



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 11.8.2003
COM(2003) 492 τελικό

2003/0189 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για ορισμένα φθοριούχα αέρια του φαινομένου του θερμοκηπίου

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα πρόταση για νέο κανονισμό ΕΚ σχετικά με τα φθοριούχα αέρια αποτελεί βασικό στοιχείο της πρώτης φάσης του ευρωπαϊκού προγράμματος για την αλλαγή του κλίματος. Αποσκοπεί στη θέσπιση νομοθετικού πλαισίου για τη μείωση των εκπομπών υδροφθορανθράκων (HFC), υπερφθορανθράκων (PFC) και εξαφθοριούχου θείου, τα οποία είναι ισχυρά αέρια του φαινομένου του θερμοκηπίου και καλύπτονται από το πρωτόκολλο του Κιότο. Η πρόταση περιλαμβάνει διατάξεις για τη συγκράτηση, την υποβολή στοιχείων, τη διάθεση στην αγορά και τη χρήση των φθοριούχων αερίων.

2. ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΕΙ

2.1. Η διεθνής απάντηση στην αλλαγή του κλίματος

Τα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών φθοριούχων αερίων πρέπει να εξεταστούν στο πλαίσιο των ευρύτερων προσπαθειών που καταβάλλονται για την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος. Η αλλαγή του κλίματος θεωρείται ως μια από τις μεγαλύτερες περιβαλλοντικές και οικονομικές προκλήσεις για την ανθρωπότητα. Η διεθνής κοινότητα αντιμετώπισε αρχικά την απειλή αυτή με τη σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές του 1992, της οποίας απώτερος σκοπός είναι η σταθεροποίηση των ατμοσφαιρικών συγκεντρώσεων των αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου σε επίπεδα που θα αποτρέπουν την επικίνδυνη ανθρωπογενή παρεμβολή στο κλιματικό σύστημα. Ακολούθησε η έγκριση, το 1997, του πρωτοκόλλου του Κιότο το οποίο επιβάλλει στις βιομηχανικές χώρες την υποχρέωση να μειώσουν τις συλλογικές τους εκπομπές αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου κατά 5,2% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, κατά την περίοδο 2008-2012 (πρώτη περίοδος δέσμευσης).

2.2. Η απάντηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στην αλλαγή του κλίματος

Η αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος συνιστά βασική προτεραιότητα του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον (2001-2010)¹, στο οποίο υπογραμμίζεται ότι το ζήτημα αυτό θα αποτελέσει τη σημαντικότερη πρόκληση της επόμενης δεκαετίας και πέραν αυτής. Βάσει του πρωτοκόλλου του Κιότο, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα έχει δεσμευθεί να μειώσει τις εκπομπές της κατά 8% στη διάρκεια της πρώτης περιόδου δέσμευσης, το οποίο σημαίνει συνολική μείωση κατά 336 εκατομμύρια τόννους ισοδύναμου διοξειδίου του άνθρακα.

¹ Απόφαση αριθ. 1600/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 2002 για τη θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον, ΕΕ L 242 της 10.9.2002.

Στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ, τον Ιούνιο του 2001, οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων τόνισαν ότι η αντιμετώπιση του προβλήματος της κλιματικής αλλαγής αποτελεί ύψιστη προτεραιότητα της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο ανάπτυξη και επανεπιβεβαίωσαν τη σταθερή δέσμευσή τους να επιτύχουν το στόχο του πρωτοκόλλου του Κιότο. Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα και όλα τα κράτη μέλη της έχουν κυρώσει το πρωτόκολλο του Κιότο².

2.3. Ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την αλλαγή του κλίματος

Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την αλλαγή του κλίματος (ECCP) θεσπίστηκε τον Ιούνιο του 2002 με σκοπό τον προσδιορισμό πρόσθετων, αποτελεσματικών ως προς το κόστος μέτρων που θα μπορούσαν να ληφθούν για να βοηθήσουν την Ευρωπαϊκή Κοινότητα να επιτύχει τον στόχο του πρωτοκόλλου του Κιότο. Επρόκειτο για μια διαδικασία διαβουλεύσεων με πολλά ενδιαφερόμενα μέρη, η οποία περιελάμβανε τη συγκρότηση κλαδικών ομάδων εργασίας, μεταξύ των οποίων μία ομάδα εργασίας για τα φθοριούχα αέρια.

Στην έκθεση του Ιουνίου 2001 για την πρώτη φάση του ECCP³ συνοψίζονται τα αποτελέσματα και τα συμπεράσματα των ομάδων εργασίας. Προσδιορίστηκαν συνολικά 42 αποτελεσματικές ως προς το κόστος λύσεις με δυναμικό μείωσης των συνολικών εκπομπών αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου κατά 664 έως 765 εκατομμύρια τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα.

Ομάδα εργασίας για τα φθοριούχα αέρια

Στην ομάδα εργασίας συμμετείχαν εκπρόσωποι όλων των εμπλεκόμενων βιομηχανικών κλάδων, μη κυβερνητικών περιβαλλοντικών οργανώσεων και των κρατών μελών. Τα πρακτικά των συνεδριάσεων και οι εκθέσεις των ομάδων εργασίας κυκλοφόρησαν ευρύτερα.

Η έκθεση της ομάδας εργασίας του Ιουνίου 2001⁴ αναφέρει ότι το 1995, οι εκπομπές φθοριούχων αερίων ανέρχονταν σε 65 εκατομμύρια τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα περίπου και αντιπροσώπευαν το 2% των συνολικών εκπομπών αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Οι HFC χρησιμοποιούνται κυρίως ως ψυκτικά μέσα, διαλύτες καθαρισμού και διογκωτικά αφρωδών πλαστικών. Οι PFC χρησιμοποιούνται στην παραγωγή ημιαγωγών και ως διαλύτες καθαρισμού, ενώ το SF₆ χρησιμοποιείται στον εξοπλισμό μεταγωγής υψηλής τάσεως και στην παραγωγή μαγνησίου. Με την υπόθεση ότι δεν θα ληφθούν πρόσθετα μέτρα, η έκθεση προβλέπει αύξηση των εκπομπών σε 98 εκατομμύρια τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα περίπου, μέχρι το 2010, ποσότητα που αντιπροσωπεύει το 2 έως 4% του συνόλου των αναμενόμενων εκπομπών αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου.

² Η ΕΕ κύρωσε το πρωτόκολλο του Κιότο σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου της 25ης Απριλίου 2002 για την έγκριση, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, του πρωτοκόλλου του Κιότο στη Σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές και την από κοινού τήρηση των σχετικών δεσμεύσεων, (ΕΕ L 130 της 15ης Μαΐου 2002, σ. 1). Η ΕΚ και τα κράτη μέλη της κύρωσαν το πρωτόκολλο του Κιότο στις 31 Μαΐου 2002.

³ European Climate Change Programme Report - Έκθεση σχετικά με το ευρωπαϊκό πρόγραμμα για την αλλαγή του κλίματος, Ιούνιος 2001

http://europa.eu.int/comm/environment/climat/eccp_longreport_0106.pdf

⁴ Fluorinated Gases Working Group Report - Έκθεση της ομάδας εργασίας για τα φθοριούχα αέρια
<http://europa.eu.int/comm/enterprise/chemicals/sustdev/fluorgases/gas1.pdf>

Η ομάδα εργασίας διατύπωσε μια σειρά συστάσεις σχετικά με τη λήψη μέτρων για τη μείωση των εκπομπών φθοριούχων αερίων και διαμορφώθηκε ευρεία συναίνεση μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών για τη θέσπιση νομοθετικού πλαισίου σε κοινοτικό επίπεδο με σκοπό τη βελτίωση της συγκράτησης και της παρακολούθησης των εκπομπών φθοριούχων αερίων, καθώς και την επιβολή περιορισμών στην εμπορία και χρήση ουσιών αυτού του είδους που προορίζονται για ορισμένες εφαρμογές.

Η πρώτη φάση του ευρωπαϊκού προγράμματος για την αλλαγή του κλίματος

Στην ανακοίνωση που εξέδωσε τον Οκτώβριο του 2001⁵ σχετικά με την ενεργοποίηση της πρώτης φάσης του ευρωπαϊκού προγράμματος για την αλλαγή του κλίματος, η Επιτροπή πρότεινε να καταθέσει δέσμη 12 μέτρων προτεραιότητας το 2002 και το 2003, μεταξύ των οποίων μία πρόταση νομοθετικής πράξης για τα φθοριούχα αέρια.

Στις 12 Δεκεμβρίου 2001, το Συμβούλιο Περιβάλλοντος χαιρέτισε την πρόθεση της Επιτροπής να υποβάλει πρόταση οδηγίας πλαισίου για τα φθοριούχα αέρια, η οποία θα καλύπτει τη συγκράτηση των εκπομπών από σταθερές και κινητές πηγές, την παρακολούθηση των ποσοτήτων φθοριούχων αερίων που διατίθενται στην αγορά, καθώς και, κατά περίπτωση, την επιβολή περιορισμών στη εμπορία και στη χρήση τους για σημαντικές εφαρμογές όπου υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις και εφόσον η βελτίωση της συγκράτησης των εκπομπών είναι ανέφικτη, λαμβάνοντας υπόψη τις υφιστάμενες εθελοντικές πρωτοβουλίες ορισμένων κλάδων της βιομηχανίας φθοριούχων αερίων, στους οποίους βρίσκεται σε εξέλιξη η ανάπτυξη εναλλακτικών λύσεων.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο χαιρέτισε επίσης, στις 25 Σεπτεμβρίου 2002, την πρόθεση της Επιτροπής να υποβάλει πρόταση οδηγίας πλαισίου για τα φθοριούχα αέρια. Θεώρησε ότι η προβλεπόμενη μείωση των εκπομπών φθοριούχων αερίων και η βελτίωση της παρακολούθησής τους είναι αποτελεσματικά σε σχέση με το κόστος μέτρα, τα οποία θα αποδώσουν περιβαλλοντικά οφέλη. Θεώρησε επίσης σημαντικό να καλύψει η πρόταση όλους τους τομείς εφαρμογής και να συντονιστούν οι προσπάθειες υλοποίησης των σχετικών με το στρώμα του όζοντος και το κλίμα στόχων, στο πλαίσιο του περιβαλλοντικού έργου που επιτελεί η Ευρωπαϊκή Κοινότητα ως προς τους κλάδους της ψύξης και του κλιματισμού και για τη στήριξη της νέας τεχνολογίας.

Ταυτόχρονα με τη διαδικασία του ECCP, το Συμβούλιο Περιβάλλοντος της 10ης Οκτωβρίου 2000 κάλεσε την Επιτροπή να «μελετήσει και να προτείνει μέτρα για τη μείωση όλων των εκπομπών αερίων που συντείνουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου από τον κλιματισμό των οχημάτων». Δρομολογήθηκαν μελέτες με σκοπό τον προσδιορισμό του βαθμού διαρροής ψυκτικών μέσων από τα συστήματα κλιματισμού των αυτοκινήτων και την εκτίμηση των επιπτώσεων στην κατανάλωση καυσίμων έως το 2010 και μετέπειτα. Η Επιτροπή ξεκίνησε επίσης διαδικασία διαβουλεύσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη, η οποία κορυφώθηκε στις 10 και 11 Φεβρουαρίου 2003 με "Διάσκεψη με θέμα τις εναλλακτικές επιλογές για τη μείωση των εκπομπών αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου από κινητά κλιματιστικά", όπου 150 συμμετέχοντες από τη βιομηχανία, το δημόσιο τομέα, τις μη κυβερνητικές οργανώσεις, τα κράτη μέλη, τις περισσότερες υποψήφιες προς ένταξη χώρες, καθώς και από τις ΗΠΑ, την Ιαπωνία και την Αυστραλία, συζήτησαν τις διάφορες εναλλακτικές λύσεις για τον μετριασμό των εκπομπών αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου από κινητά συστήματα κλιματισμού. Οι διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη περατώθηκαν στις 11 Μαρτίου 2003. Οι μελέτες και οι διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερομένους κατέδειξαν ότι οι διαρροές HFC-134a

⁵ COM(2001) 580 τελικό.

υπερβαίνουν κατά 40% περίπου τις εκτιμήσεις της ομάδας εργασίας του ECCP. Από την ίδια διαδικασία προέκυψαν επίσης επαρκή στοιχεία όσον αφορά τη σχέση κόστους-αποτελέσματος της σταδιακής εξάλειψης του HFC-134a από τα συστήματα κλιματισμού των οχημάτων. Κατόπιν αυτού, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα πως - με δεδομένο ότι η τεχνική πρόοδος είναι πιθανόν να επιφέρει περαιτέρω μείωση του κόστους των συστημάτων κλιματισμού που λειτουργούν με εναλλακτικά ψυκτικά μέσα - η πιο ενδεδειγμένη πολιτική απάντηση είναι ένας ευέλικτος μηχανισμός σταδιακής κατάργησης της χρήσης του συγκεκριμένου ψυκτικού μέσου. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται από τη συμφωνία μεταξύ Συμβουλίου και Κοινοβουλίου, στο πλαίσιο της έκδοσης οδηγίας για την εμπορία εκπομπών αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου στην ΕΕ, όπου καλείται η Επιτροπή να εξετάσει με προσοχή το ενδεχόμενο θέσπισης μέτρων σε κοινοτικό επίπεδο με σκοπό την ουσιαστική συμβολή του κλάδου των μεταφορών στην επίτευξη του κατά το πρωτόκολλο του Κιότο στόχου.

3. ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

3.1. Γενικός πολιτικός στόχος

Γενικοί στόχοι της πρότασης είναι να συμβάλει ουσιαστικά στην επίτευξη του στόχου που ορίζει το πρωτόκολλο του Κιότο για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, μέσω της θέσπισης αποτελεσματικών ως προς το κόστος μέτρων μετριασμού, και να αποτρέψει την πρόκληση στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά από τα διαφορετικά μέτρα που εφαρμόζονται ή προγραμματίζονται σε εθνικό επίπεδο. Η πρόταση επικεντρώνεται στην προστασία της εσωτερικής αγοράς με την εναρμόνιση και τη βελτίωση των απαιτήσεων που αφορούν τη συγκράτηση των εκπομπών φθοριούχων αερίων και την υποβολή στοιχείων για τα εν λόγω αέρια. Αυτό συνεπάγεται την επιβολή εναρμονισμένων περιορισμών στην εμπορία και στη χρήση φθοριούχων αερίων για ορισμένες εφαρμογές όπου είτε η συγκράτηση των εκπομπών των αερίων αυτών είναι δύσκολο να επιτευχθεί είτε η χρήση τους θεωρείται ακατάλληλη και υπάρχουν πρόσφορες εναλλακτικές λύσεις. Η πρόταση αναμένεται να οδηγήσει σε μείωση των προβλεπόμενων εκπομπών φθοριούχων αερίων κατά 23 εκατομμύρια τόννους ισοδύναμου διοξειδίου του άνθρακα περίπου έως το 2010 και σε ακόμη μεγαλύτερες μειώσεις αργότερα, δεδομένου ότι ορισμένες διατάξεις δεν θα έχουν ουσιαστικό αντίκτυπο μέχρι το έτος αυτό.

3.2. Η προσέγγιση για την επίτευξη του στόχου

Η Επιτροπή έδωσε ιδιαίτερη βαρύτητα στην επιλογή του καταλληλότερου μέσου πολιτικής για τα μέτρα που προτείνει σχετικά με τα φθοριούχα αέρια, συνεκτιμώντας τις απόψεις που εξέφρασαν η ομάδα εργασίας και τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι το νομοθετικό πλαίσιο πρέπει να είναι:

- συνολικό - ώστε να εξασφαλίσει την εφαρμογή συνεπών μεταξύ τους διατάξεων σε όλη την Κοινότητα, για τα σημαντικότερα φθοριούχα αέρια και στους βασικούς κλάδους, λαμβάνοντας υπόψη τις εθελοντικές πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί, λόγω χάριν από τη βιομηχανία ημιαγωγών, εξοπλισμού μεταγωγής υψηλής τάσεως και αφρωδών πλαστικών, καθώς και την επίδραση της ισχύουσας νομοθεσίας, όπως η οδηγία 96/61/ΕΟΚ του Συμβουλίου, σε κλάδους όπως η παραγωγή αλουμινίου. Αυτό έχει μεγάλη σημασία, επειδή ορισμένα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει εθνικές νομοθετικές διατάξεις για τα φθοριούχα αέρια οι οποίες, με βάση μια πρώτη ανάλυση, ενδέχεται να είναι δυσανάλογες και να έχουν δυσμενείς επιπτώσεις στην εσωτερική αγορά·

- ευέλικτο - ώστε να αντικατοπτρίζει τις διαφορετικές εθνικές συνθήκες των κρατών μελών, τις διαφορές μεταξύ των κλάδων και των εφαρμογών, καθώς και τις σχέσεις με άλλα πεδία άσκησης πολιτικής;
- ευπροσάρμοστο - ώστε να επιτρέπει την κάλυψη σε μεταγενέστερο στάδιο, κατά περίπτωση, τομέων στους οποίους οι γνώσεις είναι επί του παρόντος ελλιπείς.

Η Επιτροπή πιστεύει ότι το καλύτερο μέσο για την κάλυψη των ανωτέρω απαιτήσεων είναι ένας νέος κανονισμός ΕΚ. Η προσέγγιση αυτή συμβαδίζει με τους γενικούς στόχους της Λευκής Βίβλου για την ευρωπαϊκή διακυβέρνηση⁶, δεδομένου ότι προτείνεται ένα νομοθετικό μέσο που εξισορροπεί την ανάγκη ενιαίας προσέγγισης και την ανάγκη ευελιξίας στον τρόπο πρακτικής εφαρμογής ορισμένων διατάξεων. Για παράδειγμα, η απαίτηση ανάκτησης των φθοριούχων αερίων από εξοπλισμό που βρίσκεται στο τέλος του κύκλου ζωής του, με σκοπό την ανακύκλωση ή την καταστροφή τους, θα ισχύει για όλες τις εφαρμογές αυτού του είδους σε ολόκληρη την Κοινότητα. Από την άλλη πλευρά, τα προγράμματα κατάρτισης και πιστοποίησης του προσωπικού που συμμετέχει στις ανωτέρω δραστηριότητες θα εκπονούνται από τα κράτη μέλη με βάση τις εθνικές τους συνθήκες.

Ένας νέος κανονισμός ΕΚ θα εξασφαλίσει την εφαρμογή συνεκτικής σειράς διατάξεων για τη συγκράτηση των εκπομπών σε βασικούς κλάδους, στους οποίους χρησιμοποιούνται και φθοριούχα αέρια και ουσίες που καταστρέφουν το στρώμα του όζοντος. Πολλοί βιομηχανικοί κλάδοι και επιχειρήσεις που καλύπτονται από την πρόταση, υπόκεινται και στον κανονισμό (ΕΚ) 2037/2000, με τον οποίο θεσπίστηκαν ανάλογες διατάξεις για τη συγκράτηση των εκπομπών ουσιών που καταστρέφουν το στρώμα του όζοντος. Θα ήταν σκόπιμο να διασφαλιστεί ότι η προσέγγιση επιτρέπει στα κράτη μέλη να αξιοποιήσουν τα υφιστάμενα πλαίσια, ελαχιστοποιώντας τις επιπτώσεις στην εσωτερική αγορά.

Η σύνδεση με τον κανονισμό (ΕΚ) 2037/2000 είναι ιδιαίτερα σημαντική. Σε διεθνές επίπεδο, οι δεσμοί μεταξύ των πρωτοκόλλων του Μόντρεαλ και του Κιότο ενισχύονται, τόσο από επιστημονικής, όσο και από πολιτικής πλευράς. Για παράδειγμα, στην έκθεση του 1999 της επιχειρησιακής ομάδας για τους HFC και PFC της επιτροπής τεχνολογικής και οικονομικής αξιολόγησης του Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (UNEP)⁷ σημειώνεται ότι οι HFC, και σε μικρότερο βαθμό οι PFC, είναι απαραίτητοι, προκειμένου να αντικαταστήσουν, σε ορισμένες εφαρμογές, ουσίες που καταστρέφουν το στρώμα του όζοντος. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, όπου οι κείμενες διατάξεις για τη σταδιακή κατάργηση της χρήσης CFC, HCFC και άλλων ουσιών που καταστρέφουν το στρώμα του όζοντος, προβλέπουν μετάβαση σε φθοριούχα αέρια για ορισμένες εφαρμογές. Η πρόταση προορίζεται, επομένως, να διασφαλίσει ότι δεν θα υπονομευθεί η σταδιακή κατάργηση της χρήσης ουσιών που καταστρέφουν το στρώμα του όζοντος.

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας είναι η εξέλιξη του κανονισμού ΕΚ. Κατά τη διάρκεια των συζητήσεων της ομάδας εργασίας έγινε σαφές ότι δεν θα ήταν δυνατόν να διαμορφωθεί ένα πλήρες πλαίσιο για τη συγκράτηση των εκπομπών φθοριούχων αερίων, δεδομένου ότι ορισμένα ζητήματα πρέπει να διερευνηθούν περισσότερο. Ως εκ τούτου, πρόθεση της Επιτροπής είναι να προχωρήσει σε δύο στάδια. Στο πρώτο στάδιο, η παρούσα πρόταση ορίζει το πλαίσιο. Το δεύτερο στάδιο θα είναι μια περίοδος παρακολούθησης και αξιολόγησης, μετά

⁶ COM(2001) 428 της 25.07.2001.

⁷ The implications to the Montreal Protocol of the inclusion of HFCs and PFCs in the Kyoto Protocol, UNEP, October 1999 (Οι συνέπειες για το πρωτόκολλο του Μόντρεαλ της προσθήκης των HFC και PFC στο πρωτόκολλο του Κιότο).

την οποία η Επιτροπή θα εξετάσει την ανάγκη ενίσχυσης των υφιστάμενων μέτρων ελέγχου, καθώς και την ανάγκη θέσπισης πρόσθετων μέτρων για να εξασφαλιστεί η επίτευξη του στόχου. Μεταξύ των πρόσθετων μέτρων, η Επιτροπή θα διερευνήσει αν οι περιβαλλοντικές συμφωνίες αποτελούν κατάλληλο για ορισμένους κλάδους μέσο άσκησης πολιτικής για τη μείωση και την καλύτερη παρακολούθηση των εκπομπών φθοριούχων αερίων. Η ομάδα εργασίας του ECCP έκρινε ότι οι κλάδοι που θα πρέπει να εξεταστούν διεξοδικότερα είναι η κατασκευή ημιαγωγών, η λειτουργία του εξοπλισμού μεταγωγής υψηλής τάσεως και η παραγωγή αφρωδών πλαστικών.

3.3. Νομική βάση της πρότασης

Η παρούσα πρόταση αφορά τη θέσπιση μέτρων για τη μείωση των εκπομπών φθοριούχων αερίων, τα οποία θα διευκολύνουν την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και τα κράτη μέλη της να επιτύχουν τους στόχους του πρωτοκόλλου του Κιότο και, παράλληλα, θα επηρεάσουν τη χρήση και τη διάθεση στην αγορά ορισμένων προϊόντων. Σκοπός της πρότασης είναι να εξασφαλιστεί η προστασία της εσωτερικής αγοράς με την εναρμόνιση των απαιτήσεων που αφορούν την παρακολούθηση, τη συγκράτηση των εκπομπών, την εμπορία και τη χρήση φθοριούχων αερίων. Αυτό έχει μεγάλη σημασία, επειδή τα κράτη μέλη εφαρμόζουν ή προγραμματίζουν εθνικά μέτρα που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Για την επιλογή κατάλληλης νομικής βάσης για την παρούσα πρόταση, είναι αναγκαίο να εντοπιστεί το κέντρο βάρους της. Αν ληφθούν υπόψη η κεντρική θέση που καταλαμβάνουν οι διατάξεις για τη χρήση και τη διάθεση στην αγορά ορισμένων προϊόντων, καθώς και η πιθανότητα ένταξης των στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά χωρίς την πρόταση, συνάγεται ότι ενδείκνυται η χρήση του άρθρου 95 της συνθήκης ΕΚ ως νομικής βάσης της πρότασης.

3.4. Επικουρικότητα και αναλογικότητα

Στην πρόταση έχουν ληφθεί υπόψη οι αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας. Η ανάγκη ελαχιστοποίησης των στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά εξυπηρετείται με την καθιέρωση ίσων όρων ανταγωνισμού για όλες τις θιγόμενες επιχειρήσεις. Με τις διατάξεις για τη συγκράτηση και την ανάκτηση μπορεί να επιτευχθεί, κατ' αρχήν, ο σχετικός με την εσωτερική αγορά στόχος, ενώ παράλληλα εξασφαλίζεται υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος. Ωστόσο, είναι αναγκαίο να επιβληθούν ενιαίοι περιορισμοί στην εμπορία και στη χρήση, στις περιπτώσεις όπου η συγκράτηση δεν αποδίδει αποτελέσματα ή η χρήση φθοριούχων αερίων θεωρείται ακατάλληλη. Επιπλέον, τα κράτη μέλη χρειάζονται ευελιξία στην εφαρμογή άλλων διατάξεων, όπως εκείνες που αφορούν τα προγράμματα κατάρτισης και πιστοποίησης, τα οποία θα πρέπει να είναι προσαρμοσμένα στις εθνικές συνθήκες. Η ανάγκη θέσπισης νομοθετικών μέτρων για τη μείωση των φθοριούχων αερίων είναι πλέον διαπιστωμένη και υποστηρίζεται ένθερμα από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Έχει γίνει εκτίμηση του οικονομικού κόστους της πρότασης, από την οποία προκύπτει ότι τα μέτρα είναι αποτελεσματικά σε σχέση με το κόστος τους και αναλογικά.

4. ΚΥΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

4.1. Άρθρο 3: συγκράτηση των εκπομπών

Το άρθρο αυτό περιέχει διατάξεις που αποβλέπουν στη βελτίωση της συγκράτησης των εκπομπών φθοριούχων αερίων. Οι διατάξεις καλύπτουν τις ακόλουθες πτυχές:

- υποχρέωση αποτροπής και ελαχιστοποίησης των διαρροών,

- υποχρεωτικές επιθεωρήσεις για τον εντοπισμό τυχόν διαρροών,
- συστήματα ανίχνευσης διαρροών,
- τήρηση αρχείων.

Περισσότερες πληροφορίες για τα μέτρα συγκράτησης των εκπομπών παρέχονται στην έκθεση της ομάδας εργασίας και σε τεχνική μελέτη που εκπονήθηκε για την Επιτροπή⁸.

Υποχρέωση αποτροπής και ελαχιστοποίησης των διαρροών

Η απαίτηση να λαμβάνεται κάθε εφικτό από τεχνικής και οικονομικής πλευράς μέτρο για την αποτροπή και την ελαχιστοποίηση των διαρροών επιβάλλει σχετική υποχρέωση σε όλους τους υπεύθυνους για τις εκπομπές φθοριούχων αερίων.

Επιθεωρήσεις για τον εντοπισμό διαρροών

Από την εφαρμογή των σχετικών με τον έλεγχο των εκπομπών διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) 2037/2000 προέκυψε ότι η διενέργεια τακτικών ελέγχων για διαρροές είναι ένας από τους αποτελεσματικότερους τρόπους μείωσης των εκπομπών από παντός είδους εξοπλισμό. Για τον σταθερό εξοπλισμό ψύξης, κλιματισμού και αντλιών θερμότητας και για τα συστήματα πυρασφάλειας απαιτείται τουλάχιστον μία επιθεώρηση ετησίως, διενεργούμενη από αρμόδιο προσωπικό, η συχνότητα όμως των επιθεωρήσεων διαφέρει ανάλογα με την ποσότητα φθοριούχων αερίων που περιέχει ο εξοπλισμός.

Ποσότητα φθοριούχων αερίων στον εξοπλισμό	Συχνότητα επιθεώρησης
3 χιλιόγραμμα ή μεγαλύτερη	Ετησίως
30 χιλιόγραμμα ή μεγαλύτερη	Ανά τρίμηνο
300 χιλιόγραμμα ή μεγαλύτερη	Μηνιαίως

Συστήματα ανίχνευσης διαρροών

Όλοι οι κάτοχοι σταθερού εξοπλισμού ψύξης, κλιματισμού και αντλιών θερμότητας, καθώς και συστημάτων πυρασφάλειας, που περιέχουν φθοριούχα αέρια σε ποσότητα ίση ή μεγαλύτερη από 300 χιλιόγραμμα, υποχρεούνται να εγκαθιστούν συστήματα ανίχνευσης διαρροών. Η αρμόδια αρχή δύναται να μεταβάλει τη συχνότητα των επιθεωρήσεων για τον εντοπισμό διαρροών, εφόσον έχουν τοποθετηθεί συστήματα ανίχνευσης διαρροών.

⁸ Assessment of the costs and implication on emissions of potential regulatory frameworks for reducing emissions of HFCs, PFCs and SF6, Enviros 1 March 2003 (Εκτίμηση του κόστους και της επίδρασης στις εκπομπές, των πιθανών ρυθμιστικών πλαισίων για τη μείωση των εκπομπών HFC, PFC και SF6) <http://europa.eu.int/comm/environment/climat/eccp.htm>

Τήρηση αρχείων

Όλοι οι κάτοχοι σταθερού εξοπλισμού ψύξης, κλιματισμού και αντλιών θερμότητας, καθώς και συστημάτων πυρασφάλειας, που περιέχουν φθοριούχα αέρια σε ποσότητα ίση ή μεγαλύτερη από 3 χιλιόγραμμα, οφείλουν να τηρούν αρχεία. Στα αρχεία αυτά πρέπει να καταγράφονται στοιχεία για την ποσότητα και τον τύπο του φθοριούχου αερίου που περιείχε αρχικά ο εξοπλισμός, καθώς και για τις ποσότητες που προστέθηκαν και ανακτήθηκαν κατά τη συντήρησή του. Τα στοιχεία αυτά πρέπει να είναι διαθέσιμα και μπορούν να ζητηθούν είτε από την αρμόδια αρχή είτε από την Επιτροπή. Μπορούν να χρησιμοποιούνται από τα κράτη μέλη και την Επιτροπή για την ακριβέστερη πληροφόρηση σχετικά με το βαθμό διαρροής από τα διάφορα είδη εξοπλισμού με σκοπό τη βελτίωση της παρακολούθησης και της πρόγνωσης των εκπομπών των τελευταίων.

4.2. Άρθρο 4: ανάκτηση

Τα φθοριούχα αέρια πρέπει να ανακτώνται, με σκοπό την ανακύκλωση, την ποιοτική αποκατάσταση ή την καταστροφή τους, από το ψυκτικό κύκλωμα κάθε είδους εξοπλισμού ψύξης, κλιματισμού και αντλιών θερμότητας, από τον εξοπλισμό που περιέχει διαλύτες, από τα συστήματα πυρασφάλειας και τους πυροσβεστήρες και από τον εξοπλισμό μεταγωγής υψηλής τάσεως. Πρέπει να ανακτώνται επίσης τα αχρησιμοποίητα φθοριούχα αέρια που περιέχονται σε επαναπληρούμενους περιέκτες. Τα φθοριούχα αέρια από όλα τα υπόλοιπα προϊόντα και εξοπλισμό ανακτώνται, εφόσον αυτό είναι τεχνικά εφικτό και αποτελεσματικό σε σχέση με το κόστος του.

4.3. Άρθρο 5: προγράμματα κατάρτισης και πιστοποίησης

Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εκπονούν προγράμματα κατάρτισης και πιστοποίησης του προσωπικού που συμμετέχει στις επιθεωρήσεις για τον εντοπισμό διαρροών, καθώς και στην ανάκτηση, ανακύκλωση, ποιοτική αποκατάσταση και καταστροφή φθοριούχων αερίων. Τα κράτη μέλη πρέπει να κοινοποιούν στην Επιτροπή τα εν λόγω προγράμματα. Η μορφή των κοινοποιήσεων θα καθοριστεί από τη διαχειριστική επιτροπή. Τα κράτη μέλη οφείλουν να αναγνωρίζουν τα πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος.

4.4. Άρθρο 6: υποβολή στοιχείων

Οι απαιτήσεις όσον αφορά την υποβολή στοιχείων για τα φθοριούχα αέρια αφορούν τους παραγωγούς, τους εισαγωγείς και τους εξαγωγείς ποσοτήτων άνω του ενός τόννου ετησίως. Πρέπει να υποβάλλονται στην Επιτροπή ετησίως στοιχεία σχετικά με την παραγωγή, τις εισαγωγές, τις εξαγωγές, την ανακύκλωση και την καταστροφή φθοριούχων αερίων. Στα στοιχεία αυτά θα προσδιορίζονται επίσης οι εφαρμογές στις οποίες χρησιμοποιούνται τα φθοριούχα αέρια. Στην περίπτωση των παραγωγών και των εισαγωγέων, θα συμπεριλαμβάνεται εκτίμηση των εκπομπών για όλη τη διάρκεια ζωής κάθε ουσίας. Τα εν λόγω στοιχεία θα χρησιμοποιούνται από την Επιτροπή για τον έλεγχο της ακρίβειας των τιμών εκπομπών που αναφέρονται στα αρμόδια όργανα της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος. Η Επιτροπή θα προστατεύει τα εμπιστευτικά στοιχεία.

4.5. Έλεγχος της χρήσης και της διάθεσης στην αγορά

Προβλέπεται μια σειρά από μέτρα ελέγχου της χρήσης φθοριούχων αερίων και της διάθεσης στην αγορά προϊόντων και εξοπλισμού που περιέχουν φθοριούχα αέρια. Οι περιορισμοί αυτοί είναι αναγκαίοι, είτε επειδή είναι δύσκολο να περιοριστούν οι εκπομπές φθοριούχων αερίων

από τις συγκεκριμένες εφαρμογές είτε επειδή η χρήση φθοριούχων αερίων θεωρείται ακατάλληλη. Στις περιπτώσεις αυτές, προτείνονται μέτρα ελέγχου της χρήσης και της διάθεσης στην αγορά, δεδομένου ότι υπάρχουν τεχνικά εφικτές και αποτελεσματικές ως προς το κόστος εναλλακτικές λύσεις. Περισσότερες γενικές πληροφορίες σχετικά με τις εν λόγω εφαρμογές και εναλλακτικές λύσεις παρέχονται στην έκθεση της ομάδας εργασίας και σε τεχνική μελέτη που εκπονήθηκε για την Επιτροπή⁹. Η μελέτη αυτή περιέχει εμπειριστικώς αναλυμένη ανάλυση των πιθανών επιπτώσεων από την εφαρμογή των μέτρων ελέγχου και ελήφθη πλήρως υπόψη από την ομάδα εργασίας.

4.6. Άρθρο 7: Έλεγχος της χρήσης

Χύτευση μαγνησίου

Η χρήση εξαφθοριούχου θείου στη χύτευση μαγνησίου θα απαγορεύεται από την 1η Ιανουαρίου 2007, με εξαίρεση τις διεργασίες όπου η ετήσια κατανάλωση εξαχλωριούχου φθορίου είναι μικρότερη από 500 χιλιόγραμμα. Για τις διεργασίες αυτής της κλίμακας, οι εναλλακτικές λύσεις δεν είναι ακόμη αποτελεσματικές σε σχέση με το κόστος τους.

Ελαστικά επισώτρα οχημάτων

Η χρήση εξαφθοριούχου θείου για την πλήρωση ελαστικών επισώτρων αυτοκινήτων θα απαγορεύεται από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του προτεινόμενου κανονισμού ΕΚ.

Συστήματα κλιματισμού επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων

Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, τα συστήματα κλιματισμού όλων των επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων που θα διατίθενται στην αγορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2009, θα πρέπει να πληρούνται εξ αρχής με ψυκτικό μέσο του οποίου το δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη είναι 150 ή μικρότερο. Σκοπός της διάταξης είναι να αποτραπεί η διάθεση στην αγορά, κατά την περίοδο σταδιακής κατάργησης, οχημάτων των ανωτέρω κατηγοριών με κενό σύστημα κλιματισμού, το οποίο θα μπορούσε να πληρωθεί στη συνέχεια με HFC-134a ή άλλο φθοριούχο ψυκτικό αέριο με δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη μεγαλύτερο από 150.

4.7. Άρθρο 8 και παράρτημα II: διάθεση στην αγορά

Συστήματα κλιματισμού επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων

Βλ. ανάλυση για τα άρθρα 9 και 10 κατωτέρω.

Περιέκτες μίας χρήσεως

Η διάθεση στην αγορά περιεκτών μιας χρήσεως που περιέχουν φθοριούχα αέρια απαγορεύεται μετά ένα έτος από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του προτεινόμενου κανονισμού ΕΚ. Οι περιέκτες αυτοί προορίζονται για μία μόνο χρήση, το οποίο σημαίνει ότι τυχόν φθοριούχα αέρια που έχουν απομείνει μέσα σ' αυτούς θα εκλυθούν τελικά στην ατμόσφαιρα. Η απαγόρευση αυτή δεν ισχύει για τις δοσιμετρικές συσκευές εισπνοής ούτε για τους περιέκτες μίας χρήσεως που χρησιμοποιούνται στα εργαστήρια για αναλύσεις.

⁹ Costs and impacts on emissions of potential regulatory framework for reducing emissions of HFCs, PFCs and SF6, Ecofys 18 February 2003 (Κόστος και επίδραση στις εκπομπές, των πιθανών ρυθμιστικών πλαισίων για τη μείωση των εκπομπών HFC, PFC και SF6).

Συστήματα άμεσης εξάτμισης σε ανοικτό περιβάλλον

Η διάθεση στην αγορά συστημάτων άμεσης εξάτμισης σε ανοικτό περιβάλλον, στα οποία χρησιμοποιούνται φθοριούχα αέρια ως ψυκτικό μέσο, απαγορεύεται από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του προτεινόμενου κανονισμού ΕΚ. Η απαγόρευση καλύπτει τα αυτοψυχόμενα κουτιά αναψυκτικών, καθώς και οποιοδήποτε άλλο σύστημα στο οποίο η ψύξη είναι αποτέλεσμα της έκλυσης του ψυκτικού μέσου στην ατμόσφαιρα.

Συστήματα πυρασφάλειας και πυροσβεστήρες

Η διάθεση στην αγορά συστημάτων πυρασφάλειας και πυροσβεστήρων που περιέχουν υπερφθοράνθρακες, απαγορεύεται από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του προτεινόμενου κανονισμού ΕΚ. Επιτρέπεται η χρήση υπερφθορανθράκων για τη συντήρηση των υφιστάμενων συστημάτων πυρασφάλειας και πυροσβεστήρων.

Παράθυρα

Η διάθεση στην αγορά παραθύρων που περιέχουν φθοριούχα αέρια απαγορεύεται μετά δύο έτη από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του προτεινόμενου κανονισμού ΕΚ.

Υποδήματα

Η διάθεση στην αγορά υποδημάτων που περιέχουν εξαφθοριούχο θείο απαγορεύεται από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του προτεινόμενου κανονισμού ΕΚ. Η διάθεση στην αγορά υποδημάτων που περιέχουν οποιοδήποτε άλλο φθοριούχο αέριο απαγορεύεται από την 1η Ιουλίου 2006. Με τη μεταγενέστερη αυτή απαγόρευση, η στροφή προς τις εναλλακτικές λύσεις θα μπορεί να πραγματοποιηθεί με ικανοποιητική σχέση κόστους-αποτελέσματος.

Αφρώδη πλαστικά ενός συστατικού

Η διάθεση στην αγορά αφρωδών πλαστικών ενός συστατικού που περιέχουν φθοριούχα αέρια, απαγορεύεται μετά ένα έτος από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του προτεινόμενου κανονισμού ΕΚ, εκτός από τις περιπτώσεις όπου η χρήση υδροφθορανθράκων απαιτείται για την τήρηση εθνικών προτύπων ασφαλείας.

Νέα αερολύματα

Η διάθεση στην αγορά νέων αερολυμάτων που περιέχουν φθοριούχα αέρια απαγορεύεται μετά τρία έτη από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του προτεινόμενου κανονισμού ΕΚ.

4.8. Άρθρα 9 και 10: συστήματα κλιματισμού καινούργιων οχημάτων

Πρότυπα επιδόσεων για τις διαρροές από κινητά συστήματα κλιματισμού

Για τα καινούργια επιβατικά και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα που διατίθενται στην αγορά με συστήματα κλιματισμού, τα οποία περιέχουν φθοριούχα αέρια με δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη μεγαλύτερο από 150 (σήμερα, με HFC-134a), ορίζεται ανώτατος βαθμός διαρροής. Ο βαθμός διαρροής δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 40 γραμμάρια φθοριούχου αερίου ετησίως, προκειμένου για συστήματα απλού εξατμιστήρα, και τα 50 γραμμάρια φθοριούχου αερίου ετησίως, στην περίπτωση των συστημάτων διπλού εξατμιστήρα. Όσοι διαθέτουν τέτοια οχήματα στην αγορά οφείλουν να εξασφαλίζουν την εξακρίβωση του βαθμού διαρροής από ανεξάρτητο φορέα. Σύμφωνα με μελέτη που εκπονήθηκε για την Επιτροπή, ο πραγματικός βαθμός διαρροής στην ΕΕ ανέρχεται σήμερα σε περίπου 53

γραμμάρια HFC-134a ετησίως, με εύρος τιμών από 30 έως 80 γραμμάρια. Σύμφωνα με τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν κατά τις διαβουλεύσεις με τους ενδιαφερομένους, πολλοί κατασκευαστές διευκρινίζουν ότι οι διαρροές των συστημάτων κλιματισμού δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν τα 40 γραμμάρια ετησίως. Αυτό το πρότυπο επιδόσεων διασφαλίζει, επομένως, την εφαρμογή ορθών επιχειρηματικών πρακτικών και τη χρήση εξαρτημάτων υψηλής ποιότητας από τους κατασκευαστές. Στην περίπτωση των συστημάτων διπλού εξατμιστήρα - χρησιμοποιούνται κυρίως στα μικρά λεωφορεία (μινιβάν) και στα οχήματα ελευθέρου χρόνου (SUV) -, οι πρόσθετοι σωλήνες και εξατμιστήρας δικαιολογούν όριο 50 γραμμαρίων για τις διαρροές. Η αύξηση του κόστους την οποία συνεπάγεται η απαίτηση χρήσης εξαρτημάτων υψηλής ποιότητας, είναι αμελητέα.

Διάθεση στην αγορά καινούργιων οχημάτων με συστήματα κλιματισμού που λειτουργούν με HFC-134a

Το άρθρο αυτό προβλέπει τη σταδιακή κατάργηση της τοποθέτησης συστημάτων κλιματισμού που λειτουργούν με HFC-134a στα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα (M1) και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα της κλάσης I (N1), στη διάρκεια της περιόδου από 1ης Ιανουαρίου 2009 έως 31 Δεκεμβρίου 2013. Καλύπτονται επίσης τα μεταχειρισμένα οχήματα που εισάγονται για πρώτη φορά στην ΕΕ, ενώ εξαιρούνται τα αυτοκίνητα που εισάγονται για προσωπική χρήση.

Από την 1η Ιανουαρίου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009, θα είναι δυνατόν να διατεθούν στην αγορά, εφοδιασμένα με συστήματα κλιματισμού που λειτουργούν με HFC-134a, μόνο το 80% μιας προκαθορισμένης ποσόστωσης επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων. Το ποσοστό αυτό θα μειώνεται τα επόμενα έτη σε 60%, 40%, 20% και 10%, έτσι ώστε το 2014 κανένα σύστημα κλιματισμού, τοποθετούμενο σε καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα να μην περιέχει HFC-134a. Η κλιμακωτή αυτή προσέγγιση υιοθετήθηκε για να δοθούν στους κατασκευαστές και στους εισαγωγείς αυτοκινήτων αρκετά χρονικά περιθώρια, ώστε να επιφέρουν τις αλλαγές στις πλατφόρμες των αυτοκινήτων με ικανοποιητική σχέση κόστους-αποτελέσματος. Η ποσόστωση για ένα δεδομένο έτος βασίζεται στον πραγματικό αριθμό αυτοκινήτων που διετέθησαν στην αγορά δύο έτη νωρίτερα. Η ποσόστωση για το 2009, π.χ., θα είναι το 80% των αυτοκινήτων που θα έχουν διατεθεί στην αγορά της ΕΕ το 2007, ενώ η ποσόστωση για το 2010 θα είναι το 60% των αυτοκινήτων που θα έχουν διατεθεί στην αγορά της ΕΕ το 2008. Αυτό σημαίνει ετήσια αναπροσαρμογή του έτους αναφοράς για τη χορήγηση των ποσοστώσεων. Δεδομένου ότι η χορήγηση των ποσοστώσεων βασίζεται στο συνολικό αριθμό αυτοκινήτων που διατίθενται στην αγορά (όχι στον αριθμό αυτοκινήτων με σύστημα κλιματισμού), η μέθοδος αναπροσαρμογής δεν είναι αθέμιτη ούτε αντιπαραγωγική. Επιπλέον, επειδή πρόκειται για μεταβατική ρύθμιση, είναι αποδεκτή η χρήση των πιο πρόσφατων δεδομένων για τη χορήγηση μεταβιβάσιμων ποσοτώσεων.

Για να δοθεί μεγαλύτερη ευελιξία και, κατ' επέκταση, να μειωθεί το κόστος συμμόρφωσης, θεσπίζεται σύστημα μεταβιβάσιμων ποσοτώσεων για τα κλιματιστικά που λειτουργούν με HFC-134a. Οι κάτοχοι ποσοτώσεων θα μπορούν να μεταβιβάζουν ποσοστώσεις σε άλλους κατόχους χωρίς κανέναν περιορισμό. Οι μεταβιβάσεις αυτές θα τίθενται σε ισχύ με την κοινοποίησή τους στην Επιτροπή, η οποία θα καταχωρίζει τις σχετικές μεταβολές σε ηλεκτρονικό μητρώο.

Για να ενθαρρυνθεί η πρόωμη διείδυση στην αγορά, κλιματιστικών που λειτουργούν με εναλλακτικά ψυκτικά μέσα, θα χορηγείται στους κατασκευαστές και εισαγωγείς αυτοκινήτων πρόσθετη ποσόστωση για κλιματιστικά που λειτουργούν με HFC-134a, σε αναλογία "ένα προς ένα". Ένας κατασκευαστής αυτοκινήτων, π.χ., που θα διαθέσει στην αγορά το 2007, 10.000 αυτοκίνητα εφοδιασμένα με κλιματιστικό που λειτουργεί με εναλλακτικό ψυκτικό μέσο, θα λάβει πρόσθετη ποσόστωση 10.000 κλιματιστικών που λειτουργούν με HFC-134a, για το 2009 ή οποιοδήποτε έτος μέχρι το 2018. Στους κατασκευαστές αυτοκινήτων που θα διαθέτουν στην αγορά "βελτιωμένα κλιματιστικά με HFC-134a", των οποίων οι προδιαγραφές σχεδιασμού εξασφαλίζουν εξακριβωμένη μείωση των εκπομπών στο ήμισυ, θα χορηγείται πρόσθετη ποσόστωση για κλιματιστικά που λειτουργούν με HFC-134a σε αναλογία "δύο προς ένα". Εάν, π.χ., ένας κατασκευαστής αυτοκινήτων διαθέσει στην αγορά το 2007, 10.000 αυτοκίνητα εφοδιασμένα με "βελτιωμένο κλιματιστικό με HFC-134a", θα λάβει πρόσθετη ποσόστωση 5.000 κλιματιστικών που λειτουργούν με HFC-134a (ή 10.000 "βελτιωμένων κλιματιστικών με HFC-134a") για το 2009 ή οποιοδήποτε έτος μέχρι το 2018.

Υπάρχει ειδική πρόνοια για τους νεοεισερχόμενους στην αγορά, δηλαδή τους κατασκευαστές ή εισαγωγείς αυτοκινήτων που δεν θα έχουν διαθέσει οχήματα στην αγορά το 2007 ή επόμενο έτος. Στους εν λόγω νεοεισερχόμενους θα χορηγούνται μη μεταβιβάσιμες ποσοστώσεις με βάση το ποσοστό του τρέχοντος έτους. Για παράδειγμα, ένας νεοεισερχόμενος που επιθυμεί να διαθέσει στην αγορά το 2010 οχήματα στα οποία χρησιμοποιείται HFC-134a και δεν έχει έως τότε πωλήσει αυτοκίνητα στην ΕΕ, θα μπορεί να λάβει μη μεταβιβάσιμες ποσοστώσεις εκ των υστέρων το 2011, με βάση τις πωλήσεις του 2010. Ως εκ τούτου, οι νεοεισερχόμενοι θα μπορούν να αγοράζουν ποσοστώσεις (π.χ. εφόσον ο βαθμός διείδυσης των κινητών συστημάτων κλιματισμού που λειτουργούν με HFC-134a στα οχήματα που αυτοί παράγουν υπερβαίνει το 60%, όπως ορίζει ρητά το άρθρο 10 παράγραφος 1). Ωστόσο, ενώ θα μπορούν να μεταφέρουν τις ποσοστώσεις στο επόμενο έτος, δεν θα επιτρέπεται να τις μεταβιβάσουν σε άλλους κατασκευαστές ή εισαγωγείς. Οι διαδικασίες πιστοποίησης και οι κυρώσεις θα είναι οι ίδιες όπως για τις άλλες εταιρείες.

Υπάρχει επίσης ειδική πρόνοια για τους μικρούς παραγωγούς, με ρήτρα de minimis, στην οποία χρησιμοποιούνται οι ίδιοι ορισμοί όπως στο σύστημα έγκρισης τύπου. Συγκεκριμένα, τα όρια μικρών σειρών και τέλους σειράς που ορίζονται στο παράρτημα XII της οδηγίας για την έγκριση τύπου (70/156/ΕΟΚ) εξαιρούνται. Για λόγους επαλήθευσης, πρέπει να δηλώνεται ο αριθμός οχημάτων που διατίθενται στην αγορά. Καθορίζονται απαιτήσεις για την επαλήθευση του συστήματος ποσοστώσεων. Οι κατασκευαστές και εισαγωγείς αυτοκινήτων οφείλουν να διαβιβάζουν στην Επιτροπή τα επαληθευμένα στοιχεία εντός τριών μηνών. Κατά το επόμενο τρίμηνο, οι κάτοχοι ποσοστώσεων μπορούν να συνεχίζουν να μεταβιβάσουν ποσοστώσεις, ώστε να εξασφαλίζεται ότι κατέχουν επαρκείς ποσοστώσεις για την κάλυψη των οχημάτων που διαθέτουν στην αγορά. Στο τέλος της τρίμηνης αυτής περιόδου, θα διαγράφεται (ακυρώνεται) αντίστοιχη ποσότητα ποσοστώσεων, ενώ οι αχρησιμοποίητες ποσοστώσεις θα ισχύουν για το επόμενο έτος.

Για τα κλιματιστικά που δεν ανταποκρίνονται στις διατάξεις, καθορίζεται ως ποινή να αφαιρούνται από την ποσόστωση του επόμενου έτους δύο μονάδες για κάθε μονάδα που δεν πληρούσε τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού. Δεδομένου όμως ότι οι κατασκευαστές και εισαγωγείς αυτοκινήτων μπορούν να μεταβιβάσουν ποσοστώσεις μεταξύ τους, δεν είναι πιθανόν να επιβληθεί στην πράξη η εν λόγω ποινή. Καθορίζεται επίσης χρηματικό πρόστιμο για μη συμμόρφωση, ύψους 200 ευρώ ανά μονάδα, το οποίο επιβάλλεται με διαφάνεια, καθώς θα δημοσιεύονται τα ονόματα όσων δεν τηρούν το άρθρο 6 του κανονισμού. Η προβλεπόμενη ποινή είναι αυστηρή, ώστε να εξασφαλιστεί ίση μεταχείριση όλων των κατασκευαστών αυτοκινήτων (και εκείνων που θα συμμορφωθούν πρώιμα και εκείνων που

θα συμμορφωθούν αργότερα). Μια ελαφριά ποινή θα ενθάρρυνε τη μη συμμόρφωση και δεν θα ήταν δίκαιη για τους άλλους κατασκευαστές. Για τον καθορισμό της ποινής χρησιμοποιήθηκε η ίδια βάση όπως στην οδηγία για την εμπορία εκπομπών αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου στην ΕΕ¹⁰. Στην οδηγία αυτή καθορίζεται χρηματικό πρόστιμο ύψους 100 ευρώ ανά τόννο διοξειδίου του άνθρακα και ποινή αφαίρεσης 1 τόννου από την άδεια για το επόμενο έτος. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι εκπομπές ενός κινητού κλιματιστικού που λειτουργεί με HFC-134a σε όλη τη διάρκεια ζωής του ανέρχονται σε 2 εκατομμύρια τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα περίπου, το χρηματικό πρόστιμο των 200 ευρώ ανά κινητό κλιματιστικό που δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις, είναι συνεπές με την οδηγία για την εμπορία εκπομπών αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου στην ΕΕ. Τέλος, οι αχρησιμοποίητες ποσοτώσεις θα μπορούν να μεταφέρονται στο επόμενο έτος, ώστε να δοθεί στους κατασκευαστές και εισαγωγείς αυτοκινήτων η μέγιστη δυνατή ευελιξία για να προγραμματίσουν την υιοθέτηση συστημάτων κλιματισμού που λειτουργούν με εναλλακτικά ψυκτικά μέσα με ομαλό και αποτελεσματικό ως προς το κόστος τρόπο.

Για να είναι δυνατή η διάθεση ορισμένων κλιματιστικών που λειτουργούν με HFC-134a σε εξειδικευμένα τμήματα αγοράς, οι ποσοτώσεις θα μπορούν να μεταφέρονται από το 2014 έως το 2018. Ωστόσο, κατά την περίοδο αυτή δεν θα επιτρέπεται να αποκτηθούν νέες ποσοτώσεις.

Είναι σημαντικό να ενημερώνονται οι καταναλωτές για τις επιπτώσεις των κινητών συστημάτων κλιματισμού στην κατανάλωση καυσίμων και στις συνακόλουθες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, καθώς και για τις εκπομπές HFC. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή προτίθεται να μελετήσει τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να εξασφαλιστεί καλύτερα η ενημέρωση αυτή και να υποβάλει ενδεχομένως κατάλληλες προτάσεις, στο πλαίσιο της επανεξέτασης της οδηγίας 1999/94/ΕΚ¹¹.

Υπάρχει ειδική πρόνοια για την από κοινού συμμόρφωση των κατασκευαστών ή εισαγωγέων αυτοκινήτων με τις διατάξεις που αφορούν τα συστήματα κλιματισμού των οχημάτων. Με την επιφύλαξη των κανόνων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τον ανταγωνισμό, η σχετική διάταξη παρέχει στους κατασκευαστές και στους εισαγωγείς αυτοκινήτων τη δυνατότητα να ενεργούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ελαχιστοποιώντας με τον τρόπο αυτό τη γραφειοκρατία και απλουστεύοντας την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού.

Για να διευκολυνθεί η παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή προτίθεται να προτείνει τροποποίηση της οδηγίας για την έγκριση τύπου (70/156/ΕΟΚ), με την οποία θα απαιτείται η παροχή στοιχείων για τα συστήματα κλιματισμού στο πλαίσιο της έγκρισης τύπου των οχημάτων, και να διασαφηνίσει το ρόλο των αρμόδιων για την έγκριση τύπου Αρχών στην εξακρίβωση του βαθμού διαρροής από τα κινητά κλιματιστικά.

¹⁰ Πρόταση οδηγίας COM(2001) 581 της 23.10.2001.

¹¹ Οδηγία 1999/94/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Δεκεμβρίου 1999 για τις πληροφορίες που πρέπει να τίθενται στη διάθεση των καταναλωτών σχετικά με την οικονομία καυσίμου και τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα όσον αφορά την εμπορία νέων επιβατηγών αυτοκινήτων.

4.9. Άρθρο 11: επανεξέταση

Παρακολούθηση

Η παρακολούθηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων του προτεινόμενου κανονισμού ΕΚ είναι απαραίτητη για να εξασφαλιστεί η επίτευξη του στόχου της σχετικής πολιτικής. Η παρακολούθηση αυτή θα περιλαμβάνει ανάλυση των απογραφών εκπομπών αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου, που υποβάλλουν ετησίως στην Επιτροπή τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του μηχανισμού παρακολούθησης των συγκεκριμένων αερίων. Πέραν τούτου, τα στοιχεία που υποβάλλουν οι παραγωγοί, εισαγωγείς και εξαγωγείς σχετικά με τις ποσότητες φθοριούχων αερίων που έχουν διαθέσει στην αγορά, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την επικύρωση των στοιχείων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη. Η Επιτροπή θα εξετάσει επίσης την ανάγκη διεξαγωγής περαιτέρω μελετών για τη βελτίωση της παρακολούθησης και της πρόβλεψης των εκπομπών.

Αξιολόγηση

Η παρούσα πρόταση καλύπτει τον κλιματιστικό εξοπλισμό των επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων. Η Επιτροπή θα μελετήσει επίσης τη διαρροή φθοριούχων αερίων από κλιματιστικά και ψυκτικά συστήματα που χρησιμοποιούνται σε άλλα μεταφορικά μέσα. Με βάση τα αποτελέσματα της εργασίας αυτής, η Επιτροπή θα υποβάλει ενδεχομένως πρόταση για νέα νομοθετική ρύθμιση το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2005.

Εντός πενταετίας από την έναρξη της ισχύος του προτεινόμενου κανονισμού ΕΚ, η Επιτροπή οφείλει να διενεργήσει ευρεία αξιολόγηση των διατάξεών του και να υποβάλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει μεταξύ άλλων να βεβαιωθεί ότι έχουν ληφθεί υπόψη όλες οι συστάσεις της ομάδας εργασίας και ότι έχει δοθεί η δέουσα συνέχεια.

Στην ανωτέρω έκθεση θα πρέπει:

- να αξιολογούνται οι επιπτώσεις των διατάξεων στις τρέχουσες και στις προβλεπόμενες εκπομπές φθοριούχων αερίων·
- να αξιολογούνται τα προγράμματα κατάρτισης και πιστοποίησης που εκπονούν τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 5·
- να εκτιμάται η αναγκαιότητα προτύπων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τον έλεγχο των εκπομπών φθοριούχων αερίων από εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών απαιτήσεων για το σχεδιασμό προϊόντων και εξοπλισμού·
- να εκτιμάται η ανάγκη σύνταξης και διάδοσης ανακοινώσεων, στις οποίες θα περιγράφονται οι βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές και οι βέλτιστες περιβαλλοντικές πρακτικές όσον αφορά την αποτροπή και ελαχιστοποίηση των εκπομπών φθοριούχων αερίων·
- να συμπεριλαμβάνεται γενική σύνοψη των πιο πρόσφατων τεχνολογικών εξελίξεων, της πείρας που έχει αποκτηθεί, των περιβαλλοντικών απαιτήσεων και των τυχόν επιπτώσεων στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

Μετά την ολοκλήρωση της ανωτέρω αξιολόγησης η Επιτροπή θα υποβάλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο έκθεση, συνοδευόμενη, εφόσον το κρίνει απαραίτητο, από προτάσεις για την τροποποίηση του προτεινόμενου κανονισμού ΕΚ.

4.10. Άρθρο 12: διαχειριστική επιτροπή

Το άρθρο αυτό προβλέπει ότι η Επιτροπή θα επικουρείται σε θέματα σχετικά με τα φθοριούχα αέρια από τη διαχειριστική επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2037/2000. Η χρήση αυτής της διαχειριστικής επιτροπής βασίζεται στους στενούς δεσμούς μεταξύ των πρωτοκόλλων του Μόντρεαλ και του Κιότο και θα εξασφαλίσει τη συνεκτικότητα των πολιτικών για τις ουσίες που καταστρέφουν το στρώμα του όζοντος στις σχετικές με τα φθοριούχα αέρια αποφάσεις.

5. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ

Συμμετείχαν όλα τα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη μέσω της διαδικασίας του ευρωπαϊκού προγράμματος για την αλλαγή του κλίματος (ECCP). Η ομάδα εργασίας περιελάμβανε περίπου 10 μονίμους και 110 "εκ περιτροπής" εκπροσώπους της βιομηχανίας, των μη κυβερνητικών περιβαλλοντικών οργανισμών, του ακαδημαϊκού κόσμου, των εταιρειών συμβούλων, των κρατών μελών και της Επιτροπής. Τα περισσότερα από τα 110 μέλη "εκ περιτροπής" εκπροσωπούσαν τους διάφορους κλάδους της βιομηχανίας. Η ευρεία σύνθεση της ομάδας αντικατοπτρίζει την ποικιλία και την πολυπλοκότητα των κλάδων που σχετίζονται με τις εκπομπές φθοριούχων αερίων. Λόγω του μεγάλου αριθμού των ειδικών που προέρχονταν από τη βιομηχανία, οι συζητήσεις εστιάστηκαν στην επιδίωξη συναίνεσης επί των διαφόρων τεχνικών επιλογών για τη μείωση των εκπομπών.

Βάσει του προγράμματος εργασίας της ομάδας, καλύφθηκαν όλοι οι σημαντικοί κλάδοι που ευθύνονται για τις εκπομπές φθοριούχων αερίων σε 9 ολόήμερες συνεδριάσεις, που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ Ιουνίου 2000 και Απριλίου 2001. Η θητεία της ομάδας εργασίας παρατάθηκε, ώστε να της δοθεί η δυνατότητα να εξετάσει τεχνικές πτυχές του προτεινόμενου νομοθετικού πλαισίου. Πραγματοποιήθηκαν τρεις συνεδριάσεις, στις 6 Μαΐου 2002, 27 Ιουνίου 2002 και 25 Σεπτεμβρίου 2002. Πέραν τούτου, οι υπηρεσίες της Επιτροπής είχαν διμερείς συναντήσεις με ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως όταν μελετούσαν τεχνικές και εμπορικά ευαίσθητες πτυχές της πρότασης.

6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ¹²

6.1. Γενική ανάλυση του οικονομικού κόστους και του δυναμικού μείωσης των εκπομπών

Εκπομπές: βασικές τιμές και προβολές

Η ομάδα εργασίας εξέτασε τις πηγές των εκπομπών φθοριούχων αερίων, λαμβάνοντας ως βάση τις τιμές εκπομπών του έτους 1995 και συγκρίνοντάς τις με προβολή των εκπομπών στο 2010. Η συνολική εικόνα εμφανίζει αύξηση των εκπομπών κατά 50% περίπου, από 65 σε 98 εκατομμύρια τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα μεταξύ των ετών 1995 και 2010 (πίνακας 1). Η αύξηση αυτή εμπεριέχει σημαντικές μεταβολές στις εκπομπές HFC των διαφόρων κλάδων, που πρέπει να επεξηγηθούν. Οι εκπομπές HFC από βιομηχανικές διεργασίες αναμένεται να μειωθούν από 31,6 σε 7,7 εκατομμύρια τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα. Ωστόσο, σε άλλους κλάδους παρατηρείται ισχυρή ανοδική τάση των εκπομπών, δεδομένου ότι οι HFC χρησιμοποιούνται αντί των ουσιών που καταστρέφουν το στρώμα του όζοντος. Αυτό είναι ιδιαίτερα έντονο στον κλάδο της ψύξης και του κλιματισμού, όπου οι εκπομπές προβλέπεται να αυξηθούν από 3,7 εκατομμύρια τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα το 1995 σε 40,5 εκατομμύρια τόννους περίπου το 2010.

Πίνακας 1: Βασικές τιμές και προβολές των εκπομπών (σε εκατομμύρια τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα)

Τομέας	1995	2010
Ψύξη και κλιματισμός	2,3	20,5
Κινητά κλιματιστικά	1,4	20,0*
Παραγωγή αφρωδών πλαστικών	0,1	9,6*
Αφρώδη πλαστικά ενός συστατικού	3,3	3,5
Αερολύματα	1,3	5,8*
Εξοπλισμός μεταγωγής υψηλής τάσεως	5,0	4,7
Διαλύτες καθαρισμού	0,0	0,3*
Πυροσβεστικά μέσα	0,0	0,5
Κατασκευή ημιαγωγών	1,9	6,3

¹² Για την παρούσα πρόταση δεν απαιτούνταν διεξοδική εκτίμηση των επιπτώσεων. Η εκτίμηση των επιπτώσεων στις επιχειρήσεις παρέχει ανάλυση των οικονομικών συνεπειών της πρότασης για τις επιχειρήσεις και των οφελών για το περιβάλλον, σε αναμενόμενες μειώσεις των εκπομπών.

Ελαστικά επίσωτρα και παράθυρα	7,9	6,0
Δοσιμετρικές συσκευές εισπνοής	0,0	4,3
Παραγωγή HCFC-22	31,6	7,7
Παραγωγή αλουμινίου	7,8	4,0
Παραγωγή και χύτευση μαγνησίου	1,5	2,7
Άλλοι τομείς	1,1	2,1
ΣΥΝΟΛΟ	65,2	98,0

Οι τιμές που σημειώνονται με αστερίσκο αναθεωρήθηκαν με βάση τα αποτελέσματα νέας μελέτης, που εκπονήθηκε μετά την έκθεση της ομάδας εργασίας

Συνολικό οικονομικό κόστος και αναμενόμενη μείωση των εκπομπών

Γενικά, τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα πρόταση αναμένεται να οδηγήσουν σε μείωση των εκπομπών το 2010 κατά 23 εκατομμύρια τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα περίπου. Το μέσο κόστος των μέτρων συγκράτησης υπολογίζεται σε 18 ευρώ περίπου ανά τόννο ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα που θα εκλείψει. Το μέσο κόστος των περιορισμών στην εμπορία και χρήση είναι μικρότερο από 1 ευρώ ανά τόννο ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα, αν και διαφέρει ανάλογα με την εφαρμογή. Οι τιμές αυτές βασίζονται στην έκθεση της ομάδας εργασίας και σε τέσσερις τεχνικές μελέτες (βλ. υποσημειώσεις 8 και 9) που εκπονήθηκαν για λογαριασμό της Επιτροπής. Κατά τη διεξαγωγή των μελετών αυτών, πραγματοποιήθηκαν εκτενείς διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, στα οποία δόθηκε επίσης η δυνατότητα να διατυπώσουν παρατηρήσεις επί των τελικών εκθέσεων.

Μελέτη με αντικείμενο τη συγκράτηση των εκπομπών

Στη μελέτη αυτή εξετάστηκε το προβλεπόμενο κόστος της θέσπισης μέτρων για τη συγκράτηση των εκπομπών σε όλα τα κράτη μέλη. Δεδομένου ότι στις Κάτω Χώρες εφαρμόζεται ήδη από ετών ένα προηγμένο σύστημα συγκράτησης των εκπομπών, χρησιμοποιήθηκε αυτό ως σημείο αναφοράς. Τα αποτελέσματα της μελέτης επιβεβαιώνουν ότι η συγκράτηση μπορεί να θεωρηθεί αποτελεσματική ως προς το κόστος προσέγγιση, ιδίως στον κλάδο της ψύξης και του κλιματισμού (η ανάλυση αυτή δεν κάλυψε τα κινητά συστήματα κλιματισμού, τα οποία αποτέλεσαν αντικείμενο χωριστών μελετών). Το κόστος στα επιμέρους κράτη μέλη διαφέρει ανάλογα με τη διάρθρωση του κλάδου της ψύξης και του κλιματισμού και με το βαθμό στον οποίο έχουν ήδη ληφθεί μέτρα. Στις περιπτώσεις όπου εφαρμόζονται ήδη συστήματα ελέγχου, το επιπλέον κόστος θα είναι χαμηλό, ενώ θα υπερβαίνει σημαντικά το μέσο όρο στις περιπτώσεις όπου καθυστερεί η εφαρμογή της προηγούμενης νομοθεσίας. Η μείωση εκπομπών που είναι δυνατόν να επιτευχθεί έως το 2010 χάρη σε πρόσθετες προσπάθειες συγκράτησης, υπολογίζεται σε 15 εκατομμύρια τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα περίπου.

Μελέτη με αντικείμενο την εμπορία και τη χρήση καθώς και την υποβολή στοιχείων

Στη μελέτη αυτή εξετάστηκαν το κόστος και οι επιπτώσεις στις επιχειρήσεις, της ενδεχόμενης επιβολής περιορισμών στην εμπορία και χρήση φθοριούχων αερίων που προορίζονται για ορισμένες εφαρμογές. Ερευνήθηκαν συνολικά εννέα κλάδοι και ζητήθηκε η γνώμη των ενδιαφερομένων μερών σχετικά με την τεχνική σκοπιμότητα εναλλακτικών τεχνολογιών και το αντίστοιχο κόστος. Οι προτεινόμενοι περιορισμοί στην εμπορία και χρήση μπορούν να συντελέσουν στη μείωση των εκπομπών περίπου κατά 6 εκατομμύρια τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα το 2010, με μέσο κόστος μικρότερο από 1 ευρώ ανά τόννο ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα που θα εκλείψει (εξαιρουμένων όμως των κινητών συστημάτων κλιματισμού, που αποτέλεσαν αντικείμενο χωριστών μελετών).

Το συνολικό ετήσιο κόστος των σχετικών με την υποβολή στοιχείων απαιτήσεων υπολογίζεται σε 400.000 ευρώ περίπου, ποσό που θα επιμεριστεί σε 91 επιχειρήσεις.

Μελέτες με αντικείμενο τα κινητά συστήματα κλιματισμού

Βασιζόμενες σε δύο μελέτες με θέμα τη διαρροή υδροφθορανθράκων από κινητά κλιματιστικά, οι Υπηρεσίες της Επιτροπής (Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος) εξέδωσαν έγγραφο διαβουλεύσεων, στο οποίο επανεκτίμησαν τις εκπομπές υδροφθορανθράκων σε 18-38 εκατομμύρια τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα το 2010 και 28-58 εκατομμύρια τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα το 2020. Οι αβεβαιότητες ως προς τις εκπομπές οφείλονται στο ότι τα πραγματικά επίπεδα διαρροής είναι εκ φύσεως δύσκολο να μετρηθούν. Στο έγγραφο διαβουλεύσεων το κόστος των περιορισμών στη χρήση υπολογίζεται ότι θα κυμαίνεται μεταξύ 5 και 33 ευρώ ανά τόννο ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα, εφόσον επιλυθεί το πρόβλημα του εύφλεκτου των υδροφθορανθράκων ή υδρογονανθράκων με χαμηλό δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη, ή μεταξύ 21 και 140 ευρώ ανά τόννο ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα, εάν το εναλλακτικό ψυκτικό μέσο είναι διοξείδιο του άνθρακα. Το υψηλό κόστος της δεύτερης εναλλακτικής λύσης προκύπτει από την παραδοχή ότι η βιομηχανία δεν θα βρει λύση χαμηλού κόστους για την κατασκευή εύκαμπτων σωλήνων για τα κλιματιστικά. Εφόσον επιλυθεί το συγκεκριμένο πρόβλημα, το κόστος θα μειωθεί σε 20-40 ευρώ περίπου ανά τόννο ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα.

Με βάση την ανταπόκριση στο έγγραφο διαβουλεύσεων, η Επιτροπή εκτιμά ότι η διαρροή υδροφθορανθράκων θα ανέρχεται πιθανώς σε 20 έως 25 εκατομμύρια τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα το 2010 και ότι το μέσο κόστος των περιορισμών στη χρήση θα κυμαίνεται μεταξύ 8 και 18 ευρώ, εφόσον επιλυθεί το πρόβλημα του εύφλεκτου, και μεταξύ 21 και 46 ευρώ, εάν εξευρεθεί λύση για το κόστος των εύκαμπτων σωλήνων στην περίπτωση της χρήσης διοξειδίου του άνθρακα ως ψυκτικού μέσου.

Όσον αφορά την επιβολή περιορισμών στη διάθεση κινητών κλιματιστικών στην αγορά, η περιβαλλοντική επίπτωση της πρότασης συνίσταται είτε στην εξάλειψη των εκπομπών HFC-134a των συστημάτων κλιματισμού σε όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος (εάν η βιομηχανία σταματήσει να χρησιμοποιεί HFC) είτε στη μείωσή τους κατά 90% (εάν επιλεγεί ως ψυκτικό μέσο ο HFC-152a). Στον πίνακα 2 παρατίθενται οι βέλτιστες εκτιμήσεις των εκπομπών διάρκειας ζωής, στις οποίες κατέληξε η Επιτροπή μετά τις διαβουλεύσεις με τη βιομηχανία. Ενώ οι εκπομπές κατά τη χρήση των κλιματιστικών (η μεγαλύτερη πηγή εκπομπών) έχουν προσδιοριστεί οριστικά από την Επιτροπή, επικρατεί μεγάλη αβεβαιότητα ως προς τις εκπομπές κατά τη συντήρηση του εξοπλισμού.

Συνολικά, υπολογίζεται ότι οι εκπομπές HFC-134a σε όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος κυμαίνονται μεταξύ 1,70 και 2,24 τόννων ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα ανά όχημα. Τα χαμηλότερα επίπεδα διαρροής των 1,70 τόννων ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα αντιστοιχούν πιθανότατα στα μικρότερα συστήματα ή στα συστήματα απλού εξατμιστήρα, ενώ τα υψηλότερα επίπεδα των 2,24 τόννων ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα αντιστοιχούν στα μεγαλύτερα συστήματα ή στα συστήματα διπλού εξατμιστήρα.

Πίνακας 2: Διαρροή HFC-134a κατά τη διάρκεια ζωής των οχημάτων (14 έτη), σε τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα

	Υπόθεση χαμηλών επιπέδων	Υπόθεση υψηλών επιπέδων
Συνήθεις εκπομπές HFC-134a κατά την κανονική λειτουργία του οχήματος	0,96	0,96 53 g HFC-134a ετησίως
Έκτακτες εκπομπές HFC-134a οφειλόμενες σε ατυχήματα, πρόσκρουση λίθων, ελαττώματα κ.λπ.	0,29	0,36 16 g HFC-134a ετησίως στην περίπτωση των χαμηλών επιπέδων και 20 g στην περίπτωση των υψηλών επιπέδων
Εκπομπές HFC-134a κατά τη συντήρηση	0,26	0,52 100 g HFC-134a ανά συντήρηση στην περίπτωση των χαμηλών επιπέδων και 200 g ανά συντήρηση στην περίπτωση των υψηλών επιπέδων
Εκπομπές HFC-134a στο τέλος του κύκλου ζωής	0,14	0,35 Απώλεια ψυκτικού μέσου στο τέλος του κύκλου ζωής σε ποσοστό 20% στην περίπτωση των χαμηλών επιπέδων και 50% στην περίπτωση των υψηλών επιπέδων
Άλλες εκπομπές HFC-134a	0,04	0,04 Απώλεια ψυκτικού μέσου στα στάδια της κατασκευής και της διανομής.
Σύνολο	1,70	2,24

6.2. Ποιοι θίγονται από την πρόταση

Η πρόταση θα θίξει τους παραγωγούς, τους εισαγωγείς και τους εξαγωγείς φθοριούχων αερίων, δεδομένου ότι οι πωλήσεις των προϊόντων αυτών για συντήρηση εξοπλισμού αναμένεται να σημειώσουν πτώση. Θα θιγούν επίσης οι κατασκευαστές εξοπλισμού και προϊόντων που περιέχουν φθοριούχα αέρια, διότι θα χρειαστεί να λάβουν μέτρα για την ελαχιστοποίηση των εκπομπών κατά την κατασκευή και, επιπλέον, να σχεδιάσουν στεγανότερο εξοπλισμό. Οι κάτοχοι εξοπλισμού που περιέχει φθοριούχα αέρια θα υποχρεωθούν να εξασφαλίζουν τον τακτικό έλεγχο του εξοπλισμού τους για τον εντοπισμό διαρροών. Ο κλάδος της συντήρησης θα θιγεί από την απαίτηση για κατάρτιση και πιστοποίηση του προσωπικού που χειρίζεται εξοπλισμό ο οποίος περιέχει φθοριούχα αέρια.

Όσον αφορά τα κλιματιστικά των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων, η πρόταση θα έχει επιπτώσεις στις χημικές εταιρείες που προμηθεύουν HFC-134a, στους προμηθευτές κλιματιστικού εξοπλισμού και στους κατασκευαστές αυτοκινήτων. Λόγω της μείωσης των διαρροών HFC-134a, οι χημικές εταιρείες θα πωλούν μικρότερες ποσότητες ψυκτικών μέσων και, συνεπώς, θα έχουν απώλεια εσόδων, αλλά πρέπει να τονιστεί ότι η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη προκαλείται από την έκλυση της ίδιας της χημικής ουσίας στην ατμόσφαιρα. Αφού τεθούν σε εφαρμογή οι περιορισμοί στην εμπορία και στις πωλήσεις, οι χημικές εταιρείες θα συνεχίσουν να τροφοδοτούν με HFC-134a τα οχήματα, τα σταθερά κλιματιστικά και τα ψυγεία που θα εξακολουθούν να λειτουργούν με το συγκεκριμένο ψυκτικό μέσο.

Η τρέχουσα παραγωγική ικανότητα στην ΕΕ όσον αφορά τον HFC-134a υπολογίζεται σε 43 χιλιοτόνους και δεν φαίνεται πιθανό να αυξηθεί. Εκτιμάται ότι, χωρίς τον προτεινόμενο κανονισμό, οι συνολικές πωλήσεις HFC-134a που προορίζεται για κινητά κλιματιστικά θα ανέρχονται το 2010 σε 25 χιλιοτόνους περίπου, ενώ η αξία της παραγωγής θα φθάνει τα 75 εκατομμύρια ευρώ περίπου. Με τον προτεινόμενο κανονισμό, οι πωλήσεις HFC-134a αναμένεται να μειωθούν κατά λιγότερο από 10% το 2010. Το ποσοστό αυτό θα αυξηθεί τα επόμενα έτη και όταν θα χρησιμοποιούνται πλέον εναλλακτικά ψυκτικά μέσα σε όλα τα οχήματα (το 2025 περίπου), οι πωλήσεις HFC-134a για κινητά κλιματιστικά θα σταματήσουν. Σε περίπτωση όπου οι κατασκευαστές αυτοκινήτων επιλέξουν να εγκαταστήσουν κλιματιστικό εξοπλισμό που λειτουργεί με HFC-152a, η χημική βιομηχανία θα αντικαταστήσει ένα χημικό προϊόν με ένα άλλο.

Για τους προμηθευτές εξαρτημάτων και συστημάτων, ορισμένοι από τους οποίους είναι ΜΜΕ, η πρόταση μπορεί ταυτόχρονα να διανοίγει επιχειρηματικές προοπτικές και να συνιστά απειλή. Πολλές επιχειρήσεις της ΕΕ κατέχουν ηγετική θέση παγκοσμίως στις εναλλακτικές τεχνολογίες ψύξης. Για τις επιχειρήσεις αυτές η πρόταση θα έχει θετικές συνέπειες, δεδομένου ότι μπορούν να εστιάσουν σε νέες τεχνολογίες τις προσπάθειες τους στον τομέα της έρευνας και ανάπτυξης. Για τις λιγότερο καινοτόμες επιχειρήσεις, η πρόταση ενδέχεται να συνεπάγεται πρόσθετες δαπάνες, διότι θα χρειαστεί να εντείνουν τις δραστηριότητές τους στον τομέα της έρευνας και ανάπτυξης.

Για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων η κατάσταση είναι ανάλογη με την αναμενόμενη στην περίπτωση των προμηθευτών συστημάτων και εξαρτημάτων. Την τελευταία δεκαετία, ορισμένοι ευρωπαίοι κατασκευαστές αυτοκινήτων έχουν διεξάγει έρευνα και αναπτύξει εναλλακτικά ψυκτικά μέσα. Στις εταιρείες αυτές η πρόταση προσφέρει την επιχειρηματική ευκαιρία να εκμεταλλευθούν εμπορικά τους καρπούς των εργασιών τους, ενώ οι λιγότερο καινοτόμες επιχειρήσεις του κλάδου του κλιματισμού θα επιβαρυνθούν με πρόσθετο κόστος.

Υπενθυμίζεται ότι οι κατασκευαστές αυτοκινήτων που θα αποφασίσουν να επιλέξουν λύσεις στις οποίες δεν χρησιμοποιούνται υδροφθοράνθρακες, δεν θα υποχρεούνται πλέον να ανακτούν τα αέρια αυτά στο τέλος του κύκλου ζωής των οχημάτων, με αποτέλεσμα να εξοικονομούν τις αντίστοιχες δαπάνες. Ανάλογο όφελος θα προκύψει και για τα συνεργεία που συντηρούν κλιματιστικά, πολλά από τα οποία είναι ΜΜΕ: η απαίτηση ανάκτησης και ανακύκλωσης των υδροφθορανθράκων δεν θα ισχύει πλέον για τα αυτοκίνητα με κλιματιστικά που λειτουργούν με εναλλακτικό ψυκτικό μέσο.

6.3. Τι πρέπει να πράξουν οι επιχειρήσεις για να συμμορφωθούν με τον προτεινόμενο κανονισμό

Για να τηρούν τις διατάξεις της πρότασης, οι χρήστες φθοριούχων αερίων θα πρέπει να εξασφαλίζουν τον τακτικό έλεγχο και την κατάλληλη συντήρηση του εξοπλισμού τους από αρμόδιους τεχνικούς. Οι κλάδοι που θα κληθούν να στραφούν προς εναλλακτικές λύσεις, θα πρέπει να ενημερωθούν σχετικά και να προγραμματίσουν τη μετάβασή τους σε αυτές. Για άλλους, όπως εκείνοι που χρησιμοποιούν εξαφθοριούχο θείο στα ελαστικά αυτοκινήτων, η στροφή προς τη χρήση αέρα ή αζώτου είναι εύκολη και δεν συνεπάγεται κανένα κόστος.

Η χημική βιομηχανία θα πρέπει να προμηθεύσει εναλλακτικά ψυκτικά μέσα για τα κινητά συστήματα κλιματισμού, ανάλογα με τις αποφάσεις που θα λάβουν οι κατασκευαστές αυτοκινήτων σχετικά με την επιλογή του ψυκτικού μέσου. Οι προμηθευτές εξαρτημάτων και συστημάτων θα πρέπει και αυτοί να προσαρμόσουν τα προϊόντα τους στις νέες απαιτήσεις σχεδιασμού. Για τον κλάδο αυτό, το κόστος παραγωγής φιλικότερων προς το περιβάλλον συστημάτων κλιματισμού θα είναι μεν υψηλότερο, αλλά θα αντισταθμιστεί από τα αυξημένα έσοδα που θα αποκομίσουν από τους πελάτες. Οι προμηθευτές που έχουν διεξάγει έρευνα και ανάπτυξη εναλλακτικών ψυκτικών μέσων θα βρίσκονται σε σαφώς πλεονεκτική θέση στην αγορά για να αποκομίσουν οφέλη, όταν αρχίσει να ισχύει ο προτεινόμενος κανονισμός.

Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων μπορούν να εφαρμόσουν πολλές διαφορετικές στρατηγικές για να συμμορφωθούν με τον προτεινόμενο κανονισμό, ορισμένες από τις οποίες δεν αλληλοαναιρούνται. Πρώτον, μπορούν να αποφασίσουν να μην εφοδιάζουν με συστήματα κλιματισμού τα οχήματα που παράγουν. Αυτό αποτελεί πιθανή λύση για την αγορά των μικρών, φθηνών επιβατικών αυτοκινήτων, καθώς και ορισμένων ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων. Δεύτερον, ο κατασκευαστής μπορεί να αποφασίσει να στραφεί προς εναλλακτικά ψυκτικά μέσα, όπως το διοξείδιο του άνθρακα, οι υδρογονάνθρακες ή ο HFC-152a. Υπάρχει βεβαίως και το ενδεχόμενο, αν και δεν είναι πολύ πιθανό στο άμεσο μέλλον, να αναπτύξει η βιομηχανία άλλα ψυκτικά μέσα ή να επινοηθούν άλλες τεχνικές κλιματισμού για τα οχήματα. Τρίτον, αν ληφθεί υπόψη η ευελιξία που παρέχει η πρόταση, ο κατασκευαστής μπορεί να αποφασίσει να χρησιμοποιήσει συστήματα κλιματισμού που λειτουργούν με εναλλακτικά ψυκτικά μέσα ωρύτερα από την ημερομηνία που προβλέπει η πρόταση. Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων είναι πιθανόν να θελήσουν να προσαρμόσουν πλήρως ορισμένες γραμμές παραγωγής σε νέα συστήματα και εάν, κατόπιν αυτού, το σύνολο της παραγωγής τους ανταποκρίνεται σε ακόμη αυστηρότερες από τις προβλεπόμενες απαιτήσεις ένα συγκεκριμένο έτος, θα μπορούν να αξιοποιήσουν τις "μονάδες" που αποκόμισαν για να μετατρέψουν τα συστήματα κλιματισμού σε κάποια άλλη αγορά σε μεταγενέστερο στάδιο. Αυτό θα ήταν χρήσιμο στις περιπτώσεις όπου οι κατασκευαστές επιλέγουν να επενδύσουν σε νέα συστήματα όσο το δυνατόν αργότερα. Τέταρτον, ορισμένοι κατασκευαστές ενδέχεται να θελήσουν να επωφεληθούν από το μηχανισμό ευελιξίας σε βαθμό ώστε να μεταφέρουν "μονάδες" σε άλλους κατασκευαστές και να ανακτήσουν έτσι ένα μέρος από τις δαπάνες για έρευνα και τις επενδύσεις τους. Η τέταρτη αυτή στρατηγική, ωστόσο, δεν αναμένεται να χρησιμοποιηθεί ευρέως.

6.4. Ποιες είναι οι πιθανές οικονομικές επιπτώσεις της πρότασης

Το οικονομικό κόστος της τήρησης των διατάξεων για τη συγκράτηση των εκπομπών και εκείνων που αφορούν την εμπορία και τη χρήση, δεν είναι υψηλό. Σε πολλές περιπτώσεις, οι μελέτες κατέδειξαν ότι θα προκύψουν σαφή οικονομικά οφέλη από τη στροφή σε εναλλακτικές τεχνολογίες. Όταν ο εξοπλισμός ψύξης και κλιματισμού λειτουργεί σωστά, καταναλώνει λιγότερη ενέργεια και προκαλεί λιγότερα προβλήματα στο χώρο εργασίας. Για παράδειγμα, μια γραμμή παραγωγής στην οποία η ψύξη είναι απαραίτητη, είναι αποδοτικότερη όταν ο ψυκτικός εξοπλισμός λειτουργεί σωστά. Ομοίως, σε ορισμένα κτίρια ο κλιματισμός είναι απαραίτητος για την άνεση των εργαζομένων σ' αυτά και, συνεπώς, ένα σύστημα κλιματισμού με καλή απόδοση που λειτουργεί σωστά, μπορεί να συμβάλει στην αύξηση της παραγωγικότητας στο συγκεκριμένο χώρο εργασίας.

Ο κλάδος της συντήρησης και επισκευής μπορεί να αναμένει μεγαλύτερο φόρτο εργασίας, λόγω της απαίτησης να διενεργούνται τακτικές επιθεωρήσεις, ενώ οι προμηθευτές εξαρτημάτων υψηλής ποιότητας αναμένεται να έχουν μεγαλύτερο κύκλο εργασιών από εκείνους που προμηθεύουν προϊόντα κατώτερης ποιότητας. Μέρος του κόστους των τακτικών επιθεωρήσεων θα βαρύνει τους κατόχους του εξοπλισμού, θα υπάρξουν όμως και οφέλη γι' αυτούς, δεδομένου ότι ένας εξοπλισμός με λιγότερες διαρροές έχει συνήθως πολύ μεγαλύτερη ενεργειακή αποδοτικότητα, οπότε δεν θα χρειάζονται νέες προμήθειες φθοριούχων αερίων για να αντικαταστήσουν τις απώλειες.

Το κόστος παραγωγής του κλιματιστικού εξοπλισμού επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων θα αυξηθεί. Ανάλογα με την τεχνική λύση που θα επιλέξει ο κατασκευαστής αυτοκινήτων, η αύξηση του κόστους παραγωγής υπολογίζεται ότι θα κυμαίνεται μεταξύ 15 και 40 ευρώ ανά όχημα, εφόσον επιλεγεί ο HFC-152a ως ψυκτικό μέσο, μεταξύ 30 και 50 ευρώ, εάν χρησιμοποιηθούν υδρογονάνθρακες, και μεταξύ 40 και 150 ευρώ, εάν χρησιμοποιηθεί διοξείδιο του άνθρακα ως εναλλακτικό ψυκτικό μέσο. Αξίζει να σημειωθεί ότι το υψηλό κόστος του διοξειδίου του άνθρακα προκύπτει από την παραδοχή ότι η βιομηχανία δεν θα κατορθώσει να επιλύσει στη διάρκεια της τρέχουσας δεκαετίας το τεχνικό πρόβλημα της χρήσης εύκαμπτων σωλήνων σε συνθήκες υψηλής πίεσης. Οι τεχνολογίες εύκαμπτων σωλήνων που κυκλοφορούν σήμερα στην αγορά είναι σχετικά δαπανηρές. Το κόστος παραγωγής ενός συστήματος κλιματισμού κυμαίνεται σήμερα από 250 έως 400 ευρώ.

Παράλληλα με την αύξηση του κόστους παραγωγής του κλιματιστικού εξοπλισμού, θα επέλθουν αλλαγές και στα εργαλεία που χρησιμοποιούνται για τη συντήρηση των κλιματιστικών μηχανημάτων. Κατά τη μετάβαση από το ένα σύστημα στο άλλο τα συνεργεία θα επιβαρυνθούν με ορισμένες δαπάνες, επειδή θα πρέπει να προμηθευθούν ειδικά εργαλεία για τα νέα ψυκτικά μέσα. Ωστόσο, μετά τη μετάβαση στα νέα συστήματα, τα συνεργεία δεν θα επιβαρυνθούν πλέον με άλλες δαπάνες. Εάν επιπλέον επιλεγεί το διοξείδιο του άνθρακα ως ψυκτικό μέσο, δεν θα απαιτείται πλέον ανακύκλωση του ψυκτικού μέσου και τα συνεργεία δεν θα επιβαρύνονται με τη δαπάνη του εξοπλισμού ανακύκλωσης (2000 ευρώ περίπου ανά μονάδα).

Όσον αφορά την απόσυρση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, εάν το ψυκτικό μέσο που έχει χρησιμοποιηθεί στα οχήματα αυτά είναι διοξείδιο του άνθρακα, δεν θα απαιτείται πλέον ανακύκλωση του ψυκτικού μέσου κατ' εφαρμογή της οδηγίας για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, και επομένως, τα συνεργεία δεν θα επιβαρύνονται με τη δαπάνη του αναγκαίου εξοπλισμού ανάκτησης. Το κόστος της ανάκτησης του HFC-134a υπολογίζεται σε 20 έως 30 ευρώ ανά όχημα που έχει ολοκληρώσει τον κύκλο ζωής του. Η δαπάνη αυτή θα εξοικονομηθεί, εάν επιλεγεί το διοξείδιο του άνθρακα ως ψυκτικό μέσο.

Ο HFC-134a είναι ένα σχετικά δαπανηρό ψυκτικό μέσο σε σύγκριση με τα εναλλακτικά προϊόντα. Η πρόταση θα έχει επομένως ως αποτέλεσμα τη μείωση του κόστους πλήρωσης των συστημάτων με ψυκτικό μέσο.

Η οικονομική επίπτωση της πρότασης θα είναι η αύξηση του επενδυτικού κόστους του κλιματιστικού εξοπλισμού, η οποία θα αντισταθμιστεί πιθανώς από το χαμηλότερο κόστος λειτουργίας του εν λόγω εξοπλισμού, λόγω μειωμένων δαπανών συντήρησης και τελικής διάθεσης. Με δεδομένες τις κλίμακες πρόσθετου κόστους 15-40 ευρώ και 40-150 ευρώ, ανάλογα με την τεχνική λύση που θα επιλεγεί (HFC-152a στην πρώτη περίπτωση και διοξείδιο του άνθρακα στη δεύτερη), αναμένεται ότι το κόστος των εναλλακτικών συστημάτων στο σύνολο της διάρκειας ζωής ενός κλιματιστικού θα είναι κατά 15 ευρώ έως 150 ευρώ υψηλότερο από το κόστος των συστημάτων που χρησιμοποιούνται σήμερα.

Στις ανωτέρω εκτιμήσεις θεωρείται ως δεδομένο ότι σε περίπτωση επιλογής του διοξειδίου του άνθρακα ως ψυκτικού μέσου, η βιομηχανία θα κατορθώσει να επιλύσει το τεχνικό πρόβλημα του κόστους των εύκαμπτων σωλήνων που δέχονται υψηλές πιέσεις. Επιπλέον, στον ανωτέρω υπολογισμό δεν λαμβάνεται υπόψη η δυνατότητα χρήσης των κλιματιστικών που λειτουργούν με διοξείδιο του άνθρακα ως αντλιών θερμότητας. Σε έναν αυξανόμενο αριθμό οχημάτων με πετρελαιοκινητήρα άμεσου ψεκασμού καθώς και υβριδικών οχημάτων δεν παράγεται πλέον αρκετή περίσσεια θερμότητας, με αποτέλεσμα τα οχήματα να χρειάζονται βοηθητικό σύστημα θέρμανσης. Η τοποθέτηση κλιματιστικών που λειτουργούν με διοξείδιο του άνθρακα αίρει την ανάγκη βοηθητικών συστημάτων, δεδομένου ότι η λειτουργία του κλιματιστικού μπορεί να αντιστραφεί σε θέρμανση. Ελλείψει όμως στοιχείων όσον αφορά το σχετικό κόστος, η Επιτροπή δεν συνεκτίμησε τις (επωφελείς) επιπτώσεις της αντλίας θερμότητας στον ανωτέρω υπολογισμό.

Συγκεφαλαιώνοντας, το κόστος παραγωγής των συστημάτων κλιματισμού υπολογίζεται να αυξηθεί κατά 15 έως 150 ευρώ. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Επιτροπής, χάρη στην πρότασή της οι εκπομπές υδροφθορανθράκων από κάθε όχημα θα μειωθούν κατά 1,70 έως 2,24 τόννους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα. Αυτό συνεπάγεται ότι το κόστος των περιορισμών που θα επιβληθούν στις πωλήσεις, ανά τόννο ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα, θα κυμαίνεται μεταξύ 7 ευρώ (στις περιπτώσεις όπου η αύξηση του κόστους ανά κλιματιστικό θα είναι μικρή και τα σημερινά επίπεδα διαρροής υδροφθορανθράκων είναι υψηλά) και 88 ευρώ (στις περιπτώσεις όπου η αύξηση του κόστους ανά κλιματιστικό θα είναι μεγάλη και τα σημερινά επίπεδα διαρροής υδροφθορανθράκων είναι χαμηλά)(πίνακας 3). Αν ληφθούν υπόψη η μεγάλη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου και η πιθανότητα εξέλιξης μίας ή περισσότερων τεχνολογιών, το κόστος συμμόρφωσης θα αντιστοιχεί πιθανότητα στις χαμηλότερες τιμές του πίνακα 3.

Πίνακας 3: Κατ' εκτίμηση κόστος, ανά τόνο ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα, της συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της πρότασης

	Κόστος σε ευρώ ανά τόνο ισοδυνάμου CO ₂	
	Υψηλά σημερινά επίπεδα διαρροής υδροφθορανθράκων	Χαμηλά σημερινά επίπεδα διαρροής υδροφθορανθράκων
Επιπλέον κόστος κλιματιστικών που λειτουργούν με εναλλακτικό ψυκτικό μέσο, με υπόθεση μικρής ή μεγάλης αύξησης του κόστους ανά κλιματιστικό*)		
HFC-152a (μικρή αύξηση κόστους: 15 ευρώ)	7	10
Υδρογονάνθρακες (μικρή αύξηση κόστους: 30 ευρώ)	13	18
CO ₂ (μικρή αύξηση κόστους: 40 ευρώ)	18	24
HFC-152a (μεγάλη αύξηση κόστους: 40 ευρώ)	20	26
Υδρογονάνθρακες (μεγάλη αύξηση κόστους: 50 ευρώ)	22	29
CO ₂ (μεγάλη αύξηση κόστους: 150 ευρώ)	67	88

*) Στους υπολογισμούς έχει ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι το δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη του HFC-152a είναι κατά 90% χαμηλότερο από το αντίστοιχο δυναμικό του HFC-134a.

6.5. Περιλαμβάνει η πρόταση μέτρα για να ληφθεί υπόψη η ιδιαιτερότητα των ΜΜΕ

Η κατάσταση των ΜΜΕ ελήφθη υπόψη στις συζητήσεις της ομάδας εργασίας και καλύφθηκε από τις μελέτες που εκπονήθηκαν. Τα μέτρα που προβλέπονται στην πρόταση δεν έχουν δυσανάλογες επιπτώσεις στις ΜΜΕ, ενώ έχει προβλεφθεί παρέκκλιση της απαγόρευσης της χρήσης εξαφθοριούχου θείου στη χύτευση μαγνησίου για τις σχετικές δραστηριότητες των ΜΜΕ, δεδομένου ότι η στροφή σε εναλλακτικές λύσεις δεν κρίνεται αποτελεσματική ως προς το κόστος στην περίπτωση τους.

Σχετικά με τις διατάξεις που αφορούν τα κινητά συστήματα κλιματισμού, οι προμηθευτές HFC-134a και οι κατασκευαστές αυτοκινήτων δεν ανήκουν στην κατηγορία των ΜΜΕ. Οι ΜΜΕ που είναι προμηθευτές εξαρτημάτων αντιμετωπίζονται όπως και οι υπόλοιποι προμηθευτές.

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για ορισμένα φθοριούχα αέρια του φαινομένου του θερμοκηπίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 95,

την πρόταση της Επιτροπής¹³,

τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής¹⁴,

Αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 της Συνθήκης¹⁵,

Εκτιμώντας τα εξής:

- (1) Στο έκτο πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον: Περιβάλλον 2010: Το μέλλον μας, η επιλογή μας¹⁶, η αλλαγή του κλίματος προσδιορίζεται ως πεδίο δράσης με προτεραιότητας. Στο πρόγραμμα αυτό αναγνωρίζεται ότι η Κοινότητα έχει δεσμευθεί να επιτύχει κατά την περίοδο 2008-2012 μείωση των εκπομπών αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου κατά 8% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990 και ότι, μακροπρόθεσμα, οι παγκόσμιες εκπομπές αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου θα πρέπει να μειωθούν κατά 70% περίπου σε σχέση με τα επίπεδα του 1990.
- (2) Απώτερος σκοπός της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος, η οποία εγκρίθηκε με την απόφαση 94/69/ΕΚ του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 1993 σχετικά με τη σύναψη της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές¹⁷, είναι να επιτευχθεί σταθεροποίηση των ατμοσφαιρικών συγκεντρώσεων των αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου σε επίπεδα που θα αποτρέπουν την επικίνδυνη ανθρωπογενή παρεμβολή στο κλιματικό σύστημα.

¹³ ΕΕ C [...], [...], σ. [...].

¹⁴ ΕΕ C [...], [...], σ. [...].

¹⁵ ΕΕ C [...], [...], σ. [...].

¹⁶ Απόφαση 1600/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 2002 για τη θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον, ΕΕ L 242, 10.9.2002, σ. 1.

¹⁷ ΕΕ L 33, 7.2.1994, σ. 11.

- (3) Η απόφαση 2002/358/EK του Συμβουλίου της 25ης Απριλίου 2002, για τη σύναψη του πρωτοκόλλου του Κιότο στη σύμβαση-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές και την από κοινού τήρηση των σχετικών δεσμεύσεων¹⁸, δεσμεύει την Κοινότητα και τα κράτη μέλη της να μειώσουν, κατά την περίοδο 2008 έως 2012, τις ανθρωπογενείς εκπομπές των αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου που απαριθμούνται στο παράρτημα Α του πρωτοκόλλου του Κιότο κατά 8% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990.
- (4) Πρέπει να ληφθούν μέτρα για την αποτροπή και ελαχιστοποίηση των εκπομπών φθοριούχων αερίων, με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 15ης Ιουλίου 1975 περί των στερεών αποβλήτων¹⁹, της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 1996 σχετικά με την ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης²⁰, της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Σεπτεμβρίου 2000 για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους²¹ και της οδηγίας 2002/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιανουαρίου 2003 σχετικά με τα απόβλητα ειδών ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού²².
- (5) Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν ή προγραμματίζουν διαφορετικά μέτρα για τη μείωση των εκπομπών φθοριούχων αερίων. Τα διαφορετικά μέτρα που λαμβάνονται από τα κράτη μέλη είναι δυνατόν να παρεμβάλουν εμπόδια ή να προκαλέσουν στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά. Για το λόγο αυτό, είναι σκόπιμο να ληφθούν μέτρα σε κοινοτικό επίπεδο που θα εξασφαλίζουν την προστασία της εσωτερικής αγοράς με την εναρμόνιση των απαιτήσεων όσον αφορά την παρακολούθηση, τη συγκράτηση, τη διάθεση στην αγορά και τη χρήση των φθοριούχων αερίων.
- (6) Για να αποτραπεί η πρόκληση στρεβλώσεων στην εσωτερική αγορά από την εφαρμογή διαφορετικών μέτρων εκ μέρους των κρατών μελών, κρίνεται σκόπιμο να επιβληθούν περιορισμοί στην εμπορία και στη χρήση φθοριούχων αερίων για ορισμένες εφαρμογές, όπου υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις και δεν είναι εφικτή η βελτίωση της συγκράτησης και της ανάκτησης, λαμβάνοντας υπόψη τις εθελοντικές πρωτοβουλίες ορισμένων βιομηχανικών κλάδων, καθώς και το γεγονός ότι συνεχίζεται η ανάπτυξη εναλλακτικών λύσεων.
- (7) Το πρωτόκολλο του Κιότο απαιτεί την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τις εκπομπές φθοριούχων αερίων και η συγκέντρωση στοιχείων για την παραγωγή, τις εισαγωγές και τις εξαγωγές των αερίων αυτών μπορεί να συμβάλει στην επιβεβαίωση της ακρίβειας των εν λόγω εκθέσεων. Θα πρέπει συνεπώς να επιβληθεί στους παραγωγούς, εισαγωγείς και εξαγωγείς φθοριούχων αερίων η υποχρέωση να υποβάλλουν στοιχεία ετησίως.

¹⁸ ΕΕ L 130, 15.5.2002, σ. 1.

¹⁹ ΕΕ L 194, 25.7.1975, σ. 39.

²⁰ ΕΕ L 257, 10.10.1996, σ. 26.

²¹ ΕΕ L 269, 21.10.2000, σ. 34.

²² ΕΕ L 37, 13.2.2003, σ. 24.

- (8) Οι εκπομπές υδροφθοράνθρακα HFC-134a από τα συστήματα κλιματισμού των μηχανοκίνητων οχημάτων αποτελούν πηγή εντεινόμενων ανησυχιών, λόγω των επιπτώσεών τους στην αλλαγή του κλίματος. Αναμένεται ότι σύντομα θα διατίθενται αποτελεσματικές ως προς το κόστος εναλλακτικές λύσεις, οι οποίες δεν βλάπτουν ή βλάπτουν σε πολύ μικρότερο βαθμό το κλίμα και δεν επηρεάζουν δυσμενώς την ενεργειακή κατανάλωση των οχημάτων και τις συνακόλουθες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Η χρήση εναλλακτικών ψυκτικών μέσων θα πρέπει να διευκολυνθεί με μηχανισμό της αγοράς σε μορφή μεταβιβάσιμων ποσοστώσεων.
- (9) Για να διευκολυνθεί η παρακολούθηση και η εξακρίβωση των επιπέδων διαρροής από τα συστήματα κλιματισμού των καινούργιων οχημάτων, η Επιτροπή θα προωθήσει την εκπόνηση ευρωπαϊκών προτύπων και θα λάβει άλλα, αναγκαία μέτρα με σκοπό την τροποποίηση των ευρωπαϊκών νομοθετικών διατάξεων για την έγκριση τύπου οχημάτων.
- (10) Θα πρέπει να προβλεφθεί η παρακολούθηση, αξιολόγηση και επανεξέταση των διατάξεων του παρόντος κανονισμού.
- (11) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να θεσπίσουν κανόνες επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος κανονισμού και να μεριμνούν για την εφαρμογή των κανόνων αυτών. Οι εν λόγω κυρώσεις πρέπει να είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
- (12) Ο παρών κανονισμός σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα και τις αρχές που αναγνωρίζονται ιδίως από το Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (13) Δεδομένου ότι ο στόχος της προτεινόμενης δράσης, που είναι η προστασία της εσωτερικής αγοράς με τη συγκράτηση των εκπομπών, την υποβολή στοιχείων και τον έλεγχο της διάθεσης στην αγορά και της χρήσης ορισμένων φθοριούχων αερίων, δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί επαρκώς από τα κράτη μέλη, εάν αυτά ενεργούν μεμονωμένα, και ότι λόγω των διαστάσεων και των αποτελεσμάτων της προτεινόμενης δράσης, μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα δύναται να θεσπίσει μέτρα σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της συνθήκης. Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, που διατυπώνεται στο ίδιο άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν υπερβαίνει τα όρια του αναγκαίου για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου.
- (14) Τα μέτρα που είναι αναγκαία για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με το άρθρο 4 της απόφασης 1999/468/EK του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 1999 για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή²³, μέσω της επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2037/2000²⁴,

²³ EE L 184, 17.7.1999, σ. 23.

²⁴ EE L 244, 29.9.2000, σ. 1.

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός έχει εφαρμογή στη συγκράτηση των εκπομπών, στη χρήση και στη διάθεση στην αγορά των φθοριούχων αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου "υδροφθοράνθρακες, υπερφθοράνθρακες και εξαφθοριούχο θείο", καθώς και στην υποβολή στοιχείων για τα αέρια αυτά. Ενδεικτικός κατάλογος των συγκεκριμένων ουσιών, οι οποίες απαριθμούνται στο παράρτημα Α του πρωτοκόλλου του Κιότο, παρατίθεται στο παράρτημα Ι.

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της οδηγίας 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της οδηγίας 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου, της οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 2002/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

- α) «διάθεση στην αγορά», η προσφορά από κατασκευαστή ή εισαγωγέα για πρώτη φορά στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αμεταχειρίστων προϊόντων και εξοπλισμού που περιέχουν φθοριούχα αέρια
- β) «περιέκτης», το προϊόν που έχει σχεδιαστεί με σκοπό τη μεταφορά ή την αποθήκευση φθοριούχων αερίων
- γ) «ανάκτηση», η συλλογή και αποθήκευση φθοριούχων αερίων, π.χ. από μηχανήματα, εξοπλισμό και δοχεία συγκράτησης κατά τη συντήρηση ή για τελική διάθεση
- δ) «ανακύκλωση», η επαναχρησιμοποίηση ανακτηθέντος φθοριούχου αερίου μετά από διαδικασία βασικού καθαρισμού, όπως η διήθηση και η ξήρανση. Για τα ψυκτικά μέσα, η ανακύκλωση κατά κανόνα περιλαμβάνει επαναπλήρωση του οικείου εξοπλισμού, δεδομένου ότι συχνά εκτελείται επιτόπου
- ε) «ποιοτική αποκατάσταση», η επανεπεξεργασία και αναβάθμιση ανακτηθέντος φθοριούχου αερίου με διεργασίες όπως η διήθηση, η ξήρανση, η απόσταξη και η χημική κατεργασία, με σκοπό να αποκατασταθούν οι επιδόσεις της ουσίας σε συγκεκριμένο επίπεδο, το οποίο συχνά συνεπάγεται επεξεργασία όχι επιτόπου, αλλά σε κεντρικές εγκαταστάσεις
- στ) «οχήματα», όλα τα μηχανοκίνητα οχήματα της κατηγορίας Μ1 και της κλάσης Ι της κατηγορίας Ν1, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ

- ζ) «συστήματα κλιματισμού που περιέχουν φθοριούχα αέρια με δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη μεγαλύτερο από 150», τα συστήματα κλιματισμού που λειτουργούν με υδροφθοράνθρακες των οποίων το δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη υπερβαίνει την τιμή 150, όπως προσδιορίζεται στο παράρτημα Ι
- η) «βελτιωμένο κλιματιστικό με HFC-134α», το σύστημα κλιματισμού που περιέχει φθοριούχα αέρια με δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη μεγαλύτερο από 150, του οποίου ο βαθμός διαρροής έχει εξακριβωθεί ότι δεν υπερβαίνει ετησίως τα 20 γραμμάρια φθοριούχων αερίων με δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη μεγαλύτερο από 150, στην περίπτωση των συστημάτων απλού εξατμιστήρα, ή τα 25 γραμμάρια φθοριούχων αερίων με δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη μεγαλύτερο από 150, στην περίπτωση των συστημάτων διπλού εξατμιστήρα, και το οποίο δεν χρειάζεται επαναπλήρωση για 12 έτη και
- θ) «νέα αερολύματα», οι συσκευές αερολυμάτων που απαριθμούνται στο παράρτημα της οδηγίας 94/48/ΕΟΚ.

Άρθρο 3

Συγκράτηση εκπομπών

1. Λαμβάνεται κάθε εφικτό από τεχνική και οικονομική άποψη μέτρο για την αποτροπή και ελαχιστοποίηση των εκπομπών φθοριούχων αερίων.
2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 3, ο σταθερός εξοπλισμός ψύξης, κλιματισμού και αντλιών θερμότητας και τα συστήματα πυρασφάλειας που περιέχουν φθοριούχα αέρια, επιθεωρούνται για τον εντοπισμό διαρροών σύμφωνα με το ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:
 - α) ο εξοπλισμός που περιέχει φθοριούχα αέρια σε ποσότητα ίση με 3 kg ή μεγαλύτερη επιθεωρείται τουλάχιστον ετησίως·
 - β) ο εξοπλισμός που περιέχει φθοριούχα αέρια σε ποσότητα ίση με 30 kg ή μεγαλύτερη επιθεωρείται ανά τρίμηνο·
 - γ) ο εξοπλισμός που περιέχει φθοριούχα αέρια σε ποσότητα ίση με 300 kg ή μεγαλύτερη επιθεωρείται μηνιαίως.
3. Σε περίπτωση όπου έχει τοποθετηθεί σύστημα ανίχνευσης διαρροών, η αρμόδια αρχή δύναται να προσαρμόζει, κατά περίπτωση, τη συχνότητα των επιθεωρήσεων δυνάμει της παραγράφου 2 στοιχεία β) και γ).
4. Οι κάτοχοι σταθερού εξοπλισμού ψύξης, κλιματισμού και αντλιών θερμότητας και συστημάτων πυρασφάλειας που περιέχουν φθοριούχα αέρια σε ποσότητα ίση με 300 kg ή μεγαλύτερη εγκαθιστούν συστήματα ανίχνευσης διαρροών.
5. Οι κάτοχοι σταθερού εξοπλισμού ψύξης, κλιματισμού και αντλιών θερμότητας και συστημάτων πυρασφάλειας που περιέχουν φθοριούχα αέρια σε ποσότητα ίση ή μεγαλύτερη των 3kg, τηρούν αρχεία στα οποία καταγράφουν την ποσότητα και το

είδος των φθοριούχων αερίων που περιείχε εξ αρχής ο εξοπλισμός, τυχόν ποσότητες που έχουν προστεθεί και τις ποσότητες που ανακτήθηκαν κατά τη συντήρηση και την επισκευή του εξοπλισμού. Τα αρχεία τίθενται στη διάθεση της αρμόδιας Αρχής και της Επιτροπής μετά από σχετική αίτησή τους.

Άρθρο 4

Ανάκτηση

1. Τα φθοριούχα αέρια που περιέχονται στα ακόλουθα είδη εξοπλισμού ανακτώνται για ανακύκλωση, ποιοτική αποκατάσταση ή καταστροφή:
 - α) ψυκτικά κυκλώματα εξοπλισμού ψύξης, κλιματισμού και αντλιών θερμότητας·
 - β) εξοπλισμός που περιέχει διαλύτες·
 - γ) συστήματα πυρασφάλειας και πυροσβεστήρες και
 - δ) εξοπλισμός μεταγωγής υψηλής τάσεως.

Η ανάκτηση πραγματοποιείται κατά τη συντήρηση και την επισκευή του ως άνω εξοπλισμού ή κατά την τελική διάθεσή του.

2. Τα αχρησιμοποίητα φθοριούχα αέρια που περιέχονται σε επαναπληρούμενους περιέκτες, ανακτώνται για ανακύκλωση, ποιοτική αποκατάσταση ή καταστροφή.
3. Τα φθοριούχα αέρια που περιέχονται σε άλλα προϊόντα και εξοπλισμό ανακτώνται για ανακύκλωση, ποιοτική αποκατάσταση ή καταστροφή, εφόσον αυτό είναι τεχνικά εφικτό και αποτελεσματικό έναντι του κόστους του.

Άρθρο 5

Προγράμματα κατάρτισης και πιστοποίησης

1. Τα κράτη μέλη εκπονούν προγράμματα κατάρτισης και πιστοποίησης του προσωπικού που συμμετέχει στις προβλεπόμενες στα άρθρα 3 και 4 δραστηριότητες.
2. Εντός δύο ετών από την έναρξη της ισχύος του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 προγράμματα κατάρτισης και πιστοποίησης. Τα κράτη μέλη αναγνωρίζουν τα πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος και δεν περιορίζουν την ελευθερία παροχής υπηρεσιών ή εγκατάστασης για λόγους που συνδέονται με την πιστοποίηση από άλλο κράτος μέλος.
3. Εντός ενός έτους από την έναρξη της ισχύος του παρόντος κανονισμού η Επιτροπή καθορίζει τη μορφή των ως άνω κοινοποιήσεων με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2.

Άρθρο 6

Υποβολή στοιχείων

1. Από το δεύτερο ημερολογιακό έτος μετά την έναρξη της ισχύος του παρόντος κανονισμού, γνωστοποιούνται στην Επιτροπή, έως τις 31 Μαρτίου κάθε έτους, τα ακόλουθα στοιχεία όσον αφορά το προηγούμενο έτος:
 - (α) Κάθε παραγωγός ποσοτήτων άνω του ενός τόννου ετησίως γνωστοποιεί:
 - τη συνολική παραγωγή κάθε φθοριούχου αερίου στις εγκαταστάσεις του, προσδιορίζοντας τις εφαρμογές στις οποίες προβλέπεται να χρησιμοποιηθεί η ουσία και παρέχοντας εκτίμηση των αναμενόμενων εκπομπών σε όλη τη διάρκεια ζωής της·
 - τις ποσότητες που ανακυκλώθηκαν, αποκαταστάθηκαν ποιοτικά ή καταστράφηκαν.
 - (β) Κάθε εισαγωγέας ποσοτήτων άνω του ενός τόννου ετησίως, συμπεριλαμβανομένων των παραγωγών που πραγματοποιούν και εισαγωγές, γνωστοποιεί:
 - τις ποσότητες φθοριούχων αερίων που κυκλοφόρησαν στην αγορά της Κοινότητας, προσδιορίζοντας τις εφαρμογές στις οποίες προβλέπεται να χρησιμοποιηθεί κάθε ουσία και παρέχοντας εκτίμηση των αναμενόμενων εκπομπών σε όλη τη διάρκεια ζωής της·
 - τις ποσότητες χρησιμοποιημένων φθοριούχων αερίων που εισήχθησαν για ανακύκλωση, ποιοτική αποκατάσταση ή καταστροφή.
 - (γ) Κάθε εξαγωγέας ποσοτήτων άνω του ενός τόννου ετησίως, συμπεριλαμβανομένων των παραγωγών που πραγματοποιούν και εξαγωγές, γνωστοποιεί:
 - τις ποσότητες φθοριούχων αερίων που εξήχθησαν από την Κοινότητα·
 - τις ποσότητες χρησιμοποιημένων φθοριούχων αερίων που εξήχθησαν για ανακύκλωση, ποιοτική αποκατάσταση ή καταστροφή.
2. Η μορφή της αναφερόμενης στην παράγραφο 1 γνωστοποίησης θα καθοριστεί με τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2 εντός ενός έτους από την έναρξη της ισχύος του παρόντος κανονισμού.
3. Η Επιτροπή λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα για την προστασία των εμπιστευτικών στοιχείων που της υποβάλλονται.
4. Η Επιτροπή δύναται να τροποποιήσει τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 σχετικά με την υποβολή στοιχείων, εφαρμόζοντας τη διαδικασία του άρθρου 12 παράγραφος 2, για να βελτιώσει την πρακτική εφαρμογή των εν λόγω απαιτήσεων.

Άρθρο 7

Έλεγχος της χρήσης

1. Απαγορεύεται από την 1η Ιανουαρίου 2007 η χρήση εξαφθοριούχου θείου στη χύτευση μαγνησίου, εξαιρουμένων των περιπτώσεων όπου η χρησιμοποιούμενη ποσότητα εξαφθοριούχου θείου είναι μικρότερη από 500 χιλιόγραμμα ετησίως.
2. Απαγορεύεται από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος του παρόντος κανονισμού η χρήση εξαφθοριούχου θείου για την πλήρωση ελαστικών επισώτρων οχημάτων.
3. Απαγορεύεται η χρήση φθοριούχων αερίων με δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη μεγαλύτερο από 150 για την πρώτη πλήρωση συστημάτων κλιματισμού καινούργιων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά από την 1η Ιανουαρίου 2009, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που προβλέπει το άρθρο 10.

Άρθρο 8

Διάθεση στην αγορά

Η διάθεση στην αγορά φθοριούχων αερίων για τις εφαρμογές που αναφέρονται στο παράρτημα II, απαγορεύεται όπως καθορίζεται στο παράρτημα αυτό.

Άρθρο 9

Συστήματα κλιματισμού καινούργιων οχημάτων

1. Από την 1η Ιανουαρίου 2005, όσοι διαθέτουν στην αγορά καινούργια οχήματα με συστήματα κλιματισμού που περιέχουν φθοριούχα αέρια με δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη μεγαλύτερο από 150, μεριμνούν ώστε να εξακριβώνεται ότι ο βαθμός διαρροής δεν υπερβαίνει τα 40 γραμμάρια φθοριούχων αερίων ετησίως, στην περίπτωση των συστημάτων απλού εξατμιστήρα, ή τα 50 γραμμάρια φθοριούχων αερίων ετησίως, στην περίπτωση των συστημάτων διπλού εξατμιστήρα.
2. Απαγορεύεται από την 1η Ιανουαρίου 2009 η διάθεση στην αγορά καινούργιων οχημάτων με συστήματα κλιματισμού που περιέχουν φθοριούχα αέρια με δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη μεγαλύτερο από 150, εξαιρουμένων των περιπτώσεων που προβλέπει το άρθρο 10.

Άρθρο 10

Ποσοτώσεις

1. Σε όσους προτίθενται να διαθέσουν στην αγορά από την 1η Ιανουαρίου 2009 καινούργια οχήματα με συστήματα κλιματισμού που περιέχουν φθοριούχα αέρια με δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη μεγαλύτερο από 150, χορηγούνται ποσοτώσεις, οι οποίες αντιπροσωπεύουν ποσοστό των οχημάτων που τα πρόσωπα αυτά διέθεσαν στην αγορά, ως εξής:
 - α) μεταξύ 1ης Ιανουαρίου και 31ης Δεκεμβρίου 2009, 80% των οχημάτων που διετέθησαν στην αγορά το 2007.

- β) το 2010, 60% των οχημάτων που διετέθησαν στην αγορά το 2008.
- γ) το 2011, 40% των οχημάτων που διετέθησαν στην αγορά το 2009.
- δ) το 2012, 20% των οχημάτων που διετέθησαν στην αγορά το 2010.
- ε) το 2013, 10% των οχημάτων που διετέθησαν στην αγορά το 2011.

2. Οι αιτήσεις για την πρώτη ποσόστωση υποβάλλονται στην Επιτροπή έως τις 30 Ιουνίου 2008 και περιλαμβάνουν πληροφορίες για τον αριθμό των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 καινούργιων οχημάτων που ο αιτών διέθεσε στην αγορά. Οι αιτήσεις για τις επόμενες ποσοστώσεις υποβάλλονται στην Επιτροπή έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους.

Οι ετήσιες ποσοστώσεις για κάθε κάτοχο ποσοστώσεων δημοσιεύονται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης έως τις 30 Σεπτεμβρίου κάθε έτους.

3. Η χορήγηση ποσόστωσης παρέχει στον κάτοχό της το δικαίωμα να διαθέσει στην αγορά αντίστοιχο αριθμό καινούργιων οχημάτων που αναφέρονται στην παράγραφο 1, με αντιστοιχία μίας μονάδας ποσόστωσης προς ένα όχημα. Οι ποσοστώσεις μπορούν να μεταβιβάζονται χωρίς περιορισμούς μεταξύ των κατόχων ποσοστώσεων. Οι μεταβιβάσεις ποσοστώσεων τίθενται σε ισχύ με την κοινοποίησή τους στην Επιτροπή.

4. Οι κάτοχοι ποσοστώσεων που διαθέτουν στην αγορά, μεταξύ της ημερομηνίας έναρξης της ισχύος του παρόντος κανονισμού και της 31ης Δεκεμβρίου 2008, καινούργια οχήματα με συστήματα κλιματισμού τα οποία δεν περιέχουν φθοριούχα αέρια ή περιέχουν φθοριούχα αέρια με δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη ίσο ή μικρότερο από 150, δικαιούνται, κατόπιν τεκμηριωμένης αιτήσεως, να λάβουν αντίστοιχη αύξηση των οικείων ποσοστώσεων για το 2009.

Οι κάτοχοι ποσοστώσεων που διαθέτουν στην αγορά, μεταξύ της ημερομηνίας έναρξης της ισχύος του παρόντος κανονισμού και της 31ης Δεκεμβρίου 2008, καινούργια οχήματα με βελτιωμένα συστήματα κλιματισμού με HFC-134a, δικαιούνται, κατόπιν τεκμηριωμένης αιτήσεως, να λάβουν αύξηση των οικείων ποσοστώσεων για το 2009, η οποία αντιστοιχεί στο 50% του αριθμού των συγκεκριμένων οχημάτων που διέθεσαν στην αγορά.

5. Το αργότερο στις 31 Μαρτίου κάθε έτους, οι κάτοχοι ποσοστώσεων δηλώνουν τον αριθμό των αναφερόμενων στην παράγραφο 1 οχημάτων που διετέθησαν στην αγορά κατά το προηγούμενο έτος, συνυποβάλλοντας σχετικά αποδεικτικά στοιχεία. Η πρώτη δήλωση υποβάλλεται στην Επιτροπή στις 31 Μαρτίου 2010. Κάθε όχημα αυτού του είδους που είναι εφοδιασμένο με βελτιωμένο σύστημα κλιματισμού με HFC-134a λογίζεται ως ήμισυ όχημα.

6. Στις 30 Ιουνίου κάθε έτους, οι ποσοστώσεις κάθε κατόχου ποσοστώσεων που αντιστοιχούν στον αριθμό των συγκεκριμένων οχημάτων τα οποία αυτός διέθεσε στην αγορά κατά το προηγούμενο έτος, ακυρώνονται.

7. Σε κάθε κάτοχο ποσοστώσεων που έχει υπερβεί την ποσόστωσή του επιβάλλεται αφαίρεση από την οικεία ποσόστωση για το επόμενο έτος δύο μονάδων για κάθε όχημα που διέθεσε στην αγορά επιπλέον της ποσόστωσης.

8. Οι ποσοστώσεις που δεν χρησιμοποιούνται από τον κάτοχό τους προστίθενται στην οικεία ποσόστωση για το επόμενο έτος.
9. Στις 30 Ιουλίου 2014, δημοσιεύονται τα ονόματα των κατόχων ποσοστώσεων που έχουν υπερβεί τις συνολικές ποσοστώσεις που τους χορηγήθηκαν κατά την περίοδο 2009-2013. Στους εν λόγω κατόχους ποσοστώσεων επιβάλλεται χρηματικό πρόστιμο ύψους 200 ευρώ για κάθε όχημα που διέθεσαν στην αγορά επιπλέον της ποσόστωσης.
10. Οι κάτοχοι ποσοστώσεων με υπόλοιπο ποσοστώσεων μετά το 2013 επιτρέπεται να συνεχίσουν να διαθέτουν στην αγορά τα αναφερόμενα στην παράγραφο 1 οχήματα μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2018, σύμφωνα με τις παραγράφους 5 έως 9.
11. Κατά παρέκκλιση των παραγράφων 2 έως 10, όσοι διαθέτουν στην αγορά οχήματα εντός των ορίων των μικρών σειρών και του τέλους σειράς, τα οποία ορίζονται στο παράρτημα ΧΙΙ της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, εξαιρούνται από τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου, με την προϋπόθεση ότι ο αριθμός των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά δεν υπερβαίνει τα εν λόγω όρια. Εξαιρούνται επίσης από τις απαιτήσεις του παρόντος άρθρου όσοι διαθέτουν στην αγορά οχήματα που έχουν χρησιμοποιηθεί για προσωπική χρήση.
12. Για να ληφθούν υπόψη οι νεοεισερχόμενοι, σε όσους δεν έχουν διαθέσει στην αγορά οχήματα κατά την περίοδο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 (έτος Χ-2), χορηγούνται μη μεταβιβάσιμες ποσοστώσεις, οι οποίες αντιστοιχούν σε ποσοστό κατά τα προβλεπόμενα στα στοιχεία α) έως ε) των οχημάτων που διέθεσαν αυτοί στην αγορά το έτος Χ αντί του έτους Χ-1.
13. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της Συνθήκης, μια ομάδα προσώπων δύναται να υποβάλει αίτηση για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου ως εάν ήταν ένα πρόσωπο, προσδιορίζοντας το χρονικό διάστημα που καλύπτει η ενέργεια αυτή. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης προς τις διατάξεις του παρόντος άρθρου, τα μέλη της ομάδας ευθύνονται εις ολόκληρον.

Άρθρο 11

Επανεξέταση

1. Με βάση την πρόοδο που έχει σημειωθεί ως προς τις δυνατότητες συγκράτησης ή αντικατάστασης των φθοριούχων αερίων τα οποία περιέχονται στα συστήματα κλιματισμού και ψύξης άλλων μεταφορικών μέσων, η Επιτροπή επανεξετάζει το παρόν νομοθέτημα και υποβάλλει σχετική έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 2005. Η έκθεση συνοδεύεται, εφόσον είναι απαραίτητο, από προτάσεις νομοθετικού περιεχομένου.
2. Εντός πενταετίας από την έναρξη της ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με βάση την εμπειρία από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού. Ειδικότερα, στην έκθεση αυτή:
 - εκτιμάται η επίδραση των αντίστοιχων διατάξεων στις τρέχουσες και προβλεπόμενες εκπομπές φθοριούχων αερίων και εξετάζεται η σχέση κόστους-αποτελέσματος των εν λόγω διατάξεων·

- αξιολογούνται τα προγράμματα κατάρτισης και πιστοποίησης που έχουν εκπονήσει τα κράτη μέλη δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 1·
 - εκτιμάται η αναγκαιότητα προτύπων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για τον έλεγχο των εκπομπών φθοριούχων αερίων από εξοπλισμό, συμπεριλαμβανομένων των τεχνικών απαιτήσεων όσον αφορά το σχεδιασμό των προϊόντων και του εξοπλισμού·
 - εκτιμάται η ανάγκη σύνταξης και διάδοσης ανακοινώσεων σχετικά με τις βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές και τις βέλτιστες περιβαλλοντικές πρακτικές για την αποτροπή και ελαχιστοποίηση των εκπομπών φθοριούχων αερίων·
 - συμπεριλαμβάνεται γενική σύνοψη των πιο πρόσφατων τεχνολογικών εξελίξεων, της πείρας που έχει αποκτηθεί, των περιβαλλοντικών απαιτήσεων και των τυχόν επιπτώσεων στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.
3. Η έκθεση συνοδεύεται, κατά περίπτωση, από προτάσεις για την αναθεώρηση των αντίστοιχων διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 12

Επιτροπή

1. Η Επιτροπή επικουρείται από την επιτροπή που έχει συσταθεί δυνάμει του άρθρου 18 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2037/2000.
2. Στις περιπτώσεις όπου γίνεται αναφορά στην παρούσα παράγραφο, εφαρμόζεται η διαδικασία του άρθρου 4 της απόφασης 1999/468/ΕΚ, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 7 και του άρθρου 8 της ίδιας απόφασης.
3. Η περίοδος που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 3 της απόφασης 1999/468/ΕΚ είναι ένας μήνας.

Άρθρο 13

Κυρώσεις

1. Με την επιφύλαξη του άρθρου 10, τα κράτη μέλη καθορίζουν κανόνες επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση παράβασης του παρόντος κανονισμού και λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν την εφαρμογή των κανόνων αυτών. Οι εν λόγω κυρώσεις είναι αποτελεσματικές, αναλογικές και αποτρεπτικές.
2. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τους σχετικούς με τις κυρώσεις κανόνες το αργότερο ένα έτος μετά την έναρξη της ισχύος του παρόντος κανονισμού και την ενημερώνουν αμελλητί για κάθε μεταγενέστερη τροποποίηση των κανόνων αυτών.

Άρθρο 14

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα μετά τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, [...]

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Φθοριούχα αέρια

<u>Φθοριούχο αέριο</u>	<u>Χημικός τύπος</u>	<u>Δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη</u>
Εξαφθοριούχο θείο	SF ₆	23900
<u>Υδροφθοράνθρακες (HFC):</u>		
HFC-23	CHF ₃	11700
HFC-32	CH ₂ F ₂	650
HFC-41	CH ₃ F	150
HFC-43-10mee	C ₅ H ₂ F ₁₀	1300
HFC-125	C ₂ HF ₅	2800
HFC-134	C ₂ H ₂ F ₄	1000
HFC-134a	CH ₂ FCF ₃	1300
HFC-152a	C ₂ H ₄ F ₂	140
HFC-143	C ₂ H ₃ F ₃	300
HFC-143a	C ₂ H ₃ F ₃	3800
HFC-227ea	C ₃ HF ₇	2900
HFC-236fa	C ₃ H ₂ F ₆	6300
HFC-245ca	C ₃ H ₃ F ₅	560
HFC-365mfc	CF ₃ CH ₂ CF ₂ CH ₃	890
<u>Υπερφθοράνθρακες (PFC)</u>		
Υπερφθορομεθάνιο	CF ₄	6500
Υπερφθοροαιθάνιο	C ₂ F ₆	9200
Υπερφθοροπροπάνιο	C ₃ F ₈	7000
Υπερφθοροβουτάνιο	C ₄ F ₁₀	7000
Υπερφθοροπεντάνιο	C ₅ F ₁₂	7500
Υπερφθοροεξάνιο	C ₆ F ₁₄	7400
Υπερφθοροκυκλοβουτάνιο	c-C ₄ F ₈	8700

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

<u>Φθοριούχο αέριο</u>	<u>Εφαρμογή</u>	<u>Ημερομηνία απαγόρευσης</u>
Φθοριούχα αέρια με δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη μεγαλύτερο από 150	Συστήματα κλιματισμού επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων	1η Ιανουαρίου 2009 – 31η Δεκεμβρίου 2013*
Εξαφθοριούχο θείο, υδροφθοράνθρακες και υπερφθοράνθρακες	Περιέκτες μιας χρήσεως, εκτός από τους περιέκτες εργαστηριακής και αναλυτικής χρήσεως και τις δοσιμετρικές συσκευές εισπνοής	Ένα έτος μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος
Υδροφθοράνθρακες και υπερφθοράνθρακες	Ψυκτικά μέσα σε συστήματα άμεσης εξάτμισης σε ανοικτό περιβάλλον	Ημερομηνία έναρξης ισχύος
Υπερφθοράνθρακες	Συστήματα πυρασφάλειας και πυροσβεστήρες	Ημερομηνία έναρξης ισχύος
Εξαφθοριούχο θείο, υδροφθοράνθρακες και υπερφθοράνθρακες	Παράθυρα	Δύο έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος
Εξαφθοριούχο θείο	Υποδήματα	Ημερομηνία έναρξης ισχύος
Υδροφθοράνθρακες	Αφρώδη πλαστικά ενός συστατικού, εκτός των περιπτώσεων όπου απαιτούνται για την τήρηση εθνικών προτύπων ασφαλείας	Ένα έτος μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος
Υδροφθοράνθρακες	Νέα αερολύματα	Τρία έτη μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος
Υδροφθοράνθρακες και υπερφθοράνθρακες	Υποδήματα	1η Ιουλίου 2006

* Σταδιακή εφαρμογή μέτρων ελέγχου της διάθεσης στην αγορά σύμφωνα με το άρθρο 10.

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Τομέας(-είς) πολιτικής: Περιβάλλον

Δράση(-σεις): Ανάπτυξη πολιτικής

ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΔΡΑΣΗΣ: ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΓΙΑ ΟΡΙΣΜΕΝΑ ΦΘΟΡΙΟΥΧΑ ΑΕΡΙΑ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΟΥ

1. ΚΟΝΔΥΛΙΟ(Α) ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ + ΤΙΤΛΟΣ(ΟΙ)

07-01-04-01

2. ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΑΡΙΘΜΗΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ

2.1. **Συνολικό κονδύλιο της δράσης (Μέρος Β):** 2,736 εκατ. ευρώ σε πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων

2.2. Περίοδος υλοποίησης:

Σταδιακή έναρξη το 2004 και συνέχιση επ' αόριστον.

2.3. Συνολική πολυετής εκτίμηση δαπανών:

(α) Χρονοδιάγραμμα πιστώσεων ανάληψης υποχρεώσεων/πιστώσεων πληρωμών (δημοσιονομική παρέμβαση) (πρβλ. σημείο 6.1.1)

εκατ. ευρώ (με ακρίβεια τριών δεκαδικών ψηφίων)

	Έτος 2004	2005	2006	2007	2008	2009 και επόμενα οικονομικά έτη	Σύνολο
Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	0,100	0,170	0,170	0,170	0,170	0,170	0,950
Πιστώσεις πληρωμών	0,100	0,170	0,170	0,170	0,170	0,170	0,950

(β) Τεχνική και Διοικητική Συνδρομή (ΤΔΣ) και Δαπάνες Στήριξης (ΔΣ) (πρβλ. σημείο 6.1.2)

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	0,250	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250
Πιστώσεις πληρωμών	0,250	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,250

Μερικό σύνολο α+β							
Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	0,350	0,170	0,170	0,170	0,170	0,170	1,200
Πιστώσεις πληρωμών	0,350	0,170	0,170	0,170	0,170	0,170	1,200

(γ) Συνολικές δημοσιονομικές επιπτώσεις των ανθρώπινων πόρων και άλλων δαπανών διοικητικής λειτουργίας (βλ. σημεία 7.2 και 7.3)

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων/ Πιστώσεις πληρωμών	0,256	0,256	0,256	0,256	0,256	0,256	1,536
---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

ΣΥΝΟΛΟ α+β+γ							
Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων	0,606	0,426	0,426	0,426	0,426	0,426	2,736
Πιστώσεις πληρωμών	0,606	0,426	0,426	0,426	0,426	0,426	2,736

2.4. Συμβατότητα με τον δημοσιονομικό προγραμματισμό και τις δημοσιονομικές προοπτικές

Η πρόταση είναι συμβατή με τον υφιστάμενο δημοσιονομικό προγραμματισμό και τις υφιστάμενες δημοσιονομικές προοπτικές.

2.5. Δημοσιονομικές επιπτώσεις επί των εσόδων:

Ουδεμία δημοσιονομική επίπτωση.

3. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Είδος της δαπάνης		Νέα	Συμμετοχή ΕΖΕΣ	Συμμετοχή υποψηφίων προς ένταξη χωρών	Παράγραφος δημοσιονομικών προοπτικών
ΜΥΔ	ΔΠ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	Αριθ. 3

4. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Άρθρο 95

5. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ

5.1. Αναγκαιότητα κοινοτικής παρέμβασης

5.1.1. Επιδιωκόμενοι στόχοι

Η νομοθετική πρόταση καθιερώνει ένα πλαίσιο για τη ρύθμιση των φθοριούχων αερίων σε ολόκληρη την Κοινότητα. Ο κανονισμός περιλαμβάνει διατάξεις για τη βελτίωση της συγκράτησης των εκπομπών φθοριούχων αερίων και την υποβολή στοιχείων σχετικά με τα εν λόγω αέρια. Επιπλέον, ο κανονισμός θέτει περιορισμούς στη διάθεση στην αγορά και στη χρήση φθοριούχων αερίων σε ορισμένες εφαρμογές. Ο παρών κανονισμός θα συμβάλει στην αποτελεσματική ως προς το κόστος τήρηση των διεθνών δεσμεύσεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της βάσει της Σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος και του Πρωτοκόλλου του Κιότο.

Οι διατάξεις για την υποβολή στοιχείων απαιτούν από την Επιτροπή να λάβει μέτρα για την προστασία των εμπιστευτικών δεδομένων και αυτό μπορεί να επιτευχθεί με αξιοποίηση του υφιστάμενου συστήματος ελέγχου από ανεξάρτητους ελεγκτές, το οποίο έχει θεσπιστεί δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) 2037/2000 για τις ουσίες που καταστρέφουν το στρώμα του όζοντος. Δεδομένου ότι οι εργασίες ελέγχου των ουσιών που καταστρέφουν το στρώμα του όζοντος μειώνονται σε συνάρτηση με τη σταδιακή κατάργηση της χρήσης των ουσιών αυτών, οι αντίστοιχοι πόροι μπορούν να διατεθούν για τις προτεινόμενες εργασίες ελέγχου των φθοριούχων αερίων, πράγμα που σημαίνει ότι κανένα πρόσθετο κόστος δεν θα βαρύνει τον προϋπολογισμό της Κοινότητας.

Για τα κλιματιστικά που χρησιμοποιούνται στα επιβατικά και στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, η πρόταση προβλέπει ένα ευέλικτο σύστημα σταδιακής κατάργησης της χρήσης φθοριούχων αερίων με υψηλό δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη, μέσω μεταβιβάσιμων ποσοστώσεων. Οι λεπτομέρειες της λειτουργίας του συστήματος επαφίενται στις εταιρείες που διαθέτουν στην αγορά κινητά κλιματιστικά. Συνεπώς, εάν οι εταιρείες επιθυμούν να μεταβιβάσουν ποσοτώσεις, το κόστος της εφαρμογής του συστήματος ποσοστώσεων θα βαρύνει σε μεγάλο βαθμό τις ίδιες. Εντούτοις, η πρόταση προβλέπει ότι η Επιτροπή θα μετέχει στη χορήγηση ποσοστώσεων για κινητά κλιματιστικά που λειτουργούν με ψυκτικά μέσα με υψηλό δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη, κατά την περίοδο 2009-2013. Θα παραλαμβάνει επίσης τις επαληθευμένες εκθέσεις των επιχειρήσεων και θα ακυρώνει ποσοτώσεις. Το κύριο στοιχείο κόστους για τον κοινοτικό προϋπολογισμό αναμένεται να προκύψει από τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για το σύστημα των μεταβιβάσιμων ποσοστώσεων, καθώς και από την εξακρίβωση της συμμόρφωσης.

5.1.2. Μέτρα που λαμβάνονται σχετικά με την εκ των προτέρων αξιολόγηση

Ουδέν.

5.2. Προβλεπόμενες δράσεις και λεπτομέρειες της δημοσιονομικής παρέμβασης

Όσον αφορά την υποβολή στοιχείων, η προτεινόμενη δράση προορίζεται να διασφαλίσει την προστασία των ευαίσθητων από εμπορική άποψη στοιχείων για τα φθοριούχα αέρια και την υποβολή των στοιχείων στην Επιτροπή με ακρίβεια και διαφάνεια.

Η προτεινόμενη δράση προορίζεται να διασφαλίσει ότι δεν θα παρατηρηθούν παρατυπίες κατά την εφαρμογή των μεταβιβάσιμων ποσοτώσεων και την υποβολή των σχετικών στοιχείων στην περίπτωση των συστημάτων κλιματισμού των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων. Ο λόγος δεν είναι οικονομικός, αλλά πρωτίστως περιβαλλοντικός. Τα αρχεία των ποσοτώσεων, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το δικαίωμα διάθεσης στην αγορά κλιματιστικών που περιέχουν φθοριούχα αέρια με υψηλό δυναμικό αύξησης της θερμοκρασίας του πλανήτη, αποτελούν τη βάση της συμμόρφωσης και, συνεπώς, πρέπει να επαληθεύονται.

5.3. Μέθοδοι υλοποίησης

Όσον αφορά την υποβολή στοιχείων, προβλέπεται ότι αυτά θα υποβάλλονται κατευθείαν στους ελεγκτές, αλλά η ακριβής μέθοδος υποβολής και μορφή των στοιχείων θα καθοριστούν σε συμφωνία με τη διαχειριστική επιτροπή.

Για τα κλιματιστικά των οχημάτων, η Επιτροπή θα παραλαμβάνει τις αιτήσεις για μεταβιβάσιμες ποσοτώσεις και - με βάση τις εκθέσεις των εταιρειών που διαθέτουν κλιματιστικά συστήματα στην αγορά - θα εξακριβώνει τη συμμόρφωση.

6. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

6.1. Συνολικές δημοσιονομικές επιπτώσεις στο Μέρος Β - (για όλη την περίοδο προγραμματισμού)

6.1.1. Δημοσιονομική παρέμβαση

Πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων (σε εκατ. ευρώ με ακρίβεια τριών δεκαδικών ψηφίων)

Ανάλυση	2004	2005	2006	2007	2008	2009 και επόμενα οικονομ. έτη	Σύνολο
Δράση 1: Διορισμός ανεξάρτητου ελεγκτή για την επίβλεψη της ετήσιας υποβολής στοιχείων		0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,100

Δράση 2: Ανάπτυξη του συστήματος διαχείρισης ποσοτώσεων για τα κινητά κλιματιστικά	0,050						0,050
Δράση 3: Λειτουργία του συστήματος διαχείρισης ποσοτώσεων		0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,250
Δράση 4: Καθορισμός του τρόπου υποβολής των στοιχείων	0,050						0,050
Δράση 5: Παρακολούθηση της συμμόρφωσης με βάση τις εκθέσεις		0,100	0,100	0,100	0,100	0,100	0,500
ΣΥΝΟΛΟ	0,100	0,170	0,170	0,170	0,170	0,170	0,950

6,1,2, *Τεχνική και διοικητική βοήθεια, δαπάνες στήριξης και δαπάνες για τις τεχνολογίες των πληροφοριών (πιστώσεις ανάληψης υποχρεώσεων)*

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Σύνολο
(1) Τεχνική και διοικητική συνδρομή							
α) Γραφεία τεχνικής συνδρομής							
(β) Άλλη τεχνική και διοικητική συνδρομή: <ul style="list-style-type: none"> – εντός (intra muros): – εκτός (extra muros): εκ της οποίας για την κατασκευή και συντήρηση μηχανογραφικών συστημάτων διαχείρισης 							
Μερικό σύνολο 1							

(2) Δαπάνες στήριξης							
(α) Μελέτες	0,250						0,250
(β) Συνεδριάσεις εμπειρογνομόνων							
(γ) Πληροφόρηση και δημοσιεύσεις							
Μερικό σύνολο 2	0,250						0,250
ΣΥΝΟΛΟ	0,250						0,250

7. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΔΑΠΑΝΕΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

7.1. Επιπτώσεις στους ανθρώπινους πόρους

Κατηγορία θέσεων απασχόλησης		Προσωπικό στο οποίο θα ανατεθεί η διαχείριση της δράσης, από τους διαθέσιμους ή/και τους συμπληρωματικούς ανθρώπινους πόρους		Σύνολο	Περιγραφή των καθηκόντων που απορρέουν από τη δράση
		Αριθμός θέσεων μόνιμης απασχόλησης	Αριθμός θέσεων έκτακτης απασχόλησης		
Μόνιμοι και έκτακτοι υπάλληλοι	A	1		1	
	B	1		1	
	C				
Άλλοι ανθρώπινοι πόροι					
Σύνολο		2		2	

7.2. Συνολικές δημοσιονομικές επιπτώσεις των ανθρώπινων πόρων

Κατηγορία ανθρώπινων πόρων	Ποσό (ευρώ)	Μέθοδος υπολογισμού *
Μόνιμοι υπάλληλοι	216.000	108.000 ευρώ ανά μόνιμο υπάλληλο
Έκτακτοι υπάλληλοι		
Άλλοι ανθρώπινοι πόροι (να αναφερθεί το κονδύλιο του προϋπολογισμού)		
Σύνολο	216.000	

Τα ποσά αντιστοιχούν σε συνολικές δαπάνες δώδεκα μηνών.

7.3. Άλλες δαπάνες διοικητικής λειτουργίας που απορρέουν από τη δράση

Κονδύλιο του προϋπολογισμού (αριθμός και ονομασία)	Ποσό (ευρώ)	Μέθοδος υπολογισμού
Συνολικό κονδύλιο (Τίτλος Α7)		
A0701 - Αποστολές	10.000	Εκτίμηση.
A07030 - Συνεδριάσεις	-	-
A07031 – Επιτροπές υποχρεωτικής γνωμοδότησης ¹	30.000	Δύο συνεδριάσεις της διαχειριστικής επιτροπής που έχει συσταθεί δυνάμει του κανονισμού 2037/2000 ετησίως (επιστροφή οδοιπορικών για έναν αντιπρόσωπο ανά κράτος μέλος): κατ' εκτίμηση δαπάνη.
A07032 – Επιτροπές μη υποχρεωτικής γνωμοδότησης		
A07040 - Διασκέψεις		
A0705 - Μελέτες και παροχή συμβουλών		
Άλλες δαπάνες (να προσδιοριστούν)		
Συστήματα πληροφοριών (Α-5001/Α-4300)		
Άλλες δαπάνες - Μέρος Α (να προσδιοριστούν)		
Σύνολο	40.000	

¹ Η διαχειριστική επιτροπή του παρόντος κανονισμού είναι η ίδια όπως για τον κανονισμό 2037/2000. Συνεπώς, τα θέματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής και των δύο κανονισμών θα συζητούνται κατά την ίδια συνεδρίαση και θα καταβάλλεται μία επιστροφή οδοιπορικών. Για λόγους σαφήνειας, η σχετική δαπάνη παρουσιάζεται ως ποσό προς υπόμνηση.

Τα ποσά αντιστοιχούν σε συνολικές δαπάνες δώδεκα μηνών.

I.	Ετήσιο σύνολο (7.2 + 7.3)	256.000 ευρώ
II.	Διάρκεια της δράσης	
III.	Συνολικό κόστος της δράσης (I x II)	

Δεν προβλέπεται άλλο ειδικό προσωπικό για την Επιτροπή. Το προσωπικό θα πρέπει να διατεθεί από τους υφιστάμενους πόρους.

8. ΕΠΑΚΟΛΟΥΘΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

8.1. Επακόλουθα μέτρα

Έως το τέλος του 2005 θα επανεξεταστεί η κάλυψη άλλων μεταφορικών μέσων από τον κανονισμό.

8.2. Λεπτομέρειες και χρονοδιάγραμμα της προβλεπόμενης αξιολόγησης

Εντός πέντε ετών από την έναρξη της ισχύος του παρόντος κανονισμού, η Επιτροπή θα υποβάλει έκθεση προόδου. Η εν λόγω έκθεση θα συνοδεύεται ενδεχομένως από προτάσεις αναθεώρησης αντίστοιχων διατάξεων του παρόντος κανονισμού.

9. ΜΕΤΡΑ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΠΑΤΗΣ

Ισχύουν οι συνήθεις κανόνες της Επιτροπής.