Γνωμοδότηση για την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου περί των μέτρων που πρέπει να ληφθούν κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των οχημάτων με κινητήρα και περί τροποποιήσεως της οδηγίας 70/220/ΕΟΚ ([1])

(93/C 201/05)

Στις 5 Φεβρουαρίου 1993, και σύμφωνα με το άρθρο 100 Α της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, το Συμβούλιο αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής για την παραπάνω πρόταση.

Το τμήμα βιομηχανίας, εμπορίου, βιοτεχνίας και υπηρεσιών, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών της ΟΚΕ, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 5 Μαΐου 1993 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. Pearson.

Κατά την 306η σύνοδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 26ης Μαΐου 1993), η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

1.1. Η ΟΚΕ επικροτεί και εγκρίνει τους όρους της τροποποιητικής οδηγίας δεδομένου ότι αποβλέπουν στην περαιτέρω μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης που προκαλείται από τις εκπομπές οχημάτων με κινητήρα.

1.2. Η βασική οδηγία σχετικά με τα επίπεδα εκπομπών των οχημάτων με κινητήρα έως έξι θέσεων καθημένων και μέγιστης μάζας έως 2 500 kg είναι η υπ' αριθ. 70/22/ΕΟΚ, της 20ής Μαρτίου 1970([2]). Έκτοτε, θεσπίσθηκαν ορισμένες οδηγίες τροποποίησης που μείωσαν προοδευτικά τις επιτρεπόμενες οριακές τιμές εκπομπών CO, HC, NO_x και σωματιδίων, η τελευταία από τις οποίες ήταν η υπ' αριθ. 91/441/ΕΟΚ (26 Ιουνίου 1991)([3]).

1.3. Η οδηγία 91/441/ΕΟΚ προέβλεπε ότι η Επιτροπή έπρεπε να προτείνει, πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1992, περαιτέρω μείωση των επιτρεπόμενων ορίων εκπομπών βάσει της καλύτερης διαθέσιμης τεχνολογίας μετά το 1996. Η παρούσα πρόταση ανταποκρίνεται στην υποχρέωση αυτή και παρέχει ένα πλαίσιο για την περαιτέρω μείωση των εκπομπών που θα ισχύσει από το έτος 2000.

2. Γενικές παρατηρήσεις

2.1. Η εφαρμογή των οριακών τιμών της οδηγίας 91/441/ΕΟΚ κατέστησε αναγκαία τη μεταβολή της τεχνολογίας των μηχανών και τη χρησιμοποίηση τριοδικών καταλυτών μετατροπής. Η περαιτέρω εξέλιξη των νέων αυτών τεχνολογιών προβλέπεται ότι θα προκαλέσει μείωση της οριακής τιμής του CO κατά 20 % και των HC και NO_x κατά 50 % μέχρι το 1996. Μέχρι σήμερα, οι οριακές τιμές εκπομπών για τα επιβατηγά αυτοκίνητα ήταν οι ίδιες με εκείνες των βενζινοκίνητων και πετρελαιοκίνητων οχημάτων. Οι νέες προτάσεις αναγνωρίζουν ότι τώρα είναι δυνατό και ήταν αναγκαίο να γίνει διάκριση μεταξύ των δύο καυσίμων: απαιτούνται δύο επίπεδα εκπομπών και για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα με άμεση έγχυση και για τα οχήματα με συστήματα έμμεσης έγχυσης.

2.2. Συμμόρφωση της παραγωγής στις προδιαγραφές: οι νέες προτάσεις καθιερώνουν μια διαδικασία στατιστικής δειγματοληψίας με στόχο την αποτελεσματικότερη εφαρμογή των ορίων εκπομπών σε επίπεδο παραγωγής. Οι προηγούμενες οδηγίες σχετικά με τα επίπεδα εκπομπών των κινητήρων προέβλεπαν μια ανοχή μεταξύ των οχημάτων με έγκριση τύπου και των μεταγενέστερων σειρών οχημάτων: η εν λόγω επιτρεπόμενη διαφορά μειώθηκε από 25 % σε 16 %, ενώ τώρα απαλείφεται. Η ΟΚΕ θεωρεί ότι το νέο αυτό σύστημα μπορεί να είναι αποτελεσματικό αλλά τονίζει ότι χρειάζεται εντατικός έλεγχος της λειτουργίας του από την Επιτροπή, ώστε να είναι καλύτερο από τη νυν εφαρμοζόμενη μέθοδο.

2.3. Επειδή ένα έτος είναι το ελάχιστο διάστημα που απαιτείται για τη νόμιμη εφαρμογή των νέων εγκρίσεων τύπου και των νέων οριακών τιμών για όλα τα οχήματα, συμφωνείται ότι η 1η Ιανουαρίου 1996 και η 1η Ιανουαρίου 1997 είναι αποδεκτές ως λογικές προθεσμίες εφαρμογής της διορθωτικής οδηγίας.

2.4. Ο «Μεσοπρόθεσμος στόχος». Οι περαιτέρω μειώσεις για το έτος 2000 αποτελούν σήμερα το αντικείμενο επειγουσών ερευνών. Μεγαλύτερη ωφέλεια για το περιβάλλον μπορεί να επιτευχθεί μόνο με μία πολυσχιδή προσέγγιση η οποία θα συνδυάζει την ανάληψη δράσεων στους τομείς της τεχνολογίας των κινητήρων οχημάτων, της ποιότητας των καυσίμων, του ελέγχου και συντήρησης των οχημάτων και των εκπομπών λόγω εξάτμισης.

2.4.1. Πετρέλαιο και βενζίνη καλής ποιότητας πρέπει να διατίθενται ως καύσιμα για όλα τα αυτοκίνητα στο σύνολο των κρατών μελών, ενώ ο συντονισμός με την πετρελαιοβιομηχανία έχει ζωτική σημασία για την τήρηση των προθεσμιών εφαρμογής. Θα πρέπει, επίσης να ενθαρρυνθεί η χρησιμοποίηση καυσίμων που δεν βλάπτουν το περιβάλλον.

2.4.2. Η ΟΚΕ προτείνει να υιοθετηθεί ένα κοινοτικό πρόγραμμα έρευνας και ανάπτυξης με αντικείμενο την ποιότητα

([1]) ΕΕ αριθ. C 56 της 26. 2. 1993, σ. 34.
([2]) ΕΕ αριθ. C 112 της 20. 12. 1973, σ. 1.
([3]) ΕΕ αριθ. L 242 της 30. 8. 1991, σ. 1.

και την αποτελεσματικότητα των εναλλακτικών καυσίμων των οχημάτων με κινητήρα.

2.4.3. Τα κράτη μέλη πρέπει να δώσουν μεγαλύτερη προτεραιότητα στη διαχείριση των μεταφορών και τη ρύθμιση της κυκλοφορίας στις αστικές περιοχές για να μειωθεί η ρύπανση που προκαλείται από εκπομπές οχημάτων.

3. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι το κόστος συμμόρφωσης στις νέες προδιαγραφές που προτείνονται «δεν είναι αμελητέο» πράγμα που αληθεύει, αν και είναι αμφισβητήσιμος ο ισχυρισμός της Επιτροπής ότι τα έξοδα θα μειωθούν λόγω της ανάπτυξης της εσωτερικής αγοράς. Ωστόσο, η ΟΚΕ πιστεύει ότι το κόστος αυτό είναι δικαιολογημένο να αναληφθεί για την περαιτέρω αναβάθμιση του περιβάλλοντος.

4. Τα κράτη μέλη πρέπει να εξετάσουν τις παραμέτρους που εκθέτει η Επιτροπή όσον αφορά τα φορολογικά κίνητρα για οχήματα με κινητήρα που ανταποκρίνονται στις μελλοντικές προδιαγραφές εκπομπών όπως ορίζονται στο άρθρο 3 της οδηγίας. Τα κράτη μέλη θα πρέπει, επίσης, να μελετήσουν ποια είναι τα κατάλληλα κίνητρα για τον εκσυγχρονισμό κυκλοφορούντων αυτοκινήτων.

5. Ειδικές παρατηρήσεις

5.1. Η ΟΚΕ επισημαίνει και πάλι τη χαλαρότητα πολλών κρατών μελών όσον αφορά τον έλεγχο των απαιτουμένων ελάχιστων προδιαγραφών συντήρησης των οχημάτων με κινητήρα, ιδίως σε σχέση με τα επίπεδα εκπομπών. Η ΟΚΕ έχει ήδη επικροτήσει την οδηγία 92/55/ΕΟΚ σχετικά με τον έλεγχο καλής οδικής συμπεριφοράς του οχήματος και εμμένει ότι οι σχετικές διατάξεις της οδηγίας πρέπει να εφαρμοσθούν δίχως περαιτέρω καθυστερήσεις σε όλα τα κράτη μέλη.

5.2. Πιστεύει ότι είναι επιτακτικά αναγκαίο να αναπτυχθούν νέες κινητήριες πηγές χαμηλής ρύπανσης: η σημερινή εξάρτηση από τον τριοδικό καταλύτη είναι αποδεκτή μόνον ως ενδιάμεση λύση, διότι η τρέχουσα περιορισμένη ζώνη λειτουργίας του συστήματος αυτού και το κόστος αντικατάστασης σημαίνει ότι χρειάζεται αυστηρότερος έλεγχος. Ο πολύπλοκος χαρακτήρας των περισσότερων σύγχρονων συστημάτων έγχυσης απαιτούν και επίβλεψη για να διατηρηθεί η απαραίτητη ρύθμιση του κινητήρα μέσω «επί του οχήματος» συστημάτων διάγνωσης.

5.3. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι είναι απαραίτητο οι κατασκευαστές να θέτουν στη διάθεση του αγοραστή όλες τις λεπτομέρειες σχετικά με την απόδοση του συστήματος εξατμίσεως κάθε νέου οχήματος. Έτσι, ο αγοραστής θα είναι σε θέση να σχηματίσει σφαιρική κρίση για το ποιο όχημα ανταποκρίνεται καλύτερα στις απαιτήσεις του περιβάλλοντος.

6. Συμπεράσματα

6.1. Υπό την προϋπόθεση ότι η προτεινόμενη οδηγία θα υιοθετηθεί εντός των ημερομηνιών που αναφέρονται στα άρθρα, το τμήμα μπορεί να αποδεχθεί τις εξής προτεινόμενες τιμές:

— πετρελαιοκινητήρες: CO 2,2 g/km, HC και NO_x 0,5 g/km,

— ντηζελοκινητήρες έμμεσης έγχυσης: CO 1 g/km, HC και NO_x 0,70 g/km, σωματίδια 0,08 g/km,

— ντηζελοκινητήρες άμεσης έγχυσης: CO 1,0 g/km, HC και NO_x 0,90 g/km, σωματίδια 0,10 g/km.

Ωστόσο, εκφράζεται η ελπίδα ότι οι διεξαγόμενες έρευνες και ο συντελεστής εξέλιξης θα επιτρέψουν την περαιτέρω βελτίωση των τιμών των σωματιδίων.

Βρυξέλλες, 26 Μαΐου 1993.

Η Πρόεδρος της

Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Susanne TIEMANN