

EL

EL

EL



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 7.7.2010
COM(2010)362 τελικό

2010/0195 (COD)

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**για την τροποποίηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ όσον αφορά τις διατάξεις για τους κινητήρες
που διατίθενται στην αγορά στο πλαίσιο του ευέλικτου συστήματος**

SEC(2010)828

SEC(2010)829

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Με 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 (εφεξής «η οδηγία») θεσπίστηκε ρυθμιστικό πλαίσιο για τα ανώτατα όρια εκπομπών καυσαερίων που περιέχουν μονοξείδιο του άνθρακα (CO), υδρογονάνθρακες (HC), οξείδια του αζώτου (NOx) και σωματίδια (PM) και προέρχονται από κινητήρες ντίζελ που τοποθετούνται σε κατασκευαστικά, γεωργικά και δασικά μηχανήματα, αυτοκινητάμαξες και σιδηροδρομικές μηχανές, σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας, κινητήρες σταθερών στροφών και μικρούς βενζινοκινητήρες που χρησιμοποιούνται σε διαφορετικούς τύπους μηχανημάτων.

Η οδηγία προβλέπει στάδια περιορισμού των εκπομπών με αυξανόμενη αυστηρότητα, τα οποία συνοδεύονται από τις αντίστοιχες προθεσμίες συμμόρφωσης. Οι κατασκευαστές πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι νέοι κινητήρες συμμορφώνονται με αυτά τα όρια ώστε να είναι δυνατή η διάθεσή τους στην αγορά.

Με την οδηγία 2004/26/EK¹ εισήχθη το ισχύον σήμερα στάδιο ορίων εκπομπών για την πλειονότητα των κινητήρων ντίζελ, το οποίο αναφέρεται ως στάδιο IIIA. Τα όρια αυτά θα αντικατασταθούν από τα αυστηρότερα όρια του σταδίου IIIB προοδευτικά από την 1η Ιανουαρίου 2011. Η περίοδος έγκρισης τύπου για αυτούς τους κινητήρες άρχισε από την 1η Ιανουαρίου 2010. Επηρεάζεται ένα μεγάλο και πολύμορφο φάσμα παραγωγής μηχανημάτων (περίπου 1500 εταιρείες στην ΕΕ).

Προκειμένου να συμμορφωθούν με τα όρια του σταδίου IIIB, οι σημερινοί κινητήρες θα χρειαστεί να υποστούν ουσιαστικές τροποποιήσεις. Οι αλλαγές στη διάταξη, το μέγεθος ή το βάρος των κινητήρων έχουν καταλυτικό αντίκτυπο για τους κατασκευαστές αρχικού εξοπλισμού (ΚΑΕ), οι οποίοι θα κληθούν να προσαρμόσουν εξ ολοκλήρου τον σχεδιασμό των μηχανημάτων τους προκειμένου να είναι δυνατή η τοποθέτηση των τροποποιημένων κινητήρων. Η διαδικασία αυτή μπορεί να ξεκινήσει μόνο μετά την πλήρη ανάπτυξη του κινητήρα. Οι τεχνικές λύσεις για κινητήρες που συμμορφώνονται με το στάδιο IIIB δεν έχουν γενικά οριστικοποιηθεί ακόμα. Έτσι, οι ΚΑΕ δεν είναι σε θέση να επανασχεδιάσουν πλήρως το μηχανήμα όπου προορίζεται να τοποθετηθεί ο κινητήρας. Αν και σε μερικούς από αυτούς οι απαιτήσεις του σταδίου IIIB για τις εκπομπές δεν θα προκαλέσουν πολύ σημαντικά προβλήματα, στην περίπτωση άλλων μη οδικών κινητών μηχανημάτων ο κινητήρας με συμμόρφωση σταδίου IIIB απέχει πολύ από την οριστική μορφή του και χρειάζεται σημαντική πρόσθετη έρευνα και τεχνολογική ανάπτυξη ώστε να διασφαλιστεί ότι τα μηχανήματα μπορούν να διατεθούν στην αγορά με κινητήρες που πληρούν τις απαιτήσεις του σταδίου IIIB.

Το απαιτούμενο κόστος της συμμόρφωσης για να αντεπεξέλθουν οι κατασκευαστές στα νέα όρια εκπομπών είναι σημαντικό. Το εν λόγω κόστος περιλαμβάνει για παράδειγμα δαπάνες έρευνας και ανάπτυξης, δαπάνες επανασχεδιασμού του εξοπλισμού, δαπάνες συσκευών μετεπεξεργασίας, δαπάνες τεκμηρίωσης και επισήμανσης κ.λπ.

¹ ΕΕ L 225 της 25.6.2004, σ. 3

Από το φθινόπωρο του 2008 και μετά, το μεγαλύτερο μέρος του κλάδου που εδρεύει στην Ένωση και παράγει μη οδικά κινητά μηχανήματα επλήγη αναπάντεχα και σκληρά από την παγκόσμια χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση. Ειδικότερα, ο κατασκευαστικός εξοπλισμός και τα γεωργικά μηχανήματα έχουν πληγεί σοβαρά. Για τις αυτοκινητάμαξες η κρίση έχει αρνητικές επιπτώσεις, ωστόσο λιγότερο σοβαρές. Σε γενικές γραμμές, η απότομη πτώση στις πωλήσεις επέφερε μεγάλη μείωση εσόδων και διαθέσιμων κεφαλαίων για τη χρηματοδότηση της αναγκαίας τεχνολογικής έρευνας και ανάπτυξης για μηχανήματα με κινητήρες που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του σταδίου ΙΙΒ σε όλες τις κατηγορίες ισχύος και τις εφαρμογές εντός των προβλεπόμενων από την οδηγία προθεσμιών.

Με την οδηγία 2004/26/EK εισήχθη επίσης το λεγόμενο ευέλικτο σύστημα με σκοπό να διευκολυνθεί η μετάβαση από το ένα στάδιο εκπομπών στο άλλο. Το ευέλικτο σύστημα δίνει τη δυνατότητα στον ΚΑΕ να διαθέσει στην αγορά, κατά τη διάρκεια της περιόδου μεταξύ δύο διαδοχικών σταδίων ανώτατων τιμών για τις εκπομπές καυσαερίων, περιορισμένο αριθμό μη οδικών κινητών μηχανημάτων στα οποία έχουν τοποθετηθεί κινητήρες που συμμορφώνονται ακόμα με τα όρια εκπομπών καυσαερίων του προηγούμενου σταδίου. Το ευέλικτο σύστημα εφαρμόζεται για τους κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση (ντίζελ) που χρησιμοποιούνται σε κατασκευαστικά, γεωργικά και δασικά μηχανήματα, τα ηλεκτροπαραγωγά ζεύγη και τις αντλίες που χρησιμοποιούν κινητήρες σταθερών στροφών, αλλά όχι και για τις σιδηροδρομικές μηχανές, τις αυτοκινητάμαξες και τα σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας. Δίνει τη δυνατότητα στον ΚΑΕ να διαθέσει στην αγορά είτε 1) για κάθε κατηγορία ισχύος κινητήρα, περιορισμένο αριθμό μηχανημάτων που να μην υπερβαίνει το 20% των ετήσιων πωλήσεων του ΚΑΕ σε μηχανήματα (υπολογιζόμενες ως ο μέσος όρος πωλήσεων μηχανημάτων στην ΕΕ κατά τα τελευταία 5 έτη) είτε 2) συγκεκριμένο αριθμό μηχανημάτων, όπως ορίζεται στην οδηγία. Η δεύτερη επιλογή προβλέφθηκε για μικρότερες επιχειρήσεις που παράγουν μικρότερες ποσότητες κινητήρων.

Προτείνεται η τροποποίηση των διατάξεων του ευέλικτου συστήματος ώστε να μετριαστεί ακόμη περισσότερο το οικονομικό κόστος της μετάβασης από το στάδιο εκπομπών ΙΙΑ στο ΙΙΒ, επεκτείνοντας την εφαρμογή του για ορισμένους τύπους μη οδικών κινητών μηχανημάτων και διατηρώντας παράλληλα την έναρξη ισχύος του σταδίου ΙΙΒ για τα όρια εκπομπών καυσαερίων προκειμένου να διαφυλαχθεί ο στόχος της οδηγίας για μείωση των εκπομπών αερίων και σωματιδιακών ρύπων στην Ένωση. Στην εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση παρέχονται λεπτομερή στοιχεία για τις διαφορετικές επιλογές, οι οποίες αξιολογήθηκαν προκειμένου να μετριαστεί ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης στους ΚΑΕ. Το συμπέρασμα από την εκτίμηση είναι ότι οι κατασκευαστές δεν θα μπορούν στο άμεσο μέλλον να διαθέσουν στην αγορά σιδηροδρομικές μηχανές με συμμόρφωση σταδίου ΙΙΒ καθώς απαιτείται περισσότερη έρευνα, και συνεπώς η επέκταση των προτεινόμενων μέτρων ευελιξίας στους κινητήρες που χρησιμοποιούνται σε σιδηροδρομικές μηχανές δεν φαίνεται σκόπιμη. Το 2010 έγιναν εντατικές συζητήσεις με ειδικούς του βιομηχανικού κλάδου και των κρατών μελών για να εκτιμηθεί η κατάσταση όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μηχανές, οι οποίες είχαν εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου. Χάρη στα όσα συζητήθηκαν, η Επιτροπή μπορεί να συμπεράνει ότι ορισμένοι κατασκευαστές κινητήρων έχουν στο μεταξύ διάστημα σημειώσει πρόοδο στην ανάπτυξη κινητήρων με συμμόρφωση σταδίου ΙΙΒ για σιδηροδρομικές μηχανές, ενώ οι ΚΑΕ δεν θα είναι ακόμα εντελώς έτοιμοι να διαθέσουν στην αγορά σιδηροδρομικές μηχανές με συμμόρφωση σταδίου ΙΙΒ την 1η Ιανουαρίου 2012 όπως προβλέπει η οδηγία. Ως εκ τούτου, κρίθηκε αναγκαία η εφαρμογή του ευέλικτου συστήματος και στις σιδηροδρομικές μηχανές. Οι αναλύσεις κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι αυτή η επέκταση θα έχει πολύ περιορισμένο αντίκτυπο στο περιβάλλον, ενώ την ίδια στιγμή θα επιτρέψει στις σιδηροδρομικές εταιρείες να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες επενδύσεις.

2. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Επί της πρότασης έγινε διαβούλευση με εκπροσώπους των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων μερών του βιομηχανικού κλάδου μέσω της ομάδας ειδικών για θέματα εκπομπών μηχανημάτων (GEME) που προβλέπει η οδηγία. Επιπλέον, η Επιτροπή διεξήγαγε μεταξύ Μαΐου και Ιουνίου 2009 μια σε βάθος διαβούλευση με τις αρχές των κρατών μελών και με όλα τα συναφή ενδιαφερόμενα μέρη, δηλ. τον βιομηχανικό κλάδο, περιβαλλοντικές οργανώσεις και συλλόγους εργαζομένων. Για την πρόταση έχουν ληφθεί υπόψη η τεχνική ανασκόπηση της οδηγίας² από το Κοινό Κέντρο Ερευνών (ΚΚΕρ) που περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, αξιολόγηση της ανάγκης για τροποποίηση των διατάξεων του ευέλικτου συστήματος, η μελέτη εκτίμησης επιπτώσεων από εξωτερικό σύμβουλο³ για την εκτίμηση των επιπτώσεων από τις προτεινόμενες επιλογές πολιτικής όπως εκτίθενται στο σχέδιο τεχνικής ανασκόπησης του ΚΚΕρ, καθώς και δύο συμπληρωματικές μελέτες σχετικά με τις επιπτώσεις για τον σιδηροδρομικό τομέα (αυτοκινητάμαξες, σιδηροδρομικές μηχανές) και τις επιπτώσεις από τις επιλογές της τεχνικής ανασκόπησης του ΚΚΕρ, αλλά και τις συνέπειες από την τροποποίηση του ευέλικτου συστήματος για τις ΜΜΕ⁴.

Η λεπτομερής εκτίμηση επιπτώσεων που συνοδεύει την παρούσα πρόταση διενεργήθηκε με βάση τις τεχνικές μελέτες και τη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Διεξέρχεται τα διάφορα σενάρια για τους κινητήρες που καλύπτονται από το ισχύον ευέλικτο σύστημα και εντοπίζει την ανάγκη να συμπεριληφθούν οι αυτοκινητάμαξες. Συμπληρωματικά προς τα συμπεράσματα της εκτίμησης επιπτώσεων, στο ευέλικτο σύστημα εντάχθηκαν και οι σιδηροδρομικές μηχανές.

Στην εκτίμηση επιπτώσεων αναλύονται διαφορετικές επιλογές που κινούνται από την εφαρμογή ενός προγράμματος απόσυρσης και διάλυσης σε παραλλαγές του ευέλικτου συστήματος όσον αφορά το(ν) επιτρεπόμενο ποσοστό/αριθμό κινητήρων και μέχρι τη δημιουργία ενός συστήματος εμπορίας όπου οι εταιρείες που δεν κάνουν χρήση της ευελιξίας στο ακέραιο θα μπορούν να πωλούν τα δικαιώματα ευελιξίας που διαθέτουν σε εταιρείες που χρειάζονται περισσότερη ευελιξία. Η εφαρμογή προγράμματος απόσυρσης και διάλυσης απορρίφθηκε επειδή ένα τέτοιο πρόγραμμα δεν είναι κατάλληλο για να βοηθήσει τους ΚΑΕ στη χρηματοδότηση E&A ώστε να παραχθούν μηχανήματα με συμμόρφωση σταδίου IIIB. Η δημιουργία συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων ευελιξίας κρίθηκε ακατάλληλη επειδή πρόκειται για ένα υπερβολικά περίπλοκο σύστημα που πρέπει να λειτουργήσει μέσα σε στενά χρονικά περιθώρια και επομένως είναι δυσανάλογο σε σχέση με τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Η επιλογή για επέκταση του ισχύοντος ευέλικτου συστήματος και ένταξη σε αυτό τομέων που δεν καλύπτονται ακόμα κρίθηκε ως η καλύτερη επιλογή που ισορροπεί ανάμεσα στον περιβαλλοντικό αντίκτυπο και στο οικονομικό όφελος από την εξοικονόμηση κόστους συμμόρφωσης για ένα περιορισμένο χρονικό διάστημα.

² Το σχέδιο τελικής έκθεσης της τεχνικής ανασκόπησης είναι διαθέσιμο στην ιστοσελίδα για τα MOKM της πύλης Europa: http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/2007tecrew_dfr.pdf

³ Η τελική έκθεση της μελέτης ΕΕ από την εταιρεία ARCADIS N.V. είναι διαθέσιμη στην ιστοσελίδα για τα MOKM της πύλης Europa: http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/impactassessment/nrmm_iastudy_fnrrep.pdf

⁴ Η πρόσθετη μελέτη ΕΕ για τους τομείς των σιδηροδρόμων και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας είναι διαθέσιμη στην ιστοσελίδα για τα MOKM της πύλης Europa: http://ec.europa.eu/enterprise/mechan_equipment/emissions/projstudies.htm

3. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Στόχος της οδηγίας 97/68/EK, όπως και αυτής της προτεινόμενης τροποποίησης, είναι η συμβολή στην εύρυθμη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς για κινητήρες που προορίζονται να τοποθετηθούν σε μη οδικά κινητά μηχανήματα και παράλληλα η προστασία της ανθρώπινης υγείας και του περιβάλλοντος. Συνεπώς, η νομική βάση είναι το άρθρο 114 της Συνθήκης.

4. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Η πρόταση προβλέπει τις ακόλουθες τροποποιήσεις στην οδηγία 97/68/EK:

- Αύξηση του ποσοστού του αριθμού κινητήρων, που χρησιμοποιούνται για τη λειτουργία χερσαίων μηχανημάτων και διατίθενται στην αγορά στο πλαίσιο του ευέλικτου συστήματος, για κάθε κατηγορία κινητήρα από το 20% στο 50% των ετήσιων πωλήσεων του ΚΑΕ σε εξοπλισμό, καθώς και προσαρμογή του μέγιστου αριθμού κινητήρων που μπορούν να διατεθούν στην αγορά στο πλαίσιο του ευέλικτου συστήματος ως εναλλακτική δυνατότητα επιλογής, κατά την περίοδο που μεσολαβεί μεταξύ του σταδίου IIIA και του σταδίου IIIB για τις εκπομπές.
- Ένταξη των κινητήρων που χρησιμοποιούνται για την πρόωση σε αυτοκινητάμαξες και σιδηροδρομικές μηχανές στο ευέλικτο σύστημα, παρέχοντας στον ΚΑΕ τη δυνατότητα να διαθέτει στην αγορά περιορισμένο αριθμό κινητήρων στο πλαίσιο του ευέλικτου συστήματος.
- Τα μέτρα αυτά θα λήξουν στις 31 Δεκεμβρίου 2013.

5. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Η πρόταση δεν έχει επιπτώσεις στον προϋπολογισμό της Ένωσης.

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ όσον αφορά τις διατάξεις για τους κινητήρες που διατίθενται στην αγορά στο πλαίσιο του ευέλικτου συστήματος

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 114,

την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής⁵,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁶,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών⁷,

Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 294 της Συνθήκης⁸,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η οδηγία 97/68/ΕΚ⁹ αφορά τις εκπομπές καυσαερίων από κινητήρες που τοποθετούνται σε μη οδικά κινητά μηχανήματα. Τα ισχύοντα όρια εκπομπών που εφαρμόζονται στην έγκριση τύπου των περισσότερων κινητήρων ανάφλεξης με συμπίεση βάσει του σταδίου ΙΙΑ πρόκειται να αντικατασταθούν από τα αυστηρότερα όρια που προβλέπει το στάδιο ΙΙΒ. Τα όρια αυτά εφαρμόζονται από την 1η Ιανουαρίου 2010 όσον αφορά την έγκριση τύπου για τους εν λόγω κινητήρες και από την 1η Ιανουαρίου 2011 όσον αφορά τη διάθεση στην αγορά.
- (2) Η μετάβαση στο στάδιο ΙΙΒ συνεπάγεται κλιμακωτή αλλαγή τεχνολογίας που απαιτεί σημαντικές δαπάνες εφαρμογής για τον επανασχεδιασμό των κινητήρων και για την επεξεργασία προηγμένων τεχνικών λύσεων. Η μετάβαση πραγματοποιείται την ίδια χρονική στιγμή που ο βιομηχανικός κλάδος αντιμετωπίζει σοβαρές οικονομικές δυσκολίες.

⁵ EE C [...] της [...], σ. [...].

⁶ EE C [...] της [...], σ. [...].

⁷ EE C [...] της [...], σ. [...].

⁸ EE C [...] της [...], σ. [...].

⁹ EE L 59 της 27.2.1998, σ. 1.

- (3) Η οδηγία 97/68/EK προβλέπει ένα ευέλικτο σύστημα που δίνει τη δυνατότητα στους κατασκευαστές εξοπλισμού να προμηθεύονται, κατά την περίοδο που μεσολαβεί μεταξύ δύο σταδίων εκπομπών, περιορισμένη ποσότητα κινητήρων που δεν συμμορφώνονται με τις ισχύουσες οριακές τιμές εκπομπών αλλά έχουν λάβει έγκριση για το αμέσως προηγούμενο στάδιο ορίων εκπομπών.
- (4) Το άρθρο 2 στοιχείο β) της οδηγίας 2004/26/EK¹⁰ προβλέπει την εκτίμηση της ενδεχόμενης ανάγκης για τη λήψη πρόσθετων μέτρων ευελιξίας.
- (5) Κατά τη διάρκεια της μετάβασης από το στάδιο IIIA στο στάδιο IIIB, το ποσοστό του αριθμού κινητήρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται σε εφαρμογές εκτός της πρόωσης για αυτοκινητάμαξες και σιδηροδρομικές μηχανές που διατίθενται στην αγορά στο πλαίσιο του ευέλικτου συστήματος, πρέπει να αυξηθεί από το 20% στο 50% των ετήσιων πωλήσεων του κατασκευαστή εξοπλισμού που αφορούν εξοπλισμό με κινητήρες αυτής της κατηγορίας. Ο μέγιστος αριθμός κινητήρων που μπορούν να διατεθούν στην αγορά στο πλαίσιο του ευέλικτου συστήματος πρέπει να προσαρμοστεί ανάλογα.
- (6) Οι κανόνες που ισχύουν για το ευέλικτο σύστημα πρέπει να προσαρμοστούν ώστε να επεκταθεί η εφαρμογή του εν λόγω συστήματος και στους κινητήρες για χρήση στην πρόωση αυτοκινηταμαξών και σιδηροδρομικών μηχανών.
- (7) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία αντικατοπτρίζουν την προσωρινή δυσκολία που αντιμετωπίζει ο κλάδος των κατασκευαστών. Συνεπώς, τα μέτρα πρέπει να περιοριστούν στην περίοδο μετάβασης από το στάδιο IIIA στο στάδιο IIIB και να λήξουν την 31η Δεκεμβρίου 2013 το αργότερο.
- (8) Η οδηγία 97/68/EK πρέπει, κατά συνέπεια, να τροποποιηθεί αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

Η οδηγία 97/68/EK τροποποιείται ως εξής:

1. Στο άρθρο 4, η παράγραφος 6 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«6. Κινητήρες ανάφλεξης με συμπίεση για χρήση άλλη εκτός από την πρόωση σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας μπορούν να διατίθενται στην αγορά στο πλαίσιο ενός ευέλικτου συστήματος σύμφωνα με τη διαδικασία του παραρτήματος XIII, επιπροσθέτως προς τις παραγράφους 1 έως 5.»
2. Το άρθρο 10 τροποποιείται ως εξής:
 - α) Η παράγραφος 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

¹⁰ EE L 146 της 30.4.2004, σ. 1.

«7. Τα κράτη μέλη επιτρέπουν τη διάθεση στην αγορά κινητήρων, όπως αυτοί ορίζονται στα στοιχεία i), ii), iv) και v) του σημείου Α του τμήματος 1 του παραρτήματος Ι, στο πλαίσιο του ευέλικτου συστήματος σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος ΧΙΙΙ.»

β) Προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος 8:

«8. Το ευέλικτο σύστημα, σύμφωνα με τις διατάξεις του σημείου 1.2 του παραρτήματος ΧΙΙΙ, ισχύει μόνο για τη μετάβαση από το στάδιο ΙΙΑ στο στάδιο ΙΙΒ και λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 2013.»

3. Το παράρτημα ΧΙΙΙ τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας οδηγίας.

Άρθρο 2

Μεταφορά στο εθνικό δίκαιο

1. Τα κράτη μέλη θεσπίζουν και δημοσιεύουν, πριν από τις/την [δώδεκα μήνες από τη δημοσίευση της οδηγίας] το αργότερο, τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία. Ανακοινώνουν αμέσως στην Επιτροπή το κείμενο των εν λόγω διατάξεων, καθώς και πίνακα αντιστοιχίας μεταξύ αυτών των διατάξεων και των διατάξεων της παρούσας οδηγίας.

Εφαρμόζουν τις διατάξεις αυτές από τις/την [ημέρα, μήνας, έτος = επομένη της ημερομηνίας εφαρμογής].

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις εν λόγω διατάξεις, αυτές περιέχουν αναφορά στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από την αναφορά αυτή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Ο τρόπος της αναφοράς αποφασίζεται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των ουσιωδών διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Άρθρο 4

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, [...]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Ο Πρόεδρος
[...]

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
[...]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το τμήμα 1 του παραρτήματος XIII αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΑΕ

1.1. Με εξαίρεση τη μεταβατική περίοδο που μεσολαβεί μεταξύ σταδίου ΙΙΑ και σταδίου ΙΙΒ, ο ΚΑΕ που επιθυμεί να κάνει χρήση του ευέλικτου συστήματος ζητά από οποιαδήποτε εγκρίνουσα αρχή την άδεια να αγοράσει από τους δικούς του προμηθευτές κινητήρων τις ποσότητες κινητήρων που περιγράφονται στα σημεία 1.1.1 και 1.1.2, οι οποίοι δεν συμμορφώνονται με τις ισχύουσες οριακές τιμές εκπομπών, αλλά έχουν λάβει έγκριση για το αμέσως προηγούμενο στάδιο ορίων εκπομπών.

1.1.1. Ο αριθμός των κινητήρων που διατίθενται στην αγορά στο πλαίσιο ευέλικτου συστήματος δεν υπερβαίνει, για κάθε κατηγορία κινητήρων, το 20% των ετήσιων πωλήσεων του ΚΑΕ σε εξοπλισμό με κινητήρες αυτής της κατηγορίας (υπολογιζόμενων ως μέσος όρος των πωλήσεων των τελευταίων 5 ετών στην αγορά της ΕΕ). Σε περίπτωση που ο ΚΑΕ εμπορεύεται στην αγορά της ΕΕ εξοπλισμό για περίοδο μικρότερη των 5 ετών, ο μέσος όρος υπολογίζεται με βάση το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο ΚΑΕ εμπορεύεται εξοπλισμό στην αγορά της ΕΕ.

1.1.2. Ως προαιρετική εναλλακτική λύση σε σχέση με το σημείο 1.1.1 και εξαιρουμένων των κινητήρων για χρήση στην πρόωση αυτοκινηταμαξών και σιδηροδρομικών μηχανών, ο ΚΑΕ μπορεί να επιδιώξει να λάβει άδεια ώστε οι δικοί του προμηθευτές κινητήρων να διαθέσουν στην αγορά έναν καθορισμένο αριθμό κινητήρων στο πλαίσιο του ευέλικτου συστήματος. Ο αριθμός των κινητήρων για κάθε κατηγορία δεν υπερβαίνει τις ακόλουθες τιμές:

Κατηγορία κινητήρα (kW)	Αριθμός κινητήρων
19-37	200
37-75	150
75-130	100
130-560	50

1.2 Κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου από το στάδιο ΙΙΑ στο στάδιο ΙΙΒ, και εξαιρουμένων των κινητήρων για χρήση στην πρόωση αυτοκινηταμαξών και σιδηροδρομικών μηχανών, ο ΚΑΕ που επιθυμεί να κάνει χρήση του ευέλικτου συστήματος ζητά από οποιαδήποτε εγκρίνουσα αρχή την άδεια να αγοράσει από τους δικούς του προμηθευτές κινητήρων τις ποσότητες κινητήρων που περιγράφονται στα σημεία 1.2.1 και 1.2.2, οι οποίοι δεν συμμορφώνονται με τις ισχύουσες οριακές τιμές εκπομπών, αλλά έχουν λάβει έγκριση για το αμέσως προηγούμενο στάδιο ορίων εκπομπών.

1.2.1. Ο αριθμός των κινητήρων που διατίθενται στην αγορά στο πλαίσιο αυτού του ευέλικτου συστήματος δεν υπερβαίνει, για κάθε κατηγορία κινητήρων, το 50% των

ετήσιων πωλήσεων του ΚΑΕ σε εξοπλισμό με κινητήρες αυτής της κατηγορίας (υπολογιζόμενων ως μέσος όρος των πωλήσεων των τελευταίων 5 ετών στην αγορά της ΕΕ). Σε περίπτωση που ο ΚΑΕ εμπορεύεται στην αγορά της ΕΕ εξοπλισμό για περίοδο μικρότερη των 5 ετών, ο μέσος όρος υπολογίζεται με βάση το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο ΚΑΕ εμπορεύεται εξοπλισμό στην αγορά της ΕΕ.

- 1.2.2. Ως προαιρετική εναλλακτική λύση σε σχέση με το σημείο 1.2.1, ο ΚΑΕ μπορεί να επιδιώξει να λάβει άδεια ώστε οι δικοί του προμηθευτές κινητήρων να διαθέσουν στην αγορά έναν καθορισμένο αριθμό κινητήρων στο πλαίσιο του ευέλικτου συστήματος. Ο αριθμός των κινητήρων για κάθε κατηγορία δεν υπερβαίνει τις ακόλουθες τιμές:

Κατηγορία κινητήρα (kW)	Αριθμός κινητήρων
37-56	200
56-75	175
75-130	250
130-560	125

- 1.3 Όσον αφορά τους κινητήρες για χρήση στην πρόωση αυτοκινηταμαξών, το ευέλικτο σύστημα όπως ορίζεται στο σημείο 1.1.1 εφαρμόζεται αρχής γενομένης από τη μεταβατική περίοδο που μεσολαβεί μεταξύ του σταδίου ΙΙΑ και του σταδίου ΙΙΒ.
- 1.4 Όσον αφορά τους κινητήρες για χρήση στην πρόωση σιδηροδρομικών μηχανών, κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου που μεσολαβεί μεταξύ του σταδίου ΙΙΑ και του σταδίου ΙΙΒ, ο ΚΑΕ μπορεί να επιδιώξει να λάβει άδεια ώστε οι δικοί του προμηθευτές κινητήρων να διαθέσουν στην αγορά το πολύ έως 12 κινητήρες για χρήση στην πρόωση σιδηροδρομικών μηχανών στο πλαίσιο του ευέλικτου συστήματος.
- 1.5. Ο ΚΑΕ περιλαμβάνει στην αίτησή του προς την εγκρίνουσα αρχή τα ακόλουθα στοιχεία:
- α) δείγμα των ετικετών που πρόκειται να επικολληθούν σε κάθε επιμέρους τμήμα των μη οδικών κινητών μηχανημάτων στα οποία θα τοποθετηθεί κινητήρας που διατέθηκε στην αγορά στο πλαίσιο του ευέλικτου συστήματος. Στις ετικέτες αναγράφεται το ακόλουθο κείμενο: «ΜΗΧΑΝΗΜΑ ΑΡΙΘ. ... (σειρά μηχανημάτων) ΑΠΟ ... (συνολικός αριθμός μηχανημάτων στην αντίστοιχη ζώνη ισχύος) ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΑ ΑΡΙΘ. ... ΜΕ ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΥΠΟΥ (οδηγία 97/68/ΕΚ) ΑΡΙΘ. ...»,
- β) δείγμα της συμπληρωματικής ετικέτας που πρόκειται να επικολληθεί στον κινητήρα, στην οποία αναγράφεται το κείμενο του σημείου 2.2 του παρόντος παραρτήματος.
- 1.6. Ο ΚΑΕ παρέχει στην εγκρίνουσα αρχή όλες τις πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή του ευέλικτου συστήματος που είναι δυνατόν να απαιτήσει η εγκρίνουσα αρχή ως αναγκαίες για την απόφαση.

- 1.7. Ο ΚΑΕ παρέχει σε κάθε αρχή έγκρισης τύπου στα κράτη μέλη όλες τις πληροφορίες που αυτή απαιτεί ώστε να επιβεβαιωθεί ότι οι κινητήρες που συνοδεύονται από δήλωση ή φέρουν ετικέτα από όπου προκύπτει ότι διατίθενται στην αγορά στο πλαίσιο ευέλικτου συστήματος, ορθώς συνοδεύονται από τέτοια δήλωση ή φέρουν τέτοια ετικέτα.»

**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΓΙΑ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ
ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΟΙ ΟΠΟΙΕΣ ΠΕΡΙΟΡΙΖΟΝΤΑΙ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΣΤΑ ΕΣΟΔΑ**

1. ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ:

Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 97/68/ΕΚ όσον αφορά τις διατάξεις για τους κινητήρες που διατίθενται στην αγορά στο πλαίσιο του ευέλικτου συστήματος

2. ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ:

Κεφάλαιο και άρθρο: άνευ αντικειμένου

Ποσό εγγεγραμμένο στον προϋπολογισμό για το οικείο οικονομικό έτος:

3. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

- ☒ Πρόταση χωρίς δημοσιονομικές επιπτώσεις
- ☐ Πρόταση χωρίς δημοσιονομικές επιπτώσεις στις δαπάνες, αλλά με δημοσιονομικές επιπτώσεις στα έσοδα – οι επιπτώσεις στα έσοδα είναι οι ακόλουθες:

(σε εκατ. ευρώ με ακρίβεια πρώτου δεκαδικού ψηφίου)

Γραμμή προϋπολογισμού	Έσοδα ¹¹	Περίοδος 12 μηνών που αρχίζει στις ηη/μμ/εεεε	[Έτος ν]
Άρθρο ...	Επιπτώσεις στους ιδίους πόρους		
Άρθρο ...	Επιπτώσεις στους ιδίους πόρους		

Κατάσταση μετά τη δράση					
	[v+1]	[v+2]	[v+3]	[v+4]	[v+5]

¹¹ Όσον αφορά τους παραδοσιακούς ιδίους πόρους (γεωργικές εισφορές, εισφορές ζάχαρης, δασμούς), τα αναφερόμενα ποσά πρέπει να είναι καθαρά ποσά, δηλ. μεικτά ποσά μείον 25% των εξόδων είσπραξης.

Άρθρο ...					
Άρθρο ...					

4. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Άνευ αντικειμένου

5. ΑΛΛΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

...