ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

COM(93) 626 τελικό - COD 448

Βρυξέλλες, 1 Δεκεμβρίου 1993

Τροποποιημένη πρόταση

Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

που τροποποιεί την οδηγία 70/220/ΕΟΚ

περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών

όσον αφορά τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά

της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των

οχημάτων με κινητήρα.

(υποβάλλεται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 189Α παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ)

Αιτιολογική έκθεση

Στις 23 Δεκεμβρίου 1992, η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο πρόταση οδηγίας, για την τροποποίηση της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα (COM(92) 572 της 23ης Δεκεμβρίου 1992).

Στις 27 Οκτωβρίου 1993, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε την πρόταση κατά την πρώτη ανάγνωση, με την προϋπόθεση 23 τροποπολογιών. Η Επιτροπή δέχθηκε 3 από τις προτεινόμενες τροπολογίες με συντακτικές αλλαγές.

Η πρώτη από τις τροπολογίες αυτές διευκρινίζει την αιτιολόγηση της παρούσας οδηγίας, αναφερόμενη στην αύξηση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης που προκαλείται από τις οδικές μεταφορές στην Κοινότητα.

Η δεύτερη τροπολογία εφιστά την προσοχή στο σημαντικό ερευνητικό πρόγραμμα για τις εκπομπές, τα καύσιμα και τις τεχνολογίες κινητήρων το οποίο συμφωνήθηκε μεταξύ της Επιτροπής και των βιομηχανιών αυτοκινήτου και πετρελαίου (το πρόγραμμα "Auto-Oil"), ενόψει των μέτρων που πρόκειται να προταθούν για το επόμενο στάδιο, προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές των αυτοκινήτων (στάδιο 2000) οι οποίες προκαλούνται από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων.

Η τρίτη τροπολογία αναφέρεται στην ανάγκη να ελέγχονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO_2) από τα αυτοκίνητα.

Επομένως, η Επιτροπή προτείνει να ενταχθούν τρία νέα εδάφια αιτιολογικού στο νομικό τμήμα της οδηγίας.

Η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να δεχθεί τις άλλες τροπολογίες, δεδομένου ότι, κατ'ουσίαν, θα μετέβαλαν την έννοια της προτάσεως κατά σημαντικό τρόπο, καθορίζοντας υποχρεωτικές οριακές τιμές για δύο μελλοντικά στάδια (1996 και 1999) και όχι μόνον ένα όπως προτείνει η Επιτροπή (1996). Επιπλέον, τα διαθέσιμα προς το παρόν τεχνικά και βιομηχανικά δεδομένα δεν στηρίζουν την άποψη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ότι είναι εφικτά για το 1996 αυστηρότερα πρότυπα από εκείνα τα οποία προτείνει η Επιτροπή.

Οι τροπολογίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου θα επέτρεπαν επίσης την παροχή φορολογικών κινήτρων πέρα από το 1996, πρόταση την οποία η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί, δεδομένου ότι θα προκαλέσει εκ των πραγμάτων επέκταση των προτύπων στην αγορά, με συνεπαγόμενες αρνητικές επιπτώσεις στην ενότητα της εσωτερικής αγοράς.

Παρόλο που η Επιτροπή επιμένει στην άποψή της, ότι τα φορολογικά κίνητρα που προβλέπονται στο άρθρο 3 της προτάσεώς της πρέπει να επιτρέπονται μόνο προκειμένου να δημιουργήσουν ευνοϊκές προϋποθέσεις για το επόμενο στάδιο των οριακών τιμών, μπορεί, ωστόσο, να δεχθεί διευκρινήσεις στις προτάσεις της, οι οποίες ενδέχεται να διευκολύνουν την επίτευξη συμβιβασμού στο Συμβούλιο και οι οποίες ανταποκρίνονται στην επιθυμία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να ενθαρρύνει την έγκαιρη εισαγωγή καθαρών αυτοκινήτων μέσω μεγαλύτερης παροχής φορολογικών κινήτρων:

Στο πλαίσιο των φόρων οδικής κυκλοφορίας (ετήσιοι οδικοί φόροι), η Επιτροπή επιβεβαιώνει τη θέση που αναφέρεται στη δήλωση Συμβουλίου - Επιτροπής στα πρακτικά του Συμβουλίου Περιβάλλοντος της 20ής/21ης Δεκεμβρίου 1990, ότι οι διατάξεις του άρθρου 3 δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τα φορολογικά συστήματα να εντάσσουν τις εκπομπές ρυπαντών και άλλων ουσιών στη βάση του υπολογισμού των φόρων κυκλοφορίας των οχημάτων με κινητήρα. Ιδιαίτερα, η Επιτροπή τονίζει το γεγονός ότι η απαίτηση που αναφέρεται στο σημείο Γ, παράγραφος (iii) της δηλώσεώς της κατά το ίδιο Συμβούλιο, δηλαδή ότι τέτοιου είδους προγράμματα δεν πρέπει να υπονομεύουν και να καθιστούν ανενεργά τα πρότυπα εκπομπών που εγκρίνονται από την Κοινότητα, μπορεί να καλυφθεί μέσω προοδευτικών προγραμμάτων φόρων κυκλοφορίας, τα οποία βασίζονται στις συγκεκριμένες επιδόσεις όσον αφορά τις εκπομπές του κάθε οχήματος μάλλον, παρά σε σύνολο προτύπων που προέρχονται από τρίτη χώρα.

Η Επιτροπή, όπως και στη δήλωσή της του Συμβουλίου του Δεκεμβρίου 1990, επιθυμεί, ωστόσο, να τονίσει την ανάγκη εξέτασης τέτοιου είδους μέτρων φόρου κυκλοφορίας υπό το φως του κοινοτικού δικαίου, ιδίως σε σχέση με την εσωτερική αγορά και του κινδύνου ότι τέτοιου είδους φορολογικά μέτρα ενδέχεται να παραμορφώσουν τον ανταγωνισμό και να αποτελέσουν άνιση φορολογία. Τα μέτρα φορολογικών κινήτρων στον τομέα των φόρων κυκλοφορίας πρέπει, επομένως να εξακολουθήσουν να κοινοποιούνται εκ των προτέρων στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 3 του σχεδίου οδηγίας.

Η Επιτροπή τονίζει επίσης το γεγονός ότι φορολογικά κίνητρα κατά την αγορά πρέπει να διέπονται εξ ολοκλήρου από τις διατάξεις του άρθρου 3 του σχεδίου οδηγίας της Επιτροπής και τις σχετικές διατάξεις του κοινοτικού δικαίου· ιδίως, τα κίνητρα αυτά δεν πρέπει να επιτρέπεται να παρέχονται για άλλο λόγο εκτός από τη δημιουργία ευνοϊκών προϋποθέσεων για τις νέες οριακές τιμές του 1996 και πρέπει να πάψουν να εφαρμόζονται στο τέλος του 1996.

Τροποποιημένη πρόταση

Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

που τροποποιεί την οδηγία 70/220/ΕΟΚ

περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών

όσον αφορά τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν κατά

της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των

οχημάτων με κινητήρα.

1. Μετά το τρίτο εδάφιο αιτιολογικού, προστίθενται τα ακόλουθα δύο νέα εδάφια αιτιολογικού:

- ότι αποτελεί κοινή συνείδηση το γεγονός πως η μελλοντική εξέλιξη των μεταφορών στην Κοινότητα θα συνδέεται με αυξημένη περιβαλλοντική ρύπανση· ότι οι έως τώρα επίσημες προβλέψεις σχετικά με την αύξηση της πυκνότητας της κυκλοφορίας έχουν αποδειχθεί κατώτερες των πραγματικών εξελίξεων· ότι, επομένως, πρέπει να καθορισθούν αυστηρές προδιαγραφές εκπομπών καυσαερίων για όλα τα οχήματα με κινητήρα·

- ότι η Επιτροπή έχει ξεκινήσει ευρωπαϊκό πρόγραμμα για τις εκπομπές, τα καύσιμα και την τεχνολογία των κινητήρων (ΕΠΕΚΤΚ)· ότι στόχος του προγράμματος αυτού είναι να διασφαλίσει ότι οι προτάσεις για μελλοντικές οδηγίες σχετικά με τις ρυπογόνες εκπομπές θα βασίζονται στις καλύτερες λύσεις όσον αφορά τη σχέση κόστους/τιμής, τόσο για τον καταναλωτή, όσο και για την οικονομία· ότι το πρόγραμμα αυτό λαμβάνει υπόψη τόσο τον ρόλο του οχήματος, όσο και τον ρόλο του καυσίμου που χρησιμοποιείται·

2. Μετά το έκτο εδάφιο αιτιολογικού, προστίθεται το ακόλουθο νέο εδάφιο αιτιολογικού:

- ότι, δεδομένης της σοβαρής ρύπανσης που προκαλείται από τις εκπομπές των οχημάτων και της συνεισφοράς τους στα αέρια που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου, είναι αναγκαίο να μειωθούν οι εκπομπές, κυρίως του CO_2, σύμφωνα με την υποχρέωση που ορίζεται στην Σύμβαση - πλαίσιο για την αλλαγή του κλίματος, η οποία υπεγράφη στο Ρίο τον Ιούνιο του 1992· ότι οι εκπομπές CO_2 προκαλούνται αναγκαστικά κατά την καύση καυσίμων με βάση τον άνθρακα· ότι η μείωση των επιτρεπομένων εκπομπών CO, αυξάνει ipso facto τις εκπομπές CO_2· ότι οι εκπομπές CO_2 μπορούν να μειωθούν μόνον εάν καταναλώνονται λιγότερα καύσιμα· ότι για να γίνει αυτό πρέπει να βελτιωθεί τόσο η τεχνολογία σχεδιασμού κινητήρων και οχημάτων, όσο και η ποιότητα των καυσίμων.

ISSN 0254-1483

COM(93) 626 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR **06 14**

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-93-663-GR-C

ISBN 92-77-62003-X

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Luxembourg