

EL

D5 95728
Περίληψη

EL

EL



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 13.1.2011
SEC(2011) 44 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Συνοδευτικό έγγραφο στην

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας 2000/25/ΕΚ όσον αφορά την εφαρμογή των φάσεων των εκπομπών σε ελκυστήρες με μικρό μετατόξιο

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΗΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

SEC(2011) 43 τελικό
COM(2011) 1 τελικό

Δήλωση αποποίησης ευθυνών: Η παρούσα περίληψη δεσμεύει μόνον τις υπηρεσίες της Επιτροπής που έλαβαν μέρος στην εκπόνησή της και δεν προδικάζει την τελική μορφή οιασδήποτε απόφασης πρόκειται να ληφθεί από την Επιτροπή.

1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Το πρόβλημα που πρόκειται να αξιολογηθεί είναι η εφικτότητα της τήρησης των νομοθετικών απαιτήσεων για την εκπομπή ρυπογόνων ουσιών που τέθηκε πρόσφατα σε ισχύ για τους αποκαλούμενους ελκυστήρες με μικρό μετατρόχιο (NTT). Με ετήσιες πωλήσεις περίπου 26 000 μονάδων, οι ελκυστήρες αυτοί αντιπροσωπεύουν το 16 % της αγοράς της ΕΕ για νέους ελκυστήρες. Είναι ειδικά σχεδιασμένοι για τα ειδικά χαρακτηριστικά εδάφους και διαμόρφωσης των αμπελώνων και οπωρώνων στην Ευρώπη, όπως π.χ. οι στενές σειρές των αμπελιών. Κατά συνέπεια, οι NTT παράγονται και χρησιμοποιούνται σχεδόν αποκλειστικά στην Ευρώπη. Το πρόβλημα είναι διπλό: η επάρκεια των ρυθμιστικών ορίων και η έλλειψη τεχνολογικής εφικτότητας.

Όταν, το 2005, θεσπίστηκαν τα νέα όρια εκπομπών για τους ελκυστήρες από τον νομοθέτη, υπήρχε περιορισμένη ποσότητα διαθέσιμων πληροφοριών σχετικά με την τεχνολογία που απαιτούνταν για την τήρηση των εν λόγω προτύπων. Επιπλέον της επί του παρόντος εφαρμοζόμενης φάσης IIIA, ορίστηκαν επίσης η φάση IIIB και η φάση IV, με τις οποίες απαιτούνταν μεγάλη μείωση των εκπομπών σωματιδίων (PM) και οξειδίων αζώτου (NO_x). Οι ημερομηνίες εφαρμογής που καθορίζονται επί του παρόντος σχετικά με την τοποθέτηση στην αγορά των NTT για τις σχετικές κατηγορίες κινητήρων (που καλύπτουν το 75 % της αγοράς νέων NTT) έχει ως εξής:

Ισχύς μηχανής	Ημερομηνία εφαρμογής (Φάση II)	Ημερομηνία εφαρμογής (Φάση IV)
56-75 kW	1 Ιανουαρίου 2012	1 Οκτωβρίου 2014
37-56 kW	1 Ιανουαρίου 2013	-

Η πιθανή ύπαρξη δυσκολιών για τους NTT αναγνωριζόταν στην οδηγία 2000/25/ΕΚ περί εκπομπών ελκυστήρων και, για το λόγο αυτό, θεσπίστηκε το άρθρο 4 παράγραφος 8 που απαιτούσε περαιτέρω μελέτη της εφικτότητας των προβλεπόμενων ορίων εκπομπών για τους NTT. Στη συνέχεια επιβεβαιώθηκε ότι οι NTT θα είχαν σοβαρές δυσκολίες να τηρήσουν τις επόμενες φάσεις των απαιτήσεων των εκπομπών. Αυτό συμβαίνει, επειδή, αντίθετα με τους κανονικούς/μεγαλύτερους ελκυστήρες, οι NTT διαθέτουν περιορισμένο μόνον χώρο για την τοποθέτηση των απαιτούμενων νέων κινητήρων και τεχνολογιών μετεπεξεργασίας ρυπογόνων ουσιών. Η αύξηση του μεγέθους του οχήματος θα μείωνε τις ουσιώδεις απαιτήσεις του χρήστη, λόγω απώλειας δυνατότητας ελιγμών, απώλειας καλλιεργήσιμων εδαφών και γενικότερης δυσκολίας λειτουργίας στο συγκεκριμένο περιβάλλον για το οποίο έχουν σχεδιαστεί.

Οι απαιτήσεις εκπομπών των φάσεων IIIB και IV δεν θα ήταν προβληματικές, εάν υπήρχαν διαθέσιμες ικανοποιητικές τεχνολογικές λύσεις για τους NTT στο κατάλληλο χρονικό πλαίσιο. Ωστόσο, οι τρέχουσες πληροφορίες της αγοράς δείχνουν ότι η ανάπτυξη τεχνολογιών κινητήρων και μετεπεξεργασίας ρύπων για την ικανοποίηση των απαιτήσεων της φάσης IIIB μόλις πρόσφατα πέτυχε τις πρώτες πρωτότυπες λύσεις. Για τη φάση IV, η έρευνα και ανάπτυξη σχετικά με στοιχεία του κινητήρα εξακολουθεί να συνεχίζεται. Περαιτέρω, θα καταστούν αναγκαίες πρόσθετες προσπάθειες ώστε οι εν λόγω τεχνολογίες να

προσαρμοστούν για εφαρμογή στους NTT και να ενσωματωθούν στον περιορισμένο διαθέσιμο χώρο. Αυτή η διαδικασία για τη φάση ΙΙΒ, σύμφωνα με τον συνήθη βιομηχανικό χρόνο υλοποίησης, αναμένεται να διαρκέσει από 3 έως 6 έτη. Για τη φάση ΙV, εάν ένα τεχνικό στοιχείο μπορεί να αποδειχτεί εφικτό, η ανάπτυξη σύμφωνων NTT ενδέχεται να απαιτήσει χρονικό διάστημα ακόμα και μεταξύ 6 και 10 ετών.

Τα περισσότερο πληττόμενα μέρη είναι οι κατασκευαστές κινητήρων και ελκυστήρων, το εργατικό δυναμικό τους και ο γεωργικός τομέας. Πρώτον, πρέπει να αναπτυχθούν νέοι κινητήρες από τους κατασκευαστές κινητήρων που να μπορούν να ικανοποιούν τα νέα όρια και να είναι κατάλληλοι για χρήση σε NTT. Δεύτερον, υπάρχει η τεχνολογική πρόκληση για τους κατασκευαστές των NTT να εγκαταστήσουν την επόμενη γενιά κινητήρων στα συγκεκριμένα προϊόντα τους και να διατηρήσουν την ικανότητά τους να λειτουργούν σε στενές σειρές αμπελιών. Ο γεωργικός τομέας θα πληγεί από την απουσία νέων NTT που θα είναι συμβατοί με το τρέχον πλάτος σειράς των αμπελώνων και των οπωρώνων και με τον υφιστάμενο εξοπλισμό/εργαλεία τους για την καλλιέργεια. Οι εργαζόμενοι των εν λόγω κατασκευαστών ελκυστήρων θα επηρεαστούν από πιθανή διακοπή λειτουργίας των εργοστασίων, λόγω της αδυναμίας τους να καλύψουν τη ζήτηση για νέα προϊόντα.

Η παρούσα εκτίμηση επιπτώσεων παραθέτει πολιτικές επιλογές για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος.

2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η οδηγία περί εκπομπών ελκυστήρων εναρμονίζει τους νόμους των κρατών μελών σχετικά με τα όρια εκπομπών και τη διαδικασία έγκρισης τύπου για κινητήρες που πρόκειται να εγκατασταθούν σε ελκυστήρες. Τυχόν τροποποιήσεις της οδηγίας μπορούν να γίνουν μόνον σε επίπεδο ΕΕ. Ωστόσο, υπάρχει ο κίνδυνος ότι, εάν δεν ληφθούν μέτρα, τα κράτη μέλη ενδέχεται να καταφύγουν σε εθνικά μέτρα για την αντιμετώπιση του προβλήματος, γεγονός που θα οδηγούσε σε κερματισμό της εσωτερικής αγοράς και σε άνισους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών. Συνεπώς, η δράση της ΕΕ είναι δικαιολογημένη και παρέχει προστιθέμενη αξία στη διατήρηση της εσωτερικής αγοράς ελκυστήρων.

3. ΣΤΟΧΟΙ

Οι στόχοι πολιτικής συνδέονται με ζητήματα ανταγωνιστικότητας και περιβαλλοντικά ζητήματα. Οι γενικοί στόχοι είναι η διασφάλιση της ανταγωνιστικότητας και της βιωσιμότητας της βιομηχανίας ελκυστήρων με παράλληλη διατήρηση υψηλού επιπέδου περιβαλλοντικής προστασίας με τις μειωμένες εκπομπές ρύπων από ελκυστήρες για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος.

Αντιμέτωποι με την αδυναμία κυκλοφορίας στην αγορά, έως το 2012, προϊόντων που να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις, οι κατασκευαστές NTT είναι πιθανόν να υποστούν μεγάλη απώλεια εισοδημάτων. Η απώλεια αυτή θα αποτελούσε σοβαρό κίνδυνο για τις επενδύσεις έρευνας και ανάπτυξης που απαιτούνται για την ανάπτυξη των τεχνικών λύσεων που είναι αναγκαίες για την εκ νέου εισαγωγή στην αγορά. Ο κίνδυνος αυτός ενδέχεται να απειλήσει την ύπαρξη πολλών από αυτές τις εξειδικευμένες εταιρείες, οι οποίες είναι γενικά βιομηχανικές εταιρείες περιορισμένου μεγέθους και κεφαλαίου, αρκετές από τις οποίες είναι ΜΜΕ.

Όσον αφορά την περιβαλλοντική προστασία, η ανανέωση του στόχου των ελκυστήρων είναι βασική για την επίτευξη μείωσης των εκπομπών σωματιδίων και NOx. Εάν, λόγω της τεχνικής δυσκολίας όσον αφορά την ικανοποίηση των ρυθμιστικών απαιτήσεων, δεν διατεθούν νέοι NTT στην αγορά, οι χρήστες αναμένεται να προσαρμοστούν στην κατάσταση αυτή με την επέκταση της χρήσης των παλαιών και πιο ρυπογόνων NTT πέραν του κανονικού χρόνου ζωής τους. Επιπλέον, απαιτούνται κίνητρα για τη βιομηχανία προκειμένου αυτή να συνεχίσει την ανάπτυξη καθαρότερων NTT και να επιτύχει μεσοπρόθεσμα έως μακροπρόθεσμα τις αναγκαίες μειώσεις. Οι εκπομπές του τρέχοντος στόλου των NTT αντιπροσωπεύουν το 0,2 και 0,5 % των συνολικών εκπομπών σωματιδίων και NOx αντίστοιχα στην ΕΕ.

4. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ

Έχουν καθοριστεί 6 πολιτικές επιλογές ως πιθανά μέσα ικανοποίησης των στόχων πολιτικής. Πρόκειται για τις εξής:

- ***Επιλογή 1 – Καμία νέα δράση = βασικό σενάριο***

Οι τρέχουσες ημερομηνίες εφαρμογής όσον αφορά την επίτευξη συμμόρφωσης των NTT με τα νέα όρια των φάσεων IIIB και IV παραμένουν αμετάβλητες, υπό την έννοια ότι η φάση IIIB θα απαιτηθεί για τους νέους NTT από την 1η Ιανουαρίου 2012 και η φάση IV από την 1η Οκτωβρίου 2014.

- ***Επιλογή 2 – Πρόβλεψη 3 πρόσθετων ετών για εφαρμογή των φάσεων IIIB και IV για τους NTT.***

Οι ημερομηνίες εφαρμογής όσον αφορά την ικανοποίηση των απαιτήσεων εκπομπών των φάσεων IIIB και IV των NTT θα καθυστερήσουν κατά 3 έτη. Η φάση IIIB θα απαιτηθεί για τους νέους NTT από την 1η Ιανουαρίου 2015 και η φάση IV από την 1η Οκτωβρίου 2017.

- ***Επιλογή 3 – Πρόβλεψη 5 πρόσθετων ετών για εφαρμογή των φάσεων IIIB και IV για τους NTT.***

Οι ημερομηνίες εφαρμογής για τους NTT για την ικανοποίηση των απαιτήσεων εκπομπών των φάσεων IIIB και IV των NTT θα καθυστερήσουν κατά 5 έτη. Η φάση IIIB θα απαιτηθεί για νέους NTT από την 1η Ιανουαρίου 2017 και η φάση IV από την 1η Οκτωβρίου 2019.

- ***Επιλογή 4 – Εξαίρεση από τις φάσεις IIIB και IV για τους NTT***

Δεδομένων των ειδικών περιορισμών του σχεδιασμού των NTT και του περιορισμένου μεριδίου αγοράς τους σε σύγκριση με τη συνολική αγορά ελκυστήρων, μια πρόσθετη επιλογή θα μπορούσε να ήταν η πλήρης εξαίρεση των NTT από τις απαιτήσεις των φάσεων IIIB και IV. Η εξαίρεση αυτή θα διατηρούσε τις τρέχουσες απαιτήσεις της φάσης IIIA για τους εν λόγω ειδικούς ελκυστήρες για απεριόριστη χρονική περίοδο.

- ***Επιλογή 5 – Παράκαμψη της φάσης IIIB και θέσπιση της φάσης IV στις ημερομηνίες που προβλέπονταν αρχικά***

Η επιλογή αυτή προβλέπει την παράκαμψη της φάσης ΠΙΒ και τη θέσπιση ορίων εκπομπών φάσης ΙV στις ημερομηνίες που προβλέπονταν αρχικά στη νομοθεσία για τις εκπομπές των ελκυστήρων, δηλαδή από την 1η Οκτωβρίου 2014.

- **Επιλογή 6 – Επέκταση των διατάξεων ευελιξίας για τους ΝΤΤ**

Η επιλογή αυτή προβλέπει περαιτέρω επέκταση των διατάξεων ευελιξίας στην οδηγία περί εκπομπών ελκυστήρων για τους ΝΤΤ, έτσι ώστε να επιτραπεί στους κατασκευαστές ΝΤΤ να πουλήσουν πρόσθετο αριθμό ελκυστήρων που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις χωρίς την αλλαγή των ίδιων των απαιτήσεων εκπομπών.

Η επιλογή 5 έχει απορριφθεί σε αρχικό στάδιο, επειδή ο σχεδιασμός οχήματος που να συμμορφώνεται με τη φάση ΙV θα απαιτήσει πολύ μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από τον χρόνο που είναι διαθέσιμος έως την υποχρεωτική εισαγωγή των ορίων που προβλέπονται από τη νομοθεσία. Έντονες αρνητικές επιπτώσεις (αδυναμία πώλησης ΝΤΤ που να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις, απώλεια εισοδημάτων, συνεχιζόμενη χρήση παλαιών ελκυστήρων) μπορεί να αναμένονται έως το 2014, πιθανώς σε ακόμη μεγαλύτερη έκταση από αυτή βάσει της επιλογής 1. Επιπλέον, αυτό θα σήμαινε σπατάλη πόρων για τις εταιρείες που έχουν επενδύσει σε τεχνικές λύσεις για τη φάση ΠΙΒ.

Η επιλογή 6 έχει επίσης απορριφθεί. Οι διατάξεις ευελιξίας για ελκυστήρες επιτρέπουν στους κατασκευαστές να συνεχίσουν τις πωλήσεις ελκυστήρων που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις πέραν της ημερομηνίας εφαρμογής των νέων φάσεων εκπομπών. Οι τρέχουσες διατάξεις ισχύουν για μια περίοδο λίγων μόνον μηνών. Προκειμένου οι εν λόγω διατάξεις να ευθυγραμμιστούν περισσότερο με τον χρόνο που χρειάζεται για την ανάπτυξη ΝΤΤ που να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις, θα μπορούσε κανείς να φανταστεί περαιτέρω επέκταση των διατάξεων ευελιξίας για τους ΝΤΤ. Στην περίπτωση αυτή οι διατάξεις ευελιξίας θα πρέπει να παρουσιάσουν μεταβολή κατά 300 % περίπου. Στην πράξη, η επιλογή αυτή θα αντιπροσωπεύει καθυστέρηση 3 ετών στην εφαρμογή των νέων φάσεων εκπομπών, επιλογή δηλαδή πολύ παρόμοια με την επιλογή 2. Ωστόσο, η διοικητική επιβάρυνση για κατασκευαστές και διοικήσεις όσον αφορά την εφαρμογή του συστήματος ευελιξίας θα ήταν σημαντικά υψηλότερη.

5. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Καθώς η παρούσα εκτίμηση επιπτώσεων αφορά μια «περιορισμένη» νομοθετική δράση, θα αξιολογήσει τις επιλογές βασικά με ποιοτικό τρόπο, με ποσοτικοποιήσεις για εκείνες τις επιπτώσεις για τις οποίες ήταν διαθέσιμα επαρκή στοιχεία. Η ανάλυση βασίζεται στα στοιχεία που είναι διαθέσιμα από διάφορες πηγές, συμπεριλαμβανομένων των υποστηρικτικών μελετών της JRC και Arcadis και της ίδιας της βιομηχανίας (ειδικότερα των κατασκευαστών κινητήρων, συστημάτων μετεπεξεργασίας και ελκυστήρων), οι οποίες έδωσαν πληροφορίες σχετικά με τα αποτελέσματα έρευνας και ανάπτυξης και την υπάρχουσα τεχνολογία όσον αφορά την εισαγωγή των νέων φάσεων για τους ΝΤΤ.

- **Επιλογή 1 – Καμία νέα δράση = βασικό σενάριο**

Η πολιτική αυτή επιλογή συνεπάγεται σοβαρό κίνδυνο διαταραχής της βιομηχανίας και της αγοράς ΝΤΤ, καθώς η βιομηχανία δεν θα έχει έτοιμους εγκαίρως ελκυστήρες

σύμφωνους με τις διατάξεις για τη φάση IIIB ή τη φάση IV. Οι χρήστες δεν θα είναι σε θέση να αντικαταστήσουν τους παλαιούς ρυπογόνους ελκυστήρες με σύγχρονο εξοπλισμό και είναι πιθανό να εξακολουθήσουν να χρησιμοποιούν παλαιούς ελκυστήρες που εκπέμπουν πολλούς ρύπους υπό κακές συνθήκες ασφάλειας για τους εργαζομένους. Ορισμένοι ελκυστήρες που συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις (στην κατώτερη κατηγορία κινητήρων) ενδέχεται να εμφανιστούν ορισμένα έτη αργότερα στην αγορά, αλλά η παρατεταμένη απώλεια εσόδων από NTT μπορεί να οδηγήσει αρκετούς κατασκευαστές να κλείσουν την επιχείρησή τους, με αποτέλεσμα σημαντικό ποσοστό χαμένων θέσεων εργασίας, το οποίο εκτιμάται ότι θα ανέρχεται σε 3 000 σε μια περίοδο 3 ετών. Περαιτέρω, λόγω της μη αντικατάστασης του υφιστάμενου στόλου, εκτιμάται ότι περίπου 80 000 εργαζόμενοι που χρησιμοποιούν NTT θα εκτεθούν σε υψηλότερους κινδύνους όσον αφορά την ασφάλεια, τουλάχιστον για την περίοδο των 3 επόμενων ετών. Πράγματι, η πρόσφατη νομοθεσία βελτίωσε τις απαιτήσεις ασφάλειας για τους νέους ελκυστήρες, ιδίως όσον αφορά ατυχήματα ανατροπής, ενώ και η ανανέωση του στόλου είναι ουσιαστική για τη βελτίωση της ασφάλειας των εργαζομένων.

Οι συνολικές εκπομπές σωματιδίων και NOx βάσει της επιλογής αυτής είναι υψηλότερες από εκείνες που αρχικά αναμένονταν από τα νέα όρια εκπομπών. Αυτό οφείλεται στη συνεχιζόμενη χρήση παλαιών ελκυστήρων, που προκαλείται από τη μη διαθεσιμότητα νέων NTT που να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη (κυρίως από τη βιομηχανία) επέκριναν επί πολλά χρόνια την επιλογή αυτή και προειδοποιούσαν για τις αρνητικές συνέπειές της.

- ***Επιλογή 2 – Πρόβλεψη 3 πρόσθετων ετών για εφαρμογή των φάσεων IIIB και IV για τους NTT***

Αυτή η πολιτική επιλογή, η οποία προβλέπει τρία πρόσθετα έτη προκειμένου να συμμορφωθούν οι NTT με τις απαιτήσεις, θα ήταν πολύ αποτελεσματική όσον αφορά την άμβλυνση των οικονομικών επιπτώσεων στη βιομηχανία σε δύσκολο αλλά εφικτό πλαίσιο, χωρίς σοβαρή κοινωνική αναστάτωση. Η βιομηχανία θα παρέμενε υπό συνεχή πίεση εξεύρεσης τεχνικών λύσεων για να ικανοποιήσει τα νέα όρια εκπομπών που θεσπίζονται από την οδηγία, με αποτέλεσμα να ενισχύεται η καινοτομία. Εκτιμάται ότι οι κατασκευαστές θα πρέπει να αυξήσουν τα κονδύλιά τους για την έρευνα και την ανάπτυξη από το 3 % σε περισσότερο από 6 % του κύκλου εργασιών κατά τα επόμενα 4 έτη προκειμένου να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις της φάσης IIIB ως το 2015. Οι συνολικές επενδύσεις έρευνας και ανάπτυξης από τους κατασκευαστές NTT αναμένεται να ανέλθουν στα 50 εκατ. ευρώ περίπου. Η ασφάλεια των εργαζομένων θα βελτιωθεί όπως αναμένεται, λόγω της αντικατάστασης παλαιότερων NTT με νέους ασφαλέστερους.

Σε σύγκριση με το βασικό σενάριο (επιλογή 1), οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις είναι θετικές. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι, ενώ δεν είναι διαθέσιμοι NTT της φάσης IIIB, νέοι NTT που να συμμορφώνονται με τη φάση IIIA θα είναι δυνατόν να εισέλθουν στην αγορά και να μειώσουν τις ρυπογόνους εκπομπές, μέσω της αντικατάστασης παλαιών και ρυπογόνων NTT. Τα συνολικά περιβαλλοντικά οφέλη της παρούσας επιλογής εκτιμάται ότι ανέρχονται σε 122 εκατ. ευρώ (οι χαμηλότερες εκπομπές σωματιδίων υπολογίζονται σε 31 εκατ. ευρώ, οι εκπομπές NOx σε 91 εκατ. ευρώ).

Ορισμένες βιομηχανικές εταιρίες έχουν υποστηρίξει ότι αυτό ενδέχεται να είναι εφικτό, ενώ άλλες θεωρούν ότι είναι ανέφικτο.

- ***Επιλογή 3 – Πρόβλεψη 5 πρόσθετων ετών για την εφαρμογή των φάσεων IIIB και IV για τους NTT***

Η παρούσα επιλογή, που προβλέπει πέντε πρόσθετα έτη συμμόρφωσης για τους NTT, θα είναι πολύ αποτελεσματική όσον αφορά την αποτροπή απώλειας θέσεων εργασίας στον τομέα. Η βιομηχανία θα εξακολουθήσει να παραμένει υπό πίεση για την εξεύρεση τεχνικών λύσεων για να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της οδηγίας, παρόλο που όλοι οι συναφείς βιομηχανικοί παράγοντες θα πρέπει να έχουν επαρκή χρόνο για να αναπτύξουν τεχνικές λύσεις για τους NTT. Η αξιοπιστία της νομοθεσίας μπορεί, ωστόσο, να τεθεί εν αμφιβόλω, εάν θεωρηθεί ότι η βιομηχανία δεν προσπάθησε να τηρήσει εγκαίρως τα όρια. Η παρούσα επιλογή αντιστοιχεί στις επιθυμίες που εκφράζονται επί του παρόντος από τους κατασκευαστές NTT. Η ασφάλεια των εργαζομένων θα βελτιωθεί όπως αναμένεται, λόγω της αντικατάστασης των παλαιότερων NTT με νέους, ασφαλέστερους.

Και πάλι, θα σημειωθεί βελτίωση όσον αφορά το περιβάλλον σε σύγκριση με το βασικό σενάριο, λόγω της αντικατάστασης παλαιών NTT με πιο καθαρούς, που θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του σταδίου IIIA. Τα συνολικά περιβαλλοντικά οφέλη της παρούσας επιλογής εκτιμάται ότι ανέρχονται σε 74 εκατ. ευρώ (οι χαμηλότερες εκπομπές σωματιδίων κοστολογούνται σε 12 εκατ. ευρώ, οι εκπομπές NOx σε 62 εκατ. ευρώ). Οι τιμές αυτές είναι κάπως χαμηλότερες για την επιλογή 2, καθώς η φάση IIIB θα εφαρμοστεί 2 χρόνια αργότερα.

Η παρούσα επιλογή ανταποκρίνεται στις τρέχουσες απαιτήσεις των κατασκευαστών NTT.

- ***Επιλογή 4 – Εξαίρεση από τις φάσεις IIIB και IV για τους NTT***

Η μόνιμη εξαίρεση αμβλύνει πράγματι σημαντικά τις αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις για τη βιομηχανία, αλλά δεν παρέχει τη βεβαιότητα ότι οι εκπομπές ρύπων μειώνονται μακροπρόθεσμα, καθώς δεν είναι καθόλου βέβαιο ότι θα αναπτυχθούν NTT που να ικανοποιούν τις απαιτήσεις της φάσης IIIB ή IV. Καθώς οι άλλες πηγές σωματιδίων και NOx αναμένεται να μειώσουν τις εκπομπές τους με τον χρόνο, το σχετικό μερίδιο των NTT στις εν λόγω εκπομπές κατ' ανάγκη θα αυξηθεί. Τα συνολικά περιβαλλοντικά κόστη της παρούσας επιλογής εκτιμάται ότι ανέρχονται σε 674 εκατ. ευρώ (οι υψηλότερες εκπομπές σωματιδίων κοστολογούνται σε 313 εκατ. ευρώ, οι εκπομπές NOx σε 361 εκατ. ευρώ). Βραχυπρόθεσμα, ωστόσο, θα ήταν θετικό για το περιβάλλον, καθώς τουλάχιστον θα ήταν διαθέσιμοι νέοι ελκυστήρες της φάσης IIIA προς αντικατάσταση των πιο ρυπογόνων παλαιότερων. Η εξαίρεση, επίσης, θα αφαιρούσε σε μεγάλο βαθμό κάθε κίνητρο επένδυσης σε έρευνα, ανάπτυξη και καινοτομία σε περιβαλλοντικές τεχνολογίες για NTT. Και πάλι, η ασφάλεια των εργαζομένων θα βελτιωθεί όπως αναμένεται, λόγω της αντικατάστασης των παλαιότερων NTT με νέους ασφαλέστερους.

Δεν θα υπάρξει κίνδυνος να τεθούν εκτός αγοράς κάποιες εταιρείες λόγω των απαιτήσεων εκπομπών, καθώς οι απαιτήσεις αυτές θα παραμείνουν, στην πράξη, όπως είναι σήμερα. Ωστόσο, ενδέχεται να χαθεί μικρός αριθμός θέσεων εργασίας

που συνδέονται με την έρευνα και ανάπτυξη στον τομέα των κατασκευαστών ελκυστήρων και των προμηθευτών συστημάτων μετεπεξεργασίας εκπομπών.

Αρχικά, αυτή ήταν η λύση που ζητούσαν τα ενδιαφερόμενα μέρη (της βιομηχανίας). Πιο πρόσφατα ζήτησαν 5ετή καθυστέρηση.

6. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ

Ως αποτέλεσμα της ανωτέρω ανάλυσης, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η αναβολή των ημερομηνιών εφαρμογής για τους NTT κατά 3 έτη (επιλογή 2) είναι το πιο κατάλληλο μέτρο για να εξασφαλιστεί ότι πληρούνται οι πολιτικοί στόχοι της εξασφάλισης ανταγωνιστικής βιομηχανίας και της καλύτερης προστασίας του περιβάλλοντος. Όπως συνοψίζεται στον παρακάτω πίνακα, η επιλογή αυτή παρέχει τις πιο ευνοϊκές συνολικές επιπτώσεις όσον αφορά τις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές συνέπειες.

	Επιλογή 1 - Βασικό σενάριο	Επιλογή 2 – καθυστέρηση 3 ετών	Επιλογή 3 – καθυστέρηση 5 ετών	Επιλογή 4 – εξαίρεση
Άμεσος οικονομικός αντίκτυπος (στη βιομηχανία)	0 Δεν πολούνται NTT έως ότου βρεθεί τεχνική λύση, απώλεια εισοδήματος, σοβαρός κίνδυνος πτωχεύσεων	+	+	+
Έμμεσος οικονομικός αντίκτυπος (στους καταναλωτές)	0 Δεν μπορούν να ανανεώσουν εργαλεία, υψηλότερο κόστος συντήρησης	+	+	++
Αντίκτυπος στην έρευνα και ανάπτυξη	0 Άγριος ανταγωνισμός μεταξύ ορισμένων για καινοτομία, χωρίς έσοδα για τη χρηματοδότησή της	++	+	--
Εκπομπές σωματιδίων¹	0 Η χρήση παλαιών ρυπογόνων ελκυστήρων παρατείνεται	++	+	--

¹ Οι εκτιμώμενες εκπομπές ρύπων και οι κοστολογημένες επιπτώσεις είναι σχετικές με το βασικό σενάριο. Οι εκπομπές αντιστοιχούν στο χρονικό πλαίσιο ως το 2050, οι ποσοτικοποιημένοι περιβαλλοντικοί αντίκτυποι στο χρονικό πλαίσιο 2012-2030.

Εκπομπές NOx	0 Η χρήση παλαιών ρυπογόνων ελκυστήρων παρατείνεται	++ Η ανανέωση στόλου συνεχίζεται, μείωση 42 kt, όφελος 91 εκατ. ευρώ	+	+	-- Μακροπρόθεσμα υψηλότερες εκπομπές 168 kt, κόστος 361 εκατ. ευρώ
Αντίκτυπος στην απασχόληση	0 Σοβαρός κίνδυνος απώλειας θέσεων εργασίας, έως 3 000 τα επόμενα 3 χρόνια	+	+	+	+
Αντίκτυπος στην ασφάλεια των εργαζομένων	0 Οι μη ασφαλείς ελκυστήρες χρησιμοποιούνται περισσότερο, περίπου 80 000 εργαζόμενοι εκτίθενται	+	+	+	+

Η 3ετής καθυστέρηση θα επιτρέψει στους περισσότερους κατασκευαστές να μεταφέρουν την πρόσφατη τεχνολογική πρόοδο στους NTT που συμμορφώνονται με τα όρια της φάσης ΠΙΒ και, ταυτόχρονα, να ικανοποιήσουν τις βασικές απαιτήσεις των πελατών για τη χρήση τους σε αμπελώνες και οπωρώνες. Έτσι, αποφεύγονται οι σημαντικές απώλειες θέσεων εργασίας της επιλογής 1 και ο αντίκτυπος στο περιβάλλον και στην ασφάλεια των εργαζομένων εξακολουθεί να είναι θετικός λόγω της συνεχιζόμενης ανανέωσης του στόλου της ΕΕ. Σε σύγκριση με την επιλογή 3, η καθυστέρηση θα ευθυγραμμιστεί με την αναγκαία τεχνολογική εξέλιξη και θα εξακολουθήσει να ενισχύει την καινοτομία. Με μια περιορισμένη καθυστέρηση, τα περιβαλλοντικά οφέλη που αναμένονταν από την αρχική νομοθεσία θα υλοποιηθούν τελικά, αντίθετα με ότι θα συνέβαινε με την επιλογή 4.

7. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Θα είναι σημαντικό να παρακολουθούμε συνεχώς την τεχνολογική πρόοδο στη βιομηχανία, ώστε να εντοπίζουμε την πρόοδο προς την κατεύθυνση της μετάβασης στα όρια της φάσης ΠΙΒ και της φάσης IV. Βασικοί δείκτες είναι το επίπεδο της επένδυσης έρευνας και ανάπτυξης στον τομέα, το επίπεδο πωλήσεων και κερδοφορίας των εταιρειών (ειδικότερα των ΜΜΕ) που δραστηριοποιούνται στον τομέα και ο αριθμός των NTT που λαμβάνουν έγκριση τύπου επιτυχώς λόγω των οριακών τιμών των φάσεων ΠΙΒ και IV με το χρόνο. Επίσης η παρακολούθηση των εκπομπών NOx και σωματιδίων που αποδίδονται στους NTT θα είναι συναφής.

Αντίστοιχα, ο συνεχής διάλογος με τη βιομηχανία, που στοχεύει στον εντοπισμό των επενδύσεων έρευνας και ανάπτυξης από μεγάλες και μικρές εταιρείες στον τομέα και στην παρακολούθηση της ανταγωνιστικότητας του τομέα και της ικανότητάς του να αναπτύσσει κατάλληλες τεχνολογικές λύσεις εντός των επόμενων λίγων ετών θα είναι ύψιστης σημασίας. Με βάση τη μελλοντική εφαρμογή των υφιστάμενων κανόνων, θα είναι σημαντικό να παρακολουθούμε την αγορά των NTT και την ανάπτυξη των τεχνολογιών,

συμπεριλαμβανομένης της εμφάνισης πιθανών λύσεων για τη μετάβαση στη φάση IV. Ένας κατάλληλος τρόπος επίτευξης αυτού του συνεχούς διαλόγου είναι να βασιστούμε στην ομάδα εργασίας για τους γεωργικούς ελκυστήρες (WGAT).

