται από οχήματα ανάφλεξης δια συμπίεσως που χρησιμοποιούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα, ώστε να περιληφθούν και μικροί κινητήρες δι' αναφλέξεως. Θα συμβάλει στην υλοποίηση στόχων σχετικών με την ποιότητα του αέρος όσον αφορά το σχηματισμό όζοντος».

1.2. Η παρούσα οδηγία περιλαμβάνει μόνο κινητήρες συμπίεσης ισχύος ανώτερης των 18 kW και μη ανώτερους των 560 kW. Περιλαμβάνει όρια για τις εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα, οξειδίων του αζώτου, υδρογονανθράκων και σωματιδίων, εξυπακουόμενου ότι οι διάφορες οριακές αξίες εφαρμόζονται σε δύο φάσεις — η πρώτη φάση άρχισε να ισχύει το 1999 και η δεύτερη αρχίζει να ισχύει μεταξύ 2000 και 2003 σε συνάρτηση με την ισχύ του κινητήρα. Για λόγους που συνδέονται με τη μεγάλη

σημασία των κινητήρων συμπίεσης στο σχηματισμό της ρύπανσης του περιβάλλοντος και την πολύ μεγάλη κατανάλωση καυσίμων, η οδηγία 97/68/EK προέβη στη ρύθμισή τους ενώ άφησε για αργότερα τους μικρούς κινητήρες με ελεγχόμενη ανάφλεξη (δια σπινθήρος). Η πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας προβλέπει την επέκταση της οδηγίας στους κινητήρες βενζίνης που προορίζονται για κινητήρες ισχύος μικρότερης των 19 kW.

1.3. Με την παρούσα πρόταση η Επιτροπή προτίθεται να επιδιώξει την βελτίωση της ποιότητας του αέρα καθορίζοντας κανόνες και μεθόδους δοκιμών για τα ανώτατα όρια εκπομπών αερίων των κινητήρων ισχύος κατώτερης των 19 kW. Η ένταξη στο σύστημα της οδηγίας αυτών των μικρών κινητήρων βενζίνης ανταποκρίνεται στις ιδέες που εκτιθενται στην πέμπτη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 97/68/EK. Η ένταξη μεθόδων δοκιμής που αποβλέπει στον καθορισμό ανώτατων ορίων εκπομπών διέπεται από την έλλειψη ειδικών προτύπων ISO και επειδή θεωρείται ότι η ρύθμιση που επισυνάπτεται στην πρόταση περί τροποποίησης της οδηγίας συνιστά το πλέον κατάλληλο μέσο, αλλά και το πλέον ταχύ για τη θέσπιση μιας ρύθμισης των δοκιμών στον τομέα αυτό.

2. Γενικές παρατηρήσεις

2.1. Η Επιτροπή, ελλείπει μελετών σχετικά με την αναλογία κόστους-αποτελεσματικότητας του προγράμματος Auto-Oil II για τους κινητήρες με ανάφλεξη που προορίζονται για μη οδικά μηχανήματα, στηρίζεται στα δεδομένα που προέκυψαν από μελέτες μεγάλης έκτασης που πραγματοποιήθηκαν «για τα περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα των προτύπων που υιοθετήθηκαν, τις επιπτώσεις τους στις εκπομπές και στο κόστος τους στις ΗΠΑ». Υποτίθεται ότι η σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας που χρησιμοποιείται κατά την αμερικανική ρυθμιστική διεργασία αντανακλά και τις συνθήκες που επικρατούν στην Ευρώπη. Οι αμερικανικές εκτιμήσεις βασίζονται στην υπόθεση ότι η νομοθεσία δεν θα προσαρμόζονταν παρά μόνο στις ΗΠΑ. Επίσης βασίζονται στην υπόθεση ότι οι ευρωπαίοι κατασκευαστές, που παράγουν κινητήρες για μια παγκόσμια αγορά, οφείλουν να καταστρώσουν και κατασκευάσουν κινητήρες που ανταποκρίνονται στα αμερικανικά πρότυπα, άσχετα από την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Τέλος, για τους ευρωπαίους κατασκευαστές που δεν παράγουν για την παγκόσμια αγορά, συνιστώνται άλλες διευθετήσεις, π.χ. «μια παρέκταση της προθεσμίας υλοποίησης».

2.2. Προβλήματα σχετικά με τις νέες προαιρετικές διοικητικές χαρακτηριστικές διαδικασίες

Η πρόταση της Επιτροπής περιλαμβάνει χαρακτηριστικές διαδικασίες για την πιστοποίηση των κινητήρων στη Φάση II. Ο τύπος της διεργασίας έγκρισης που συνηθίζεται στην ΕΕ είναι η πρότυπη διαδικασία για την Φάση I, όπως και για τη Φάση II. Πάντως, ένα σύστημα που χρησιμοποιείται επιτυχώς στις ΗΠΑ θα λειτουργεί ως εναλλακτική λύση για τους κατασκευαστές κινητήρων· φέρει το όνομα «εθελούσιο σύστημα αντιστάθμισης και επιφύλαξης για τις εκπομπές». Η εφαρμογή του θα είναι περισσότερο περίπλοκη στην ΕΕ λόγω του αριθμού (15) των κρατών μελών, αλλά αν σχεδιασθεί καταλλήλως θα καταστεί δυνατή η επίτευξη των στόχων του. Παραδειγματος χάρη, ο παραγωγός κινητήρων θα μπορεί να περιορίζεται στις αρχές ενός και μόνο κράτους μέλους όταν επιθυμεί να τοποθετήσει τα πρότυπα του στην κοινοτική αγορά υποκειμένος στο «εθελούσιο σύστημα αντιστάθμισης και επιφύλαξης για τις εκπομπές».

Για να αντισταθμιστεί το όφελος που οι κατασκευαστές κινητήρων, που προκαλούν περισσότερη ρύπανση, μπορεί να έλκουν από το σύστημα, οι παραγωγοί που εργάζονται σύμφωνα με την πρότυπη διαδικασία έγκρισης των κινητήρων τους μπορούν να επικαλούνται την εξαίρεση που θεσπίζεται για τις μικρές οικογένειες κινητήρων.

Ελπίζεται ότι οι μελέτες που θα πραγματοποιήσει η Επιτροπή στο θέμα αυτό, που εξαγγέλλονται στο παράρτημα XII, θα διευκρινίσουν τη δυνατότητα εφαρμογής του συστήματος στην ΕΕ.

2.3. Τεχνολογική διάκριση κινητήρων 2T/4T

Η Επιτροπή λαμβάνει ως βάση την αρχή ότι ο διαχωρισμός των κινητήρων της κατηγορίας S (μικροί κινητήρες ισχύος κατώτερης των 19 kW) μεταξύ των κατηγοριών «φορητοί κινητήρες» και «μη φορητοί κινητήρες», συμπίπτει με φυσικό τρόπο με το διαχωρισμό μεταξύ των κινητήρων 2T και των κινητήρων 4T, λόγος για τον οποίο αποφεύγει κάθε αναφορά στην τεχνική λύση 2T/4T και περιορίζεται στην υποδιαίρεση σε κατηγορίες κυλινδρισμού για δύο κατηγορίες: κινητήρες για φορητά μηχανήματα/κινητήρες για μη φορητά μηχανήματα.

3. Ειδικές παρατηρήσεις

3.1. Ενόψει της διαφορετικής κατάστασης της τεχνολογίας σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής των λύσεων στους κινητήρες 2T και 4T· ενόψει του γεγονότος ότι είναι σύνηθες οι κατασκευαστές κινητήρων να παράγουν αυτές τις μονάδες για τους κατασκευαστές μηχανημάτων στα οποία συναρμολογούνται· ενόψει του γεγονότος ότι οι κατασκευαστές αυτών των μικρών κινητήρων παράγουν, γενικά, κινητήρες και για τα οδικά μηχανήματα, είναι δικαιολογημένη η καθιέρωση στην αγορά κινητήρων μηχανισμών ενδιάμεσης επανεξέτασης μεταξύ των ημερομηνιών στόχων, για να επιβεβαιωθεί η ύπαρξη στην αγορά κινητήρων που είναι συμβατοί με την προτεινόμενη ρύθμιση, τους οποίους θα μπορούν να διαθέτουν οι κατασκευαστές φορητών μηχανημάτων.

3.2. Η ανησυχία που εκφράζεται στην προηγούμενη παράγραφο εντείνεται από το γεγονός ότι η προτεινόμενη ρύθμιση βασίζεται σε μεθόδους δοκιμής που καθορίζονται από κοινού στην πρόταση τροποποίησης της οδηγίας και επαναλαμβάνουν τη διατύπωση της ίδιας της οδηγίας.

3.3. Είναι σκόπιμο να εξετασθεί η δυνατότητα εφαρμογής της «εθελούσιας διαδικασίας αντιστάθμισης και επιφύλαξης των πιστώσεων εκπομπής» ενόψει της προβλέψιμης πολυπλοκότητας από πλευράς γραφειοκρατίας και διοίκησης.

4. Τελικές παρατηρήσεις

4.1. Είναι σκόπιμο να εγκριθεί η αρχή της περιβαλλοντικής ανησυχίας που εμπνέει την υπό εξέταση πρόταση, αφού ληφθούν υπόψη οι προβλέψιμες δυσκολίες από τεχνικής και βιομηχανικής πλευράς και οι δυσκολίες εφαρμογής και εποπτείας του σεβασμού των προτύπων.

4.2. Εφόσον τόσο οι φορητοί εξοπλισμοί όσο και οι μη φορητοί δεν αποτελούν αντικείμενο καταχώρισης, το σύστημα ελέγχου εξαρτάται από τη διαδικασία παραλαβής, πράγμα που σημαίνει ότι πρέπει να αναμένεται μια πολυπλοκότητα μητρώων και αρχείων, ιδιαίτερα στα καθεστώτα πιστώσεων εκπομπών και σ' εκείνα όπου ο κατασκευαστής του κινητήρα και του μηχανήματος, στο οποίο συναρμολογείται, δεν συμπίπτουν.

4.3. Μία άλλη δυσχέρεια στην εφαρμογή του «εθελούσιου συστήματος αντιστάθμισης και επιφύλαξης εκπομπών» προέρχεται από το γεγονός ότι ένας κινητήρας, που καλύπτει τις απαιτήσεις της έγκρισης όταν η πιστοποίηση της συμβατότητας ζητείται από κατασκευαστές κινητήρων, μπορεί να μην τις καλύπτει όταν ο κατασκευαστής του μηχανήματος που χρησιμοποιεί αυτό τον κινητήρα καθιερώνει τροποποιήσεις στην εισαγωγή του αέρα, τροφοδοσία σε καύσιμο και σύστημα διαφυγής (για την προσαρμογή της σχετικής μηχανής) και μεταβάλλει, συνεπώς, τους όρους λειτουργίας του κινητήρα και των αρχικών εκπομπών του.

5. Συμπεράσματα

5.1. Η ΟΚΕ χαιρεί για την πρόταση της Επιτροπής που έχει σαν σκοπό να μειώσει τη ρύπανση που προκαλείται από κινητήρες εσωτερικής καύσης που προορίζονται για μη οδικά κινητά μηχανήματα.

5.2. Ο εύλογος χαρακτήρας των τιμών που καθορίζονται για τις εκπομπές των κινητήρων και οι ημερομηνίες που προβλέπονται

για την εφαρμογή τους στα παραρτήματα της πρότασης οδηγίας αξίζουν την υποστήριξη της ΟΚΕ.

5.3. Ενόψει των σκέψεων σχετικά με την «ειλεούσια διαδικασία αντιστάθμισης και επιφύλαξης των πιστώσεων εκπομπών», η λύση αυτή δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί για περισσότερα από 10 χρόνια. Εν συνεχεία επιβάλλεται όπως οι εκπομπές από μηχανήματα υποβάλλονται σε όρια που εκφράζονται ποσοτικώς με σαφή τρόπο.

Βρυξέλλες, 11 Ιουλίου 2001.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Göke FRERICHS

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για:

- την «Πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το πολυετές πρόγραμμα πλαίσιο 2002-2006 δράσεων έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και επίδειξης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, με σκοπό την υλοποίηση του ευρωπαϊκού χώρου της έρευνας», και
- την «Πρόταση απόφασης του Συμβουλίου για το πολυετές πρόγραμμα-πλαίσιο 2002-2006 δραστηριοτήτων έρευνας και εκπαίδευσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας (Ευρατομ), με σκοπό την υλοποίηση του ευρωπαϊκού χώρου για την έρευνα»

(2001/C 260/02)

Στις 30 Απριλίου 2001, και σύμφωνα με το άρθρο 166, παράγραφος 1 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με τις ανωτέρω προτάσεις.

Το τμήμα «Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 27 Ιουνίου 2001, με βάση εισηγητική έκθεση των κ.κ. Bernabei και Wolf.

Κατά την 383η σύνοδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 11ης Ιουλίου 2001), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Περίληψη

1.1. Η ΟΚΕ συνοψίζει στην παρούσα γνωμοδότηση τις λεπτομερείς αναλύσεις και τα συμπεράσματα που περιγράφονται στο κείμενο που ακολουθεί και που απορρέουν από τους στρατηγικούς στόχους που αποφασίστηκαν, για παράδειγμα, στη Λισαβόνα και τη Στοκχόλμη, και προτείνει τα εξής:

- την αύξηση κατά 50 % περίπου του συνολικού προϋπολογισμού της Κοινότητας για τις δράσεις έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και επίδειξης (ΕΤΑ&Ε), ως μεσοπρόθεσμο πολιτικό

στόχο για την περίοδο μετά το 6οΠΠ (6ο πρόγραμμα-πλαίσιο) και την πρόσκληση των κρατών μελών και της βιομηχανίας να ενεργήσουν ανάλογα από μέρους των·

- την ανακατανομή ορισμένων ειδικών χρηματοοικονομικών πόρων που προβλέπονται για το 6οΠΠ, σε συνδυασμό με μικρή αύξηση του προϋπολογισμού (από 17 500 δισεκατομμύρια ευρώ σε 18 930 δισεκατομμύρια ευρώ)·
- τη διασφάλιση της συνέχισης του υφιστάμενου προγράμματος για τις δράσεις ΕΤΑ&Ε και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που έχουν σχέση με την εισαγωγή νέων δομών και μέσων που δεν έχουν δοκιμαστεί·