

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

(COM(2002) 765 τελικό — 2002/0304 (COD))

(2003/C 220/04)

Στις 11 Φεβρουαρίου 2003 και βάσει του άρθρου 95 της Συνθήκης ΕΚ το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ για την ανωτέρω πρόταση.

Το ειδικευμένο τμήμα «Ενιαία αγορά, παραγωγή και κατανάλωση» που επιφορτίστηκε με την προετοιμασία των σχετικών εργασιών υιοθέτησε τη γνωμοδότηση του στις 4 Ιουνίου 2003, εισηγητής ήταν ο κ. P. Barros Vale.

Κατά την 400ή σύνοδο ολομέλειάς της, της 18ης και 19ης Ιουνίου 2003 (συνεδρίαση της 18ης Ιουνίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Η παρούσα γνωμοδότηση της ΕΟΚΕ αναφέρεται σε μια πρόταση για τροποποίηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ σχετικά με την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν στα μέτρα κατά των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων προερχομένων από κινητήρες εσωτερικής καύσης που προορίζονται για μη οδικά κινητά μηχανήματα.

1.1.1. Οι κινητήρες προς χρησιμοποίηση σε παρόμοια μηχανήματα παράγονται, σε μεγάλο βαθμό, για την παγκόσμια αγορά. Ο διεθνής εφοδιασμός αποτέλεσε πρωταρχική προτεραιότητα όταν εξελίχθηκε η τρέχουσα νομοθεσία και συνεχίζει να είναι σχετικά με τις μελλοντικές αρχές για τις εκπομπές.

1.2. Όλοι οι κινητήρες με ανάφλεξη δια συμπίεσεως που προορίζονται για κινητά, μη οδικά μηχανήματα ισχύος 18 έως 560 kw καλύπτονται από την οδηγία 97/68/ΕΚ. Η παρούσα οδηγία προβλέπει επιπλέον τη θέσπιση αυστηρότερων προτύπων εκπομπής για τις ρυπογόνες ατμοσφαιρικές εκπομπές αυτών των κινητήρων.

1.3. Η οδηγία 97/68/ΕΚ, που βρίσκεται σε ισχύ, προβλέπει δύο φάσεις για την εφαρμογή προτύπων εκπομπών, σύμφωνα με τα εξής:

- τα πρότυπα εκπομπής της φάσης I άρχισαν ήδη να ισχύουν για όλα τα φάσματα ισχύος από την 31η Δεκεμβρίου 2000,
- τα πρότυπα της φάσης II εισέρχονται σε ισχύ μεταξύ 31 Δεκεμβρίου 2000 και 31 Δεκεμβρίου 2003.

1.4. Σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας, που προβλέπει πρότυπα εκπομπών πιο αυστηρά για τους κινητήρες με ανάφλεξη δια συμπίεσεως η παρούσα πρόταση καθιερώνει τις νέες φάσεις IIIA και IIIB με νέα όρια για οχήματα αυτού του τύπου.

1.5. Η πρόταση διευρύνει το πεδίο εφαρμογής της οδηγίας προς τα:

- σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, μήκους ίσου ή ανώτερου των 20 μέτρων και όγκου ίσου ή μεγαλύτερου των 100 m³
- τα ελκόμενα και τα ωθητικά που κατασκευάζονται για έλξη, ώθηση ή παραμερισμό σκαφών μήκους ίσου ή μεγαλύτερου των 20 μέτρων.

1.6. Η φάση IIIA της παρούσας τροποποιητικής πρότασης δεν αφορά παρά μόνον τους αεριώδεις ρύπους για τους οποίους συνιστάται μια μείωση περί τα 30 % των εκπομπών NO_x (αζωτούχα οξειδία) σε σχέση με τις τιμές που προβλέπονται στη φάση II-έναρξη εφαρμογής μεταξύ 31 Δεκεμβρίου 2005 και 31 Δεκεμβρίου 2007 ανάλογα με τις διαστάσεις του κινητήρα. Τα εφεξής προτεινόμενα όρια ισοδυναμούν προς εκείνα που καθορίζονται από τη σχετική νομοθεσία που έχει ήδη υιοθετηθεί στις ΗΠΑ.

1.7. Στη φάση IIIB της τροποποιητικής πρότασης προβλέπεται μια μείωση 90 % περίπου των στέρεων σωματιδίων που περιέχονται στις εκπομπές καλυμμένων κινητήρων, σε σύγκριση με τη φάση II και θα αρχίσει να ισχύει μεταξύ 31ης Δεκεμβρίου 2010 και 31ης Δεκεμβρίου 2011.

1.8. Η πρόταση περί τροποποίησης των μεθόδων καταμέτρησης και δειγματοληψίας καθορίζει διαδικασίες δοκιμής που αντανακλούν καλύτερα στις πραγματικές συνθήκες λειτουργίας των κινητήρων και των οποίων τα αποτελέσματα θα είναι, συνεπώς, βασιμότερα από τα παρόντα που βασίζονται σε κύκλους δοκιμών σε σταθεροποιημένους κινητήρες. Οι προτεινόμενες διαδικασίες επιβάλλεται να χρησιμοποιηθούν κατά την φάση IIIB για να καθοριστεί η μάζα των μορίων που ανευρίσκονται στις εκπομπές ενώ παραμένει πιθανή η επιλογή για τις νέες μεθόδους δοκιμής ή για εκείνες που έχουν ήδη καθιερωθεί για τις εκπομπές της φάσης IIIA και τις εκπομπές αερίων της φάσης IIIB. Αυτό το θέμα των μεθόδων μέτρησης και δειγματοληψίας, όπως προσδιορίζεται στην παρούσα οδηγία, περιορίζει την δυνατότητα εφαρμογής τους σε μηχανήματα των οποίων ο τομέας χρήσης δεν αντικατοπτρίζεται στις μεθόδους δοκιμών που αφορούν τα κινητά, μη οδικά μηχανήματα. Τα σχετικά μηχανήματα καλύπτονται, γενικά, από ειδικές οδηγίες, όπως είναι η περίπτωση των οχημάτων (οδηγία 70/156/ΕΟΚ), τα αγροτικά ρυμουλκά (οδηγία 74/150/ΕΟΚ), τα σκάφη αναψυχής (οδηγία 94/25/ΕΚ) κ.λπ. ή η ισχύς τους υπερβαίνει τα 560 kw όπως είναι η περίπτωση των μηχανών σιδηροδρόμου.

1.9. Η φάση IIIA δύναται να τεθεί σε εφαρμογή με μια τεχνολογία που υφίσταται ήδη ή την καθιέρωση τεχνολογιών που απορρέουν από την εξέλιξη της κατάστασης στο χώρο αυτό. Όσον αφορά τις τιμές που συνιστώνται για τις εκπομπές μορίων, καθίσταται απαραίτητο να διασφαλισθεί μια διαρκής προσφορά καυσίμων με χαμηλό περιεχόμενο σε θείο ($[50 \text{ mg/kg} = [50 \text{ ppm}]$), λόγος ένεκα του οποίου η εφαρμογή των ορίων, που προβλέπονται, στη φάση IIIB εξαρτάται από την έναρξη της εφαρμογής των τροποποιήσεων στην οδηγία 98/70/ΕΚ, που αφορά το καύσιμο πετρέλαιο.

1.10. Η πρόταση για τροποποίηση της υπό εξέταση οδηγίας που αποβλέπει στους κινητήρες, αποδέχεται όπως οι τελευταίοι συναρμολογούνται σε διατάξεις κατασκευασμένες από τους κατασκευαστές τους ίδιους των κινητήρων ή από εκείνους που κατασκευάζονται από τους κατασκευαστές διατάξεων, και προβλέπει, συνεπώς, ορισμένη ελαστικότητα με δύο ενδεχόμενες λύσεις που επιτρέπουν στους κατασκευαστές διατάξεων να διαθέτουν τον απαραίτητο χρόνο για να προσαρμόσουν τα προϊόντα τους στην οδηγία, ως εξής:

- η μια επιτρέπει στους κατασκευαστές διατάξεων να χρησιμοποιούν, για περίοδο δύο ετών «παλαιού τύπου» κινητήρες, υπό τον όρο ότι η κατασκευή τους είναι προγενέστερη της ημερομηνίας έναρξης της ισχύος των νέων οριακών τιμών για εκπομπές·
- η άλλη επιτρέπει στους κατασκευαστές διατάξεων να χρησιμοποιούν περιορισμένο αριθμό κινητήρων που δεν ικανοποιούν παρά μόνο τις προγενέστερες οριακές τιμές, χωρίς να υπερβαίνουν το 20 % της παραγωγής για ένα έτος εντός κάθε φάσματος ισχύος (υπολογιζόμενες βάσει του μέσου όρου διάθεσης κατά τα πέντε τελευταία χρόνια στην αγορά της ΕΕ), ή μια εξαίρεση για ένα σταθερό αριθμό κινητήρων που περιλαμβάνονται σε ένα ή περισσότερα φάσματα ισχύος που δεν υπερβαίνουν 50 κινητήρες για το φάσμα 130-560 kw, 100 κινητήρες για το φάσμα 75-130 kw, 150 κινητήρες για το φάσμα 37-75 kw και 200 κινητήρες για το φάσμα 19-37 kw.

2. Γενικές παρατηρήσεις

2.1. Σύμφωνα με το άρθρο 19 της οδηγίας, που προβλέπει αυστηρότερους κανόνες για τις εκπομπές κινητήρων με ανάφλεξη δια συμπίεσεως, η Επιτροπή υποβάλλει πρόταση για μια νέα μείωση των οριακών τιμών εκπομπών κινητήρων κινητών μηχανημάτων μη οδικού χαρακτήρα και με ισχύ 18 και 560 kw.

2.2. Είναι βέβαιο ότι ο αριθμός κινητήρων που παράγονται για τα μη οδικά κινητά μηχανήματα είναι πολύ κατώτερος εκείνου των κινητήρων που κατασκευάζονται για οδικές εφαρμογές. Οι δύο κατηγορίες είναι τεχνολογικά πολύ πλησίον. Έτσι η εμπειρία που έχει αποκτηθεί με τους πρώτους δύναται να εφαρμοσθεί στα δεύτερα. Σε μεγάλο βαθμό πρόκειται για την προσαρμογή της

τεχνολογίας που έχει ήδη επιτευχθεί για τους κινητήρες φορτηγών εμπορευματικών μεταφορών στο σχέδιο και στις συνθήκες εργασίας των κινητών μη οδικών μηχανημάτων. Επιβάλλεται, πάντως, η συνεκτίμηση ορισμένων διαφορών κατά τη χρήση:

- το εργασιακό περιβάλλον και το καθεστώς εναλλαγής είναι πολύ διαφορετικά·
- η απουσία μητρώου (κοινώς γνωστού ως «καταχώρηση») μη οδικών μηχανημάτων καθιστά δυσχερή τον έλεγχο των συνθηκών τρέχουσας χρήσης, αλλά δεν εμποδίζει την επιβολή των απαιτήσεων της οδηγίας όσον αφορά αυτά τα μηχανήματα προς το σκοπό της πιστοποίησής τους·
- ο προσδιορισμός της έννοιας της «χρήσιμης διάρκειας» δεν εξαρτάται από υποχρεωτικές περιοδικές επιθεωρήσεις, όπως για τα οδικά μηχανήματα, αλλά μάλλον από οικονομικά κριτήρια εκμετάλλευσης από επαγγελματίες και επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν μηχανήματα μη οδικού τύπου με ανάφλεξη υπό συμπίεση στον κύκλο της δραστηριότητάς τους.

2.3. Οι διαφορές αυτές δεν αποτελούν σοβαρά εμπόδια για την επίτευξη των στόχων της οδηγίας, επειδή:

- οι νέες «μέθοδοι μέτρησης και δειγματοληψίας» μπορούν να αντισταθούν με τρόπο κατάλληλο το σύστημα χρήσης των μη οδικών μηχανημάτων·
- τα εν λόγω μηχανήματα, λόγω των διαστάσεων και της ισχύος τους διατίθενται γενικά σε επαγγελματική χρήση και, συνεπώς, υποβάλλονται σε τακτική συντήρηση από τις ιδιοκτήτριες επιχειρήσεις·
- η μηχανική χειροτέρευση των μη οδικών μηχανημάτων είναι, πιθανόν, ταχύτερη από τη χειροτέρευση των κινητήρων τους. Συνεπώς, μακροπροθέσμως, η πιστοποίηση κινητήρων αρκεί μόνη να διασφαλίσει το σεβασμό των οριακών τιμών της οδηγίας κατά τη χρήσιμη διάρκεια των μηχανημάτων.

2.4. Για να εκτιμηθεί καλύτερα η σημασία της εφαρμογής της παρούσας οδηγίας ώστε να επιλυθούν τα προβλήματα για την ποιότητα του αέρα στο μέλλον, επιβάλλεται να μνημονευθεί το μέρος που αντιπροσωπεύει το σύνολο των μη οδικών κινητών μηχανημάτων στην κατηγορία των μηχανημάτων που καταναλώνουν πετρέλαιο, με βάση την κατανάλωση πετρελαίου κατά το έτος 1998 στην ΕΕ των 15 (της τάξης των 227 117 δις. τόνων) που κατανέμονται ως εξής:

— οδικά μηχανήματα	52,4 %
— μη οδικά μηχανήματα ⁽¹⁾	9,3 %
— εσωτερική ναυσιπλοΐα	2,1 %
— άλλα	36,2 %
Σύνολο	100,0 %

⁽¹⁾ Αγροτικά μηχανήματα (εκτός από ελκυστήρες), κατασκευαστικές μηχανές μη στρατιωτικές, ορυχεία, εξόρυξη κ.λπ.

3. Τεχνολογικές δυσκολίες

3.1. Όπως αναφέρθηκε οι υφιστάμενες τεχνολογικές πρόοδοι για τους κινητήρες των οδικών μηχανημάτων εφαρμόζονται, στις περισσότερες περιπτώσεις, στα μη οδικά μηχανήματα. Πάντως, η πρόταση επανεξέτασης της Επιτροπής φαίνεται επιφυλακτική. Η τελευταία οφείλει να παρέμβει το αργότερο το Δεκέμβριο 2006 για να εκτιμήσει τη δυνατότητα χρήσης ή μεταφοράς αυτών των τεχνολογικών προόδων.

4. Σημασία της ποιότητας των καυσίμων

4.1. Το γεγονός ότι η εφαρμογή της φάσης IIIB εξαρτάται από την ποιότητα των καυσίμων και, συνεπώς, από την εφαρμογή της οδηγίας 98/70/EK, που θεσπίζει ότι από την 1η Ιανουαρίου 2005 το πετρέλαιο για τα οχήματα θα έχει ανώτερο όριο θείου 50 ppm, υποχρεώνει την υπαγωγή των ημερομηνιών έναρξης της ισχύος αυτής της φάσης στην εφαρμογή της οδηγίας 98/70/EK. Η πιστοποίηση κινητήρων που λειτουργούν με τα καύσιμα αναφοράς διασφαλίζει την θέση τους σε κίνηση εκείνων που συμβαδίζουν με τις οριακές τιμές της φάσης IIIB. Πάντως, οι εκπομπές δεν θα δύνανται να ανταποκρίνονται στις νέες οριακές τιμές παρά μόνο αν τα κατάλληλα καύσιμα διατίθενται πράγματι στην αγορά.

4.1.1. Το προαναφερθέν, στις αιτιολογικές σκέψεις, κόστος της τροποποιητικής πρότασης βασίζεται σε εκτιμήσεις που δεν παρουσιάζουν λεπτομέρειες. Γι' αυτό δεν είναι δυνατό να εκτιμηθεί πώς θα διαμορφωθεί η σχέση κόστος/κέρδος και τα γενικά κέρδη της σειράς των οριακών τιμών που προτείνεται για τους μη οδικούς κινητήρες όπως αναφέρθηκε (βλ. π.χ. το συμπέρασμα στο σημείο 3.7.4).

4.2. Αν και προβλέπεται ότι η προσφορά καυσίμων με μειωμένες τιμές θείου (10-50 ppm) δεν θα γίνεται σε όλες τις αγορές, πρέπει να συνειδητοποιηθεί ότι οι οριακές τιμές που προβλέπονται στην φάση III-B δεν θα επιτευχθούν εφόσον δεν χρησιμοποιούνται αυτά τα καύσιμα.

5. Τεχνικές παρατηρήσεις

5.1. Αν και υποστηρίζεται η αρχή της περιβαλλοντικής επαγρύπνησης που υιοθετεί η πρόταση επιβάλλεται να συνεκτιμηθούν οι δυσκολίες της εφαρμογής που απορρέουν από την εξάρτηση από την ποιότητα των διαθέσιμων καυσίμων και του ελέγχου του σεβασμού των προτύπων μετά την πιστοποίηση.

5.2. Αν και τα κινητά μηχανήματα μη οδικού τύπου με ανάφλεξη δια συμπίεσεως δεν υπόκεινται σε καταχώρηση το γεγονός ότι γενικά χρησιμοποιούνται από επαγγελματίες και επιχειρήσεις καθιστά δυνατό να πιστοποιηθούν και εντοπισθούν, από τις επίσημες αρχές των κρατών μελών. Παρόμοια μηχανήματα επιβάλλεται να συνοδεύονται πάντοτε από ένα δελτίο πιστοποίησης που περιέχει λεπτομερή περιγραφή των υποχρεωτικών διατάξεων για τον πλήρη σεβασμό των οριακών τιμών που έχουν καθορισθεί στην οδηγία βάσει της οποίας γίνεται η πιστοποίηση. Έτσι τα κράτη μέλη θα μπορούν στο μέλλον να διαθέτουν μέσα προς έλεγχο της συντήρησης και/ή του σεβασμού των όρων πιστοποίησης.

6. Συμπεράσματα

6.1. Η ΕΟΚΕ χαίρει για την πρόταση της Επιτροπής και αποβλέπει στη μείωση της ρύπανσης που προέρχεται από κινητά μη οδικά μηχανήματα όπου χρησιμοποιούνται κινητήρες εσωτερικής καύσης.

6.2. Η δυνατότητα υλοποίησης των τεχνικών λύσεων που είναι αναγκαίες για την κάλυψη των οριακών τιμών που θεσπίζονται για τις διάφορες φάσεις, καθώς και οι ημερομηνίες που προβλέπονται για την εφαρμογή τους και οι φροντίδες με τις τροποποιήσεις που θα εισαχθούν στα καύσιμα που είναι αναγκαία για τη φάση III-B και, ακόμη, η τεχνική βελτίωση της διατύπωσης των νέων μεθόδων που επισυνάπτονται στην πρόταση οδηγίας, αξίζουν την υποστήριξη της ΕΟΚΕ.

Βρυξέλλες, 18 Ιουνίου 2003.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής
Επιτροπής

Roger BRIESCH