Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί τροποποιήσεως της οδηγίας 88/77/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της εκπομπής αερίων και σωματιδιακών ρύπων από τους κινητήρες ντήζελ τους προοριζόμενους να τοποθετηθούν σε οχήματα» [1]

(98/C 407/05)

Σύμφωνα με το άρθρο 100Α της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε στις 3 Ιουλίου 1998 να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 8 Ιουλίου 1998 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Bagliano.

Κατά την 357η σύνοδο ολομέλειάς της (συνεδρίαση της 9ης Σεπτεμβρίου 1998), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 100 ψήφους υπέρ και 3 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. **Εισαγωγή**

1.1. Η κοινοτική νομοθεσία που αποσκοπεί στον περιορισμό των ρυπογόνων εκπομπών των κινητήρων ντήζελ που προορίζονται να τοποθετηθούν σε οχήματα επαγγελματικής χρήσεως διέπεται από την οδηγία 88/77/ΕΟΚ της 3.12.1987 [2], όπως τροποποιήθηκε διαδοχικά από την οδηγία 91/542/ΕΟΚ της 1.10.1991 [3] και από την οδηγία 96/1/ΕΚ της 22.1.1996 [4].

1.2. Βάσει του άρθρου 5 της οδηγίας 91/542/ΕΟΚ, η Επιτροπή όφειλε να προτείνει περαιτέρω ενίσχυση των μέτρων στον τομέα της ρύπανσης που προκαλούν οι εν λόγω κινητήρες, με ημερομηνία έναρξης της ισχύος τους μετά την 1η Οκτωβρίου 1999, κατά τρόπο ώστε να ληφθούν υπόψη τα εξής:

— η τεχνολογική πρόοδος·

— η βελτίωση της ποιότητας των καυσίμων·

— η δυνατότητα αναθεώρησης των διαδικασιών των δοκιμών, με στόχο τη βελτίωση της συσχέτισής τους με τις πραγματικές συνθήκες χρήσεως των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως.

1.3. Εν συνεχεία, στο πλαίσιο του προγράμματος Auto Oil I (1996), το οποίο απετέλεσε αντικείμενο «ανακοίνωσης» της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο [5], επιβεβαιώνεται η ανάγκη να καταστεί αυστηρότερη η νομοθεσία που διέπει τις εκπομπές ρύπων των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως, με ιδιαίτερη μνεία στα οξείδια του αζώτου (NOx) και στα σωματίδια. Επιπλέον, συνιστάται να επέλθει μείωση κατά 30 % έναντι των τιμών που άρχισαν να ισχύουν το 1996 για τους εν λόγω ρύπους.

1.4. Με την παρούσα πρόταση, η Επιτροπή συμμορφώνεται τόσο προς την εντολή που της ανατέθηκε από το Συμβούλιο (βλ. άρθρο 5 της προαναφερθείσας οδηγίας 91/542/ΕΟΚ) όσο και προς τις συστάσεις στο πλαίσιο του προγράμματος Auto Oil I.

2. **Κύρια σημεία του εγγράφου της Επιτροπής**

2.1. Η Επιτροπή (βλ. τα παραρτήματα της πρότασης οδηγίας) προτείνει όχι μόνον νέα όρια όσον αφορά τις εκπομπές ρύπων των κινητήρων για οχήματα επαγγελματικής χρήσεως, αλλά και διάφορες καινοτομίες που άπτονται του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας και των διαδικασιών των δοκιμών.

2.2. Όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα, η Επιτροπή προβλέπει την επιβολή των νέων μέτρων από 1ης Οκτωβρίου 2000 για τα καινούρια είδη κινητήρων και από 1ης Οκτωβρίου 2001 για όλους τους κινητήρες που διαθέτουν ήδη πιστοποιητικό συμμόρφωσης, με μετάθεση της ημερομηνίας κατά ένα έτος σε σχέση με τα υποδεικνυόμενα από το Συμβούλιο (βλ. σημείο 1.2).

2.3. Η Επιτροπή αναλαμβάνει επιπλέον τη δέσμευση να προβεί, έως την 31η Δεκεμβρίου 1999, σε νέα πρόταση με στόχο την επίτευξη σημαντικών περιστολών των εκπομπών ρύπων από τους κινητήρες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, η οποία θα αρχίσει να ισχύει μετά την 31η Οκτωβρίου 2005 (βλ. άρθρο 4). Στην πρόταση αυτή θα ληφθεί υπόψη η πρόοδος που επετεύχθη όσον αφορά τα εξής:

— την εξέλιξη της τεχνολογίας·

— τη διαμόρφωση κύκλου δοκιμών εναρμονισμένου σε παγκόσμια κλίμακα·

— την ανάπτυξη ενσωματωμένων στο όχημα συστημάτων διάγνωσης (OBD)·

— τη θέσπιση διατάξεων όσον αφορά τη διάρκεια ζωής.

2.4. Οι καινοτομίες που εισάγει η Επιτροπή αφορούν τα εξής:

— την επέκταση του πεδίου εφαρμογής στους κινητήρες συμπιεσμένου φυσικού αερίου (GNC) και υγραερίου (LPG) που προορίζονται για οχήματα επαγγελματικής χρήσεως·

---

(1) ΕΕ C 173 της 8.6.1998, σ. 1.
(2) ΕΕ L 36 της 3.12.1987.
(3) ΕΕ L 295 της 25.10.1991.
(4) ΕΕ L 40 της 17.2.1996.
(5) COM(96) 248 τελικό, της 18.6.1996.

— ένα νέο κύκλο δοκιμών σε σταθερές συνθήκες λειτουργίες (κύκλος ESC) που αντικαθιστά αυτόν που εφαρμόζεται επί του παρόντος·

— τον έλεγχο της αιθάλης μέσω δοκιμής δυναμικής απόκρισης φορτίου με απότομες διακυμάνσεις φορτίου (κύκλος ELR) που προστίθεται στους ελέγχους της αιθάλης οι οποίοι επιβάλλονται από την οδηγία 72/306/ΕΟΚ της 2ης Αυγούστου 1972·

— έναν μεταβατικό κύκλο δοκιμών δηλαδή με μεταβλητή ταχύτητα και φορτίο (κύκλος ETC).

2.5. Επιπλέον, η Επιτροπή προτείνει τα ακόλουθα :

— όλοι οι συμβατικοί κινητήρες ντήζελ να υποβάλλονται στους κύκλους δοκιμών ESC και ELR·

— οι κινητήρες ντήζελ που είναι εξοπλισμένοι με προηγμένα συστήματα ελέγχου των εκπομπών ρύπων να υποβάλλονται και στους δύο κύκλους δοκιμών ESC και ELR, καθώς και στον μεταβατικό κύκλο δοκιμών ETC·

— οι κινητήρες που τροφοδοτούνται με αέριο (LPG ή GNC) να υποβάλλονται μόνον στον μεταβατικό κύκλο δοκιμών ETC.

2.6. Οι νέες οριακές τιμές για τους κινητήρες ντήζελ αντιστοιχούν — σύμφωνα με τους κανονισμούς που τέθηκαν σε ισχύ το 1996 και λαμβανομένων υπόψη των διαφορών μεταξύ της νέας και της παλαιάς διαδικασίας των δοκιμών — σε μείωση της τάξεως του 30 % για τα οξείδια του αζώτου (NOx) και τα σωματίδια.

2.7. Όσον αφορά τους κινητήρες που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα — οι οποίοι δοκιμάζονται σύμφωνα με τη διαδικασία ETC — εισάγονται «διαφορετικές» τιμές για τις εκπομπές μη μεθανιογόνων υδρογονανθράκων και για τις εκπομπές μεθανίου.

2.8. Τέλος, η Επιτροπή προέβαλε τεχνικούς λόγους οι οποίοι αιτιολογούν την εφαρμογή λιγότερο αυστηρού ορίου όσον αφορά τα σωματίδια για τους μικρούς κινητήρες ντήζελ υψηλής ταχύτητας, όπως προβλέπεται ήδη από την οδηγία 96/1/ΕΚ. Κατά συνέπεια, η μείωση των εκπομπών σωματιδίων αντιστοιχεί σε – 40 % έναντι των τιμών που ίσχυαν έως τις 30 Σεπτεμβρίου 1997.

3. **Γενικές παρατηρήσεις**

3.1. Η ΟΚΕ συμφωνεί να μετατεθούν κατά ένα έτος — όσον αφορά την εντολή του Συμβουλίου (βλ. σημείο 1.2 και 2.2) — οι ημερομηνίες εφαρμογής της νέας προτεινόμενης νομοθεσίας. Πράγματι, οι σημαντικές καινοτομίες που εισάγονται απαιτείται να προαγγελθούν δεόντως, ώστε να μπορέσει η βιομηχανία να προσαρμοσθεί σε αυτές.

3.2. Η βελτίωση της συσχέτισης μεταξύ συνθηκών δοκιμής και πραγματικών συνθηκών χρήσεως στο δρόμο των οχημάτων επαγγελματικής χρήσεως (βλ. σημείο 2.4) θα επιφέρει, στην πράξη, υψηλότερη μείωση των εκπομπών ρύπων έναντι των ποσοστών που μπορούν να συναχθούν από την απλή σύγκριση μεταξύ των οριακών τιμών που είχαν επιβληθεί το 1996 και εκείνων που προτείνονται επί του παρόντος. Τούτο είναι ακόμη θετικότερο, δεδομένου ότι καθίσταται ολοένα και πιο προφανής η αύξηση της κυκλοφορίας που σχετίζεται με εμπορικές δραστηριότητες — είτε πρόκειται για τη μεταφορά αγαθών είτε για τη μετακίνηση προσώπων — και, συνεπώς, η αυξανόμενη επίδρασή της όσον αφορά την πρόκληση φαινομένων ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

3.3. Επ'αυτού, η ΟΚΕ προτρέπει την Επιτροπή να επεξεργαστεί, σε σύντομο χρονικό διάστημα, πρόταση τροποποίησης της Οδηγίας 96/96/ΕΚ για τους περιοδικούς ελέγχους του κυκλοφορούντος στόλου. Η «πρόταση» αυτή θα πρέπει να αποβλέπει στην εισαγωγή ελέγχων σε ό,τι αφορά την εκπομπή αιθάλης από τα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως, οι οποίοι να διενεργούνται επί της οδού (road side check). Είναι, πράγματι, συχνότατο φαινόμενο να απαντώνται στους ευρωπαϊκούς δρόμους οχήματα τα οποία, λόγω κακής συντήρησης, παρωχημένης ηλικίας, χρήσεως κακής ποιότητας καυσίμων ή για άλλους λόγους, εκλύουν μαύρο καπνό και, εύλογα, προκαλούν επίπεδα ρύπων κατά πολύ υψηλότερα από εκείνα που είχαν αρχικά πιστοποιηθεί. Η διενέργεια αυστηρότερων και αποτελεσματικότερων ελέγχων επί των οχημάτων που κυκλοφορούν θα πρέπει, επίσης, να συνοδεύεται από δράσεις οι οποίες να ευνοούν την ανανέωση του στόλου αυτού καθ'εαυτού και την απόσυρση οχημάτων τα οποία είτε είναι πολύ παλαιά είτε έχουν διανύσει υπερβολικά μεγάλες χιλιομετρικές αποστάσεις.

3.4. Η επέκταση του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας (βλ. σημ. 2.4) στους κινητήρες που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα (LPG, GNC) προσδίδει επιτέλους σαφήνεια στον εν λόγω τομέα, δεδομένου ότι μέχρι σήμερα δεν είχε κωδικοποιηθεί σε ποια νομοθεσία περί ρύπανσης θα έπρεπε να εμπίπτουν οι εν λόγω κινητήρες. Η ΟΚΕ προσβλέπει στη διαρκώς μεγαλύτερη διάδοση οχημάτων τα οποία επωφελούνται των τεχνολογιών αυτών, ιδίως σε αστικές περιοχές, λόγω του γεγονότος ότι προκαλούν χαμηλά επίπεδα ρύπων και θορύβου. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατάλληλα φορολογικά μέσα προκειμένου να δοθούν κίνητρα για την αγορά οχημάτων που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα (GNC-GPL) προς όφελος της ποιότητας του αέρα.

3.5. Η ΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να ορίσει αυστηρότερες προδιαγραφές για τα αστικά οχήματα που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα προκειμένου να μπορέσουν να επωφεληθούν από τις φορολογικές διευκολύνσεις που αναφέρονται στο σημείο 3.4.

3.6. Επιπλέον, η ΟΚΕ ευελπιστεί ότι η πρωτοβουλία που άπτεται της διαμόρφωσης κύκλου δοκιμών εναρμονισμένου σε παγκόσμια κλίμακα (βλ. σημ. 2.3) δεν θα επιβραδύνει τη διαδικασία που εισάγει η παρούσα πρόταση με στόχο να καταστούν διαθέσιμα οχήματα επαγγελματικής χρήσεως τα οποία να σέβονται ολοένα και περισσότερο το περιβάλλον. Ταυτόχρονα, η ΟΚΕ αντιλαμβάνεται τη σημασία που έχει σε μια αγορά ολοένα και πιο παγκόσμιου χαρακτήρα η εναρμόνιση σε παγκόσμια κλίμακα και των διαδικασιών έγκρισης τύπου έτσι ώστε η έγκριση τύπου ενός οχήματος από ένα κράτος να γίνεται αποδεκτή από όλα τα κράτη.

4. **Ειδικές παρατηρήσεις**

4.1. *Διαδικασία δοκιμών*

Η ΟΚΕ συμφωνεί ως προς το γεγονός ότι οι υφιστάμενες διαδικασίες δοκιμών δεν αντιστοιχούν πλέον στην επιτευχθείσα τεχνολογική πρόοδο και εκφράζει την ευχαρίστησή της διότι με την παρούσα πρόταση οδηγίας η Επιτροπή αντιμετωπίζει με ρεαλιστικό τρόπο αυτό το πρόβλημα.

4.1.1. Πράγματι, μέχρι σήμερα, οι κινητήρες ντήζελ λαμβάνουν έγκριση τύπου σύμφωνα με έναν κύκλο δοκιμών — που είναι γνωστός ως κύκλος των 13 σταδίων -ο οποίος καθορίζει 13 φάσεις λειτουργίας σε σταθερές συνθήκες στροφών/φορτίου κινητήρα. Ο εν λόγω κύκλος των 13 σταδίων, που διαμορφώθηκε στη δεκαετία του '70 από την Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη του ΟΗΕ, δεν παρέχει πλέον δυνατότητα ενδεδειγμένου ελέγχου των εκπομπών ρύπων, δεδομένου ότι — λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας στον τομέα τόσο των κινητήρων όσο και των οχημάτων — εξέλιπε η συσχέτιση με τις πραγματικές συνθήκες λειτουργίας των κινητήρων κατά την κίνηση των οχημάτων στο δρόμο.

Εξάλλου, η ολοένα και πιο εκτεταμένη χρήση των ηλεκτρονικών συστημάτων ελέγχου του κινητήρα καθιστά δυνατή τη βελτιστοποίηση των επιδόσεων των κινητήρων όσον αφορά τόσο τις εκπομπές ρύπων σε συγκεκριμένα σημεία (13 στάδια), τα οποία προβλέπονται στο πλαίσιο του κύκλου δοκιμών κατά την προσομοίωση λειτουργίας, όσο και την κατανάλωση στα υπόλοιπα σημεία (σε βάρος όμως των εκπομπών) «παραποιώντας» κατ'αυτόν τον τρόπο τον κύκλο δοκιμών αυτόν καθ'εαυτόν, μεταβάλλοντας δηλαδή τα αποτελέσματα κατά την πραγματική λειτουργία του οχήματος.

4.1.2. Η ΟΚΕ, σημειώνει ότι, οι νέες διαδικασίες δοκιμών — οι οποίες αποσκοπούν στην επίλυση των προαναφερθέντων προβλημάτων (συσχέτιση με τις πραγματικές συνθήκες λειτουργίας και δυνατότητα «παραποίησης» του κύκλου δοκιμών) — αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο της ομάδας «ρύπανσης και ενέργειας» της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη του ΟΗΕ (GRPE), και εκφράζει την ικανοποίησή της διότι:

— στις εν λόγω εργασίες συμμετέσχον εθνικοί εμπειρογνώμονες, ανεξάρτητα εργαστήρια και ειδήμονες της βιομηχανίας.

— κατά τη διάρκεια των εργασιών αξιολόγησης διάφοροι κύκλοι δοκιμών, συμπεριλαμβανομένων των δοκιμών μεταβατικού τύπου (βλ. σημείο 2.4.)·

— η Ομάδα έλαβε υπόψη της τις διαδικασίες δοκιμών που χρησιμοποιούν άλλες χώρες (ΗΠΑ, μεταβατικός κύκλος δοκιμών, και Ιαπωνία, στάσιμος κύκλος δοκιμών) και τις συνέπειες που οι διαδικασίες αυτές έχουν επί των προκαθορισμένων στόχων (π.χ. για τον κύκλο δοκιμών στις ΗΠΑ: καλή συσχέτιση με τις πραγματικές συνθήκες λειτουργίας αλλά ανεπαρκή προστασία έναντι της δυνατότητας «παραποίησης» του κύκλου).

4.1.3. Η ΟΚΕ επικροτεί μεν τις συστάσεις που διατυπώθηκαν από τους ειδικούς και υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή, αλλά επισημαίνει ότι απαιτείται εμβάθυνση των σχετικών μελετών και πειραματισμών και, επιπλέον, ζητεί την εξεύρεση μιας κοινής λύσης για όλους τους κινητήρες ενόψει του γεγονότος ότι οι κανόνες που προβλέπει η Επιτροπή για το 2005 αναμένεται να καταστούν ακόμη αυστηρότεροι. Εξάλλου η ΟΚΕ τονίζει ότι αυτή η «κοινή λύση» πρέπει να αποσκοπεί σε υψηλή προστασία του περιβάλλοντος και συνεπώς να λαμβάνει δεόντως υπόψη τις συνθήκες λειτουργίας του κινητήρα (όπως τα μεταβατικά στάδια, δηλαδή π.χ. οι επιταχύνσεις) που αντιστοιχούν σε υψηλά επίπεδα εκπομπών.

4.2. *Οριακές τιμές*

4.2.1. Η ΟΚΕ λαμβάνει υπό σημείωση ότι τα νέα όρια που προτείνει η Επιτροπή αποτελούν τμήμα μιας σειράς δράσεων που αναλήφθηκαν με βάση τα αποτελέσματα του Auto Oil I. Η μελέτη αυτή είχε σκοπό να επισημάνει ένα σύνολο στοχοθετημένων δράσεων για την επίτευξη — το 2010 — των επιπέδων ποιότητας του αέρος που συνιστά η ΠΟΥ [1], λόγω της πεποιθήσεως ότι το κοινωνικό κόστος της ρύπανσης αιτιολογεί το στόχο αυτό. Ταυτόχρονα αυτό το σύνολο δράσεων πρέπει να ενταχθεί ορθώς στην οπτική αριστοποιήσεως της σχέσης κόστους/οφέλους.

4.2.2. Η ΟΚΕ υπενθυμίζει το σημαντικό ρόλο που μπορούν και πρέπει να διαδραματίσουν οι βελτιώσεις της ποιότητας των καυσίμων κατά τη μείωση των επιπέδων εκπομπής ρύπων του κυκλοφορούντος στόλου οχημάτων. Είναι συνεπώς της γνώμης ότι οι δράσεις που έχουν προγραμματισθεί για το 2000 και το 2005 θα πρέπει να επεκταθούν έως ότου επιβληθούν (συγκεκριμένες) προδιαγραφές για τα πετρέλαια και τις βενζίνες που να είναι συνεπείς με τους περιβαλλοντικούς στόχους της Κοινότητας. Για το θέμα αυτό η ΟΚΕ ζητεί από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο — που βρίσκονται στο στάδιο της «συμφιλίωσης» επί των σχετικών προτάσεων της Επιτροπής να λάβουν αποφάσεις οι οποίες να δίδουν θετική απάντηση στις προσδοκίες των ευρωπαίων πολιτικών σε ό,τι αφορά την «ποιότητα του αέρα».

4.2.3. Η ΟΚΕ εύχεται όπως η Επιτροπή, κατά τη διατύπωση αυτής της «πρότασης» οδηγίας, λάβει υπόψη τις εμπειρίες που έχουν βιωθεί σε ορισμένες χώρες της Κοινότητας (όπως η Σουηδία).

Τονίζει επίσης ότι η παρούσα πρόταση, όπως και η πρόταση που θα υποβληθεί για το 2005, θα πρέπει να αξιολογηθούν υπό το φως των δεσμεύσεων που ανέλαβε η Επιτροπή στο Κιότο σχετικά με τη μείωση των εκπομπών CO_2.

4.2.4. Η ΟΚΕ συμφωνεί με την απόφαση της Επιτροπής (βλ. σημ. 2.7) περί εισαγωγής της έννοιας των «άκαυστων μη μεθανιογόνων υδρογονανθράκων» κατά τον προσδιορισμό των ορίων για τις εκπομπές ρύπων των κινητήρων που χρησιμοποιούν αέρια καύσιμα.

4.2.5. Όσον αφορά το μεθάνιο — παρότι πρόκειται για εξαιρετικά σταθερό αέριο το οποίο κατά συνέπεια δεν συμβάλει στο σχηματισμό όζοντος — η επιβολή ανώτατου επιτρεπόμενου ορίου (βλ. πίνακα 2 στο σημείο 6.2.1 του παραρτήματος Ι της πρότασης Οδηγίας) διασφαλίζει εν πάση περιπτώσει το γεγονός ότι η χρήση αερίων καυσίμων σε ευρεία κλίμακα δεν θα αποβεί εις βάρος της ανάγκης περιορισμού της παραγωγής αερίων που ευθύνονται για το φαινόμενο του θερμοκηπίου.

4.2.6. Σε ό,τι αφορά τους μικρούς κινητήρες ντήζελ υψηλής ταχύτητας, η ΟΚΕ επιβεβαιώνει τους τεχνικούς λόγους που υποβάλλει η Επιτροπή για να δικαιολογήσει μια υψηλότερη οριακή τιμή σωματιδιακών ρύπων (βλ. σημ. 2.8). Επιμένει ωστόσο, ότι — στο πλαίσιο μιας συνεργασίας μεταξύ βιομηχα-

[1] ΠΟΥ: Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας.

νίας και κοινωνικών εταίρων (όπως έχει ήδη αναφερθεί στη γνωμοδότηση της ΟΚΕ του 1995 [1] για την Οδηγία 96/1/ΕΚ) — πρέπει να επαληθευθεί η δυνατότητα μεταφοράς της τιμής αυτής στην «οριακή τιμή» που προβλέπεται για όλους τους άλλους κινητήρες ντήζελ.

[1] ΕΕ C 155 της 21.6.1995.

Βρυξέλλες, 9 Σεπτεμβρίου 1998.

Ο Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Tom JENKINS

Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την εναρμόνιση ορισμένων θεμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας και συγγενικών δικαιωμάτων στην κοινωνία των πληροφοριών» [1]

(98/C 407/06)

Στις 6 Φεβρουαρίου 1998, και βάσει του άρθρου 100 Α της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την ανωτέρω πρόταση.

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 8 Ιουλίου 1998 με βάση εισηγητική έκθεση του κ. Moreland.

Κατά την 357η σύνοδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 9ης Σεπτεμβρίου 1998) η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 93 ψήφους υπέρ, 3 κατά και 2 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. **Εισαγωγή: Η πρόταση της Επιτροπής**

1.1. Το σχέδιο οδηγίας αποτελεί συνέχεια των αντιδράσεων στο Πράσινο Βιβλίο που δημοσίευσε η Επιτροπή το 1995 [2]. Εντούτοις, μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί το τελευταίο μέρος του νομοθετικού προγράμματος που απορρέει από το αρχικό Πράσινο Βιβλίο σχετικά με την πνευματική ιδιοκτησία και την κοινωνία των πληροφοριών που δημοσιεύθηκε το 1988 [3]. Είναι σαφές ότι πρόκειται για τη σημαντικότερη πρόταση που έχει υποβληθεί.

1.2. Οι δύο βασικοί λόγοι που επιβάλλουν την υιοθέτηση της παρούσας οδηγίας είναι οι ακόλουθοι: κατά πρώτο λόγο, απαιτείται να συνεχισθούν οι προσπάθειες εναρμόνισης στον τομέα των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας και των συγγενικών δικαιωμάτων που απορρέουν από το Πράσινο Βιβλίο και, κατά δεύτερο λόγο, θα πρέπει να ενσωματωθούν στην κοινοτική νομοθεσία οι διατάξεις των πρόσφατων συνθηκών του Διεθνούς Οργανισμού Πνευματικής Ιδιοκτησίας (WIPO) για την πνευματική ιδιοκτησία, τις εκτελέσεις και τα φωνογραφήματα που συνήφθησαν στη Γενεύη το Δεκέμβριο του 1996.

1.3. Γενικά, η ΟΚΕ επιδοκιμάζει τις προτάσεις που υποβάλλονται διότι θεωρεί ότι συμβαδίζουν με τις παρατηρήσεις που έχει διατυπώσει τόσο σχετικά με το Πράσινο Βιβλίο όσο και σχετικά με τις συνθήκες του Διεθνούς Οργανισμού Πνευματικής Ιδιοκτησίας. Η Επιτροπή επέλεξε μια προσέγγιση που αποτελείται από τέσσερα σκέλη:

1.3.1. τη διασφάλιση της καλής λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς,

1.3.2. την εξασφάλιση της μεγαλύτερης δυνατής ελαστικότητας για τα κράτη μέλη, σε συνδυασμό με την αρχή της επικουρικότητας,

1.3.3. την προστασία και τη διαφύλαξη των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας, ιδιαιτέρως των δικαιωμάτων σε περιεχόμενο άμεσης επικοινωνίας,

1.3.4. την εναρμόνιση της αναγκαίας προστασίας των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας με τα δικαιώματα των χρηστών και του ευρέως κοινού.

1.4. Το θέμα που θα πρέπει, κατά κύριο λόγο, να εξετασθεί αφορά το βαθμό στον οποίο η θέσπιση ορισμένων εξαιρέσεων από την ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων για τα πνευματικά και άλλα συγγενικά δικαιώματα θα πρέπει να επαφεθεί στα επιμέρους κράτη μέλη. Δηλαδή, βάσει του παρόντος σχεδίου οδηγίας, τα κράτη μέλη διαθέτουν ένα σημαντικό βαθμό διακριτικής ευχέρειας, ως προς τον ακριβή καθορισμό των εξαιρέσεων. Οι εξαιρέσεις αυτές αφορούν, μεταξύ άλλων, τις φωτοτυπίες, τη μη εμπορική χρήση προς όφελος προσώπων με

[1] ΕΕ C 108 της 7.4.1998, σ. 6.

[2] Πράσινο Βιβλίο «Το δικαίωμα δημιουργού και τα συγγενικά δικαιώματα στην κοινωνία των πληροφοριών», COM(95) 382 τελικό της 19.7.1995.

[3] «Πράσινη Βίβλος για το δικαίωμα πνευματικής ιδιοκτησίας και την τεχνολογική πρόκληση — Προβλήματα του δικαιώματος πνευματικής ιδιοκτησίας που χρειάζονται άμεση αντιμετώπιση», COM(88) 172 τελικό της 7.6.1988.