

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗ
ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΕΛΟΥΣ ΖΩΗΣ**

**Εισηγητής: Πέττας Φώτιος
Διπλ. Μηχανολόγος Μηχανικός
Α.Τ.Ε.Ι. Πάτρας**

**Εκπόνηση: Βασίλειος Ι. Βασιλείου
Τμήμα Μηχανολογίας – Σ.Τ.Ε
Α.Τ.Ε.Ι. Πάτρας**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΤΟ ΠΝΕΥΜΑ ΚΑΙ ΟΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΕΛΟΥΣ ΖΩΗΣ (ΟΤΖ).....	5
1.1 ΟΙ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΕΛΟΥΣ ΖΩΗΣ (ΟΤΖ)	5
1.1.1 Γενικά	5
1.1.2 Παρουσίαση της Οδηγίας 2000/53/ΕΕ.....	5
1.2 Η ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΈΝΩΣΗΣ.....	12
1.2.1 Γενικά	12
1.2.2 Η Περιβαλλοντολογική Πολιτική της ΕΕ: Ιστορικό Πλαίσιο.....	12
1.2.3 Η Αρχή της Εκτεταμένης Ευθύνης Παραγωγού (ΕΕΠ)	14
1.2.4 Η εξάπλωση της ΕΕΠ	15
1.2.5 Διαφοροποιήσεις στην εφαρμογή της ΕΕΠ.....	16
1.2.6 Τα πλεονεκτήματα της ΕΕΠ	18
1.2.7 Η κριτική ενάντια της ΕΕΠ.....	19
1.3 ΤΟ 6 ^ο ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΕΕ 2001-2010 "ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ 2010: ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΜΑΣ, Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΑΣ"	20
1.3.1 Ιστορικό	20
1.3.2 Νέες βασικές πολιτικές της ΕΕ για το περιβάλλον.....	21
1.3.3 Στρατηγικές Επιλογές του 6 ^{ου} Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον.....	21
1.3.4 Βιώσιμη Ανάπτυξη	23
1.4 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΝΟΜΟΘΕΤΗ 25	
1.4.1 Γενικά	25
1.4.2 Αρχικές προσπάθειες ρύθμισης των ΟΤΖ στα κράτη-μέλη.....	26
1.4.3 Η γένεση της Πρότασης Οδηγίας της Επιτροπής.....	29
1.4.4 Οι στόχοι της Πρότασης Οδηγίας, σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση της Επιτροπής.....	31
1.4.5 Οι άξονες δράσης στην Πρόταση Οδηγίας της Επιτροπής.....	31
1.4.6 Η αποδοχή της Πρότασης Οδηγίας στο πολιτικό πεδίο	32
1.4.7 Η αντίδραση της αυτοκινητοβιομηχανίας.....	35
■ ΙΣΤΟΡΙΚΟ	35
1.4.8 Τα τελικά στάδια διαμόρφωσης της Οδηγίας.....	40
1.4.9 Διαφορές ανάμεσα στην Πρόταση Οδηγίας και την τελική Οδηγία 41	
1.4.10 Αξιολόγηση - Συμπεράσματα.....	45
2 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Ο ΣΤΟΛΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΟΤΖ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	48
2.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΤΗΝ Ε.Ε.	48
2.1.1 Μερίδια καταναλωτικής δαπάνης.....	48
2.1.2 Πωλήσεις αυτοκινήτων	49
2.1.3 Στόλος των αυτοκινήτων.....	56
2.1.4 Ηλικιακή κατανομή.....	63
2.2 ΠΡΟΩΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ	70
2.2.1 Τεχνικά χαρακτηριστικά χώρας.....	70
2.2.2 Μακροοικονομικό περιβάλλον.....	74
2.2.3 Κρατικές πολιτικές	79

2.3	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ.....	83
3	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ο ΣΤΟΛΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΑ ΟΤΖ ΣΤΗΝ	
	ΕΛΛΑΔΑ	87
3.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	87
3.2	ΜΕΡΙΔΙΑ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΙΚΗΣ ΔΑΠΑΝΗΣ.....	87
3.3	ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ.....	89
3.3.1	Πωλήσεις επιβατικών αυτοκινήτων.....	89
3.3.2	Στόλος επιβατικών αυτοκινήτων.....	94
3.4	ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ.....	99
3.4.1	Ηλικιακή κατανομή επιβατικών αυτοκινήτων.....	99
3.5	ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ.....	107
3.5.1	Οικονομικές Εξελίξεις.....	107
3.5.2	Κρατικές πολιτικές.....	109
3.5.3	Θεσμικό Πλαίσιο.....	111
4	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ.....	113
4.1	Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ.....	113
4.1.1	Σύντομο ιστορικό.....	113
4.1.2	Τα κυριότερα χαρακτηριστικά του συστήματος.....	114
4.1.3	Η διαδικασία εφαρμογής της Οδηγίας της ΕΕ για τα ΟΤΖ.....	118
4.1.4	Στόχοι και πλαίσιο της εθελοντικής συμφωνίας FSV.....	120
4.1.5	Στόχοι και πλαίσιο του νόμου Aftfhuoo V.....	120
4.1.6	Εμπλεκόμενοι φορείς και κατανομή ευθυνών.....	121
4.1.7	Θέσεις των εμπλεκομένων.....	123
4.1.8	Κριτική της διαδικασίας.....	124
4.1.9	Σημεία συλλογής ΟΤΖ.....	129
4.1.10	Αριθμός σημείων συλλογής και γεωγραφική κάλυψη.....	130
4.1.11	Αδειοδότηση - πιστοποίηση.....	130
4.1.12	Πιστοποιητικό Καταστροφής (ΠΚ).....	131
4.1.13	Πολιτική και μέτρα για την αποφυγή εγκατάλειψης ΟΤΖ.....	135
4.1.14	Ευθύνη για <<νεκρές>> μάρκες.....	136
4.1.15	Επεξεργασία (απορρύπανση - αποσυναρμολόγηση) των ΟΤΖ.....	136
4.1.16	Αδειοδότηση - πιστοποίηση.....	139
4.1.17	Τα ιδιωτικά δίκτυα των εταιριών.....	140
4.1.18	Οργάνωση αγοράς μεταχειρισμένων ανταλλακτικών.....	141
4.1.19	Οικονομικά στοιχεία της επεξεργασίας.....	143
4.1.20	Τεμαχισμός των ΟΤΖ.....	145
4.1.21	Οικονομικά στοιχεία του τεμαχισμού.....	146
4.1.22	Απόρριψη και καύση του ASR.....	146
4.1.23	Ανακύκλωση υλικών από ΟΤΖ.....	147
4.1.24	Το οικονομικό σύστημα για τα ΟΤΖ.....	149
4.1.25	Η διοίκηση του συστήματος για τα ΟΤΖ.....	150
4.1.26	Στόχοι ανακύκλωσης, στατιστική παρακολούθηση και αναφορές 151	
4.1.27	Η εθνική νομοθεσία για τα ΟΤΖ.....	152
4.1.28	Στρατηγική και απαιτούμενα μέτρα για την ολοκλήρωση της εφαρμογής της Οδηγίας.....	153

1.1.1.1.1 Εισαγωγικό Σημείωμα

Η παρούσα μελέτη αναλύει την Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διαχείριση των Οχημάτων Τέλους Ζωής (ΟΤΖ), περιγράφει το περιβάλλον στο οποίο θα εφαρμοστεί η οδηγία στην Ελλάδα, παρουσιάζει τη σχετική ευρωπαϊκή εμπειρία και τέλος κατασκευάζει εναλλακτικά σενάρια κόστους οργάνωσης του συστήματος διαχείρισης των ΟΤΖ.

Η κυρίως μελέτη αποτελείται από έξι κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο, εξετάζεται το πνεύμα και οι απαιτήσεις που διέπουν την οδηγία της Ε.Ε. για τα ΟΤΖ. Πιο συγκεκριμένα, αναλύεται η πολιτική διάσταση της οδηγίας, η περιβαλλοντική πολιτική καθώς και ο ρόλος των εμπλεκόμενων φορέων που ευθύνονται για την εφαρμογή της οδηγίας. Αντικείμενο του δεύτερου κεφαλαίου αποτελεί η εξέταση των οικονομικών χαρακτηριστικών που διέπουν τον κλάδο του αυτοκινήτου στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με άλλα λόγια εξετάζεται η διαχρονική εξέλιξη των πωλήσεων και του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων σε συνδυασμό με την ηλικιακή τους κατανομή. Επίσης, παρουσιάζονται μερικοί από τους κυριότερους προσδιοριστικούς παράγοντες της ζήτησης επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών (ρυθμοί ανάπτυξης, φορολογία, περιβαλλοντικές ρυθμίσεις κ.λ.π). Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο παρουσιάζονται και οι προβλέψεις για τη μελλοντική πορεία των πωλήσεων και του στόλου των αυτοκινήτων μέχρι το 2005. Η ίδια διάρθρωση ακολουθείται και στο τρίτο κεφάλαιο της μελέτης, το οποίο αναφέρεται στο στόλο των οχημάτων στην Ελλάδα. Στο τέταρτο κεφάλαιο καταγράφεται η ευρωπαϊκή εμπειρία σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας σε πέντε επιλεγμένα κράτη, τη Γερμανία, την Ολλανδία, τη Γαλλία, την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Στο πέμπτο κεφάλαιο αναλύεται ο κλάδος εισαγωγής επιβατικών αυτοκινήτων και ελαφρών φορτηγών, ενώ επίσης η ανάλυση εστιάζεται και στους παράγοντες που διαμορφώνουν τις συνθήκες και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κλάδου απόσυρσης, αποσυρμολόγησης, τεμαχισμού και ανακύκλωσης των ΟΤΖ. Στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζονται, με βάση την εμπειρία ορισμένων ευρωπαϊκών χωρών, ενδεικτικές εκτιμήσεις σχετικά με το κόστος απόσυρσης και ανακύκλωσης των ΟΤΖ.

Το παράρτημα, που συντάχθηκε στην αγγλική γλώσσα, παρουσιάζει περισσότερο λεπτομερείς εκτιμήσεις κόστους οργάνωσης του κυκλώματος απόσυρσης και ανακύκλωσης των ΟΤΖ, βάσει της πρότασης του ACEA. Εξετάζονται τέσσερα εναλλακτικά μοντέλα, χρησιμοποιώντας τρία διαφορετικά σενάρια στόλου ΟΤΖ. Τέλος, παρατίθεται σχέδιο προεδρικού διατάγματος που εναρμονίζει το εθνικό κανονιστικό πλαίσιο στη σχετική οδηγία της Ε.Ε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Το Πνεύμα και οι απαιτήσεις της Οδηγίας για τα Οχήματα Τέλους Ζωής (ΟΤΖ)

1.1 Οι Απαιτήσεις της Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα Οχήματα Τέλους Ζωής (ΟΤΖ)

1.1.1 Γενικά

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται η Οδηγία 2000/53 της ΕΕ για τα Οχήματα Τέλους Ζωής (ΟΤΖ). Ο τεράστιος αριθμός ΟΤΖ στην ΕΕ, που υπολογίζεται 7 έως 8 εκατομμύρια ετησίως, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι το 7% από αυτά εγκαταλείπονται, δημιουργώντας μεγάλο όγκο αποβλήτων στις χωματερές (που εκτιμάται σε 1,9 εκατομμύρια τόνους ετησίως), ήταν η κύρια αιτία που οδήγησε την ΕΕ στη δημιουργία της Οδηγίας αυτής.

Η Οδηγία, η οποία δημοσιεύτηκε τον Οκτώβριο του 2000 και θα πρέπει να υιοθετηθεί από τις εθνικές νομοθεσίες έως τον Απρίλιο του 2002, καθορίζει όλες εκείνες τις διαδικασίες που απαιτούνται για την πρόληψη και αποφυγή της δημιουργίας αποβλήτων από οχήματα καθώς και για τη μείωση των δημιουργούμενων αποβλήτων, μέσω της προώθησης της επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης των ΟΤΖ και των εξαρτημάτων τους, με τελικό στόχο τη βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Ακολουθεί η αναλυτική παρουσίαση της Οδηγίας.

1.1.2 Παρουσίαση της Οδηγίας 2000/53/ΕΕ

Στα τρία πρώτα άρθρα της οδηγίας καθορίζονται οι στόχοι και το πεδίο εφαρμογής της και αποσαφηνίζονται εννοιολογικά ορισμένοι όροι για την αποφυγή οποιασδήποτε παρερμηνείας.

Όπως αναφέρεται στο πρώτο άρθρο της Οδηγίας, οι κύριοι στόχοι από την εφαρμογή της είναι: (α) η αποφυγή δημιουργίας αποβλήτων από οχήματα, (β) η επαναχρησιμοποίηση, ανακύκλωση και ανάκτηση των ΟΤΖ και των εξαρτημάτων τους, (γ) η μείωση των δημιουργούμενων αποβλήτων και (δ) η βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης των συντελεστών.

Στο **δεύτερο άρθρο**, διατυπώνονται διάφοροι ορισμοί εκ των οποίων οι βασικότεροι αφορούν το "όχημα", το "όχημα τέλους κύκλου ζωής", τον "παραγωγό", τους "οικονομικούς φορείς" και την "επεξεργασία".

Συγκεκριμένα, ως "όχημα" ορίζονται όλα τα οχήματα που ανήκουν στις κατηγορίες m1 και n1, δηλαδή πρώτον, όλα τα επιβατικά τετράτροχα αυτοκίνητα με μέγιστο 8 θέσεις, εκτός του οδηγού και δεύτερον, τα φορτηγά αυτοκίνητα που έχουν τουλάχιστον 4 τροχούς και μέγιστο βάρος 3,5 τόνους. Στον ορισμό περιλαμβάνονται και τα τρίτροχα οχήματα, εξαιρουμένων των τρίκυκλων.

Ως "όχημα τέλους κύκλου ζωής", ορίζεται κάθε όχημα που αποτελεί απόβλητο, ενώ ως "παραγωγός" νοείται ο κατασκευαστής του οχήματος ή ο επαγγελματίας εισαγωγέας.

Στους "οικονομικούς φορείς" περιλαμβάνονται οι κατασκευαστές, οι διανομείς, οι συλλέκτες, οι ασφαλιστικές εταιρίες, οι υπεύθυνοι διάλυσης, τεμαχισμού, ανάκτησης και ανακύκλωσης καθώς και άλλοι φορείς επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους καθώς και των εξαρτημάτων και υλικών τους. Σημειώνεται, ότι δεν διευκρινίζεται αν οι φορείς πρέπει να ανήκουν στον ιδιωτικό ή στον δημόσιο τομέα.

Τέλος, ως "επεξεργασία" ορίζονται οι εργασίες που γίνονται στα ΟΤΖ όταν παραδοθούν σε ,

εγκαταστάσεις για την απορρύπανση, αποσυναρμολόγηση, κοπή, τεμαχισμό, ανάκτηση ή προετοιμασία για απόρριψη των αποβλήτων τεμαχισμού, καθώς και κάθε άλλη ενέργεια που συσχετίζεται για την ανάκτηση ή και απόρριψη των ΟΤΖ και των εξαρτημάτων τους.

Το **πεδίο εφαρμογής** της Οδηγίας, όπως προσδιορίζεται στο **τρίτο άρθρο**, καλύπτει όλα τα οχήματα (όπως ορίζονται στο άρθρο 2), ανεξάρτητα από τον τρόπο που έχουν συντηρηθεί και ανεξάρτητα από τον εάν φέρουν πρόσθετο εξοπλισμό. Επίσης, στο ίδιο άρθρο αναφέρεται ότι η Οδηγία είναι συμπληρωματική της Κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας σε θέματα ασφάλειας, εκπομπής εναέριων ρύπων, ελέγχου του θορύβου και προστασίας του εδάφους και των υδάτων, ενώ υπάρχουν και ορισμένες εξαιρέσεις στην εφαρμογή της. Συγκεκριμένα, οι παραγωγοί ή οι εισαγωγείς οχημάτων με μικρούς όγκους παραγωγής μπορούν να εξαιρεθούν από τις υποχρεώσεις: (α) της απόδειξης του στόχου της κατά 95% ανακυκλωσιμότητας κατά την έγκριση τύπου (άρθρο 7), (β) της παροχής πληροφοριών αποσυναρμολόγησης (άρθρο 8) και(γ) της υποβολής εκθέσεων (Άρθρο 9). Επίσης, εξαιρούνται τα οχήματα ειδικών χρήσεων από τις απαιτήσεις επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης (Άρθρο 7), ενώ για τα τρίτροχα οχήματα ισχύουν μόνο οι απαιτήσεις των άρθρων 5, που αφορά τη συλλογή των ΟΤΖ και τη μεταφορά τους σε εγκεκριμένα κέντρα επεξεργασίας και 6, που αφορά την επεξεργασία των ΟΤΖ.

Το **τέταρτο άρθρο**, αναφέρει όλες τις σχετικές με την πρόληψη ενέργειες, στις οποίες θα πρέπει να προβούν τα κράτη μέλη. Συγκεκριμένα τα κράτη μέλη, πρώτον, θα πρέπει να ενθαρρύνουν - συνεπώς επαφίεται στην διάκριση τους να λάβουν μέτρα ή όχι - τους κατασκευαστές να μειώσουν τη χρήση επικίνδυνων ουσιών προκειμένου να διευκολυνθεί η από συναρμολόγηση, η ανακύκλωση και η αποφυγή απόρριψης επικίνδυνων αποβλήτων, να σχεδιάζουν και να κατασκευάζουν τα οχήματα με σκοπό να διευκολύνεται η αποσυναρμολόγηση, επαναχρησιμοποίηση, ανάκτηση και ανακύκλωση των εξαρτημάτων και να ενσωματώνουν αυξημένες ποσότητες ανακυκλωμένων υλικών στα νέα αυτοκίνητα όπως και να αναπτύξουν αγορές για τα ανακυκλωμένα υλικά. Δευτερεύον τα κράτη μέλη υποχρεούνται να εξασφαλίσουν ότι τα οχήματα που μπαίνουν στην αγορά - δηλαδή ταξινομούνται - μετά την 1 Ιανουαρίου του 2003, δεν περιέχουν βαρέα μέταλλα (μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο, εξασθενές χρώμιο), εκτός από τις περιπτώσεις που ορίζονται στο Παράρτημα 2 της Οδηγίας. Τρίτον, ορίζεται η διαδικασία αναθεώρησης του Παραρτήματος 2 από την Επιτροπή, ενώ ορίζεται ότι στα πλαίσια της διαδικασίας αυτής η Επιτροπή αναθεωρεί και τα υλικά και εξαρτήματα που πρέπει να αφαιρεθούν από το ΟΤΖ πριν από την περαιτέρω επεξεργασία τους.

Οι υποχρεώσεις των κρατών μελών σχετικά με τη **συλλογή των ΟΤΖ**, αποτελούν το αντικείμενο του **πέμπτου άρθρου**. Συγκεκριμένα, σχετικά με το δίκτυο συλλογής και το πιστοποιητικό καταστροφής, προβλέπεται ότι σε κάθε κράτος μέλος θα πρέπει: (α) να δημιουργηθεί δίκτυο συλλογής από τους οικονομικούς φορείς και να εξακριβωθεί ότι το δίκτυο αυτό είναι επαρκές για τις ανάγκες, (β) όλα τα ΟΤΖ, εφόσον είναι τεχνικά εφικτό, να μεταφέρονται υποχρεωτικά σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, (γ) να θεσπισθεί το "πιστοποιητικό καταστροφής" ως προϋπόθεση αποταξινόμησης κάθε ΟΤΖ, (δ) το πιστοποιητικό θα εκδίδεται όταν το ΟΤΖ μεταφερθεί σε εγκεκριμένο κέντρο επεξεργασίας που έχει λάβει άδεια σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 6. Επιτρέπεται σε παραγωγούς, διανομείς και υπεύθυνους συλλογής να εκδίδουν πιστοποιητικά για λογαριασμό των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων, εφόσον μπορούν να εγγυηθούν ότι το ΟΤΖ θα μεταφερθεί σε εγκεκριμένο κέντρο επεξεργασίας και εφόσον είναι καταχωρημένοι σε μητρώο δημόσιας αρχής, (ε) η έκδοση του πιστοποιητικού καταστροφής δεν συνεπάγεται απαίτηση αποζημίωσης για τους εκδότες τους εκτός αν τούτο προβλέπεται ρητά από ένα κράτος μέλος και (στ) για τα κράτη μέλη που δεν διαθέτουν σύστημα αποταξινόμησης πρέπει να ορίσουν κατάλληλη αρχή στην οποία θα κοινοποιούνται τα πιστοποιητικά καταστροφής.

Στη συνέχεια του ίδιου άρθρου, ορίζονται οι υποχρεώσεις των κρατών μελών σχετικά με τη χωρίς κόστος παράδοση του ΟΤΖ και αναφέρεται ότι: πρώτον, οι τελευταίοι ιδιοκτήτες θα παραδίδουν το ΟΤΖ σε εγκεκριμένα κέντρα επεξεργασίας χωρίς κόστος λόγω του ότι το ΟΤΖ έχει αρνητική αξία στην αγορά, δεύτερον οι παραγωγοί οφείλουν να καλύψουν ολόκληρο ή

ένα σημαντικό τμήμα του κόστους που συνεπάγεται η εφαρμογή του παραπάνω μέτρου, τρίτον στο άρθρο 12 της Οδηγίας ορίζεται ότι το παραπάνω μέτρο θα ισχύσει, από την 1/7/2002 για τα οχήματα που εισέρχονται στην αγορά (ταξινομούνται) από την ημερομηνία αυτή, και από 1/1/2007 για όλα τα οχήματα και τέταρτον, εξαίρεση στον παραπάνω μέτρο μπορεί να θεσπισθεί για τα οχήματα που δεν περιλαμβάνουν βασικά εξαρτήματα τους και ειδικά την μηχανή τους ή το αμάξωμα, ή οχήματα στα οποία έχουν προστεθεί απόβλητα.

Τέλος, η Επιτροπή υποχρεούται να εποπτεύσει την εφαρμογή του παραπάνω μέτρου ώστε να μην προκύψουν διαστρεβλώσεις στην αγορά και τα κράτη μέλη υποχρεούνται να αναγνωρίζουν τα πιστοποιητικά καταστροφής που εκδίδονται σε άλλο κράτος-μέλος. Για τον σκοπό αυτό η Επιτροπή θα εκδώσει μέσα σε 12 μήνες από την έγκριση της Οδηγίας, τις ελάχιστες απαιτήσεις για τα πιστοποιητικά καταστροφής

Το **έκτο άρθρο**, που αφορά την **επεξεργασία**, αναφέρεται ότι τα κράτη μέλη οφείλουν να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε τα ΟΤΖ να αποθηκεύονται έστω και προσωρινά και να τους γίνεται η επεξεργασία που προβλέπεται στο Παράρτημα 11, με περιβαλλοντικά ασφαλή τρόπο όπως ορίζεται στην Οδηγία 75/442/EEC περί στερεών αποβλήτων. Επίσης, αναφέρεται ότι οι επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν την επεξεργασία των ΟΤΖ, θα πρέπει να έχουν πάρει άδεια ή να είναι καταχωρημένες σε μητρώα αρμοδίων αρχών, όπως ορίζεται στην Οδηγία 75/442/EEC περί στερεών αποβλήτων. Η άδεια χορηγείται μόνο εφόσον ικανοποιούνται όλες οι απαιτήσεις του παρόντος άρθρου. Επιτρέπεται η εξαίρεση από την απαίτηση απόκτησης αδειάς για επιχειρήσεις που ασχολούνται με εργασίες αξιοποίησης αποβλήτων από ΟΤΖ, τα οποία έχουν απορρυπανθεί σύμφωνα με τις αιτήσεις του Παραρτήματος 1, εφόσον προηγηθεί επιθεώρηση από την αρμόδια αρχή, όπου επιβεβαιώνονται ο τύπος και οι ποσότητες των αποβλήτων και η τήρηση γενικών τεχνικών απαιτήσεων καθώς και των απαιτήσεων ασφαλείας. Η επιθεώρηση επαναλαμβάνεται κάθε χρόνο. Τέλος, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν μέτρα ώστε να δοθούν κίνητρα στις επιχειρήσεις επεξεργασίας να εισάγουν πιστοποιημένα συστήματα διαχείρισης περιβάλλοντος (EMS) Π.χ. ISO 14000, EMAS.

Σύμφωνα με το **έβδομο άρθρο**, που αφορά την επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση, τα κράτη μέλη οφείλουν να πάρουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε να ενθαρρύνεται η επαναχρησιμοποίηση εξαρτημάτων από ΟΤΖ, καθώς και η ανάκτηση εξαρτημάτων που δεν μπορούν να επα-

¹ Σύμφωνα με το Παράρτημα 1, οι επιχειρήσεις επεξεργασίας ΟΤΖ οφείλουν: (α) να αφαιρούν τα εξαρτήματα που περιέχουν βαρέα μέταλλα και τα οποία το Παράρτημα 2 ορίζει ότι πρέπει να σημαίνονται, (β) να διαχωρίζουν τα επικίνδυνα υλικά ώστε να μην επηρεάζουν τα απόβλητα από τα υπόλοιπα τεμαχισμού (ASR), (γ) η αφαίρεση των εξαρτημάτων να γίνεται ώστε να είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, ανάκτηση και κυρίως, ανακύκλωση και (δ) η απορρύπανση των ΟΤΖ να γίνεται το ταχύτερο δυνατό.

να χρησιμοποιηθούν, με προτίμηση στην ανακύκλωση, όπου είναι εφικτό. Επίσης, τα κράτη μέλη οφείλουν να πάρουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε να επιτευχθούν οι ακόλουθοι στόχοι από τους οικονομικούς φορείς μέχρι τις παρακάτω ημερομηνίες:

Την 1/1/2006:

>85% επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση και ταυτόχρονα >80% επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση - δηλαδή < 5% για ανάκτηση ενέργειας, ενώ ειδικά για τα οχήματα προ 1980 οι στόχοι μπορούν να μειωθούν σε: 75% επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση και ταυτόχρονα >70% επαναχρησιμοποίηση και ακύρωση δηλαδή < 5% για ανάκτηση ενέργειας.

Την 1/1/2015:.

>95% επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση και ταυτόχρονα >85% επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση - δηλαδή < 10% για ανάκτηση ενέργειας. Τα παραπάνω ποσοστά είναι σε σχέση με το μέσο βάρος οχήματος. Οι ανωτέρω στόχοι θα επανεξετασθούν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την επιτροπή με βάση τις μέχρι τότε εξελίξεις. Επίσης, θα, οριστούν οι στόχοι για μετά το 2015. Στο ίδιο άρθρο αναφέρεται ότι η Επιτροπή μέσα σε 2 έτη από την δημοσίευση της Οδηγίας, θα ορίσει τα πρότυπα για τον υπολογισμό της επίτευξης των στόχων καθώς και ότι η Επιτροπή θα τρόπο ποιήσει την Οδηγία 70/156/EEC περί έγκρισης τύπου, για να εισάγει τα πρότυπα για την ευκολία αποσυναρμολόγησης, ανάκτησης, και ανακυκλωσιμότητας των οχημάτων, μέχρι την 31/12/2001.

Στην ίδια Οδηγία θα περιληφθεί η υποχρέωση ότι το αργότερο μετά από 3 χρόνια από την τροποποίηση της Οδηγίας (δηλαδή το αργότερο μετά την 1/1/2005) όλα τα αυτοκίνητα που ταξινομούνται θα πρέπει να είναι ανακυκλώσιμα σε ποσοστό τουλάχιστο 85% και με δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης ή και ανάκτησης τουλάχιστο 95% σε βάρος. Επίσης, στην ίδια Οδηγία θα προβλεφθεί ότι η επαναχρησιμοποίηση των εξαρτημάτων δεν θα είναι σε βάρος της ασφάλειας του αυτοκινήτου και δεν θα δημιουργεί περιβαλλοντικά προβλήματα.

Στο **όγδοο άρθρο** της Οδηγίας, ορίζονται τα σχετικά με τα πρότυπα κωδικοποίησης και τις **πληροφορίες αποσυναρμολόγησης**. Συγκεκριμένα, τα κράτη μέλη οφείλουν (α) να υποχρεώσουν τους κατασκευαστές να χρησιμοποιούν πρότυπα κωδικοποίησης για τα εξαρτήματα και τα υλικά που καθιστούν αναγνωρίσιμα τα υλικά που είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση και ανάκτηση, τα οποία θα καθοριστούν μέσα σε 12 μήνες από την έναρξη ισχύος της οδηγίας από την Επιτροπή και (β) να εξασφαλίσουν ότι μέσα σε έξι μήνες από την έναρξη

κυκλοφορίας ενός νέου οχήματος να έχουν διαθέσιμες τις πληροφορίες αποσυναρμολόγησης του οχήματος. Οι πληροφορίες οφείλουν να καλύπτουν τις ανάγκες των εγκαταστάσεων επεξεργασίας των ΟΤΖ, για απορρύπανση και αφαίρεση εξαρτημάτων προς ανακύκλωση. Τέλος, οι παραγωγοί, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές των εξαρτημάτων, οφείλουν να παρέχουν πληροφορίες στις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, τις απαραίτητες πληροφορίες για την αποσυναρμολόγηση, αποθήκευση και έλεγχο των εξαρτημάτων που μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν.

Το **ένατο άρθρο** αφορά την υποβολή **εκθέσεων και πληροφόρησης**, όπου θεσπίζεται η υποχρέωση για τα κράτη μέλη να υποβάλλουν κάθε 3 χρόνια έκθεση, βάσει ερωτηματολογίου που θα ετοιμάζει η Επιτροπή και θα τους αποστέλλεται 6 μήνες πριν την έναρξη της περιόδου αναφοράς. Η 3-ετία για την πρώτη αναφορά θα ξεκινήσει 18 μήνες μετά την δημοσίευση της Οδηγίας.

Με βάση τις πληροφορίες που θα συγκεντρώνονται, η Επιτροπή θα δημοσιεύει έκθεση μέσα σε ενάμιση χρόνο από την λήξη της περιόδου. Τα κράτη μέλη οφείλουν να υποχρεώσουν τους σχετικούς οικονομικούς φορείς να δημοσιεύουν πληροφορίες, τις οποίες ο παραγωγός οφείλει να συμπεριλάβει στο προωθητικό υλικό που απευθύνεται στους υποψήφιους αγοραστές ενός οχήματος. Οι πληροφορίες αυτές θα καλύπτουν: (α) το σχεδιασμό των οχημάτων και των εξαρτημάτων τους για ανακύκλωση και ανάκτηση, (β) τον περιβαλλοντολογικά ασφαλή τρόπο επεξεργασίας των ΟΤΖ, (γ) τις εξελίξεις και βελτιώσεις στην επαναχρησιμοποίηση, ανάκτηση και ανακύκλωση των ΟΤΖ και των εξαρτημάτων τους και (δ) τις προόδους στην ανακύκλωση και ανάκτηση προκειμένου να μειωθεί όγκος των αποβλήτων από ΟΤΖ.

Αντικείμενο του **δέκατου άρθρου** αποτελούν όλα εκείνα τα στοιχεία που σχετίζονται με την **εφαρμογή** της Οδηγίας. Συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι η οδηγία πρέπει να τεθεί σε εφαρμογή στα κράτη μέλη ή με νομοθεσία, ή με διατάξεις μέσα σε 18 μήνες από την έναρξη ισχύος της Οδηγίας, ενώ θα πρέπει να γίνεται αναφορά στην Οδηγία στα εθνικά κείμενα είτε στις ίδιες τις διατάξεις, είτε κατά την επίσημη δημοσίευση τους. Επίσης, τα κράτη μέλη οφείλουν να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή τις κυριότερες διατάξεις που θεσπίζουν και επιτρέπεται να θέσουν σε εφαρμογή μέσω συμφωνιών ανάμεσα στους οικονομικούς φορείς και της αρμόδιες αρχές, τις απαιτήσεις των άρθρων:

- **4:** μείωση χρήσης επικίνδυνων υλικών, τα οχήματα να σχεδιάζονται για αποσυναρμολόγηση και ανακύκλωση, και αυξημένη χρήση ανακυκλωμένων υλικών στα νέα οχήματα.
- **5:** δημιουργία δικτύων συλλογής και δωρεάν παράδοσης των ΟΤΖ από τον τελευταίο ιδιοκτήτη.

- 7: ενθάρρυνση επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης.
- 8: χρήση προτύπων κωδικοποίησης εξαρτημάτων και υλικών και παροχή πληροφοριών αποσυναρμολόγησης σε εγκαταστάσεις επεξεργασίας.
- 9: δημοσίευση πληροφοριών από οικονομικούς φορείς και παραγωγούς.

Τέλος, αναφέρεται ότι οι συμφωνίες πρέπει να πληρούν ορισμένες προϋποθέσεις, όπως Π.χ., να είναι δημοσιευμένες και αυξημένης ισχύος, να τηρούν τις προθεσμίες της Οδηγίας και να ελέγχεται η εκτέλεση τους.

Με το **ενδέκατο άρθρο** θεσμοθετείται η χρησιμοποίηση επιτροπής από αντιπροσώπους των κρατών μελών για τον καθορισμό τεχνικών θεμάτων που αφορούν την Οδηγία και για την αναθεώρηση των Παραρτημάτων. Ειδικότερα, ορίζεται ότι από την επιτροπή θα γίνει επεξεργασία (α) των ελαχίστων απαιτήσεων για την έκδοση των "πιστοποιητικών καταστροφής", (β) του τρόπου υπολογισμού των ποσοστών επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης για την επίτευξη των στόχων από τα κράτη μέλη, (γ) της μορφής των πληροφοριών που θα συγκεντρώνονται από τα κράτη μέλη και (δ) της αναθεώρησης των Παραρτημάτων της Οδηγίας. Τέλος, στο **δωδέκατο άρθρο** καθορίζεται η έναρξη της ισχύος της Οδηγίας, η οποία θα είναι 18 μήνες από την δημοσίευση της στην Επίσημη Εφημερίδα των Κοινοτήτων, δηλαδή από την 21/10/2000, ενώ η έναρξη των απαιτήσεων του άρθρου 5 για την άνευ κόστους παράδοση των ΟΤΖ από τον τελευταίο ιδιοκτήτη θα είναι όχι αργότερα από την 1/7/2002 για τα οχήματα που ταξινομούνται από την ημερομηνία αυτή και μετά και την 1/1/2007 για όλα τα οχήματα.

1.2 Η περιβαλλοντολογική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης

1.2.1 Γενικά

Για να κατανοηθεί το περιβάλλον μέσα στον οποίο γεννήθηκε η Οδηγία της ΕΕ για τα οχήματα τέλους ζωής, είναι ανάγκη να γίνει μια σύντομη αναφορά στην ιστορία της περιβαλλοντολογικής πολιτικής, καθώς και στους τρέχοντες στόχους της ΕΕ στον τομέα αυτό. Ειδικότερα, αρχικά θα εξετασθεί η γένεση της Περιβαλλοντικής Πολιτικής της Κοινότητας, το 5^ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον, τμήμα του οποίου είναι και η πρωτοβουλία για την ρύθμιση των επιπτώσεων από τα ΟΤΖ. Στη συνέχεια, θα εξετασθεί μια από τις βασικότερες στρατηγικές επιλογές για τη μείωση των αποβλήτων και την προαγωγή της ανακύκλωσης, η αρχή για την εκτεταμένη ευθύνη του παραγωγού, η οποία συνάντησε ευρεία κριτική. Η εξέταση θα ολοκληρωθεί με την εξέταση του 6^{ου} Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον, το οποίο είναι σε εφαρμογή σήμερα, για να δείχνει τους τρέχοντες στόχους και την εξέλιξη της στρατηγικής για την αντιμετώπιση του θέματος της προστασίας του περιβάλλοντος, που έχει εξελιχθεί πλέον σε έναν από τους πιο σημαντικούς τομείς δράσης της ΣΕ.

1.2.2 Η Περιβαλλοντολογική Πολιτική της ΕΕ: Ιστορικό Πλαίσιο

Η δραστηριοποίηση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας σε θέματα προστασίας περιβάλλοντος ξεκίνησε το 1972. Μέχρι το 1992 θεσπίστηκαν διαδοχικά 4 Προγράμματα Δράσης για την αντιμετώπιση καθέτων και τομεακών περιβαλλοντολογικών προβλημάτων. Όπως αναφέρει η έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής "Environment: Current Situation and Outlook", στην περίοδο αυτή θεσπίστηκαν 200 νομοθετήματα που στόχο είχαν τον περιορισμό της ρύπανσης από τη διαχείριση των απορριμμάτων, της ρύπανσης των υδάτων και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Κύριο όργανο άσκησης της πολιτικής στην αρχική περίοδο αυτή, ήταν η θέσπιση μέτρων για την επιβολή κοινών ελαχίστων ορίων σε όλα τα κράτη-μέλη.

Σταθμό για την περιβαλλοντολογική δράση της Κοινότητας, αποτέλεσε η θέσπιση της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης (1993) που τέθηκε σε ισχύ το Νοέμβριο του 1993. Η συνθήκη, πρώτον εισάγει την αρχή της "βιώσιμης ανάπτυξης με σεβασμό στο περιβάλλον" και δεύτερον, αναβαθμίζει τις ενέργειες για την προστασία του περιβάλλοντος σε "πολιτική". Ακολούθησε, η Συνθήκη του Αμστερνταμ (1997) η οποία ενίσχυσε ακόμα περισσότερο την σημασία του περιβάλλοντος, θεσπίζοντας την αρχή της βιώσιμης ανάπτυξης ως έναν από τους βασικούς στόχους της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ενώ στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Λουξεμβούργου (1997) αποφασίστηκε η ανάληψη εναρμονισμένων δράσεων σε κοινοτικό επίπεδο για την ενσωμάτωση των περιβαλλοντολογικών πολιτικών σε όλους τους άλλους τομείς δράσεις της Κοινότητας.

Για την υλοποίηση των στόχων για την βιώσιμη ανάπτυξη, η Επιτροπή συνέταξε το **5^ο Κοινοτικό Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον** για την περίοδο 1992 -2000, που εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο το 1993, και το οποίο θεσπίζει ένα νέον τρόπο περιβαλλοντολογικής δράσης.

Στόχος του προγράμματος είναι "η μεταμόρφωση των προτύπων ανάπτυξης ώστε να προωθείται η βιώσιμη ανάπτυξη". Κατευθυντήριες αρχές του προγράμματος είναι ανάμεσα σε άλλα:

- Η θέσπιση μιας **συνολικής και ενεργητικής προσέγγισης** που απευθύνεται στους συντελεστές και στις δραστηριότητες που επηρεάζουν τους φυσικούς πόρους ή θίγουν το περιβάλλον,
- Η βούληση **ανατροπής των τάσεων και πρακτικών** που ζημιώνουν το περιβάλλον, τόσο της τρέχουσας όσο και των μελλοντικών γενεών,
- Η προώθηση της **αλλαγής συμπεριφορών** στην κοινωνία με την συστράτευση όλων των εμπλεκόμενων συντελεστών (δημοσίων αρχών, πολιτών, καταναλωτών, επιχειρήσεων κ.λπ.),
- Η καθιέρωση της **κατανομής ευθυνών**,
- Η χρήση νέων **περιβαλλοντικών μέσων**

Ως τομείς για δράσεις επιλέχθηκαν οι τομείς της βιομηχανίας, της ενέργειας, των μεταφορών, της γεωργίας και του τουρισμού. Παράλληλα, θεσπίστηκαν και νέα μέσα, πέραν των κανονιστικών μέσων που ήταν το κύριο μέσο άσκησης πολιτικής στα προηγούμενα προγράμματα. Αναλυτικά θεσπίστηκαν ως νέα μέσα τα εξής:

- **νομοθετικά μέσα:** καθορισμός ελάχιστων επιπέδων προστασίας, εφαρμογή διεθνών συμφωνιών και καθορισμός κανόνων και προτύπων στην προοπτική της εσωτερικής αγοράς.
- **οικονομικά μέσα:** παροχή κινήτρων προς τους παραγωγούς και τους καταναλωτές για την προστασία του περιβάλλοντος και την υπεύθυνη χρήση των φυσικών πόρων (οικονομικά, φορολογικά μέτρα, αστική ευθύνη) και θέσπιση στόχου "διόρθωσης των τιμών" ούτως ώστε τα φιλοπεριβαλλοντικά προϊόντα και υπηρεσίες να μην επιβαρύνονται από πλευράς κόστους.
- **οριζόντια μέσα στήριξης:** βελτίωση των περιβαλλοντικών πληροφοριών και στατιστικών (ανάγκη κατάρτισης καταλόγων, θέσπισης συγκρίσιμων κριτηρίων και μεθόδων), προαγωγή της επιστημονικής έρευνας και της τεχνολογικής ανάπτυξης, βελτίωση της χωροταξίας, της ενημέρωσης του κοινού (ανάπτυξη βάσεων δεδομένων) και της επαγγελματικής κατάρτισης.
- **μηχανισμοί χρηματοδοτικής στήριξης:** πρόγραμμα LIFE, διαρθρωτικά ταμεία, ταμείο συνοχής, δάνεια της ΕΤΕ.

Η επιτυχία του 5^{ου} προγράμματος δράσης αξιολογήθηκε από την Επιτροπή στην αναφορά της COM(1999) 543. Στην ανακοίνωση αναγνωρίζεται ότι: "έγινε πρόοδος στο θέμα της προστασίας του περιβάλλοντος στην Κοινότητα, και οι πολιτικές της Κοινότητας πέτυχαν τη μείωση της διασυνοριακής μεταφοράς εναέριας ρύπανσης τη βελτίωση της ποιότητας των υδάτων και τη σταδιακή αντικατάσταση των ουσιών που προκαλούν την μείωση του όζοντος. Η πρόοδος ήταν σχετικά μέτρια, καθώς τα κράτη-μέλη και οι διάφοροι τομείς που καλύπτονται από το πρόγραμμα δεν πέτυχαν να λάβουν υπόψη τις απαιτήσεις προστασίας του περιβάλλοντος, ή να τις ενσωματώσουν στις πολιτικές τους. Η Κοινότητα απέχει ακόμα πολύ από το να πετύχει τους ευρύτερους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης που τέθηκαν στην συνθήκη του Αμστερνταμ".

1.2.3 Η Αρχή της Εκτεταμένης Ευθύνης Παραγωγού (ΕΕΠ)

Η αρχή της "εκτεταμένης ευθύνης παραγωγού" (EPR: extended producer responsibility), υπήρξε μια από τις κυριότερες πολιτικές επιλογές που έγιναν στα πλαίσια του 5ου Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον, για την αντιμετώπιση του προβλήματος του συνεχώς αυξανόμενου όγκου αποβλήτων, και για την προαγωγή της ανακύκλωσης.

Ο όρος εκτεταμένης ευθύνης παραγωγού (ΕΕΠ) έχει ορισθεί ως η επέκταση της ευθύνης των ΓΥ παραγωγών για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των, προϊόντων τους, κατά τη διάρκεια ολόκληρου του κύκλου ζωής τους, και ειδικότερα σε ό,τι αφορά την επιστροφή τους, την ανακύκλωση τους και την απόρριψη τους.

Η γένεση της ΕΕΠ τοποθετείται στη Γερμανία και ειδικότερα στη ψήφιση του νόμου για τα απόβλητα συσκευασίας το 1991. Ο νόμος αυτός ορίζει τους παραγωγούς ως υπεύθυνους για τη διαχείριση των αποβλήτων συσκευασίας και αποκλείει τη χρησιμοποίηση δημόσιας χρηματοδότησης για το σκοπό αυτό. Ταυτόχρονα, θεσπίστηκαν υποχρεωτικά ελάχιστα ποσοστά ανακύκλωσης ανά υλικό.

Με το νόμο αυτό, παρατηρείται μια μετατόπιση της ευθύνης για τη συλλογή, διαλογή, ανακύκλωση και επαναχρησιμοποίηση χρησιμοποιημένων συσκευασιών από τους δήμους στη βιομηχανία. Στόχος της μετατόπισης αυτής ήταν η εσωτερικοποίηση του κόστους διαχείρισης των αποβλήτων, δηλαδή η ενσωμάτωση του κόστους για το περιβάλλον στη δομή του κόστους του προϊόντος, προκειμένου οι παραγωγοί να έχουν κίνητρο για τη μείωση του όγκου των αποβλήτων και την προαγωγή της ανακύκλωσης.

Η βιομηχανία ανέλαβε την ευθύνη να σχεδιάσει και να λειτουργήσει το σύστημα που έγινε γνωστό ως Duales ή Green Dot System. Το σύστημα ονομάζεται Duales, δηλαδή διπλό, καθώς δίνει τη δυνατότητα στον καταναλωτή να επιστρέψει τη συσκευασία στον έμπορο από τον οποίον αγόρασε το προϊόν, ή να το παραδώσει στο νέο, κοινό σύστημα, όπου τα προϊόντα που φέρουν την «πράσινη τελίτσα» (green dot), συλλέγονται χωριστά και ανακυκλώνονται. Το κόστος για τον παραγωγό – που ορίστηκε ως ο ιδιοκτήτης του εμπορικού σήματος – εξαρτάται από το είδος του υλικού και το βάρος του.

Το σύστημα σημείωσε επιτυχία, μετά την αντιμετώπιση κάποιων προβλημάτων που εμφανίστηκαν στην εκκίνηση του. Το ποσοστό ανακύκλωσης ανέβηκε από 52% το 1993 σε 84% το 1996. Είχε, όμως, ταυτόχρονα και ένα σημαντικό κόστος: \$356/tn ή \$28 ανά κεφαλή. Το δυσκολότερο υλικό για ανακύκλωση αποδείχθηκε το πλαστικό και η επιδότηση για την ανακύκλωση των πλαστικών απορροφά το 13% των συνολικών εξόδων.

1.2.4 Η εξάπλωση της ΕΕΠ

Οι αρχές του συστήματος γνώρισαν ευρεία αποδοχή στην Βόρεια και Κεντρική Ευρώπη και τελικά ενσωματώθηκαν στην Οδηγία της ΕΕ για τις Συσκευασίες του 1994. Το ίδιο συνέβη και με ορισμένες χώρες της Ανατολικής Ευρώπης (Πολωνία, Τσεχία, Ουγγαρία) και της Άπω Ανατολής (Κορέα, Ταϊβάν, Ιαπωνία). Συνολικά 28 χώρες παγκοσμίως διαθέτουν συστήματα επιστροφής των συσκευασιών.

Οι αρχές που διέπουν το σύστημα για την ανακύκλωση των συσκευασιών επεκτάθηκαν σε μια σειρά άλλων προϊόντων. Η ΕΕ εξέδωσε την πρώτη Πρόταση Οδηγίας για την επιστροφή και ανακύκλωση των ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών το 1998 και αρκετές χώρες της ΕΕ έχουν ήδη εγκαταστήσει τέτοια συστήματα. Η αντίδραση της βιομηχανίας «λευκών» και «καφέ» προϊόντων, ήταν ανάλογη της αντίδρασης της αυτοκινητοβιομηχανίας. Η βιομηχανία ήταν πρόθυμη να αναλάβει την ευθύνη για την επιστροφή και ανακύκλωση των νέων προϊόντων, που σχεδιάστηκαν για ανακύκλωση, αλλά αρνήθηκε να αναλάβει την ευθύνη για τα «υπάρχοντα» και κυρίως για τα «ορφανά» προϊόντα, των οποίων οι κατασκευαστές δεν υπάρχουν πλέον. Τέλος, μια άλλη σειρά προϊόντων για τα οποία έχει προταθεί ρύθμιση με βάση την αρχή της ΕΕΠ, είναι τα επικίνδυνα οικιακά απόβλητα: μπαταρίες, μογιές, διαλύτες, εντομοκτόνα, αεροζόλ, φάρμακα κ.λ.π.

◆ Η ΕΕΠ στις ΗΠΑ

Ενδιαφέρουσα είναι η εξέλιξη του θέματος της ευθύνης παραγωγού στην άλλη άκρη του Ατλαντικού, στις ΗΠΑ. Εκεί δεν σημειώθηκε αποδοχή της εκτεταμένης ευθύνης παραγωγού, όπως ορίστηκε παραπάνω. Ο όρος μάλιστα EPR, που στην Ευρώπη χρησιμοποιείται ως ακρωνύμιο για την εκτεταμένη ευθύνη παραγωγού, στις ΗΠΑ χρησιμοποιείται για το "extended product responsibility". Η αρχή αυτή για την ευθύνη για το "προϊόν" διαφοροποιείται σημαντικά σε σχέση με την ευθύνη του "παραγωγού", καθώς:

- Η περιβαλλοντική ευθύνη ορίζεται στο σύνολο του κύκλου ζωής του προϊόντος, χωρίς έμφαση για την μετά τη χρήση φάση,
- Η ευθύνη είναι μοιρασμένη ανάμεσα στους καταναλωτές, το κράτος, και όλους τους συμμετέχοντες στην αλυσίδα του προϊόντος, δηλαδή δεν υπάρχει διαφοροποίηση ενάντια στον "κατασκευαστή",
- Η ευθύνη δεν περιορίζεται μόνο για τη φυσική διαχείριση ή την ανάληψη του κόστους, αλλά μπορεί να πάρει ποικίλες μορφές, π.χ. να είναι πληροφόρηση του κοινού.
- Η εφαρμογή του EPR είναι εθελοντική.

Η μη αποδοχή σε ομοσπονδιακό επίπεδο της ευθύνης του παραγωγού άνοιξε την πύλη στις πρωτοβουλίες σε επίπεδο πολιτείας ή στις ιδιωτικές πρωτοβουλίες της ίδιας της βιομηχανίας, που είχαν μεγάλη ποικιλία στόχων, και μεθόδων. Δημιουργήθηκαν πολλά προγράμματα για την επιστροφή προϊόντων στο τέλος της ζωής τους, όπως π.χ. η προσφορά δυνατότητας από τους παραγωγούς για leasing του προϊόντος, με επιστροφή του προϊόντος στον παραγωγό με το τέλος του συμβολαίου ή η εθελοντική δημιουργία δικτύου από μια εταιρία για την επιστροφή των προϊόντων της (π.χ. για φωτογραφικές μηχανές μιας χρήσης από την Kodak).

1.2.5 Διαφοροποιήσεις στην εφαρμογή της ΕΕΠ

Η εφαρμογή των προγραμμάτων ΕΕΠ στην Ευρώπη, βασίζεται σε ορισμένες κοινά αποδεκτές παραδοχές:

- Ότι η ευθύνη του παραγωγού επεκτείνεται και στην μετά-τη-χρήση φάση.
- Ότι η ευθύνη του παραγωγού οδηγεί στο να αναλάβουν οι ίδιοι είτε τη διαχείριση του προϊόντος μετά το τέλος ζωής του είτε τα οικονομικά βάρη, εφόσον την πρώτη υποχρέωση την αναλάβουν τρίτοι. Δηλαδή οι παραγωγοί πρέπει να αναλάβουν οι ίδιοι την ευθύνη για την επιστροφή και ανακύκλωση, είτε να πληρώσουν για αυτό.
- Ότι υπάρχουν υποχρεωτικές προδιαγραφές και στόχοι, που συνήθως τίθενται από το κράτος και πρέπει να τηρηθούν.

Στη πράξη, όμως, η εφαρμογή της αρχής σε διάφορα εθνικά συστήματα διαχείρισης ροών αποβλήτων έδωσε αφορμή σε σημαντικές διαφοροποιήσεις. Στη συνέχεια εκτίθενται οι κυριότερες διαφοροποιήσεις.

A. Ορισμός του "παραγωγού"

Η έννοια του "παραγωγού" γνωρίζει σημαντικές διαφοροποιήσεις από χώρα σε χώρα και από προϊόν σε προϊόν. Άλλοτε περιλαμβάνει μόνο τον κατασκευαστή του προϊόντος και άλλοτε επεκτείνεται κατά μήκος της αλυσίδας του προϊόντος.

Παράδειγμα αποκλειστικής ευθύνης του "κατασκευαστή" είναι τα συστήματα στη Γερμανία και την Αυστρία για τη διαχείριση των αποβλήτων από τις συσκευασίες, όπου ο ιδιοκτήτης του εμπορικού σήματος ορίζεται ως ο "παραγωγός". Τουναντίον, στο Ηνωμένο Βασίλειο για την ίδια ροή αποβλήτων, η ευθύνη επιμερίζεται σε όλους τους εμπλεκόμενες φορείς κατά μήκος της αλυσίδας του προϊόντος. Στο σύστημα αυτό, ο κάθε παίκτης αναλαμβάνει ένα συγκεκριμένο ποσοστό της ευθύνης. Αξιοσημείωτο είναι ότι η αλυσίδα ξεκινά από τον επεξεργαστή των α' υλών (6%) και φτάνει μέχρι τον λιανοπωλητή που μάλιστα έχει την μεγαλύτερη ευθύνη (47%). Στις ΗΠΑ η ευθύνη για την ανακύκλωση μπαταριών Ni-Cd, το μοναδικό σύστημα στις ΗΠΑ με πανεθνική εμβέλεια, επιμερίζεται ανάμεσα τον παραγωγό της ίδιας της μπαταρίας, τον παραγωγό του πακέτου και τον παραγωγό της συσκευής που περιέχει τις μπαταρίες.

Κοινό χαρακτηριστικό όλων σχεδόν των συστημάτων είναι ότι η ανάληψη της ευθύνης για την φυσική διαχείριση ή την οικονομική επιβάρυνση από τον παραγωγό, δεν απαλλάσσει τα υπόλοιπα εμπλεκόμενα μέρη από τις ευθύνες τους. Για παράδειγμα, οι καταναλωτές ευθύνονται για την τοποθέτηση των προς επιστροφή συσκευασιών σε χωριστούς κάδους.

B. Κοινή ευθύνη παραγωγών

Σε ορισμένες περιπτώσεις έχει επιτραπεί η δημιουργία Οργανισμών Κοινής Ευθύνης Παραγωγών (PRO: Producer Responsibility Organisations) για την από κοινού ανάληψη της ΕΕΠ, όταν αυτό δεν είναι εφικτό σε ατομικό επίπεδο. Συνήθως, η διοίκηση και η οικονομική διαχείριση είναι στα χέρια των παραγωγών που συμμετέχουν.

Γ. Υποχρεωτικές ρυθμίσεις ή εθελοντικές συμφωνίες

Το παράδειγμα της Γερμανίας, που όχι μόνο καθόρισε τους στόχους ανακύκλωσης, αλλά καθόρισε νομοθετικά και τον τρόπο επίτευξης των στόχων αυτών, δεν ακολουθήθηκε σε όλες τις χώρες. Άλλες χώρες, όπως Π.χ. η Ολλανδία, προτίμησαν το σύστημα των κλαδικών εθελοντικών συμφωνιών όπου οι εμπλεκόμενοι φορείς καλούνται σε συνεργασία για την επίτευξη

των στόχων που έχουν οριστεί νομοθετικά. Στη συνέχεια οι εμπλεκόμενοι φορείς αναλαμβάνουν οι ίδιοι την ευθύνη σχεδιασμού και λειτουργίας ενός συστήματος για την επίτευξη των προδιαγεγραμμένων στόχων.

Δ. Ο ορισμός της "ανακύκλωσης"

Υπάρχουν, ακόμα, σημαντικές διαφωνίες μεταξύ των ειδικών για τις προτιμότερες μεθόδους "ανακύκλωσης" των προϊόντων. Παράδειγμα αποτελεί η "ανακύκλωση" των πλαστικών που μπορούν είτε να ανακυκλωθούν μηχανικά, αφού διαχωριστούν κατά τύπο πλαστικού και να χρησιμοποιηθούν σε αντικατάσταση του πρωτογενούς υλικού. Εναλλακτικά, μπορεί να γίνει αποσύνθεση τους και μετατροπή σε άλλα υλικά που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως καύσιμα ή πρώτες ύλες. Τέλος, μια άλλη δυνατότητα που προσφέρεται και η οποία γενικά δεν προτιμάται, είναι η καύση των πλαστικών για ανάκτηση της ενέργειας που περιέχουν. Χαρακτηριστικά, στη Γερμανία, στο νόμο για τις συσκευασίες, απαγορεύεται η καύση των πλαστικών, ενώ επιτρέπεται, υπό προϋποθέσεις, σε άλλες χώρες.

1.2.6 Τα πλεονεκτήματα της ΕΕΠ

Η ΕΕΠ παρουσίασε αυτή τη γρήγορη αποδοχή και εξάπλωση στην Ευρώπη, αλλά και παγκοσμίως, γιατί κατά τους υποστηρικτές της έχει μια σειρά από πλεονεκτήματα που την κάνουν ελκυστική :

- **Αναθέτει την ευθύνη στον πιο αποτελεσματικό φορέα.** Ο κατασκευαστής είναι αυτός που σχεδιάζει το προϊόν και συνεπώς έχει τις επιλογές για το βάρος, τη σύνθεση και την εύκολη διαχείριση του μετά-τη-χρήση προϊόντος ή συσκευασίας. Τουναντίον, υποστηρίζεται ότι μεθολογίες όπως του Αμερικάνικου extended product responsibility διαχέουν την ευθύνη σε όλους τους συμμετέχοντες στην αλυσίδα του προϊόντος που στην πράξη καταλήγουν σε ευθύνη κανενός.
- **Γρήγορα αποτελέσματα.** Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, ο όγκος της συσκευασίας που χρησιμοποιήθηκε στην Γερμανία μειώθηκε, ανάμεσα στο 1991 και το 1995, κατά 7% και συνολικά μέχρι το 1998 κατά 13%. Όμοια αποτελέσματα αναφέρονται και για τη Σουηδία όπου παρατηρήθηκε μείωση ανάμεσα στο 1991 και το 1998, κατά 20%. Αντιθέτως, στις ΗΠΑ ο όγκος των συσκευασιών για την περίοδο ανάμεσα στο 1991 και το 1995, αυξήθηκε κατά 13%.
- **Πρωθεί την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και την αμφισβήτηση καθιερωμένων απόψεων.** Η Γερμανία, λόγω των αυστηρών περιβαλλοντικών δράσεων που έχει θεσπίσει, πρωτοπορεί σήμερα παγκοσμίως σε περιβαλλοντικές τεχνολογίες και ο όγκος των σχετικών εξαγωγών αυξήθηκε και ανταγωνίζονται σε αξία αυτές των ΗΠΑ. Ταυτόχρονη με την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, ήταν και η αναθεώρηση βασικών απόψεων για το τι προσδίδει αξία σε ένα προϊόν, π.χ., αν η ανάγκη του καταναλωτή είναι για τηλεφωνικούς καταλόγους ή για πληροφορίες για τον τηλεφωνικό κατάλογο, ή αν είναι απαραίτητη η δευτερεύουσα συσκευασία στα καταναλωτικά προϊόντα.

- *Εσωτερικοποιεί το κόστος της περιβαλλοντικής διαχείρισης.* Στις περιπτώσεις κεντρικών συστημάτων διαχείρισης απορριμμάτων, που βρίσκονται κάτω από τον έλεγχο του κράτους ή της τοπικής αυτοδιοίκησης, το κόστος από την κακή περιβαλλοντική επίδοση διαχέεται. Τουναντίον, η ανάληψη του κόστους από τον ίδιο τον κατασκευαστή, αποτελεί σημαντικό κίνητρο για τον παραγωγό για τη βελτίωση του κόστους του προϊόντος του μέσω της μείωσης του όγκου των αποβλήτων και την ευκολότερη διαχείριση του μετά το τέλος της ζωής του.

1.2.7 Η κριτική ενάντια της ΕΕΠ

Η αναγκαιότητα και η αποτελεσματικότητα της ΕΕΠ έχει συναντήσει αντίσταση και σφοδρή κριτική σε πολλούς κύκλους. Τα βασικά επιχειρήματα εναντίον της ΕΕΠ είναι τα ακόλουθα.

- *Το κόστος είναι υπέρμετρο σε σχέση με το αποτέλεσμα.* Γενικά, δεν αμφισβητείται η αποτελεσματικότητα της αρχής, αλλά αμφισβητείται το κόστος. Υποστηρίζεται, ότι ο πραγματικός στόχος του συστήματος, θα έπρεπε να είναι η μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε όλο τον κύκλο ζωής του προϊόντος και όχι η έμφαση μόνο στην μετά τη χρήση φάση του. Με την ΕΕΠ η ανακύκλωση ανάγεται σε αυτοτελή στόχο. Προτιμότερο θα ήταν μια περισσότερο ευέλικτη πολιτική, με την παράλληλη χρήση περισσότερων εργαλείων πολιτικής, που επιλέγονται ανάλογα με την περίπτωση, ώστε να αποφευχθούν ακριβά συστήματα όπως το σύστημα με της Πράσινης Τελείας της Γερμανίας που στοίχισε το 1998 3,9 δις DM, ή DM28 κατά κάτοικο της Γερμανίας. Στα πρώτα μάλιστα χρόνια της λειτουργίας του, το σύστημα έφτασε στα όρια της χρεοκοπίας.
- *Αποτελεί εμπόδιο στο ελεύθερο εμπόριο και μορφή κρυπτο-προστατευτισμού.* Η ΕΕΠ θέτει περιορισμούς στα υλικά που προκρίνονται για να χρησιμοποιηθούν και στον τρόπο που σχεδιάζονται τα νέα προϊόντα. Χειρότερο ακόμα, οι κανόνες που θεσπίζονται δεν είναι καν ενιαίοι για όλη την Ευρώπη. Η τήρηση των διαφοροποιημένων ανά χώρα περιβαλλοντικών κανονισμών είναι, ανάλογα με την περίπτωση, μια μικρή ενόχληση για τις εγχώριες βιομηχανίες, ένα εμπόδιο που μπορεί να υπερνικηθεί από τις μεγάλες εταιρίες αλλά ένα σημαντικό εμπόδιο για τις μικρές εταιρίες που επιθυμούν να εξάγουν τα προϊόντα τους. Η Γερμανία μάλιστα κατηγορήθηκε και επισήμως στην ΕΕ ότι το αυστηρό σύστημα της και οι απαιτήσεις της για επιστρεφόμενες συσκευασίες αναψυκτικών συνιστούσαν εμπόδιο στο ελεύθερο εμπόριο.
- *Διαστρεβλώνει την αγορά.* Λόγω της ΕΕΠ, οι αγοραστές των νέων προϊόντων θα κληθούν να καλύψουν το κόστος των παλιών προϊόντων που ήδη βρίσκονται στην αγορά.

Τιμωρούνται μάλιστα με το σύστημα αυτό, οι εταιρίες που είχαν μεγάλα μερίδια αγοράς στο παρελθόν, ενώ ωφελούνται οι νέες εταιρίες.

- **Υποβελτιστοποίηση και σπατάλη πόρων.** Η ΕΕΠ θέτει χρηματική αξία στην ανακυκλωσιμότητα των προϊόντων. Η δημιουργία λανθασμένης αξίας, που θα οφείλεται σε λανθασμένες επιλογές πολιτικής, αναγκαστικά θα στρέψει πόρους προς ανεπιθύμητες κατευθύνσεις. Επίσης, με την πολυδιάσπαση των συστημάτων διαχείρισης αποβλήτων και την ανάθεση της ευθύνης στους παραγωγούς, χάνονται ευκαιρίες για οικονομίες κλίμακας και προάγεται η σπατάλη μέσω της δημιουργίας αλληλοεπικαλυπτόμενων και παράλληλων συστημάτων.
- **Υπέμετρο κόστος ρυθμίσεων και γραφειοκρατία.** Η παρακολούθηση και επίβλεψη της επίτευξης των νομοθετημένων στόχων ανακύκλωσης, καθώς και η συγκέντρωση των απαραίτητων για το σκοπό αυτό αναλυτικών πληροφοριών, έχει οδηγήσει στη δημιουργία συστημάτων με υψηλό κόστος διαχείρισης και λειτουργίας.

1.3 Το 6^ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον της ΕΕ 2001-2010 "Περιβάλλον 2010: Το μέλλον μας, Η επιλογή μας"

1.3.1 Ιστορικό

Το 5^ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον "Στοχεύοντας την βιώσιμη ανάπτυξη", έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2000. Το νέο, 6^ο κατά σειρά, πρόγραμμα δράσης είναι προσανατολισμένο στην αντιμετώπιση των, κατά γενική παραδοχή, δύσκολων προβλημάτων που η αξιολόγηση του 5^{ου} προγράμματος έδειξε ότι εμμένουν και απαιτούν περαιτέρω δράσεις.

Σε αντίθεση με το προηγούμενο πρόγραμμα δράσης, η διάρκεια του νέου προγράμματος ορίστηκε να είναι 10-ετής, ώστε να δοθεί επαρκής χρόνος για την επίτευξη των νέων στόχων του προγράμματος. Το νέο πρόγραμμα διέπεται από τη φιλοσοφία ότι, για να γίνει επιτυχής εφαρμογή της περιβαλλοντικής πολιτικής είναι απαραίτητο να γίνει εναρμόνιση με τις οικονομικές και κοινωνικές πολιτικές της Κοινότητας, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι πιέσεις που δρουν αρνητικά στην ποιότητα του περιβάλλοντος. Επίσης, στο νέο πρόγραμμα δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στη ρύπανση που προκαλείται από τις μεταφορές και τα απόβλητα, τα οποία υποβαθμίζουν τόσο την ποιότητα του περιβάλλοντος, όσο και την υγεία των πολιτών.

Το 6^ο Πρόγραμμα Δράσης έχει πρόσθετη σημασία γιατί θα συμπέσει με τη σημαντική επέκταση της ΕΕ προς ανατολάς. Οι στόχοι του είναι φιλόδοξοι και απαιτούν την ευρεία συμμετοχή των ενδιαφερομένων. Η πρόοδος του προγράμματος θα επανεξετασθεί το 2005.

1.3.2 Νέες βασικές πολιτικές της ΕΕ για το περιβάλλον

Το νέο πρόγραμμα δράσης βασίζεται στις πολιτικές που είχαν ήδη θεσπιστεί στα προγενέστερα προγράμματα δράσεις, όπως π.χ.

1. Προτεραιότητα στα σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα
2. Προτεραιότητα σε μέτρα πρόληψης
3. Η ρύπανση για αντιμετωπίζεται στη πηγή της
4. Ο ρυπαίνων πληρώνει
5. Οι πολιτικές που θεσπίζονται σε όλες τις υπόλοιπες περιοχές δράσεις, να λαμβάνουν υπόψη τους περιβαλλοντικούς στόχους της ΕΕ.

Η επαναξιολόγηση των αποτελεσμάτων του 5^{ου} Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον έδειξε ότι οι παραπάνω πολιτικές δεν αρκούν, και ότι υπάρχει ανάγκη να θεσπιστούν και δυο νέες, πολύ σημαντικές πολιτικές στο νέο πρόγραμμα δράσης. Αυτές είναι:

1. Προώθηση της αντικατάστασης επιβλαβών με λιγότερο επιβλαβείς ουσίες, όταν υπάρχουν εφικτές λύσεις
2. Αντιστροφή του βάρους απόδειξης. Οι παραγωγοί καθίστανται πλέον υπεύθυνοι για να αποδείξουν ότι οι επικίνδυνες ουσίες που χρησιμοποιούν ή παράγουν, δεν δημιουργούν κινδύνους για το περιβάλλον και την υγεία, που δεν είναι απαραίτητες ή αποδεκτές,

1.3.3 Στρατηγικές Επιλογές του 6^{ου} Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον

Οι στρατηγικές επιλογές που θεσπίστηκαν για τα προγράμματα και τα μέτρα που θα ενταχθούν στο νέο πρόγραμμα δράσεις είναι ως ακολούθως:

1. Υπάρχει ανάγκη να βελτιωθεί η εφαρμογή της υπάρχουσας νομοθεσίας για το περιβάλλον. Η ενισχυμένη δράση στον τομέα της νομοθεσίας για την αντιμετώπιση του εγκλήματος κατά του περιβάλλοντος οφείλει να συνδυασθεί με υποστήριξη των καλύτερων πρακτικών (best practices) και με μια δημόσια πολιτική για "κατονόμασε, δόξασε ή ντρόπιασε".
2. Η ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών προβληματισμών στις λοιπές πολιτικές οφείλει να βελτιωθεί. Η πρόοδος πρέπει να μετριέται με δείκτες και με συγκριτικές αξιολογήσεις.
3. Η συνεργασία με τις επιχειρήσεις θα συνεισφέρει στην ανάδειξη περισσότερο βιώσιμων πρακτικών παραγωγής και κατανάλωσης. Νέα προγράμματα οφείλουν να δημιουργηθούν που να ανταμείβουν τις καλύτερες πρακτικές. Ενισχύσεις του δημοσίου οφείλουν να προάγουν πρακτικές φιλικές προς το περιβάλλον. Η βιομηχανία πρέπει να ενισχυθεί στο

να βελτιώσει την περιβαλλοντική της επίδοση με τη θέσπιση συστημάτων για τη διαχείριση και τον έλεγχο του περιβάλλοντος καθώς και στο να δημοσιεύει περιοδικές αναφορές για την περιβαλλοντική απόδοση που να επιβεβαιώνεται από πιστοποιημένους ελεγκτές, π.χ. χρησιμοποιώντας την Πρωτοβουλία για Σφαιρική Αναφορά (Global Reporting Initiative), η οποία θέτει προδιαγραφές για τις εταιρίες για τον τρόπο που θα αναφέρουν την πρόοδο προς τους στόχους για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

4. Οι πολίτες ατομικά θα πρέπει να είναι σε θέση να σχηματίσουν καλύτερες απόψεις και να πάρουν καλύτερες αποφάσεις για θέματα που αφορούν άμεσα ή έμμεσα το περιβάλλον, μέσα από βελτιωμένη και προσβάσιμη πληροφόρηση: πρόγραμμα περιβαλλοντικής ετικέτας (eco-label), Ενοποιημένη Πολιτική προϊόντων (Integrated Product Policy), Οδηγία για το Παραπλανητικό Μάρκετινγκ (υπό αναθεώρηση), "πράσινες" προμήθειες, "πρασίνισμα" του οικονομικού τομέα.
5. Η χωροθέτηση και σωστή οργάνωση της χρήσης γης, μπορούν να έχουν σημαντική επίδραση στο περιβάλλον.

• Προτεραιότητες του 6^{ου} Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον

Αντιμετώπιση της Αλλαγής Κλίματος.

Η βασική προτεραιότητα στο βραχυπρόθεσμο ορίζοντα είναι η επικύρωση και εφαρμογή της Συνθήκης του Kyoto για τη μείωση των εκπομπών αερίων του φαινομένου του θερμοκηπίου, κατά 8% σε σχέση με το επίπεδο του 1990, μέχρι το 2008-12. Μακροπρόθεσμα οι εκπομπές πρέπει να μειωθούν κατά 20 έως 40% σε σχέση με το επίπεδο του 1990, μέχρι το 2020. Οι δράσεις που θα αναληφθούν περιλαμβάνουν ένα πρόγραμμα εμπορίας εκπομπών CO₂, αναθεώρηση των επιδοτήσεων στην ενέργεια, υποστήριξη ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και τη χρήση οικονομικών μέτρων όπως ενεργειακού φόρου.

Φύση και Βιο-ποικιλία. Προστασία των εδαφών ενάντια στη διάβρωση και τη ρύπανση.

Περιβάλλον και Υγεία. Στόχος είναι η επίτευξη της ποιότητας του περιβάλλοντος όπου τα επίπεδα των δημιουργούμενων ρυπαντών δεν δημιουργούν σημαντικές επιδράσεις ή κινδύνους για την υγεία. Η υγεία ορίζεται ως η κατάσταση πλήρους σωματικής, ψυχικής και κοινωνικής ευεξίας και όχι απλώς η έλλειψη ασθένειας ή αναπηρίας.

Βιώσιμη χρήση των φυσικών πόρων και η διαχείριση των αποβλήτων. Απαιτείται μια στρατηγική για μέτρα, όπως φόροι και κίνητρα, που θα εξασφαλίσουν τη βιώσιμη χρήση των πόρων. Η πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων θα αποτελέσει βασικό συστατικό της ενοποιημένης πολιτικής για τα προϊόντα. Απαιτούνται επίσης επιπλέον μέτρα για την ανακύκλωση

και την επαναχρησιμοποίηση απορριμμάτων. Θα γίνει επικέντρωση σε ροές αποβλήτων υψηλής προτεραιότητας, όπως απορρίμματα συσκευασιών και οχήματα τέλους ζωής. Θεσπίζεται ο στόχος για μείωση των αποβλήτων για τελική διάθεση κατά 20% μέχρι το 2010, σε σχέση με το επίπεδο του 2000 και κατά 50% μέχρι το 2050. Ομοίως στοχεύεται η μείωση των επικίνδυνων αποβλήτων κατά 20% μέχρι το 2010, σε σχέση με το επίπεδο του 2000, κατά 50% μέχρι το 2020.

1.3.4 Βιώσιμη Ανάπτυξη

Η βιώσιμη ανάπτυξη είναι μια σημαντική ευκαιρία για την μετα-βιομηχανική Ευρώπη. Η Κοινότητα οφείλει να υποστηρίξει την ανάπτυξη μιας πιο "πράσινης" αγοράς, οπότε και οι επιχειρήσεις και οι πολίτες θα ανταποκριθούν με τεχνολογικές και διοικητικές αλλαγές που θα βοηθήσουν την ανάπτυξη, τον ανταγωνισμό και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Μια προοδευτική πρόκληση για το περιβάλλον μπορεί να συνεισφέρει στο να κάνει την ΕΕ την πλέον ανταγωνιστική σε παγκόσμιο επίπεδο οικονομία βασισμένη στη γνώση. Στον τομέα αυτό, κορυφαίες οργανώσεις και επιχειρήσεις, ήδη δραστηριοποιούνται και ενσωματώνουν τις επιδιώξεις τους για τη βιώσιμη ανάπτυξη στις βασικές επιχειρηματικές τους στρατηγικές.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεσμεύεται να παρουσιάσει την πολιτική της ΕΕ για τη βιώσιμη ανάπτυξη, εγκαίρως για την συνάντηση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου στο Göteborg στην Σουηδία, τον Ιούνιο του 2001.

1.3.4 Μερικά στοιχεία για τα απόβλητα στην ΕΕ

Πίνακας 2.1: Μερικά στοιχεία για τα απόβλητα στην ΕΕ

- Ο συνολικός όγκος των αποβλήτων που δημιουργούνται κάθε χρόνο στην Ευρώπη ανέρχεται σε 2.000 εκατομμύρια τόνους, δηλαδή, σχεδόν 10 τόνοι ανά κάτοικο. Πάνω από 40 εκ. τν. από τα απόβλητα αυτά, χαρακτηρίζονται ως επικίνδυνα.
- Από το 1990 ως το 1995, ο συνολικός όγκος των αποβλήτων που δημιουργήθηκε στην Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένης της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης, αυξήθηκε κατ' εκτίμηση κατά 10%.
- Οι κύριες πηγές αποβλήτων είναι η γεωργία, η οικοδομή, η βιομηχανία, τα ορυχεία και τα αστικά απόβλητα. Τα γεωργικά απόβλητα είναι τα μεγαλύτερα από απόψεως όγκου. Τα βιομηχανικά απόβλητα είναι τα πλέον σημαντικά από απόψεως επιπτώσεων στο περιβάλλον.
- Οι πηγές των αποβλήτων διαφοροποιούνται ανάμεσα στις διάφορες χώρες, ανάλογα με το επίπεδο της οικονομικής ανάπτυξης. Οι χώρες της δυτικής Ευρώπης παράγουν ένα μεγαλύτερο μερίδιο σε βιομηχανικά και αστικά απόβλητα σε σχέση με τις χώρες της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης, όπου τα ορυχεία είναι η κύρια πηγή απορριμμάτων.
- Τα αστικά απόβλητα στις χώρες του Ευρωπαϊκού χώρου του ΟΑΣΑ, αυξήθηκαν κατά 11 % περίπου, ανάμεσα στο 1990 και το 1995, και ανήλθαν στο συνολικό όγκο των 200 εκ. τν ετησίως. Οι προβλέψεις δείχνουν συνεχιζόμενες αυξήσεις, στο προσεχές μέλλον.
- Το χαρτί και τα οργανικά απόβλητα αποτελούν ένα σημαντικό ποσοστό των αστικών απορριμμάτων, με αυξανόμενο ποσοστό πλαστικών.
- Η πλειοψηφία των αστικών αποβλήτων διατίθενται ακόμα σε χωματερές, οι οποίες είναι ακόμα η φθηνότερη επιλογή, παρά την επιβολή τελών χρήσης χωματερών σε αρκετές Ευρωπαϊκές χώρες.
- Η συνείδηση για την ανάγκη για την πρόληψη δημιουργίας και την ελαχιστοποίηση αποβλήτων, αυξάνεται στις χώρες με εξελιγμένα συστήματα διαχείρισης απορριμμάτων. Γενικά, γίνεται λίγη χρήση της κομποστοποίησης.
- Οι στατιστικές για τη δημιουργία απορριμμάτων και τη μεταφορά και χειρισμό τους, δεν συγκεντρώνονται με την ίδια μέθοδο, ούτε στον ίδιο βαθμό λεπτομέρειας σε όλες της χώρες της Ευρώπης. Αυτό δημιουργεί δυσκολίες για τη δημιουργία της συνολικής εικόνας για την κατάσταση της Ευρώπης όσον αφορά τα απόβλητα, και για την αναγνώριση των τάσεων. Η έλλειψη στοιχείων για τα επικίνδυνα απόβλητα προκαλεί ιδιαίτερες ανησυχίες.

Πηγή: European Commission: EU focus on waste management, 1999

1.4 Πολιτική Διάσταση της Οδηγίας και το Σκεπτικό του Νομοθέτη

1.4.1 Γενικά

Για να διερευνηθεί η πολιτική διάσταση της Οδηγίας και το σκεπτικό του νομοθέτη, θα πρέπει να εξεταστεί το κοινωνικό-οικονομικό και πολιτικό πλαίσιο μέσα στο οποίο γεννήθηκε η οδηγία. Με τον τρόπο αυτό θα φανερωθούν καλύτερα οι βασικές στρατηγικές επιλογές που έγιναν, οι συγκρούσεις των αντιμαχομένων ιδεών και οι τελικοί συμβιβασμοί που αναπόφευκτα είναι προϊόν ανάμεσα στο θεωρητικά επιθυμητό και το πρακτικά εφικτό.

Το πρώτο μέρος της εξέτασης έγινε ήδη στο προηγούμενο κεφάλαιο, με τον προσδιορισμό της περιβαλλοντικής πολιτικής της ΕΕ, της οποίας η εκκίνηση χρονολογείται ήδη από το 1972. Συγκεκριμένα, εξετάστηκε το 5ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον (1992-2000), τμήμα του οποίου ήταν και η πρωτοβουλία για τη ρύθμιση των επιπτώσεων στο περιβάλλον από τα ΟΤΖ. Στο ίδιο κεφάλαιο εξετάστηκε επίσης, μια από τις σημαντικότερες στρατηγικές επιλογές για την περιβαλλοντική πολιτική της ΕΕ, η εκτεταμένη ευθύνη παραγωγού, η οποία συνάντησε ευρεία κριτική και στην οποίαν αντιτίθεται σφοδρά η αυτοκινητοβιομηχανία για την εφαρμογή της στην Οδηγία για τα ΟΤΖ.

Το κεφάλαιο αυτό ξεκινά με την εξέταση των πρώτων, προσπαθειών για την ρύθμιση των ΟΤΖ από κράτη- μέλη της ΕΕ, με αποκλίνοντες στόχους και πολιτικές. Ακολουθεί η εκκίνηση της προσπάθειας ρύθμισης των ΟΤΖ από την ΕΕ, που ξεκίνησε το 1991, μέσω μιας συναινετικής διαδικασίας ευρείας αποδοχής, πριν την επέμβαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την υποχρεωτική εφαρμογή της αρχής της εκτεταμένης ευθύνης παραγωγού. Η Πρόταση Οδηγίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που κατατέθηκε κατόπιν τούτων το 1997, βασιζόταν εν μέρει μόνο σε όσα είχαν από κοινού είχαν συμφωνηθεί, καθώς η Πρόταση διέπεται από την εφαρμογή της εκτεταμένης ευθύνης παραγωγού. Στην Πρόταση Οδηγίας οι παραγωγοί υποχρεώνονται να αναλάβουν όλα τα οικονομικά βάρη για την περιβαλλοντικά ασφαλή ανακύκλωση των ΟΤΖ, και μάλιστα αναδρομικά. Η αντίδραση κατόπιν τούτων της αυτοκινητοβιομηχανίας ήταν εντονότατη, με αποτέλεσμα να φτάσει η ΕΕ στα όρια πολιτικής κρίσης.

Μετά την εξέταση των παραπάνω γεγονότων και των αντιστοίχων θέσεων, θα εξετασθεί η διαδικασία συμβιβασμού που ακολουθήθηκε για την τελική διαμόρφωση της Οδηγίας, καθώς και οι διαφορές ανάμεσα στην αρχική Πρόταση Οδηγίας της Επιτροπής και της τελικής Οδηγίας όπως ψηφίστηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και εγκρίθηκε από το Συμβούλιο της Ευρώπης, στο τέλος του 2001.

Μέσα από την διερεύνηση αυτή θα προκύψουν τα βασικά συμπεράσματα για την πολιτική διάσταση της Οδηγίας και το σκεπτικό του νομοθέτη, που εκτίθενται στο τέλος του κεφαλαίου.

1.4.2 Αρχικές προσπάθειες ρύθμισης των ΟΤΖ στα κράτη-μέλη

Ο προβληματισμός για τον τρόπο αντιμετώπισης των περιβαλλοντολογικών επιπτώσεων από τα ΟΤΖ ξεκίνησε στα κράτη- μέλη της ΕΕ πριν από τη διαδικασία διαμόρφωσης μιας κοινής αντιμετώπισης στα πλαίσια των οργάνων της ΕΕ. Κατά κάποιο τρόπο η Οδηγία της ΕΕ δημιουργήθηκε για να συντονίσει σε Κοινοτικό επίπεδο τον προβληματισμό και τις διαφοροποιημένες αντιμετώπισεις που ήδη είχαν αρχίσει να αναπτύσσονται στα κράτη - μέλη.

1.4.2.1 Γερμανία

Στη Γερμανία ο προβληματισμός για το θέμα των ΟΤΖ ξεκίνησε στο ινστιτούτο ερευνών FAT(που συσχετίζεται με την ένωση κατασκευαστών αυτοκινήτων της χώρας). Ήδη από την δεκαετία του 1970, στο ινστιτούτο αυτό έγιναν οι πρώτες μελέτες σχετικά με την ανακύκλωση υλικών από τα ΟΤΖ καθώς και για τη διαθέσιμη τεχνολογία της εποχής εκείνης. Επίσης, έγιναν προτάσεις για τη βελτίωση του συστήματος. Το Γερμανικό Υπουργείο Περιβάλλοντος συμμετείχε σε πολλές από τις ομάδες εργασίας που δημιουργήθηκαν.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 το BMU, το Γερμανικό Υπουργείο Περιβάλλοντος ανέλαβε την πρωτοβουλία και ξεκίνησε διαβουλεύσεις με τη βιομηχανία για τον καθορισμό του προβλήματος. Την ίδια περίοδο και συγκεκριμένα το 1986, ψηφίστηκε ο νόμος WMA για τη διαχείριση των αποβλήτων. Ο WMA εισάγει τις αρχές της ευθύνης του παραγωγού για την επεξεργασία των μετά τη χρήση απόβλητων και προβλέπει την επιστροφή του προϊόντος και την υποχρεωτική ανακύκλωση του. Επίσης, ορίζεται η διαδικασία διαβουλεύσεων που πρέπει να ακολουθηθεί με τους οικονομικούς συντελεστές, προκειμένου να επιτευχθεί συμφωνία στόχων και πολιτικής ανάμεσα στο υπουργείο και τους λοιπούς συντελεστές.

Στα πλαίσια της διαδικασίας που καθορίζει το WMA, το γερμανικό υπουργείο Περιβάλλοντος εξέδωσε προς συζήτηση, από το 1990, μια σειρά από προτάσεις, σχετικά με την ανακύκλωση των ΟΤΖ. Οι προτάσεις συγκεκριμενοποιήθηκαν με την έκδοση της πρώτης πρότασης νόμου για τα ΟΤΖ, το *AltaLltoverordnung* του 1992. Οι προτάσεις περιείχαν απαιτήσεις για συγκεκριμένα επίπεδα χρήσης ανακυκλωμένων υλικών από ΟΤΖ στα καινούργια αυτοκίνητα, μέσα στα πλαίσια ενός χρονοδιαγράμματος. Οι προτάσεις συνάντησαν την έντονη αντί

δραση της αυτοκινητοβιομηχανίας και του γερμανικού υπουργείου Βιομηχανίας και τροποποιήθηκαν το 1994. Στη νέα πρόταση νόμου, έγινε εισαγωγή της πρόθεσης δημιουργίας κλειστών κυκλωμάτων στα υλικά που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή των αυτοκινήτων και έγινε εισαγωγή στόχων ανακύκλωσης για τις κυριότερες κατηγορίες υλικών. Επίσης, έγινε εισαγωγή της υποχρέωσης για δωρεάν επιστροφής ενός ΟΤΖ από τον τελευταίο ιδιοκτήτη και η θέσπιση ενός "πιστοποιητικού καταστροφής".

Η αρχική αντίδραση της αυτοκινητοβιομηχανίας, μετριάστηκε και υπήρξαν υποχωρήσεις και εκ μέρους του υπουργείου. Σημειώθηκε συμβιβασμός για το καίριο θέμα της δωρεάν επιστροφής ανάμεσα στη θέση της "κοινής ευθύνης" (με τους ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων και τους λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς), που προωθούσε η αυτοκινητοβιομηχανία με τη θέση της "εκτεταμένης ευθύνης παραγωγού" που προωθούσε το Υπουργείο. Στα πλαίσια συμβιβασμού συμφωνήθηκε ο περιορισμός της ευθύνης του κατασκευαστή μόνο σε ΟΤΖ με ηλικία κάτω των 12 ετών. Το νομοσχέδιο ψηφίστηκε από την βουλή και έγινε νόμος από το 1997, περίπου ταυτόχρονα με την κατάθεση της Πρότασης Οδηγίας της Επιτροπής για τα ΟΤΖ.

1.4.2.2 Γαλλία

Και στη χώρα αυτή ο προβληματισμός των κατασκευαστών για την ανακύκλωση των υλικών των ΟΤΖ ξεκίνησε πριν από την προσπάθεια ρύθμισης από το κράτος. Τόσο η PSA, όσο και οι Renault στα τέλη του 1980 και στις αρχές του 1990 ξεκίνησαν, έρευνες για την καύση του ASR και την ανακύκλωση των πλαστικών μερών των ΟΤΖ. Επίσης δημιουργήθηκαν πρότυπα κέντρα απορρύπανσης και αποσυναρμολόγησης ΟΤΖ για να συγκεντρωθούν στοιχεία και για να δοκιμαστούν νέες τεχνικές. Οι μελέτες χρηματοδοτήθηκαν μερικά και από το Υπ. Βιομηχανίας της Γαλλίας.

Αφορμή για την εκκίνηση της προσπάθειας συστηματικής ανακύκλωσης των ΟΤΖ στην Γαλλία στάθηκε μια πρωτοβουλία της ΕΕ. Το 1989 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επεξεργάστηκε την «Κοινοτική Πολιτική για την Διαχείριση των Αποβλήτων» που βασίστηκε στην αρχή της πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων. Στην πολιτική αυτή η Επιτροπή προτρέπει την ανάπτυξη προϊόντων που έχουν ειδικά σχεδιαστεί με στόχο την μείωση των αποβλήτων (σε ποσότητα αλλά και τοξικότητα) σε όλον τον κύκλο ζωής του προϊόντος. Ορισμένες ροές αποβλήτων αξιολογήθηκαν ως "ροές προτεραιότητας" και σε αυτές περιλήφθησαν τα απόβλητα ΟΤΖ, τα μεταχειρισμένα λάστιχα, οι φθοριωμένοι υδρογονάνθρακες, τα απόβλητα κατεδάφισης οικοδομών και τα απόβλητα νοσοκομείων. Για τις ροές αυτές προτάθηκε η χρησιμοποίηση μιας καινοτόμου μεθοδολογίας, που είχε ήδη χρησιμοποιηθεί στην Ολλανδία για το σχεδιασμό του συστήματος διαχείρισης ΟΤΖ της χώρας αυτής. Η μέθοδος αφορά, την εθελοντική συμφωνία

μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών για την επίλυση του προβλήματος. Η Επιτροπή πρότεινε σε ορισμένα κράτη μέλη να αναλάβουν αυτά την ευθύνη για τη διαμόρφωση της Κοινοτικής πολιτικής για τις παραπάνω ροές αποβλήτων και η Γαλλία ανέλαβε την ευθύνη για τα απόβλητα από ΟΤΖ καθώς και την προεδρία της αντίστοιχης ομάδας έργου που συστάθηκε, το European ELV Project Group.

Ταυτόχρονα με τη δημιουργία του European ELV Project Group, στη Γαλλία δημιουργήθηκε μια αμιγώς Γαλλική ομάδα εργασίας υπό την αιγίδα του υπουργείου Βιομηχανίας, στην οποία συμμετείχαν οι γαλλικές αυτοκινητοβιομηχανίες, αλλά και όλοι οι εγχώριοι συντελεστές για την ανακύκλωση των ΟΤΖ. Στην ομάδα ανατέθηκε ο στόχος να καταλήξει σε μια συμφωνία για τη μείωση των αποβλήτων από τα ΟΤΖ. Τον Μάρτιο του 1993, η ομάδα εργασίας κατέληξε σε συμφωνία-πλαίσιο (*accord cadre*) για τους στόχους περιορισμού των αποβλήτων, που είναι οι ίδιοι που αποδέχθηκε και η Επιτροπή στην Πρόταση Οδηγίας για τα ΟΤΖ. Στα πλαίσια της συμφωνίας αυτής, οι διάφοροι συντελεστές αυτοδεσμεύονται σε μια σειρά μέτρων για την επίτευξη των συμφωνημένων στόχων. Οι συμφωνημένοι τομείς δράσεις που ανέλαβαν οι συντελεστές θα γίνονταν στα πλαίσια της ελεύθερης αγοράς, χωρίς την υποχρέωση του κατασκευαστή για τη δωρεάν επιστροφή των ΟΤΖ από τον τελευταίο ιδιοκτήτη και χωρίς ανάληψη από τους παραγωγούς του κόστους για τη δωρεάν παράδοση των ΟΤΖ, που έχουν αρνητική αξία. Η παραπάνω συμφωνία-πλαίσιο βρίσκεται ακόμα σε ισχύ.

1.4.2.3 Ολλανδία

Η Ολλανδία είναι μια ενδιαφέρουσα περίπτωση συνδυασμού και των δύο μεθοδολογιών που χρησιμοποιήθηκαν στη Γερμανία και τη Γαλλία δηλαδή την κρατική ρύθμιση σε συνδυασμό με την εθελοντική συμφωνία.

Το 1988 το Ολλανδικό Υπουργείο Περιβάλλοντος καθόρισε τους στόχους ανακύκλωσης και ελαχιστοποίησης των αποβλήτων από ASR, ακολουθώντας τις γραμμές του γερμανικού υπουργείου BMU. Στη συνέχεια, το υπουργείο κάλεσε σε "στρατηγικό διάλογο" τους εμπλεκόμενους φορείς, για να καταλήξουν σε μια εθελοντική συμφωνία για ένα πρόγραμμα δράσης για την επίτευξη των προκαθορισμένων στόχων.

Ο "στρατηγικός διάλογος" ήταν μια διαδικασία με συγκεκριμένα βήματα. Πρώτον, έγινε ανάλυση του προβλήματος και εντοπίστηκαν όλες οι δυνατές λύσεις και όλα τα απαιτούμενα μέτρα. Από τα μέτρα αυτά, έγινε επιλογή των πλέον προσφερόμενων μέτρων και συμφωνήθηκε ένα κοινά αποδεκτό πρόγραμμα δράσης για την επίτευξη των στόχων που τέθηκαν από το Υπουργείο.

Η μεθοδολογία προσέγγισης του προβλήματος στην Ολλανδία, εμπεριέχει τη διαμόρφωση ενός προγράμματος δράσης από τους ίδιους τους συντελεστές, όπως και στο Γαλλικό μοντέλο. Αλλά ταυτόχρονα και κατ' αναλογία με το Γερμανικό μοντέλο, οι στόχοι των ρυθμίσεων καθορίστηκαν από την αρχή από το κράτος και δεν ήταν αποτέλεσμα της ίδιας της διαδικασίας του διαλόγου. Η συμφωνία που επιτεύχθηκε αποτυπώθηκε σε νόμο και στη συνέχεια την 1 η Ιανουαρίου του 1995 έγινε η έναρξη της λειτουργίας του νέου συστήματος.

1.4.3 Η γένεση της Πρότασης Οδηγίας της Επιτροπής

Η αρχή για τη δημιουργία της Οδηγίας για τα ΟΤΖ, έγινε όταν το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην Απόφαση της 7/5/90 (C 122/18.5 '90) σχετικά με την Πολιτική για τη Διαχείριση των Αποβλήτων, κάλεσε την Επιτροπή να δημιουργήσει προγράμματα δράσης για ορισμένους τύπους αποβλήτων. Τα ΟΤΖ, ανάμεσα σε άλλα, καθορίστηκαν ως πηγή αποβλήτων που χρειαζόταν αντιμετώπιση κατά προτεραιότητα.

Ανταποκρινόμενη στο κάλεσμα του Συμβουλίου, όπως αναφέρθηκε ήδη, το 1991 η Επιτροπή συνέστησε ομάδα έργου, υπό την προεδρία του γαλλικού Υπουργείου Περιβάλλοντος και προσκάλεσε διάφορους οικονομικούς συντελεστές (ACEA, οι προμηθευτές της αυτοκινητοβιομηχανίας, αποσυναρμολογητές και τεμαχιστές, ενώσεις καταναλωτών κ.λπ.), κρατικούς και μη-κρατικούς οργανισμούς καθώς και υπηρεσίες της Επιτροπής να συμμετάσχουν.

Η ομάδα αυτή κατέληξε στις 23/2/94 σε μια κοινή πρόταση στρατηγικής που αφορούσε τη λήψη μέτρων για τα ΟΤΖ, σε επίπεδο Ένωσης, κρατών-μελών και οικονομικών συντελεστών. Η πρόταση αυτή έγινε αποδεκτή από όλα τα μέλη της ομάδα έργου και από την αυτοκινητοβιομηχανία ειδικότερα. Οι κυριότερες προτάσεις της ομάδας ήταν οι εξής:

- Βασικοί στόχοι θα πρέπει να είναι η πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων που απορρίπτονται στις χωματερές καθώς και η μείωση των επικίνδυνων αποβλήτων που προέρχονται από τα ΟΤΖ
- Μέχρι το 1995 όλα τα ΟΤΖ θα πρέπει να συγκεντρώνονται, και να απορρυπαίνονται περιβαλλοντικά, ενώ σε όλα τα κράτη-μέλη θα πρέπει να δημιουργηθεί επιτροπή επίβλεψης της εφαρμογής της νέας στρατηγικής για τα ΟΤΖ.
- Μέχρι το 2002 θα πρέπει να γίνεται ανακύκλωση τουλάχιστο του 85% του βάρους των ΟΤΖ, ενώ το ποσοστό αυτό θα είναι τουλάχιστο 90% για τα καινούργια αυτοκίνητα που μπαίνουν σε κυκλοφορία.
- Μέχρι το 2015, ανακύκλωση τουλάχιστο 95% του βάρους των ΟΤΖ
- Η καύση για επανάκτηση ενέργειας επιτρέπεται και μετρά στο συντελεστή ανακύκλωσης.

- Θα πρέπει να καθιερωθεί "πιστοποιητικό καταστροφής" για όλα τα ΟΤΖ.
- Θέσπιση προδιαγραφών για την προστασία του περιβάλλοντος κατά την επεξεργασία των ΟΤΖ.
- Το υπάρχον σύστημα επεξεργασίας των ΟΤΖ πρέπει να βελτιωθεί περιβαλλοντικά.
- Θα πρέπει να βελτιωθεί η ανακύκλωση μέσω της καλύτερης επιλογής υλικών από τους κατασκευαστές και με αλλαγή του τρόπου που σχεδιάζονται τα νέα αυτοκίνητα.
- Θα πρέπει να διατηρηθεί το υφιστάμενο καθεστώς της λειτουργίας του συστήματος χωρίς επιδοτήσεις, κάτω από το καθεστώς της ελεύθερης αγοράς.

Την επεξεργασία της πρότασης της επιτροπής έργου, ανέλαβε στη συνέχεια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προκειμένου να καταλήξει σε μια Πρόταση Οδηγίας. Κατά τη φάση αυτή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο με την απόφαση της 14/11/96 (A4-0364/96) επενέβη και κάλεσε την Επιτροπή να παρουσιάσει προτάσεις για μια σειρά πηγών αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένων και των ΟΤΖ, που να βασίζονται στην αρχή της ευθύνης του κατασκευαστή (producer responsibility).

Η εκκολλητόμενη Πρόταση Οδηγίας της Επιτροπής επηρεάστηκε επίσης από την πολιτική και τους στόχους του 5ου Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον της ΕΕ. Στο πρόγραμμα αυτό, που παρουσιάστηκε ήδη σε προηγούμενο κεφάλαιο, ορίζεται ότι για να επιτευχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη πρέπει να αλλάξουν οι υφιστάμενοι τρόποι ανάπτυξης, παραγωγής, κατανάλωσης και συμπεριφοράς. Ειδικότερα, ορίζεται ότι πρέπει να μειωθεί η άσκοπη ανάλωση των φυσικών πόρων, να μειωθεί η ρύπανση του περιβάλλοντος και να χρησιμοποιείται η τεχνική της ανάλυσης κύκλου ζωής (life-cycle managemet) για τη διαχείριση αποβλήτων.

Η Επιτροπή, τέλος, αποφάσισε ότι τα απαραίτητα μέτρα για τα ΟΤΖ έπρεπε να πάρουν την μορφή Οδηγίας για πολλούς λόγους. Πρώτον, για να παρασχεθεί η βεβαιότητα που χρειαζόταν προκειμένου να προχωρήσουν οι οικονομικοί συντελεστές στις απαιτούμενες επενδύσεις. Δεύτερον, στη διαδικασία εμπλέκονται πολλοί φορείς, γεγονός που κάνει την διαδικασία των Εθελοντικών Συμφωνιών - που είχαν ήδη αρχίσει να δημιουργούνται σε διάφορα κράτη-μέλη - δύσκολη να εφαρμοστεί. Τρίτον, μόνο μια Οδηγία έχει την απαραίτητη νομική ισχύ για να αποτρέψει την εμφάνιση εθνικών πρωτοβουλιών που αυξάνουν το συνολικό κόστος εφαρμογής ή οδηγούν σε διαστρεβλώσεις του ανταγωνισμού.

Κατόπιν τούτων, η Επιτροπή κατέληξε στην Πρόταση Οδηγίας που παρουσίασε στις 9/17/97, την COM (97) 358, και η οποία βασιζόταν στις προτάσεις της ομάδας εργασίας αλλά και στην παραπάνω απόφαση του ΕΚ. Η καινούργια πρόταση ακολούθησε τη γραμμή προγενέ

στερων προτάσεων που αφορούσαν αποβλήτων, όπως π.χ. για υλικά συσκευασίας, χρησιμοποιημένα λάδια κινητήρων, PCBs και PCTs, μπαταρίες κ.ά. και ακολουθεί την πολιτική του "ο ρυπαίνων πληρώνει".

1.4.4 Οι στόχοι της Πρότασης Οδηγίας, σύμφωνα με την εισηγητική έκθεση της Επιτροπής

Στην εισηγητική έκθεση της Επιτροπής ορίζονται οι στόχοι της Οδηγίας που είναι περιβαλλοντολογικοί και οικονομικοί. Οι περιβαλλοντολογικοί στόχοι που τίθενται αφορούν την προστασία του εδάφους, των υδάτων και της ατμόσφαιρας σε σχέση με τις δραστηριότητες που αφορούν τα ΟΤΖ. Ειδικότερα, επιδιώκεται η αποφυγή της δημιουργίας αποβλήτων και η μείωση της βλαπτικότητας των δημιουργούμενων αποβλήτων.

Προκειμένου να επιτευχθούν οι παραπάνω γενικοί στόχοι, στην Οδηγία καθορίζονται μια σειρά μέτρων που πρέπει να θεσπισθούν. Τα μέτρα αυτά αφορούν στο σχεδιασμό και στην κατασκευή λιγότερο επιβλαβών, σαν ΟΤΖ, οχημάτων, στη συλλογή των ΟΤΖ, και στην επεξεργασία των ΟΤΖ με στόχο την επαναχρησιμοποίηση και την ανακύκλωση. Επισημαίνεται στην πρόταση ότι σημαντικό τμήμα των επιπτώσεων οφείλεται στο γεγονός ότι τα αυτοκίνητα δεν έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί με στόχο την αποσυναρμολόγηση, την ανακύκλωση και την ανάκτηση.

Ο κύριος στόχος της Οδηγίας που αφορά τις οικονομικές επιπτώσεις των ΟΤΖ, είναι η δημιουργία μιας ενιαίας αντιμετώπισης των ΟΤΖ για όλα τα κράτη-μέλη για τρεις βασικούς λόγους. Πρώτον, γιατί διαφορετικές απαιτήσεις των κρατών-μελών μπορεί να οδηγήσουν σε διαφορετικό κόστος διαχείρισης ΟΤΖ ανά κράτος-μέλος και συνεπώς μπορεί να δημιουργηθεί διαστρέβλωση του εσωτερικού ανταγωνισμού. Δεύτερον, γιατί μπορεί να δημιουργηθούν τεχνικά εμπόδια στον ανταγωνισμό, π.χ. αυτοκίνητα που εισάγονται από ένα κράτος-μέλος, να μην είναι εφικτό να γίνει επεξεργασία σαν ΟΤΖ με τον τρόπο που ορίζεται σε άλλο κράτος μέλος. Τρίτον, οι διαφορετικοί τρόποι διαχείρισης και επεξεργασίας ΟΤΖ, που συνεπάγονται και διαφορετικό κόστος, μπορεί να οδηγήσουν στην εξαγωγή ΟΤΖ από ένα κράτος-μέλος σε ένα άλλο.

1.4.5 Οι άξονες δράσης στην Πρόταση Οδηγίας της Επιτροπής

Οι κύριοι άξονες δράσης που εισάγει η Οδηγία είναι οι εξής:

1. Πρόληψη

Η έννοια του "σχεδιασμού για αποσυναρμολόγηση" και "σχεδιασμού για ανακύκλωση" να λαμβάνεται πλήρως υπόψη από τους παραγωγούς και να ενθαρρύνεται η χρήση ανακυκλωμένων υλικών. Λόγω της αναγνωρισμένης τοξικότητάς τους, να απαγορευτεί η χρήση των βαρέων μετάλλων, δηλαδή του μολύβδου, υδραργύρου, εξασθενούς χρωμίου και καδμίου, στην κατασκευή των αυτοκινήτων, εκτός από καθορισμένες εξαιρέσεις.

2. Συλλογή

Να δημιουργηθεί επαρκές σύστημα συλλογής με ευθύνη των οικονομικών φορέων της αλυσίδας διαχείρισης των ΟΤΖ. Το σύστημα να συμπληρώνεται με το «πιστοποιητικό καταστροφής», το οποίο να αποτελεί προϋπόθεση για την αποταξινόμηση των οχημάτων από τα εθνικά μητρώα και για την απαλλαγή από τις αντίστοιχες υποχρεώσεις (π.χ. φόρους)

3. Επεξεργασία

Να καθοριστούν οι απαιτήσεις οι οποίες πρέπει να τηρούνται ώστε η αποθήκευση και η επεξεργασία των οχημάτων να γίνεται, χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο το περιβάλλον και η λειτουργία της εσωτερικής αγοράς.

4. Ανακύκλωση, Επαναχρησιμοποίηση και Ανάκτηση

Να καθοριστούν οι ελάχιστοι στόχοι επαναχρησιμοποίησης, ανάκτησης και ανακύκλωσης για τα έτη 2006 και 2015.

5. Πρότυπα Κωδικοποίησης και Εγχειρίδια Διάλυσης

Να θεσπιστεί η υποχρέωση στους κατασκευαστές αυτοκινήτων και στους υποκατασκευαστές τους να παρέχουν στις εγκαταστάσεις επεξεργασίας; εγχειρίδια διάλυσης που μπορεί να είναι και σε ηλεκτρονική μορφή.

6. Πληροφόρηση

Προκειμένου να παρακολουθείται η εφαρμογή της Οδηγίας να συλλέγονται τα απαραίτητα δεδομένα. Οι παραγωγοί να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τον βαθμό επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ανάκτησης που επιτεύχθηκε κατά το προηγούμενο έτος.

7. Άνευ Κόστους Παράδοση του Οχήματος

Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η μεταφορά των οχημάτων σε κατάλληλες εγκαταστάσεις τελικής επεξεργασίας, το όχημα να παραδίδεται άνευ κόστους για τον τελευταίο του κάτοχο.

1.4.6 Η αποδοχή της Πρότασης Οδηγίας στο πολιτικό πεδίο

Η πρόταση της Επιτροπής που παρουσιάστηκε τον Σεπτέμβριο του 1997, είχε θετική αποδοχή σε πολιτικό επίπεδο από τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών. Στο Συμβούλιο του Δεκεμβρίου του 1998 διαπιστώθηκε πολιτική συμφωνία επί των αρχών της πρότασης και έγιναν δευτερεύουσες μόνο τροποποιήσεις, όπως π.χ. η δυνατότητα θέσπισης μειωμένων στόχων για τα οχήματα που είχαν κατασκευαστεί πριν από το 1980, αίτημα που υπέβαλε η Ελλάδα λόγω του πολύ γηρασμένου στόλου αυτοκινήτων της.

Μετά τη διαμόρφωση της Κοινής Θέσης, έγινε τροποποίηση της Πρότασης Οδηγίας, ώστε να αντανakλά τις τροπολογίες που ψήφισε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και αποδέχθηκε η Επιτροπή, καθώς και τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής και τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών. Μετά από αυτό, αναμενόταν η υιοθέτηση της Κοινής Θέσης από το Συμβούλιο του Μαρτίου του 1999.

Δύο μέρες όμως πριν το Συμβούλιο, σημειώθηκε παρέμβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας. Συγκεκριμένα η ACEA, η Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων, με επιστολή της προς τον πρόεδρο της Συμβουλίου Υπουργών Περιβάλλοντος επεσήμανε την αντίθεση της στην αρχή της άνευ κόστους παράδοσης του οχήματος από τον τελευταίο ιδιοκτήτη, για όσα οχήματα δεν είχαν σχεδιαστεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ανακυκλωσιμότητας και μάλιστα με αναδρομική ισχύ.

Το θέμα συζητήθηκε στο Υπουργικό Συμβούλιο της Γερμανίας το οποίο υιοθέτησε πλήρως τις θέσεις της ACEA, λόγω των επιπτώσεων στην οικονομία και την απασχόληση και κατ' εντολή του Γερμανού Καγκελάριου κ. Schroeder, αποφασίστηκε να ζητηθεί από τους εταίρους αναβολή λήψης απόφασης.

Κατόπιν τούτων, η Γερμανική Αντιπροσωπεία πρότεινε στο Συμβούλιο την αναβολή λήψης απόφασης, η οποία έγινε αποδεκτή μετά από επίπονες διαπραγματεύσεις, με παράλληλη όμως υιοθέτηση μιας Δήλωσης του Συμβουλίου, με βάση την οποία:

- Διατηρείται η προσήλωση στην πολιτική συμφωνία του Δεκεμβρίου 1998.
- Η περίοδος μέχρι τον Ιούνιο του 1999, θα αξιοποιηθεί για να δοθούν εξηγήσεις στην βιομηχανία και να οριστικοποιηθεί το νομικό γλωσσικό καθεστώς των κειμένων.
- Η απόφαση του Συμβουλίου δεν θα επηρεαστεί από τις συνεννοήσεις με την Βιομηχανία.

Στη συνέχεια, και ενώ πάλι αναμενόταν η υιοθέτηση της Κοινής Θέσης σύμφωνα με τις αποφάσεις των Συμβουλίων του Δεκεμβρίου 1998 και Μαρτίου 1999, η κατάσταση ανετράπη πλήρως λόγω νέας επέμβασης της Γερμανίας και λόγω της συμπαράστασης της Μεγ. Βρετανίας

και της Ισπανίας προς τη θέση της Γερμανίας. Η Γερμανική Αντιπροσωπεία επεμβαίνοντας στη διαδικασία, δήλωσε αρνητική στάση στην πολιτική συμφωνία του Δεκεμβρίου 1998.

Η Μεγ. Βρετανία παρείχε γέφυρα αντιμετώπισης του προβλήματος, τονίζοντας ότι το δίλημμα της Γερμανίας είναι πολιτικό και σύμφωνα με την πάγια πρακτική του Συμβουλίου θα πρέπει να δοθεί αναστολή στη λήψη απόφασης, προκειμένου η Γερμανία να επιλύσει το πρόβλημα σε πολιτικό επίπεδο.

Από τα λοιπά κράτη-μέλη υπήρξε εντονότατη αντίθεση, τονίζοντας ότι η αναστολή που δόθηκε το Μάρτιο του 1999 δεν μπορούσε να επαναληφθεί: Τυχόν υπαναχώρηση του Συμβουλίου στις αποφάσεις που είχαν ήδη ληφθεί, θα αποτελούσε κακό προηγούμενο και θα έδιδε την εικόνα ότι το Συμβούλιο "ενδίδει" σε πιέσεις οικονομικών συμφερόντων και συνεπώς αδυνατεί να εκπληρώσει το καθήκον του για την προστασία του περιβάλλοντος.

Τελικά, σημειώθηκε συμβιβασμός για το θέμα της άνευ κόστους παράδοσης. Θα ορίζονταν δύο ημερομηνίες για την ισχύ της υποχρέωσης των κατασκευαστών, μια μεταγενέστερη για τα αυτοκίνητα που είχαν ήδη διατεθεί στην αγορά και μια προγενέστερη για τα νέα οχήματα.

Ο συμβιβασμός οριστικοποιήθηκε στην COREPER, την Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων, της 22/7/99 ως εξής:

- Επιστροφή χωρίς κόστος για τον τελευταίο, ιδιοκτήτη από 1/1/2001, για τα νέα αυτοκίνητα που θα κυκλοφορήσουν από την ημερομηνία αυτή και πέρα, και από 1/1/2006 για όλα τα αυτοκίνητα.
- Οι στόχοι ανακύκλωσης μετατέθηκαν από το 2005 στις 1/7/2006.

Κατόπιν τούτων η Κοινή Θέση θεσπίστηκε από το Συμβούλιο της 29/9/00. Αλλά η προσπάθεια επηρεασμού της Οδηγίας συνεχίστηκε και κατά τη δεύτερη ανάγνωση της πρότασης της Οδηγίας στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η βασική τροπολογία που ψηφίστηκε αφορούσε τον περιορισμό της ευθύνης του παραγωγού για τη χωρίς κόστος παράδοση του αυτοκινήτου σε οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία 18 μήνες μετά την έναρξη ισχύος της Οδηγίας. Επίσης, μια άλλη τροπολογία καθυστέρησε την έναρξη ισχύος της απαγόρευσης χρήσης βαρέων μετάλλων.

Η Επιτροπή, στη Γνώμη της 16/3/2000, απέρριψε και τις δύο παραπάνω, τροποποιήσεις και παρέπεμψε την Πρόταση Οδηγίας στην Διαδικασία Συμβιβασμού, όπου συμφωνήθηκε:

- Η μετάθεση της έναρξης της επιστροφής χωρίς κόστος: στις 1/7/2002 - μετάθεση κατά 18 μήνες περίπου - για τα νέα αυτοκίνητα που θα κυκλοφορήσουν από την ημερομηνία αυτή και πέρα, και από 1/1/2007 για όλα τα αυτοκίνητα - μετάθεση κατά ένα χρόνο.
- Μετάθεση της έναρξης ισχύος της απαγόρευσης χρήσης βαρέων μετάλλων στις 1/7/03 για οχήματα που μπαίνουν σε κυκλοφορία από την ημερομηνία αυτή και πέρα - μετάθεση κατά 1 χρόνο περίπου.

1.4.7 Η αντίδραση της αυτοκινητοβιομηχανίας

■ Ιστορικό

Η Ευρωπαϊκή αλλά και η παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία διέγνωσε έγκαιρα ότι το θέμα της ρύπανσης που προκαλείται από τα ΟΤΖ, θα αποκτούσε μεγάλες πολιτικές διαστάσεις. Προοίμιο της επερχόμενης κατάστασης, αποτέλεσε ο γερμανικός νόμος για την πρόληψη δημιουργίας αποβλήτων και τη διαχείριση των αποβλήτων, ο WMA, που ψηφίστηκε το 1986. Ο WMA εισάγει την ευθύνη για την αποφυγή δημιουργίας αποβλήτων και για την προαγωγή της ανακύκλωσης, και δεύτερον και σημαντικότερον, εισάγει την ευθύνη του παραγωγού για την επεξεργασία των μετά τη χρήση αποβλήτων, η οποία στο συγκεκριμένο νόμο, περιλαμβάνει και την υποχρέωση του παραγωγού για δωρεάν επιστροφή και ανακύκλωση των αποβλήτων.

Η πρώτη προσπάθεια της αυτοκινητοβιομηχανίας ήταν να ιδρύσει ερευνητικά κέντρα ή ομάδες, είτε ο κάθε κατασκευαστής χωριστά, είτε ομαδικά, σε γεωγραφική ενότητα (π.χ. EUCAR σε επίπεδο Ευρώπης), είτε σε επίπεδο χώρας ,(π.χ. PRAVDA στη Γερμανία, CARE και ACORD στο Ηνωμένο Βασίλειο, και USCAR στις ΗΠΑ). Στόχος των ερευνητικών κέντρων ήταν ο καθορισμός του προβλήματος της ανακυκλωσιμότητας των ΟΤΖ, η προώθηση νέων μεθόδων διάλυσης των ΟΤΖ καθώς και νέων μεθόδων ανακύκλωσης των υλικών από τα ΟΤΖ και νέες χρήσεις των ανακυκλωμένων υλικών από ΟΤΖ.

Η δημοσίευση κατόπιν τούτων της Πρότασης Οδηγίας της Επιτροπής δεν βρήκε την Ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία απροετοίμαστη. Είχε ήδη γίνει σημαντική εργασία τόσο σε επίπεδο του κάθε κατασκευαστή χωριστά, όσο και σε επίπεδο εθνικών ή ευρωπαϊκών κλαδικών οργάνων για τη διαμόρφωση κοινών θέσεων, ενώ ο ACEA (η Ένωση των Ευρωπαϊκών Κατασκευαστών Αυτοκινήτων) είχε συμμετάσχει και στην ομάδα έργου για τη διαμόρφωση της Πρότασης Οδηγίας. Στο αμέσως επόμενο τμήμα θα εξετάσουμε τη συλλογική αντίδραση της Ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας στη δημοσίευση της Πρότασης Οδηγίας.

■ Η αντίδραση του ACEA στην Πρόταση Οδηγίας της Επιτροπής

Η αντίδραση της ACEA στην Πρόταση Οδηγίας για τα ΟΤΖ δημοσιεύθηκε στις 11/12/97. Η αντίδραση χωρίζεται σε δυο τμήματα: (α) στις πρωτοβουλίες που αποδέχεται και (β), σε αυτές που έχει αντίρρηση.

Αποδέχθηκε:

- Την ανάγκη βελτίωσης της υποδομής για την επεξεργασία των ΟΤΖ και την ανάγκη φιλόδοξων περιβαλλοντικών στόχων για τα ΟΤΖ.
- Τη μείωση του ποσοστού του βάρους των ΟΤΖ που απορρίπτεται σε χωματερές από 25% σε 5% το 2015 μέσω επαναχρησιμοποίησης, ανακύκλωσης και ενεργειακής ανάκτησης. Την πιστοποίηση των αποσυναρμολογητών (dismantlers).
- Την υποχρεωτική παράδοση των ΟΤΖ και την έκδοση ενός πιστοποιητικού καταστροφής. Τον σχεδιασμό των αυτοκινήτων για αποσυναρμολόγηση και ανακύκλωση.
- Την ανάγκη συνεργασίας μεταξύ παραγωγών, προμηθευτών, όσων συμμετέχουν στην επεξεργασία των ΟΤΖ και των κυβερνήσεων.
- Τη δυνατότητα σύναψης εθελοντικών συμφωνιών.
- Την αποφυγή χρήσης επικίνδυνων ουσιών (βαρέα μέταλλα).
- Την ανάγκη συνεργασίας με τους αποσυναρμολογητές για την βελτίωση της ανακύκλωσης και της ανάκτησης.
- Την απλοποίηση της ποικιλίας υλικών στα νέα οχήματα.
- Την αυξημένη χρησιμοποίηση ανακυκλωμένων υλικών στα αυτοκίνητα. Την κοινή σήμανση των πλαστικών εξαρτημάτων.
- Τη δημιουργία εγχειριδίων αποσυναρμολόγησης.
- Την ανταλλαγή πληροφοριών.
- Τη συνέχιση της έρευνας και ανάπτυξης σε συνεργασία με προμηθευτές και άλλους.

Απέρριψε:

- Τους, κατά τη γνώμη της, υπερβολικά υψηλούς στόχους ανακύκλωσης που μπορεί να έχουν αρνητική επίπτωση σε άλλες δράσεις της ΕΕ, ή δεν αιτιολογούνται από οικονομικής άποψης.
- Την ανάληψη της υποχρέωσης για δωρεάν παράδοση από τον τελευταίο ιδιοκτήτη των ΟΤΖ.
- Την αναδρομική εφαρμογή της υποχρέωσης αυτής.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι η αυτοκινητοβιομηχανία αποδέχθηκε ότι το πρόβλημα είναι ιδιαίτερα σύνθετο και δεν είναι εφικτό να λυθεί από αυτήν και μόνο. Υποστηρίζει δηλαδή την

αρχή της κοινής ευθύνης (shared responsibility) για την αντιμετώπιση του προβλήματος. Την κοινή ευθύνη τη συμερίζεται με όλους τους παίκτες του κυκλώματος. Στα πλαίσια της κοινής ευθύνης, όλοι οι συμμετέχοντες πρέπει να αναλάβουν πρωτοβουλίες και δράσεις για την επίτευξη του στόχου, με την αυτοκινητοβιομηχανία να αναλαμβάνει ουσιαστική πρωτοβουλία, χωρίς όμως να αναλαμβάνει το βάρος της ευθύνης για το συνολικό αποτέλεσμα. Επίσης, υποστηρίζεται ότι αυτές οι πρωτοβουλίες πρέπει να αναληφθούν στα πλαίσια της ελεύθερης αγοράς καθώς η επιβολή αδόκιμων λύσεων θα οδηγούσε σε διαστρεβλώσεις και δυσλειτουργίες της αγοράς.

Παρουσιάζεται λοιπόν έντονη επιφύλαξη στην βιομηχανία για την ανάγκη επιβολής νομοθετικών ρυθμίσεων που μπορεί να είναι αντίθετες στη λειτουργία της ελεύθερης αγοράς. Το κυριότερο όμως είναι ότι αρνείται την ανάληψη της συνολικής ευθύνης για το αποτέλεσμα καθώς και την ανάληψη της οικονομικής ευθύνης για την επίτευξη των στόχων και μάλιστα με αναδρομική ισχύ.

Για να γίνει καλύτερα κατανοητή η αντίδραση της αυτοκινητοβιομηχανίας στην Πρόταση Οδηγίας, θα παρουσιαστούν αμέσως παρακάτω τρία παραδείγματα (case studies). Τα στοιχεία που παρουσιάζονται σε αυτά έχουν σαν μοναδικό στόχο την καλύτερη επεξήγηση της αντίδρασης της αυτοκινητοβιομηχανίας διεθνώς.

Η πρώτη παρουσίαση διαπραγματεύεται την αντίδραση της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας. Η παρουσίαση αυτή έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς η Γερμανία πρωτοπόρησε στην προσπάθεια διαχείρισης των ΟΤΖ και οι θέσεις και αντιθέσεις που διαμορφώθηκαν στη χώρα αυτή επηρέασαν καθοριστικά την Πρόταση Οδηγίας.

Η δεύτερη παρουσίαση διαπραγματεύεται την αντίδραση της Renault, ως μιας χαρακτηριστικής περίπτωσης μεγάλης ευρωπαϊκής αυτοκινητοβιομηχανίας. Η Τρίτη παρουσίαση αφορά την Toyota, μια ιαπωνική αυτοκινητοβιομηχανία με σημαντική, όμως, παρουσία στην Ευρώπη και της οποίας η αντίδραση είναι χαρακτηριστική της αντίδρασης των λοιπών εκτός ΕΕ κατασκευαστών στην πρωτοβουλία αυτή της ΕΕ.

■ Η αντίδραση της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας

Το 1988, δύο χρόνια μετά τη ψήφιση του WMA, του νόμου για την αποφυγή ρύπανσης και τη διαχείριση αποβλήτων, η γερμανική αυτοκινητοβιομηχανία δημιούργησε μια ομάδα εργασίας στην οποία συμμετείχαν επίσης και αντιπρόσωποι από τις βιομηχανίες τεμαχισμού, χάλυβα και πλαστικών. Ξεκινώντας από τις θέσεις που διαμορφώθηκαν στην ομάδα αυτή, η

Ένωση Αυτοκινητοβιομηχανιών Γερμανίας VDA κατέληξε το 1990 στο "Σχέδιο για την Μελλοντική Επεξεργασία Οχημάτων Τέλους Ζωής". Το σχέδιο αυτό είχε την υποστήριξη και των λοιπών βιομηχανιών που συμμετείχαν στην ομάδα εργασίας.

Στο προτεινόμενο σχέδιο οι αυτοκινητοβιομηχανίες συμφωνούν στην ανάγκη να μειωθεί το υπόλοιπο τεμαχισμού αυτοκινήτων (ASR) με την αυξημένη ανακύκλωση των υλικών, στην ανάγκη να μειωθεί η τοξικότητα του ASR ώστε να μην χαρακτηρίζεται ως "επικίνδυνο απόβλητο", να μειωθεί ο όγκος του ASR και να γίνεται παραγωγή ενέργειας με την καύση του ASR. Ταυτόχρονα, όμως, διαφώνησαν με τις προτάσεις του γερμανικού υπουργείου Περιβάλλοντος BMU για τον τρόπο επίτευξης των στόχων. Σύμφωνα με τις απόψεις της ομάδας, η ευθύνη για την απόρριψη του οχήματος είναι στα χέρια του τελευταίου ιδιοκτήτη, ο οποίος πρέπει να παραδώσει το OTZ σε ένα εγκεκριμένο κέντρο επεξεργασίας. Η επεξεργασία του OTZ πρέπει να γίνει σύμφωνα με τους κανόνες της ελεύθερης αγοράς και ως εκ τούτου ο τελευταίος ιδιοκτήτης, ανάλογα με την υπολειπόμενη αξία του OTZ του, θα πρέπει να εισπράξει ή να πληρώσει, αναλόγως με την περίπτωση, για την επεξεργασία του οχήματος. Τέλος, δεν πρέπει να αποκλειστεί καμία υποψήφια τεχνολογία, όπως π.χ. η καύση του ASR.

Στα πλαίσια του Σχεδίου η γερμανική αυτοκινητοβιομηχανία δεσμευόταν για τη δημιουργία κέντρων απορρύπανσης και επεξεργασίας των OTZ, κάτω από τον έλεγχο κάθε βιομηχανίας χωριστά. Επίσης, ανέλαβε την υποχρέωση να παράγει περισσότερο "ανακυκλώσιμα" αυτοκίνητα και να χρησιμοποιεί υλικά από ανακύκλωση για την κατασκευή καινούργιων αυτοκινήτων. Δεν δέχθηκε όμως την επιβολή συγκεκριμένων στόχων.

Το 1991 όλες οι γερμανικές αυτοκινητοβιομηχανίες (Audi, BMW, Ford, Mercedes-Benz, Opel, Porsche και Volkswagen) συνέστησαν μια μόνιμη ομάδα εργασίας για το θέμα της ανακύκλωσης των OTZ, την PRAVDA (Projekt Altfahrzeug - Verwertung den deutschen Automobilindustrie) με στόχο την πολιτική και τεχνική συνεργασία των μελών για την προαγωγή των κοινών στόχων. Δηλαδή, την περαιτέρω επεξεργασία του Σχεδίου, την επικοινωνία του Σχεδίου στον κρατικό μηχανισμό και το κοινό εν γένει, και στην πραγματοποίηση έρευνας για την υλοποίηση του Σχεδίου.

Κάτω από τον μανδύα της PRAVDA δημιουργήθηκαν πιλοτικές εγκαταστάσεις για την αποσυναρμολόγηση των OTZ και μελετήθηκε η ανακυκλωσιμότητα των υλικών σε στενή συνεργασία με τις βιομηχανίες πλαστικών, γυαλιού και ελαστικών. Ανεπτύχθησαν επίσης εργαλεία για την αποσυναρμολόγηση, πληροφοριακά συστήματα και προωθημένες τεχνικές διαχωρισμού των υλικών. Όλη η έρευνα της PRAVDA χρηματοδοτήθηκε εξ ολοκλήρου από την αυτοκινητοβιομηχανία.

Μέσα από την παραπάνω διαδικασία διαμορφώθηκε και εξελίχθηκε η κοινή θέση, το Σχέδιο, της γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας, κάτω από το σχήμα του "ελάχιστου κοινού παρανομαστή". Με το Σχέδιο καλύπτονται ακόμα και οι πρωτοποριακές τεχνολογίες που ανέπτυξαν ορισμένες αυτοκινητοβιομηχανίες, όπως π.χ. η μεταλλουργική διάλυση των ΟΤΖ που αναπτύχθηκε από την πρώην Mercedes-Benz και νυν DaimlerChrysler.

Στα πλαίσια του διαλόγου που έγινε με το BMU η VDA δέχθηκε να κάνει ορισμένους συμβιβασμούς. Συγκεκριμένα αποδέχθηκε τα εξής:

- Το υπουργείο περιβάλλοντος BMU είχε αντίρρηση στη δημιουργία καινούργιων δικτύων επεξεργασίας από κάθε αυτοκινητοβιομηχανία χωριστά, για να μην αδικηθούν οι μικροί εισαγωγείς. Το BMU υποστήριξε την ανάγκη δημιουργίας δικτύων από υπάρχουσες εξειδικευμένες εταιρίες. Η VDA ενέδωσε στο σημείο αυτό.
- Ενώ στο αρχικό Σχέδιο η VDA αντέδρασε στην θέσπιση υποχρεωτικών στόχων, το 1994 απεδέχθη τους στόχους που πρότεινε η ομάδα εργασίας που συνέστησε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και που διατηρήθηκαν αναλλοίωτοι και στην Οδηγία που εγκρίθηκε.
- Αν και η VDA συνέχισε να αντιδρά στη χωρίς κόστος παράδοση του ΟΤΖ, διάφοροι κατασκευαστές όπως π.χ. η Volkswagen, η Opel και η Ford ανακοίνωσαν ήδη από το 1991 την δωρεάν παραλαβή ορισμένων μοντέλων τους.

Υποχωρήσεις όμως έγιναν και από το BMU, οι κυριότερες από τις οποίες είναι:

- Έγινε αποδοχή της καύσης του ASR για ανάκτηση ενέργειας, ως αποδεκτή μέθοδος επεξεργασίας των αποβλήτων από ΟΤΖ.
- Η BMU ανέλαβε την ευθύνη του να ορίσει, να εφαρμόσει και να αστυνομεύσει την τήρηση αυστηρών προδιαγραφών λειτουργίας για των εγκαταστάσεων επεξεργασίας ΟΤΖ.
- Η BMU απεδέχθη την μη αυστηρή εφαρμογή της αρχής της «ευθύνης παραγωγού» και θέσπισε ορισμένες εξαιρέσεις με σημαντικότερη την εξαίρεση από την υποχρέωση για χωρίς κόστος παραλαβής των ΟΤΖ, για οχήματα ηλικίας μεγαλύτερης από 12 ετών.

Η κοινή θέση στην οποίαν κατέληξαν η BMU και η VDA, μέσω της διαδικασίας της συναίνεσης και των αμοιβαίων υποχωρήσεων, έγινε πλήρως αποδεκτή και από τα δύο μέρη. Χαρακτηριστική είναι η "υπεράσπιση" των θέσεων της αυτοκινητοβιομηχανίας από τη Γερμανική κυβέρνηση στο Συμβούλιο του Δεκεμβρίου 1999 που οδήγησε σε πολιτική κρίση στους κόλπους της ΕΕ.

1.4.8 Τα τελικά στάδια διαμόρφωσης της Οδηγίας

Η Πρόταση της Επιτροπής στη συνέχεια κατετέθη στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (ΕΚ) και πέρασε την Πρώτη Ανάγνωση (1st reading) το Φεβρουάριο του 1998, αφού πρώτα ψηφίστηκαν 61 τροποποιήσεις. Η Επιτροπή επεξεργάστηκε τις τροποποιήσεις που πρότεινε το ΕΚ και δέχτηκε ορισμένες από αυτές που τις ενσωμάτωσε στην Τελική Πρόταση της 28/4/99 (COM (1999) 176).

Το επόμενο βήμα στη διαδικασία για την έγκριση της Οδηγίας ήταν η δημιουργία στις 29/17/99 της Κοινής Θέσης του Συμβουλίου Υπουργών (αρ.39/1999), βασισμένη στην αναμορφωμένη πρόταση της Επιτροπής, τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής και τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών.

Η Κοινή Θέση κατατέθηκε ξανά στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, όπου πέρασε τη δεύτερη Ανάγνωση στις 3/2/00. Ψηφίστηκαν 33 τροποποιήσεις, οι περισσότερες εκ των οποίων ήταν τεχνικής φύσης, ενώ μία, η σημαντικότερη, περιόριζε την ευθύνη παραγωγού μόνο στα οχήματα που έλαβαν έγκριση τύπου, 18 μήνες μετά την έγκριση της Οδηγίας.

Η εξέταση των τροποποιήσεων από το Συμβούλιο Υπουργών έδειξε ότι δεν μπορούσε να αποδεχθεί όλες τις τροποποιήσεις και ειδικότερα αυτήν για τον περιορισμό της ευθύνης παραγωγών και παρέπεμψε την Πρόταση Οδηγίας σε Διαδικασία Συμβιβασμού που ξεκίνησε στις 23/5/00.

Στα πλαίσια της Διαδικασίας το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέλεξε 15 αντιπροσώπους με επικεφαλής (rapporteur) τον κ. Florenz. Στην Διαδικασία συμμετείχαν επίσης 15 αντιπρόσωποι του Συμβουλίου. Δύο ήταν τα κύρια θέματα προς συμβιβασμό: πρώτον, πότε και πόσο οι παραγωγοί να πληρώσουν για επεξεργασία των ΟΤΖ και δεύτερον, πότε και με ποιες εξαιρέσεις θα επιτραπούν για τα βαρέα μέταλλα στα αυτοκίνητα.

Στις 23/5/00 επιτεύχθηκε προ-συμφωνία ανάμεσα στα δύο μέρη και η διαδικασία του συμβιβασμού ολοκληρώθηκε στις 7/7/00. Το τελικό κείμενο που συμφωνήθηκε (PE-CONS 3627/00) εγκρίθηκε κατά την 3η Ανάγνωση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 6/9/00 και στη συνέχεια εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στις 3 Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους, οχτώ χρόνια σχεδόν μετά την κατάθεση της πρότασης της επιτροπής έργου και τέσσερα χρόνια μετά την κατάθεση της Πρότασης Οδηγίας της Επιτροπής.

Μετά την οριστική έγκριση ακολούθησε η δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στις 21 Οκτωβρίου του 2000.

Μετά τη δημοσίευση της Οδηγίας, η δράση για την υιοθέτηση της και τη θέσπιση της,

μεταφέρεται πλέον στα κράτη-μέλη, για τα οποία η Οδηγία δίνει 18 μήνες περιθώριο για τη μεταφορά της οδηγίας στην εθνική νομοθεσία. Δυστυχώς όμως, δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που ορισμένες χώρες καθυστερούν υπέρμετρα στην εφαρμογή των Οδηγιών, με αποτέλεσμα την παραπομπή τους ή και την καταδίκη τους, ακόμα από Ευρωπαϊκό Δικαστήριο.

1.4.9 Διαφορές ανάμεσα στην Πρόταση Οδηγίας και την τελική Οδηγία

Η πρόταση της επιτροπής για τα ΟΤΖ δημοσιεύτηκε, το 1994, ενώ το τελικό κείμενο της Οδηγίας οριστικοποιήθηκε μόλις το 2001. Η επταετής αυτή περίοδος κυοφορίας της Οδηγίας εξηγείται μερικά μόνο από τη δαιδαλώδη διαδικασία στην οποία συμμετέχουν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως κύριοι παίκτες, μαζί με την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή. Πολλές καθυστερήσεις οφείλονται και στις διάφορες αντιπροσωπευτικές οργανώσεις, όπως της αυτοκινητοβιομηχανίας, των καταναλωτών και των λοιπών εμπλεκόμενων φορέων που έμμεσα προσπάθησαν να επηρεάσουν τη διαμόρφωση της Οδηγίας, προκαλώντας μέχρι και πολιτική κρίση στους κόλπους της Κοινότητας με τις επεμβάσεις τους.

Προκειμένου να γίνει δυνατή η αξιολόγηση των επεμβάσεων αυτών έγινε σύγκριση του αρχικού με το τελικό κείμενο και επισήμανση των διαφορών. Οι διαφορές παρατίθενται αμέσως παρακάτω.

Άρθρο 1 : Στόχοι

Οι διαφορές είναι μόνο φραστικές. Οι στόχοι παρέμειναν αμετάβλητοι.

Άρθρο 2: Ορισμοί

Ουσιάδης διαφοροποίηση στο άρθρο αυτό είναι στον ορισμό των "οχημάτων" που καλύπτονται από την Οδηγία. Από την πρόταση έχουν παραληφθεί τα δίτροχα οχήματα, ενώ από τα τρίτροχα έχουν εξαιρεθεί τα τρίκυκλα.

Δευτερεύουσας σημασία ήταν η προσθήκη των ασφαλιστικών εταιριών καθώς και των εταιριών συλλογής στους οικονομικούς φορείς που ασχολούνται με τα ΟΤΖ. Επίσης, διευκρινίζεται ότι στους οικονομικούς φορείς συμπεριλαμβάνονται και όσοι ασχολούνται με τα εξαρτήματα και τα υλικά των ΟΤΖ.

Επίσης, προστέθηκε και ο ορισμός του "πληροφορίες αποσυναρμολόγησης", που περιλαμβάνει όχι μόνο τα έντυπα εγχειρίδια αλλά και πληροφορίες σε ηλεκτρονική μορφή (CD-ROM, on line κλπ).

Άρθρο 3 : Πεδίο Εφαρμογής

Έγιναν σημαντικές τροποποιήσεις στο άρθρο αυτό. Στο πρώτο εδάφιο προστέθηκε η αναφορά ότι η Οδηγία εφαρμόζεται ανεξάρτητα από τον τρόπο που έχει συντηρηθεί το όχημα και ανεξάρτητα από το αν φέρει πρόσθετα εξαρτήματα. Η προσθήκη αυτή κάνει αυστηρότερη την ευθύνη του παραγωγού καθώς δεν εξαρτά την υποχρέωση παραλαβής του ΟΤΖ από τον τρόπο που χρησιμοποιήθηκε και συντηρήθηκε το όχημα από τους ιδιοκτήτες του.

Προστέθηκε η δυνατότητα να απαλλαγούν οι μικροί εξειδικευμένοι κατασκευαστές από τις υποχρεώσεις τους για δημιουργία εγχειριδίου αποσυναρμολόγησης και από την υποχρέωση συγκέντρωσης στοιχείων και υποβολής αναφορών.

Στους κατασκευαστές ειδικών οχημάτων προστέθηκε η υποχρέωση αποφυγής χρήσης βαρέων μετάλλων

Για τα τρίτροχα οχήματα οι υποχρεώσεις έγιναν ελαστικότερες και ισχύουν ρητά μόνο οι υποχρεώσεις για συγκέντρωση, μεταφορά σε εγκριμένες εγκαταστάσεις και επεξεργασία. Στην πρόταση τα τρίτροχα και τα δίτροχα εξαιρούνταν μόνο από τις υποχρεώσεις αποφυγής χρήσης βαρέων μετάλλων και δεν μετρούσαν στους στόχους επαναχρησιμοποίησης και ανάκτησης που είχαν τεθεί.

Άρθρο 4 : Πρόληψη

Στο πρώτο εδάφιο η ευθύνη των κρατών μελών να υποχρεώσουν τους κατασκευαστές να εξαλείψουν τις επικίνδυνες ουσίες, να σχεδιάζουν τα οχήματα τους με κριτήριο και την ανακυκλωσιμότητα και να ενσωματώνουν αυξημένες ποσότητες ανακυκλωμένων υλικών, μετατράπηκε σε προτροπή.

Επίσης, η απόλυτη σχεδόν απαγόρευση για τη χρήση βαρέων μετάλλων, που περιλάμβανε η πρόταση, τροποποιήθηκε επί το λειτουργικότερο με τη θέσπιση του καταλόγου των εξαιρέσεων στο Παράρτημα 2. Στον κατάλογο περιελήφθησαν οι περιπτώσεις που είναι οικονομικά ή τεχνικά ανέφικτο να γίνει αντικατάσταση της χρήσης των βαρέων μετάλλων. Επίσης, θεσπίστηκε μια ευέλικτη διαδικασία για την τροποποίηση του καταλόγου σύμφωνα με τις εκάστοτε τεχνικές και οικονομικές δυνατότητες.

Αξιοσημείωτη είναι η μικρή μόνο παράταση που δόθηκε στην ημερομηνία έναρξης της απαγόρευσης, με μετάθεση από την 1/1/2003 στις 1/7/2003, παρά τις πολλές καθυστερήσεις στην έγκριση και οριστικοποίηση της Οδηγίας.

Άρθρο 5 : Συλλογή

Το άρθρο αυτό που συνάντησε τη μεγαλύτερη αντίδραση από την αυτοκινητοβιομηχανία και

εξελίχθηκε σε καντό πολιτικό θέμα υπέστη αρκετές τροποποιήσεις.

Προστέθηκε η υποχρέωση να συλλέγονται όχι μόνο τα ΟΤΖ, αλλά και τα προϊόντα επισκευής των επιβατικών αυτοκινήτων μόνο - και όχι όλων των οχημάτων. Η προσθήκη αυτή μπήκε παρά την αντίρρηση της Επιτροπής ότι υπάρχουν άλλες οδηγίες για τη διαχείριση των αποβλήτων που ρυθμίζουν το θέμα αυτό. Χαρακτηριστικά δεν γίνεται μνεία σε κανένα άλλο μέρος της Οδηγίας για την υποχρέωση αυτή και τον τρόπο χειρισμού των αποβλήτων αυτών.

Αφέθηκε ένα παράθυρο στη συλλογή των ΟΤΖ με τον όρο "εφόσον είναι τεχνικά δυνατό" πιθανότατα για να αντιμετωπίσει τη δυσκολία συλλογής τους από απομακρυσμένες περιοχές, όπως είναι το βόρειο τμήμα της Σουηδίας ή ακόμα και τα Ελληνικά νησιά.

Στη διαδικασία έκδοσης του πιστοποιητικού καταστροφής προστέθηκε η δυνατότητα έκδοσης του πιστοποιητικού από το σημείο συλλογής εφόσον το σημείο έχει πάρει άδεια και λειτουργεί για λογαριασμό ενός εγκεκριμένου κέντρου επεξεργασίας. Η προσθήκη αυτή κάνει το σύστημα πιο πρακτικό.

Προσετέθη η διευκρίνιση ότι η έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής δεν συνεπάγεται αυτόματη αξίωση αποζημίωσης για τον εκδότη: εκτός αν ρητά ορίζεται.

Λογική επίσης είναι και η πρόβλεψη ενός διαφορετικού συστήματος για τις χώρες που δεν διαθέτουν κεντρικό σύστημα αποταξινόμησης.

Αξιοπρόσεκτη είναι η απαλοιφή της πρόβλεψης που υπήρχε στη πρόταση της Οδηγίας ότι επιτρέπεται η προσωρινή αποταξινόμηση χωρίς την έκδοση πιστοποιητικού καταστροφής. Μάλλον υπονοείται ότι ένα όχημα που ταξινομείται προσωρινά, δεν αποτελεί ένα ΟΤΖ, και συνεπώς δεν καλύπτεται από την Οδηγία.

Στο θέμα της χωρίς κόστος παράδοσης του ΟΤΖ από τον τελευταίο ιδιοκτήτη σημειώθηκαν αρκετές τροποποιήσεις. Πρώτον, διατηρήθηκε η αρχή του χωρίς κόστος παράδοσης, αλλά ενώ στην πρόταση προβλεπόταν η κάλυψη εξ ολοκλήρου του κόστους για τα ΟΤΖ με αρνητική αξία στην αγορά, από τον παραγωγό, στον τελικό συμβιβασμό προστέθηκε η δυνατότητα κάλυψης μέρους της δαπάνης από τρίτους. Βέβαια παραμένει η υποχρέωση κάλυψης ενός σημαντικού, αλλά μη καθορισμένου τμήματος του κόστους από τον παραγωγό και αφήνεται σε κάθε κράτος μέλος να ποσοτικοποιήσει το "σημαντικό". Βέβαια θεσπίζεται και η δικλείδα ασφαλείας ότι η Επιτροπή θα εποπτεύσει την εφαρμογή του μέτρου αυτού ώστε να μην υπάρξουν διαστρεβλώσεις στην αγορά π.χ. στις τιμές των νέων αυτοκινήτων.

Για την αποφυγή υπέρμετρης επιβάρυνσης των παραγωγών προστέθηκε όρος που τους απαλλάσσει από την υποχρέωση της χωρίς κόστους παράδοσης, όταν το αυτοκίνητο έχει απογυμνωθεί από βασικά εξαρτήματα του, για να αποφευχθεί το φαινόμενο ένα ΟΤΖ να απογυμνώνεται πρώτα από τα πολύτιμα εξαρτήματα του και μετά το υπόλοιπο, το άνευ ή με αρνητική αξία, να παραδίδεται για επεξεργασία.

Άρθρο 6 : Επεξεργασία

Οι διαδικασίες που προτάθηκαν στην πρόταση της Οδηγίας διατηρήθηκαν αναλλοίωτες. Δηλαδή γίνεται υποχρεωτικά απορρύπανση των ΟΤΖ από όλες τις επικίνδυνες ουσίες που περιέχουν και δεύτερον προκειμένου να διευκολυνθεί η επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση των υλικών ενός αυτοκινήτου, γίνεται αποσυναρμολόγηση ορισμένων εξαρτημάτων. Στην Οδηγία έγιναν οι εξής, μάλλον δευτερεύουσες προσθήκες:

(α) Δόθηκε η δυνατότητα σε εγκαταστάσεις που ασχολούνται με την αξιοποίηση αποβλήτων από ΟΤΖ, να λειτουργούν χωρίς την ειδική άδεια που απαιτείται για όλες τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις επεξεργασίας ΟΤΖ, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις και (β) ορισμένες από τις εργασίες που προβλέπονταν για την επεξεργασία των ΟΤΖ σε μάλλον γενική μορφή, έγιναν πολύ πιο συγκεκριμένες και μεταφέρθηκαν στο Παράρτημα 1. Για ορισμένα από τα υλικά που ορίζονταν η αφαίρεση πριν το τεμαχισμό δόθηκε η δυνατότητα διαχωρισμού και ανάκτησης μετά τον τεμαχισμό (μη σιδηρούχα μέταλλα, λάστιχα και πλαστικά εξαρτήματα) καθώς το επιτρέπει πλέον η διαθέσιμη τεχνολογία. Τέλος, προστέθηκε η προτροπή προς τα κράτη μέλη να ενθαρρύνουν τη θέσπιση συστημάτων διαχείρισης περιβάλλοντος (π.χ. ISO 14000, EMAS).

Άρθρο 7 : Επαναχρησιμοποίηση & ανάκτηση

Το άρθρο αυτό που ήταν και αυτό από τα "καυτά" της πρότασης, υπέστη τις εξής τροποποιήσεις:

Η ημερομηνία επίτευξης το πρώτου στόχου ανακύκλωσης μετατέθηκε κατά ένα χρόνο από τη 1/1/2005 στη 1/1/2006.

Οι ίδιοι οι στόχοι έμειναν αναλλοίωτοι, αλλά ορίστηκε ότι οι στόχοι θα επανεξετασθούν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Επιτροπή με βάση τη

μέχρι τότε εμπειρία, το αργότερο μέχρι το τέλος του 2005, άρα πριν το πρώτο έτος υποχρεωτικής επίτευξης των στόχων. Με απαίτηση της Ελλάδας θεσπίστηκαν ελαστικότερα κριτήρια για τα οχήματα που παρήχθησαν προ του 1980. Η εξαίρεση αυτή είναι χωρίς πρακτική σημασία, καθώς το 2006, την πρώτη χρονιά επίτευξης των στόχων ανακυκλωσιμότητας, τα οχήματα αυτά θα είναι 25 ετών, και κατά πάσα πιθανότητα θα αντιπροσωπεύουν πολύ μικρό ποσοστό των ΟΤΖ για το σύνολο της ΕΕ.

Ανατέθηκε στην Επιτροπή η θέσπιση των προτύπων με βάση των οποίων θα γίνεται ο υπολογισμός επίτευξης των στόχων επαναχρησιμοποίησης, ανάκτησης και ανακύκλωσης. Επίσης ζητήθηκε από την Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι ο στόχος της επαναχρησιμοποίησης εξαρτημάτων δεν θα αποβεί σε βάρος της ασφάλειας των αυτοκινήτων και δεν θα έχει αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Άρθρο 8 : Πρότυπα κωδικοποίησης / πληροφορίες αποσυναρμολόγησης

Η βασική διαφοροποίηση που αφορά το άρθρο αυτό ήταν η γενίκευση που από την δημιουργία εγχειριδίων στην παροχή πληροφοριών ακόμα και σε ηλεκτρονική μορφή.

Οι υποχρεώσεις πληροφόρησης εκ μέρους των κατασκευαστών επεκτάθηκε και καλύπτει όχι μόνο τα εξαρτήματα που πρέπει ή είναι επιθυμητό να απομακρυνθούν για λόγους ανακύκλωσης, πριν τον τεμαχισμό, αλλά και τα εξαρτήματα που ενδεχομένως μπορεί να αποσυναρμολογηθούν για επαναχρησιμοποίηση. Οι νέες πληροφορίες αφορούν και τον έλεγχο και αποθήκευση των εξαρτημάτων αυτών, προφανώς για να ικανοποιηθεί η απαίτηση ότι η χρήση επαναχρησιμοποιημένων εξαρτημάτων δεν θα είναι σε βάρος της ασφάλειας του οχήματος.

Επίσης τροποποιήθηκε η υποχρέωση της Επιτροπής σε σχέση με τα πρότυπα κωδικοποίησης, από το να προάγει την θέσπιση των προτύπων σε υποχρέωση ορισμού των προτύπων αυτών.

Τέλος, τροποποιήθηκαν οι ημερομηνίες που ορίζονται στο άρθρο λόγω της καθυστέρησης έγκρισης της Οδηγίας.

Άρθρο 9 : Υποβολή εκθέσεων και πληροφόρηση

Οι υποχρεώσεις που αφορούν τα κράτη μέλη και τους κατασκευαστές δεν τροποποιήθηκαν ουσιαστικά. Σε σχέση με τις υποχρεώσεις υποβολής εκθέσεων από τα κράτη μέλη έγιναν διευκρινίσεις και δόθηκε μεγαλύτερη πρωτοβουλία στη Επιτροπή στον καθορισμό των πληροφοριών που οφείλουν να συγκεντρώνουν τα κράτη μέλη. Για τους παραγωγούς έγινε επίσης μια τροποποίηση. Δεν είναι πλέον υποχρεωμένοι μόνοι τους να συγκεντρώνουν όλες τις πληροφορίες που αφορούν την ανακύκλωση των οχημάτων τους. Οφείλουν όμως να ενσωματώνουν την πληροφόρηση που θα τους παρέχεται από τους άλλους οικονομικούς συντελεστές στοπροσωθητικό υλικό για τις πωλήσεις των νέων οχημάτων τους. Επίσης, ορίστηκαν σε γενικές γραμμές οι πληροφορίες που πρέπει να συγκεντρώνουν οι οικονομικοί φορείς.

Άρθρο 10 : Εφαρμογή

Η σημαντική προσθήκη που έγινε στο άρθρο αυτό, είναι η προσθήκη της δυνατότητας εφαρμογής τμημάτων της Οδηγίας μέσω συμφωνιών που θα συναφθούν μεταξύ των αρμοδίων αρχών και των οικονομικών φορέων. Η προσθήκη αυτή έγινε για να καλύψει την πρακτική που έχει ήδη εφαρμοστεί σε πλήθος κρατών μελών όπως π.χ. την Γαλλία, την Ολλανδία, την Σουηδία κλπ.

Άρθρο 11 : Διαδικασία επιτροπής

Η μόνη προσθήκη που έγινε στο άρθρο αυτό είναι ότι προστέθηκε στο έργο της επιτροπής ο καθορισμός του τρόπου υπολογισμού των στόχων ανακύκλωσης που προβλέπονται για τα κράτη μέλη.

Άρθρο 12: Έναρξη ισχύος

Η σημαντική τροποποίηση που έγινε στο άρθρο αυτό αφορά την ημερομηνία εφαρμογής της έναρξης της υποχρέωσης των παραγωγών για άνευ κόστους παράδοση των ΟΤΖ από τον τελευταίο ιδιοκτήτη. Σε σχέση με την ημερομηνία της 1/1/2003 που περιείχε η πρόταση, η ημερομηνία μετατέθηκε ως εξής:

(α) Στις 1/7/2002, για τα αυτοκίνητα που πρωτοπαίνουν σε κυκλοφορία. Η μετάθεση αυτή προς τα μπρος είναι πρακτικά ανώδυνη, καθώς τέτοιας ηλικίας ΟΤΖ σπανίως αν ποτέ έχουν αρνητική αξία.

(β) Στις 1/1/2007 για τα ταξινομηθέντα πριν την 1/7/2002, που είναι σημαντική υποχώρηση προς τις απαιτήσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας.

1.4.10 Αξιολόγηση - Συμπεράσματα

Αξιολογώντας τη διαδρομή της Οδηγίας από τη σύλληψη της μέχρι την τελική ψήφιση της, καταλήγει κανείς στο συμπέρασμα ότι η νέα αυτή Οδηγία είναι μια εξαιρετικά σύνθετη Οδηγία, που αντιμετωπίζει καινοτομικά μια ροή αποβλήτων που έχει και μεγάλη έκταση και μεγάλη οικονομική, πολιτική και κοινωνική σημασία.

Η μεγάλη περίοδος της κυκλοφορίας της Οδηγίας εξηγείται από την προσπάθεια αντιμετώπισης του θέματος μέσα στη νέα στρατηγική που εισήγαγε το 5ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον, χωρίς να υπάρχει προηγούμενη εμπειρία από τον χειρισμό μιας ανάλογης, εξ ίσου σύνθετης ροής αποβλήτων. Βασικά στοιχεία της νέας περιβαλλοντικής πολιτικής, που ενσωματώθηκαν στην νέα Οδηγία, είναι:

- Ευρείες οριζόντιες δράσεις με την συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων.
- Επιμερισμός ευθυνών στους εμπλεκόμενους φορείς.
- Εφαρμογή των αρχών "ο ρυπαίνων πληρώνει" και της εκτεταμένης ευθύνης παραγωγού.

Αξιοσημείωτη είναι η εκκίνηση της διαδικασίας, με την ανάθεση σε επιτροπή έργου της διαμόρφωσης της πρώτης πρότασης για την αντιμετώπιση προβλήματος. Στην ομάδα συμμετείχαν αντιπρόσωποι όλων των εμπλεκόμενων, μερών και στόχος ήταν η δημιουργία, μέσω μιας συναινετικής διαδικασίας, μιας κοινά αποδεκτής, θέσης, που να εκφράζει όλα τα εμπλεκόμενα μέρη. Η διαδικασία αυτή βασίστηκε στην εμπειρία που είχε ήδη αποκτηθεί στη Γερμανία και την Ολλανδία, και εκφράζει σε μεγάλο βαθμό τις επιλογές που είχαν ήδη γίνει στις παραπάνω χώρες.

Η κοινή θέση που διαμορφώθηκε απεικονίζει την ήδη διαμορφωμένη πεποίθηση ότι τα ΟΤΖ συνιστούν ένα σύνθετο πρόβλημα και ότι στην επίλυση του οφείλουν να συμμετάσχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, οι οποίοι οφείλουν να αναλάβουν τις ευθύνες τους για την επίλυση του προβλήματος.

Η κοινή θέση έτυχε ευρείας αποδοχής και απεικονίζεται σε μεγάλο βαθμό στη Πρόταση Οδηγίας και στην τελική Οδηγία. Συνεπώς, διαπιστώνουμε ότι στη διαμόρφωση της Πρότασης Οδηγίας υπήρξε συναίνεση και δεν σημειώθηκε ουσιαστική διαφωνία ως προς το πνεύμα και τη στρατηγική αντιμετώπισης του προβλήματος.

Οι διαφωνίες που εκδηλώθηκαν μετά την κατάθεση της Πρότασης Οδηγίας της Επιτροπής, αφορούσαν κυρίως σε οικονομικά θέματα και ειδικότερα στην εφαρμογή της αρχής της "εκτεταμένης ευθύνης παραγωγού" (extended producer responsibility) και της αρχής "ο ρυπαίνων πληρώνει" (polluter pays). Στο σημείο αυτό υπήρξε έντονη αντίδραση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε σχέση με την Πρόταση Οδηγίας της Επιτροπής, τόσο για την έκταση της ευθύνης της, όσο και για την αναδρομική εφαρμογή της ευθύνης σε οχήματα που ετέθησαν σε κυκλοφορία πριν την εφαρμογή της νέας Οδηγίας. Η αναδρομική αυτή εφαρμογή της ευθύνης του παραγωγού, σημειωτέον, ήταν η πρώτη φορά που εμφανίστηκε στο Κοινοτικό Δίκαιο.

Ο τελικός συμβιβασμός που επήλθε για την επίλυση της διαφωνίας αυτής, δεν αλλοίωσε ουσιαστικά την πρόταση της Επιτροπής. Κύριος υπεύθυνος για τις οικονομικές υποχρεώσεις που απορρέουν από την εφαρμογή της Οδηγίας παραμένουν οι παραγωγοί, όπως αρχικά προτάθηκε. Αλλά στην επίμαχη φράση, ότι οι παραγωγοί οφείλουν να καλύψουν όλο το κόστος για τη χωρίς κόστος για τον τελευταίο ιδιοκτήτη παράδοση του ΟΤΖ για επεξεργασία, προσετέθη η φράση "ή σημαντικό μέρος αυτού". Με τον τρόπο αυτό, μεταβιβάζεται η ευθύνη στα κράτη-μέλη για να ορίσουν αυτά το τι ακριβώς συνιστά ένα "σημαντικό μέρος".

Ως προς το θέμα της αναδρομικής ισχύος της υποχρέωσης υπήρξε και εδώ συμβιβασμός. Η υποχρέωση παρέμεινε, αλλά η νέα διατύπωση επιτρέπει περισσότερο χρόνο για την προετοιμασία της αυτοκινητοβιομηχανίας. Έτσι συμφωνήθηκε ότι για τις νέες ταξινομήσεις η υποχρέωση ξεκινά από τις 1/7/2002 ενώ για τα οχήματα που μπήκαν σε κυκλοφορία προ της 1/7/2002, η υποχρέωση ξεκινά από τις 1/1/2007. Με τον τρόπο αυτό ο αριθμός των οχημάτων για τα οποία η αυτοκινητοβιομηχανία θα αναλάβει αναδρομικά την υποχρέωση μειώνεται σημαντικά σε σχέση με την αρχική Πρόταση της Επιτροπής που προέβλεπε έναρξη ισχύος της υποχρέωσης αυτής από τις 1/1/2003.

Διαφωνία, αν και μικρότερης εκτάσεως, σημειώθηκε και στο θέμα της χρήσης της επανάκτησης ενέργειας από τα απόβλητα των ΟΤΖ. Στην κοινή θέση της ομάδας έργου δεν γινόταν καμιά διαφοροποίηση ανάμεσα στην επανάκτηση και στην ανακύκλωση. Η Επιτροπή, όμως στα πλαίσια της ευρύτερης περιβαλλοντικής πολιτικής της ΕΕ, έθεσε περιορισμούς, ορίζοντας το μέγιστο ποσοστό του βάρους του ΟΤΖ που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για επανάκτηση ενέργειας στο 5% αρχικά και στο 10%, σε δεύτερη φάση. Η θέση αυτή της Επιτροπής πέρασε αναλλοίωτη στο τελικό κείμενο, αν και προβλέπεται επανεξέταση των στόχων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το αργότερο μέχρι το τέλος του 2005.

Οι λοιπές διαφοροποιήσεις που υπέστη η Οδηγία ήταν σε τεχνικό μάλλον επίπεδο, ή σε λιγότερο σημαντικά θέματα, όπως π.χ. η πρόταση του Κοινοβουλίου να περιληφθούν και τα απόβλητα από την επισκευή των οχημάτων στην νέα Οδηγία, ενώ, κατά την γνώμη της Επιτροπής, το θέμα καλυπτόταν ήδη επαρκώς από άλλες Οδηγίες.

Αξίζει τέλος να σημειωθεί, ότι η διαδικασία για την τελική διαμόρφωση της Οδηγίας δεν έχει ακόμα ολοκληρωθεί. Ορισμένα τεχνικής φύσης θέματα, όπως π.χ. ο τρόπος υπολογισμού της ανακυκλωσιμότητας ή το ποια εξαρτήματα που περιέχουν βαρέα μέταλλα, θα εξαιρεθούν από τη γενική απαγόρευση και θα ενταχθούν στο κατάλογο του Παραρτήματος II, βρίσκονται ακόμα σε επεξεργασία από όργανα της Κοινότητας. Επίσης, το Κοινοτικό πεπραγμένο δεν έχει ακόμα διαμορφωθεί, καθώς η κάθε χώρα θα κάνει τις δικές της επιλογές για την μεταφορά της Οδηγίας στην εθνική νομοθεσία. Η Οδηγία αποτελεί, ως γνωστό, το ελάχιστο των απαιτήσεων, ενώ πολλά θέματα αφήνονται σκόπιμα στη δικαιοδοσία των κρατών-μελών.

Σήμερα, ένα εξάμηνο μετά τη δημοσίευση της Οδηγίας, σε όλα τα κράτη-μέλη της ΕΕ, η εθνική νομοθεσία είναι ακόμα υπό διαμόρφωση, και ο ακριβής καταμερισμός των ευθυνών και των υποχρεώσεων στους συμμετέχοντες φορείς δεν έχει ακόμα ξεκαθαρίσει.

2.1 Χαρακτηριστικά των αυτοκινήτων στην Ε.Ε.

Στη συγκεκριμένη ενότητα, παρουσιάζεται το προφίλ του κλάδου των αυτοκινήτων τόσο στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και ανά χώρα. Για μια εμπεριστατωμένη εικόνα σχετικά με την πορεία του συγκεκριμένου κλάδου η ανάλυση διαχωρίζεται σε τρία επίπεδα. Αρχικά εξετάζεται η σχετική θέση που καταλαμβάνει το μερίδιο των δαπανών για μεταφορές και επικοινωνίες στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στη συνέχεια παρουσιάζεται η εξέλιξη των πωλήσεων των αυτοκινήτων (επιβατικά και ελαφρά φορτηγά) για τις χώρες και το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέλος, η ανάλυση προχωρά με την παρουσίαση του στόλου των αυτοκινήτων και την ηλικιακή κατανομή τους.

2.1.1 Μερίδια καταναλωτικής δαπάνης

Το σύνολο των δαπανών για μεταφορές και επικοινωνίες που αναλύεται σε αυτό το τμήμα, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς το ακολουθούμενο πρότυπο διαφοροποιείται μεταξύ των χωρών που παρουσιάζουν παρόμοιο βιοτικό επίπεδο. Σημειώνεται ότι συγκεκριμένα, η κατηγορία δαπάνης καταλαμβάνει σημαντικό μερίδιο στην συνολική καταναλωτική δαπάνη, αφού περιλαμβάνει δαπάνες αγοράς ιδιωτικών μέσων μεταφοράς, συντήρησης και κίνησης, δαπάνες για υπηρεσίες μεταφοράς με αμοιβή (π.χ. ταξί και αστικές-υπεραστικές μεταφορές) καθώς και δαπάνες ραδιοτηλεπικοινωνιών.

Διάγραμμα 2.1 Διασπορά μεριδίων καταναλωτικής δαπάνης: Μεταφορές και Επικοινωνίες (1995)

Από την εξέταση του παραπάνω διαγράμματος, προκύπτει ότι σε χώρες όπως η Ιρλανδία, η Ελλάδα, η Ιταλία, το Βέλγιο και η Ολλανδία το μερίδιο που καταλαμβάνουν οι δαπάνες για μεταφορές και επικοινωνίες στο σύνολο της καταναλωτικής δαπάνης κυμαίνεται σε χαμηλά σχετικά επίπεδα. Αντίθετα, στη Γαλλία, τη Γερμανία, και το Ηνωμένο Βασίλειο η δαπάνη για μεταφορές και επικοινωνίες καταλαμβάνει ένα μεγάλο σχετικά ποσοστό στη συνολική καταναλωτική δαπάνη. Το γεγονός αυτό, υποδηλώνει ότι οι παράγοντες που επηρεάζουν το πρότυπο ζήτησης για μεταφορές και επικοινωνίες, σχετίζονται περισσότερο με τα κοινωνικά χαρακτηριστικά που διέπουν τις επιμέρους χώρες.

Η χώρα που εμφανίζει το υψηλότερο μερίδιο δαπάνης είναι η Δανία, με ποσοστό που πλησιάζει το 18% περίπου επί της συνολικής καταναλωτικής δαπάνης. Σε αντίθεση, οι Έλληνες καταναλωτές διέθεσαν το 1995 το μικρότερο μερίδιο δαπάνης στη συγκεκριμένη κατηγορία από όλες τις υπό εξέταση χώρες. Η σχετική θέση που καταλαμβάνουν οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς το μερίδιο των δαπανών για μεταφορές και επικοινωνίες αποτελεί έναν από τους προσδιοριστικούς παράγοντες που επηρεάζουν μεταξύ των άλλων τη δομή και τις εξελίξεις στο χώρο του αυτοκινήτου. Στη συνέχεια της μελέτης, η ανάλυση εστιάζεται στα δομικά χαρακτηριστικά (πωλήσεις, στόλος, ηλικιακή κατανομή) που διέπουν τον κλάδο του αυτοκινήτου στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2.1.2 Πωλήσεις αυτοκινήτων

Στη συγκεκριμένη ενότητα της μελέτης, η ανάλυση, εστιάζεται στην εξέταση των πωλήσεων των αυτοκινήτων τόσο σε Ευρωπαϊκό επίπεδο όσο και ανά χώρα. Για την ασφαλέστερη διεξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την πορεία και τις προοπτικές των πωλήσεων κρίνεται σκόπιμος ο διαχωρισμός της ανάλυσης σε επιβατικά αυτοκίνητα και σε ελαφρά φορτηγά.

Όπως διαφαίνεται από τον Πίνακα 2.1, ο οποίος παρουσιάζει τη διαχρονική εξέλιξη των πωλήσεων νέων επιβατικών αυτοκινήτων (new registrations) στις χώρες της Ε.Ε., το μέγεθος των πωλήσεων στο σύνολο της Ε.Ε. εμφανίζει οριακή άνοδο της τάξης του 1,08% ετησίως. Από την ανάλυση του σχετικού πίνακα, παρατηρείται ότι οι πωλήσεις των επιβατικών αυτοκινήτων είναι αυξημένες σε χώρες όπως η Δανία, η Ελλάδα, η Ιρλανδία, η Φινλανδία και η Σουηδία. Το γεγονός αυτό διαπιστώνεται από τους θετικούς Μέσους Ετήσιους Ρυθμούς Μεταβολής (MEPM) που εμφανίζουν οι πωλήσεις των επιβατικών αυτοκινήτων στις χώρες αυτές. Συγκεκριμένα, κατά την εξεταζόμενη περίοδο 1992-2000, οι τρεις χώρες με τις μεγαλύτερες πωλήσεις είναι η Ιρλανδία (16,5%), η Φινλανδία (8,8%) και η Σουηδία (8,2%). Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι τόσο η Ιρλανδία όσο και η Φινλανδία διέπονται από υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης τα τελευταία τρία έτη, εξέλιξη που ερμηνεύει μερικώς την ανοδική πο

ρεία των πωλήσεων νέων επιβατικών αυτοκινήτων. Σημαντική πτώση των πωλήσεων παρατηρείται σε χώρες όπως η Γερμανία (-1,8%), η Πορτογαλία (-0,9%) και η Αυστρία (-0,3%), οι οποίες παρουσιάζουν τα τελευταία έτη μία μικρή επιβράδυνση του ρυθμού μεταβολής του Α.Ε.Π.

Πίνακας 2.1

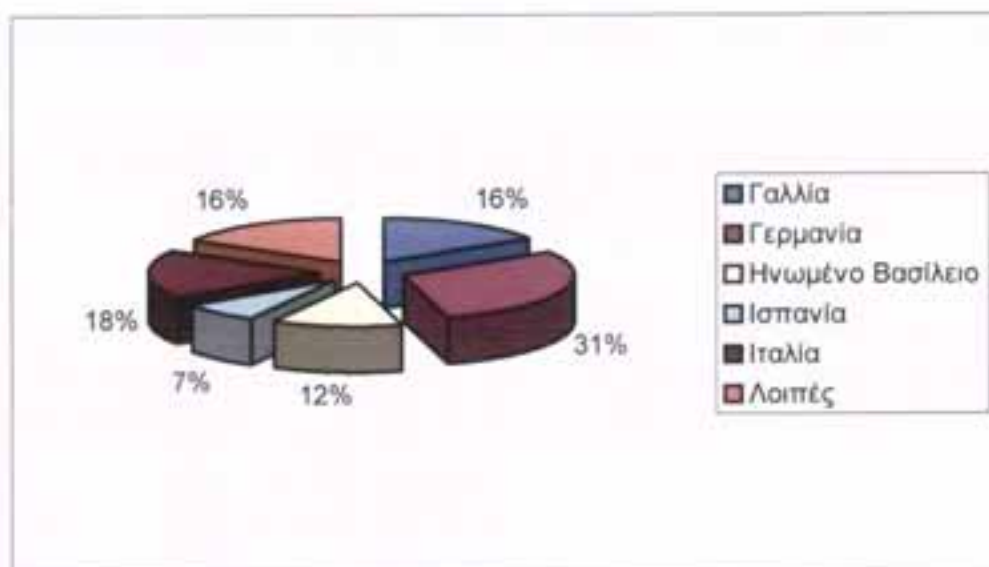
Πωλήσεις νέων επιβατικών αυτοκινήτων

Χώρες	1992	1994	1996	1997	1998	1999	2000
Αυστρία	320.034	273.663	307.645	275.001	295.865	315.698	311.038
Βέλγιο	466.194	387.348	397.359	396.240	452.129	630.045	557.018
Γαλλία	2.105.700	1.972.919	2.132.091	1.713.030	1.943.553	2.148.423	2.133.884
Γερμανία	3.929.558	3.209.224	3.496.320	3.528.179	3.735.987	3.799.982	3.397.482
Δανία	83.679	139.680	142.430	152.084	162.508	141.899	112.201
Ελλάδα	199.094	109.544	139.821	159.867	180.145	261.711	290.235
Ηνωμένο Βασίλειο	1.593.600	1.910.933	2.025.450	2.170.725	2.247.403	2.197.615	2.221.670
Ιρλανδία	68.415	80.402	115.199	136.662	145.702	174.198	232.722
Ισπανία	982.044	909.682	910.928	1.016.383	1.192.530	1.408.065	1.381.239
Ιταλία	2.372.347	1.671.766	1.732.198	2.403.744	2.378.592	2.349.200	2.415.600
Λουξεμβούργο	37.248	29.082	29.980	31.418	35.928		
Ολλανδία	491.970	434.004	471.989	478.290	543.056	611.756	597.320
Πορτογαλία	276.972	232.916	217.910	213.636	248.398	272.841	257.320
Σουηδία	154.173	156.375	183.820	225.263	253.430	295.151	290.224
Φιλανδία	68.547	67.201	95.830	104.507	125.751	136.324	134.646
ΕΕ(15)	13.149.575	11.584.739	12.398.970	13.005.029	13.940.977	14.742.908	14.332.599

(*) Για τα δύο τελευταία έτη οι πωλήσεις των αυτοκινήτων αφορούν το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο. Πηγή: Automobile Business Consulting (ABC).

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξέταση των μεριδίων των πωλήσεων στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης το τελευταίο εξεταζόμενο έτος (2090). Σύμφωνα με το παρακάτω διάγραμμα, προκύπτει ότι ο μεγαλύτερος όγκος των πωλήσεων επιβατικών αυτοκινήτων αφορά τη Γερμανία, η οποία συγκεντρώνει ποσοστό 23% στο σύνολο των πωλήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εξέλιξη αυτή, δικαιολογείται από το γεγονός ότι η Γερμανία διαθέτει μια από τις ισχυρότερες βιομηχανίες παραγωγής αυτοκινήτων στον κόσμο, ενώ διαθέτει και ένα από τα πιο οργανωμένα δίκτυα πωλήσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τη δεύτερη θέση στο ύψος των πωλήσεων καταλαμβάνει η Ιταλία με 17%, η οποία εμφανίζει και αυτή με την σειρά της ένα εξελιγμένο δίκτυο παραγωγής και διάθεσης αυτοκινήτων. Το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γαλλία μοιράζονται την τρίτη θέση αντίστοιχα με ποσοστό που πλησιάζει το 15% στο σύνολο των πωλήσεων, ενώ ακολουθούν χώρες όπως η Ισπανία με 10% και η Ολλανδία με 4%. Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει το συμπέρασμα ότι οι πωλήσεις των επιβατικών αυτοκινήτων εμφανίζονται ιδιαίτερα αυξημένες στις χώρες εργοστασιακής παραγωγής αυτοκινήτων, οι οποίες διαθέτουν και ένα εξελιγμένο δίκτυο διάθεσης των προϊόντων που παράγουν. Για την ασφαλέστερη εξαγωγή συμπερασμάτων, η παραπάνω ανάλυση, μπορεί να συσχετιστεί με τη σχέση του στόλου των επιβατηγών αυτοκινήτων ανά κάτοικο στις χώρες της Ε.Ε. η οποία παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα της παρούσας μελέτης.

Διάγραμμα 2.2
Μερίδια πωλήσεων επιβατικών αυτοκινήτων στο σύνολο της Ε.Ε. (2000)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Πίνακα 2.1

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι προβλέψεις για την πορεία που θα ακολουθήσουν οι πωλήσεις των επιβατικών αυτοκινήτων τα επόμενα πέντε έτη μέχρι το 2005. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι οι συγκεκριμένες προβλέψεις προέρχονται από διαφορετική πηγή πληροφόρησης (EIU) σε σχέση με τον αριθμό των πωλήσεων γεγονός που "διαφοροποιεί" σε ένα βαθμό την εξαγωγή συμπερασμάτων. Όπως φαίνεται και μέσα από την εξέταση του σχετικού πίνακα, η πορεία των πωλήσεων στις χώρες της Ε.Ε. δεν ακολουθεί μία κοινή τάση, αλλά εμφανίζει αρκετές διαφοροποιήσεις. Έτσι σε μερικές χώρες, όπου σημειώνεται πτώση της συνολικής ζήτησης για αυτοκίνητα -λόγω μεταβολής των καταναλωτικών προτύπων (αλλαγή στη χρήση του αυτοκινήτου σαν κύριο μέσο μεταφοράς) και αλλαγών στη νομοθεσία- εκτιμάται ότι θα σημειωθεί πτώση των πωλήσεων μέσα στα επόμενα πέντε έτη.

Η εξέλιξη αυτή αναμένεται να επηρεάσει περισσότερο τις χώρες όπου η νομοθεσία τους είναι προσανατολισμένη στην προστασία του περιβάλλοντος μέσω της εφαρμογής μέτρων (φόροι, εμπορεύσιμες άδειες, επιδοτήσεις) που επιδρούν περιοριστικά στην όξυνση των ατμοσφαιρικών ρύπων από την κυκλοφορία αυτοκινήτων. Για παράδειγμα στην Ολλανδία, η οποία χαρακτηρίζεται από ένα ολοκληρωμένο πλέγμα περιβαλλοντικής πολιτικής, το μέγεθος των πωλήσεων επιβατικών αυτοκινήτων αναμένεται να μειωθεί μέσα στα επόμενα έτη.

Πίνακας 2.2**Προβλέψεις των πωλήσεων επιβατικών αυτοκινήτων (2000-2005)**

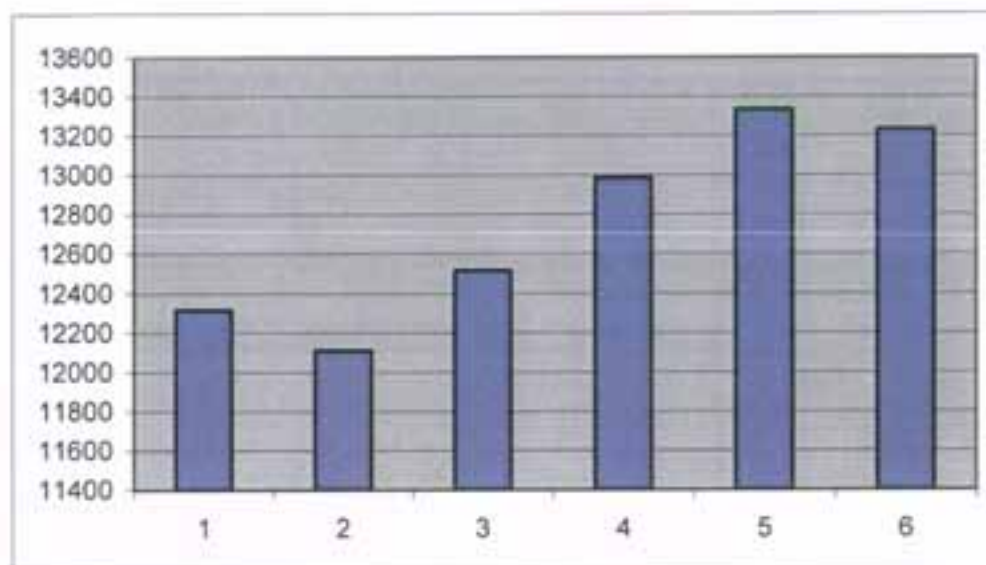
Χώρες	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Αυστρία	265	270	280	280	295	270
Βέλγιο	380	385	390	400	410	420
Γαλλία	1.900	1.850	1.850	2.000	2.100	2.050
Γερμανία	3.500	3.400	3.500	3.550	3.600	3.500
Δανία	115	110	120	125	130	138
Ελλάδα	150	170	185	190	205	220
Ηνωμένο Ε	1.920	1.980	2.050	2.120	2.125	1.990
Ιρλανδία	110	115	135	140	130	125
Ισπανία	1.100	1.000	1.100	1.150	1.200	1.270
Ιταλία	1.900	1.850	1.900	1.980	2.050	2.150
Λουξεμβού	26	25	26	27	30	29
Ολλανδία	460	440	440	435	420	420
Πορτογαλί	200	210	220	235	255	270
Σουηδία	190	195	200	220	240	250
Φιλανδία	100	110	120	135	145	130
ΕΕ(15)	12316	12110	12516	12987	13335	13232

Πηγή: (1999) Economist Intelligence Unit (E.I.U)

Αντιθέτως στις χώρες με χαμηλό βαθμό περιβαλλοντικής "συνείδησης" όπου τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς είναι λιγότερο αναπτυγμένα, όπως είναι η Ελλάδα και η Πορτογαλία αναμένεται σημαντική αύξηση του μεγέθους των πωλήσεων των επιβατικών αυτοκινήτων μέσα στην επόμενη πενταετία (EIU). Σε άλλες αγορές, όπως είναι η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γαλλία αναμένεται μια σταθερότητα στο ρυθμό μεταβολής των πωλήσεων για τα επόμενα έτη απόρροια του υψηλού βαθμού κορεσμού που χαρακτηρίζει τη ζήτηση του κλάδου των αυτοκινήτων.

Αυξητική πορεία αναμένεται να ακολουθήσει το μέγεθος των πωλήσεων των επιβατικών αυτοκινήτων στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης την επόμενη πενταετία. Πιο συγκεκριμένα, το διάστημα 2000-2005, οι πωλήσεις των επιβατικών αυτοκινήτων στο σύνολο των χωρών μελών της Ε.Ε. εκτιμάται ότι θα ακολουθήσουν αυξητικό ρυθμό της τάξης του 1,4% ετησίως, φθάνοντας το 2005 τα 13,2 εκατομμύρια τεμάχια.

Διάγραμμα 2.3
Πωλήσεις επιβατικών αυτοκινήτων στην Ε.Ε. (2000-2005)
(χιλιάδες τεμάχια)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Πίνακα 2.2

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη των πωλήσεων νέων ελαφρών φορτηγών στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πιο συγκεκριμένα, το μέγεθος των πωλήσεων ελαφρών φορτηγών στο σύνολο της Ε.Ε. εμφανίζει για την περίοδο 1992-99 σημαντική άνοδο της τάξης του 3,6% ετησίως. Από την ανάλυση του σχετικού πίνακα, παρατηρείται ότι οι πωλήσεις των ελαφρών φορτηγών είναι αυξημένες σε χώρες όπως η Σουηδία, η Ιρλανδία, η Φινλανδία, το Λουξεμβούργο, το Βέλγιο και η Πορτογαλία. Το γεγονός αυτό διαπιστώνεται από τους θετικούς Μέσους Ετήσιους Ρυθμούς Μεταβολής (ΜΕΡΜ) που εμφανίζουν οι πωλήσεις των ελαφρών φορτηγών στις χώρες αυτές.

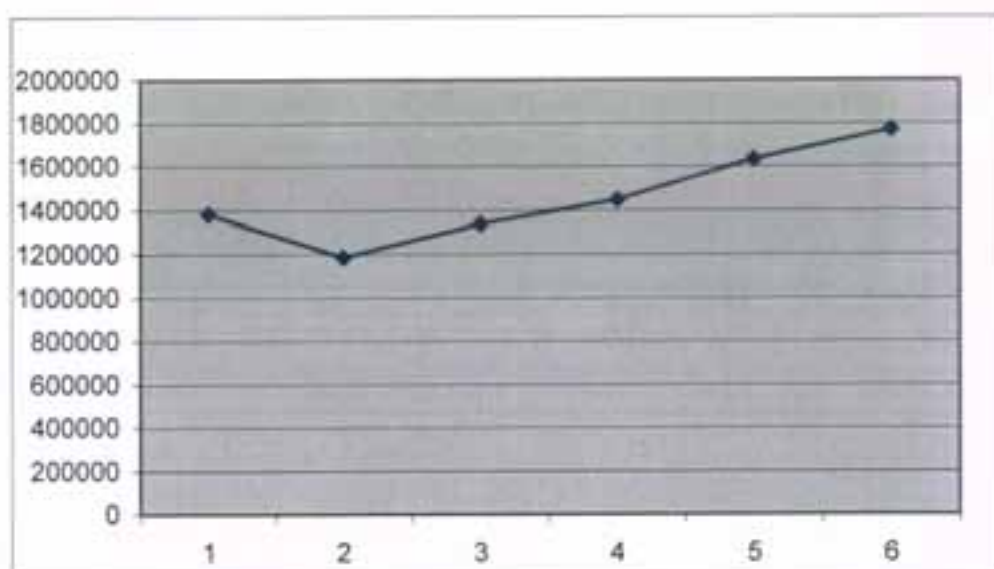
Πίνακας 2.3
Πωλήσεις νέων ελαφρών φορτηγών

	1990	1992	1994	1996	1997	1998	1999
Αυστρία	21309	22467	20905	22383	23585	24956	25201
Βέλγιο	51844	34824	29225	36010	45311	50320	58211
Γαλλία	392689	322056	290337	331297	312793	347119	375411
Γερμανία	119563	222862	183990	172175	185832	203795	218131
Δανία	19497	20236	20589	26998	30193	29568	32151
Ελλάδα	29394	28927	14823	12989	18022	16812	21641
Ηνωμένο Βασίλειο	246826	171010	183904	208329	230038	243385	237771
Ιρλανδία	23024	11682	12984	16192	19834	27372	33831
Ισπανία	228854	221630	164369	184226	215765	255048	309031
Ιταλία	155125	147026	109411	144137	141719	172689	178561
Λουξεμβούργο	1767	1816	2396	2067	2215	2592	3121
Ολλανδία	53002	79411	42491	68346	82010	96684	99481
Πορτογαλία	64032	78250	98493	84698	103288	119877	130311
Σουηδία	26114	8969	7179	15154	20739	26392	28431
Φινλανδία	27192	9091	3841	10049	13394	15832	16381
ΕΕ(15)	1460232	1380257	1184937	1335050	1444738	1632441	1767711

Συγκεκριμένα, κατά την εξεταζόμενη περίοδο 1992-99, οι τρεις χώρες με τις μεγαλύτερες πωλήσεις είναι η Σουηδία (17,9%), η Ιρλανδία (16,4%) και η Φινλανδία (8,8%). Οι χώρες αυτές σημειώνουν ρυθμούς κατά πολύ υψηλότερους από το μέσο ευρωπαϊκό επίπεδο. Τέλος, σημαντική πτώση των πωλήσεων παρατηρείται στην Ελλάδα (-4,1%) και στη Γερμανία (-0,3%). Αντίθετα σε χώρες όπως η Αυστρία, η Ιταλία και η Γαλλία το μέγεθος των πωλήσεων των ελαφρών φορτηγών εμφανίζει οριακή άνοδο.

Η διαχρονική πορεία των πωλήσεων ελαφρών φορτηγών στο σύνολο της Ε.Ε για την περίοδο 1992-99, παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα. Πιο συγκεκριμένα, όπως ειπώθηκε και προηγουμένως, οι πωλήσεις ελαφρών φορτηγών εμφανίζουν μια αυξητική πορεία της τάξης του 3,6% ετησίως. Ειδικότερα, τη διετία 1992-93, οι πωλήσεις σημειώνουν πτωτική τάση, η οποία αντιστοιχεί σε 19,5%, η οποία όμως αναστρέφεται πλήρως μέσα στην επόμενη περίοδο. Ενδεικτικό της αύξησης αυτής είναι το γεγονός ότι το μέγεθος των πωλήσεων κατά την περίοδο 1994-99 σημειώνει άνοδο της τάξης του 42,5%.

Διάγραμμα 2.4
Πωλήσεις Ελαφρών Φορτηγών στην Ε.Ε.
(1992-99)



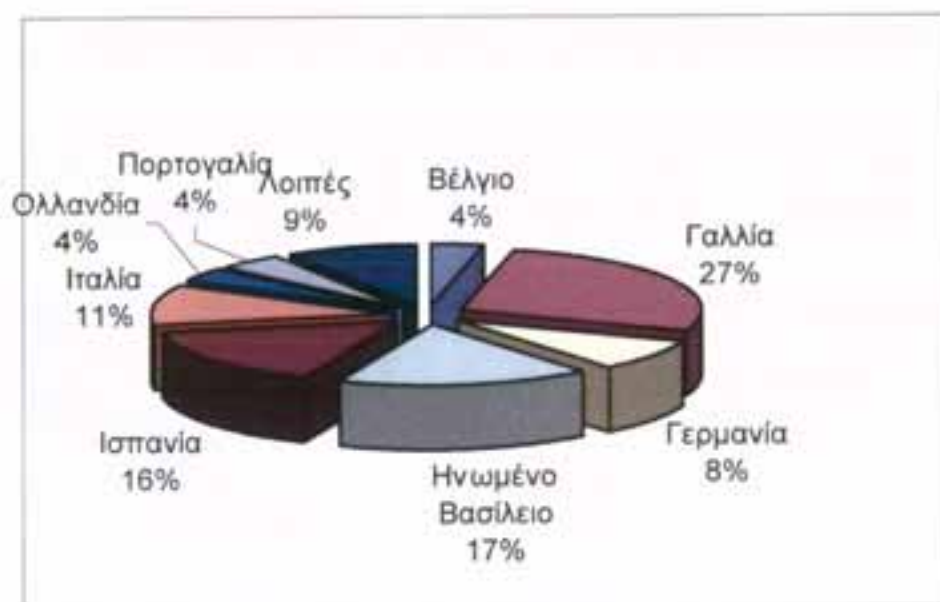
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Πίνακα 2.3

Με βάση το παρακάτω διάγραμμα, στο οποίο παρουσιάζονται τα μερίδια των χωρών της Ε.Ε. με τις μεγαλύτερες πωλήσεις ελαφρών φορτηγών για το 1999, προκύπτουν τα ακόλουθα:

Το μεγαλύτερο μερίδιο στο σύνολο των πωλήσεων ελαφρών φορτηγών για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης συγκεντρώνει η Γαλλία με ποσοστό που προσεγγίζει το 22%.

Τη δεύτερη θέση καταλαμβάνει η Ισπανία στην οποία οι πωλήσεις των νέων ελαφρών φορτηγών αντιπροσωπεύουν για το 1999 το 18% του συνόλου των πωλήσεων της Ε.Ε.

Διάγραμμα 2.5
Μερίδια πωλήσεων ελαφρών φορτηγών στο σύνολο της Ε.Ε.
(1999)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Πίνακα 2.3

Στην τρίτη θέση βρίσκεται το Ηνωμένο Βασίλειο, όπου οι πωλήσεις ελαφρών φορτηγών αντιπροσωπεύουν για το 1999 το 13% του συνόλου των πωλήσεων στην Ε.Ε.

Στη συνέχεια ακολουθούν χώρες όπως η Ιταλία (10%), η Πορτογαλία (7%) και η Ολλανδία (6%) με μερίδια συμμετοχής που δεν ξεπερνούν το 10% του συνολικού αριθμού των πωλήσεων ελαφρών φορτηγών στην Ε.Ε.

Από την εξέταση του παραπάνω διαγράμματος, προκύπτει το συμπέρασμα ότι οι μεγαλύτερες πληθυσμιακά ευρωπαϊκές χώρες είναι και αυτές στις οποίες πραγματοποιείται το μεγαλύτερο ύψος των πωλήσεων. Συγκεκριμένα, κατά το 1999, οι περισσότερες πωλήσεις ελαφρών φορτηγών παρουσιάζονται στη Γαλλία, 375.149 τεμάχια, στην Ισπανία όπου πωλήθηκαν 309.037 τεμάχια και τέλος στο Ηνωμένο Βασίλειο με 237.771 τεμάχια.

Συμπερασματικά, μπορεί να ειπωθεί ότι το μέγεθος των πωλήσεων δεν εμφανίζει σημαντικές διαφοροποιήσεις ως προς τη μορφή των αυτοκινήτων (επιβατικά και ελαφρά φορτηγά). Με άλλα λόγια, παρατηρείται ότι οι πωλήσεις αυτοκινήτων τόσο στις Σκανδιναβικές χώρες όσο και στην Ιρλανδία εμφανίζονται αυξημένες. Αντίθετα, επικρατεί σημαντική διαφοροποίηση μεταξύ των χωρών της Κεντρικής και Νότιας Ευρώπης. Η διαφοροποίηση αυτή γίνεται περισσότερο αισθητή σε χώρες όπως η Πορτογαλία και η Αυστρία, στις οποίες το μέγεθος των πωλήσεων επιβατικών αυτοκινήτων βαίνει μειούμενο τα τελευταία έτη, σε αντιδιαστολή με τις πωλήσεις ελαφρών φορτηγών, οι οποίες εμφανίζουν άνοδο.

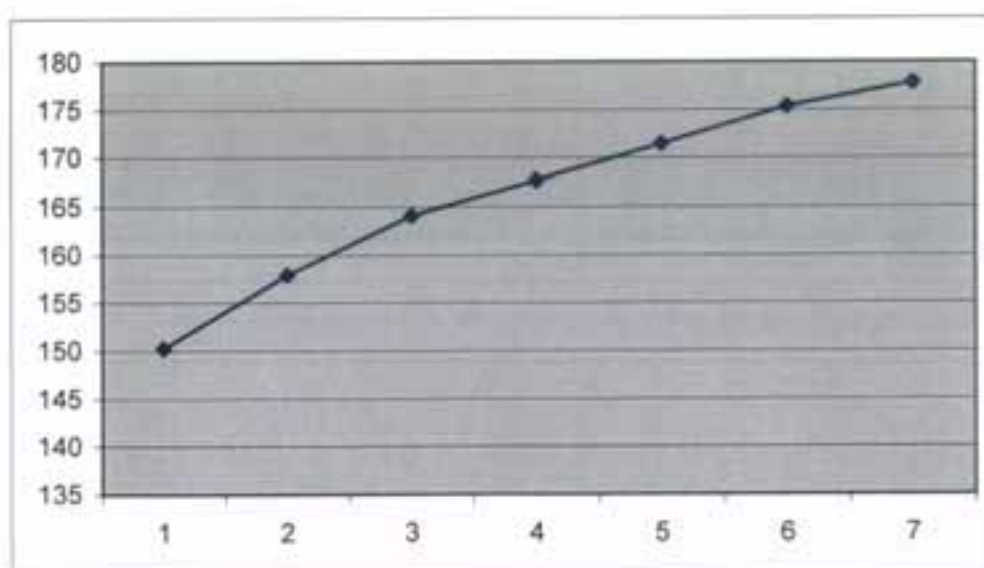
2.1.3 Στόλος των αυτοκινήτων

Σε ένα δεύτερο επίπεδο, η ανάλυση εστιάζεται στην εξέταση του αριθμού των αυτοκινήτων σε κυκλοφορία (στόλος) τόσο για κάθε ευρωπαϊκή χώρα ξεχωριστά, όσο και για το σύνολο της Ε.Ε. Για την καλύτερη παρουσίαση των συμπερασμάτων που θα προκύψουν από την όλη ανάλυση, κρίνεται σκόπιμος ο διαχωρισμός των αυτοκινήτων σε δύο κατηγορίες που αφορούν τα επιβατικά και ελαφρά φορτηγά οχήματα, ο οποίος ακολουθήθηκε και παραπάνω.

Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, προκύπτει το συμπέρασμα ότι η ευρωπαϊκή αγορά επιβατικών αυτοκινήτων διέπεται από σταθερά αυξητικές τάσεις τα τελευταία οκτώ έτη. Η εξέλιξη αυτή διαπιστώνεται από το θετικό ΜΕΡΜ, ο οποίος για το εξεταζόμενο διάστημα κυμαίνεται στο 2,12% (Διάγραμμα 2.6).

Διάγραμμα 2.6
Διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των επιβατικών αυτοκινήτων στην Ε.Ε.

(εκατ. τεμάχια)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Πίνακα 2.4

Μέσα στα επόμενα έτη, ο αριθμός των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων ακολουθεί μια σταθερή αύξηση, η οποία δεν ξεπερνά το 2,5 %. Εξαιρέση αποτελεί η τελευταία διετία (1999-2000), όπου ο ρυθμός αύξησης των επιβατικών αυτοκινήτων αντιστοιχεί στο 1,4%, εμφανίζοντας πτώση σε σχέση με την προηγούμενη διετία κατά 0,8 ποσοστιαίες μονάδες. Η πτώση αυτή προέρχεται κατά ένα μεγάλο βαθμό από την πλευρά της ζήτησης, η οποία τα τελευταία έτη παρουσιάζει σημαντική μείωση στις χώρες-μέλη της Ε.Ε. Η τάση αυτή αναμένεται να συνεχιστεί και μέσα στα επόμενα έτη, ενώ παράλληλα προβλέπεται ότι για το 2001, ο ρυθμός μεταβολής των

κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων θα κυμανθεί σε επίπεδο χαμηλότερο του 1 %. Στα χαμηλά επίπεδα ζήτησης που διέπουν τον κλάδο των επιβατικών αυτοκινήτων, συγκαταλέγονται παράγοντες όπως το υψηλό ποσοστό φορολόγησης των καυσίμων και οι περιβαλλοντικές ρυθμίσεις σχετικά με τις εκπομπές ρύπων, οι οποίοι με τη σειρά τους συμβάλλουν στην αύξηση του κόστους απόκτησης των αυτοκινήτων.

Αυξητική πορεία ακολουθούν όλες οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως διαφαίνεται και μέσα από την εξέταση του ΜΕΡΜ. Από την ανάλυση του πίνακα, προκύπτει ότι τους υψηλότερους ρυθμούς μεταβολής σημειώνουν χώρες με χαμηλό σχετικά επίπεδο ανάπτυξης όπως είναι η Ιρλανδία (7,73%), η Πορτογαλία (6,45%) και η Ελλάδα (6,71 %). Αντιθέτως, στις πιο αναπτυγμένες οικονομίες όπως είναι η Γερμανία, η Ιταλία και η Γαλλία που αποτελούν ταυτόχρονα και χώρες με σημαντική υποδομή (εργοστάσια, γραμμές παραγωγής, κανάλια διανομής) στον κλάδο παραγωγής και διάθεσης αυτοκινήτων, παρατηρείται μια μικρή, αλλά σταθερή αύξηση του αριθμού των επιβατικών αυτοκινήτων.

Πίνακας 2.4
Διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των επιβατικών αυτοκινήτων σε κυκλοφορία

(εκατ. τεμάχια)

Χώρες	1992	1994	1996	1997	1998	1999	2000	ΜΕΡΜ%
Αυστρία	3,25	3,48	3,69	3,78	3,89	3,94	3,96	2,50
Βέλγιο	4,03	4,18	4,31	4,37	4,46	4,62	4,84	2,32
Γαλλία	24,02	24,9	25,5	26,09	26,81	27,39	27,76	1,83
Γερμανία	36,04	39,77	40,99	41,37	41,67	42,62	42,77	2,16
Δανία	1,6	1,62	1,74	1,79	1,82	1,82	1,83	1,69
Ελλάδα	1,88	2,11	2,24	2,4	2,57	2,87	3,16	6,71
Ηνωμένο Βασίλειο	23,01	23,83	24,87	25,59	26,27	26,89	27,34	2,18
Ιρλανδία	0,86	0,94	1,06	1,13	1,2	1,43	1,56	7,73
Ισπανία	13,1	13,73	14,75	15,3	16,05	16,54	16,8	3,16
Ιταλία	29,43	29,67	30,62	31,11	31,37	31,62	31,82	0,98
Λουξεμβούργο	0,21	0,22	0,23	0,24	0,24	0,25	0,25	2,20
Ολλανδία	5,3	5,56	5,74	5,93	6,12	6,26	6,42	2,43
Πορτογαλία	2,02	2,4	2,75	2,95	3,15	3,22	3,33	6,45
Σουηδία	3,59	3,59	3,66	3,7	3,79	3,8	3,84	0,85
Φιλανδία	1,94	1,87	1,93	1,94	2,01	2,04	2,1	1,00
ΕΕ(15)	150,28	157,87	164,08	167,69	171,42	175,31	177,78	2,12

Πηγή: ACEA Data Services

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι παρατηρούνται μικρές αποκλίσεις στον αριθμό των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων στις χώρες της Ε.Ε, όταν τα δεδομένα προέρχονται από διαφορετικές πηγές. Η διαπίστωση αυτή παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα, ο οποίος περιλαμβάνει τον αριθμό των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων στις χώρες της ΚΚ, όπως αυτός καταγράφεται μέσα από δύο διαφορετικές πηγές πληροφόρησης (ACEA και EIU). Σε γενικές γραμμές, μπορεί να τονιστεί ότι οι αποκλίσεις που εμφανίζονται δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικές, γεγονός

το οποίο δεν αλλοιώνει τα βασικά συμπεράσματα που παρουσιάστηκαν προηγουμένως. Στις χώρες με μεγαλύτερη απόκλιση συγκαταλέγονται η Ελλάδα και η Ολλανδία, ενώ στις χώρες για τις οποίες τα δεδομένα εμφανίζουν μια ομοιογένεια είναι η Πορτογαλία και η Γαλλία.

Πίνακας 2.5

Συγκριτικός Πίνακας επιλεγμένων ετών του αριθμού των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων στις χώρες της Ε.Ε.

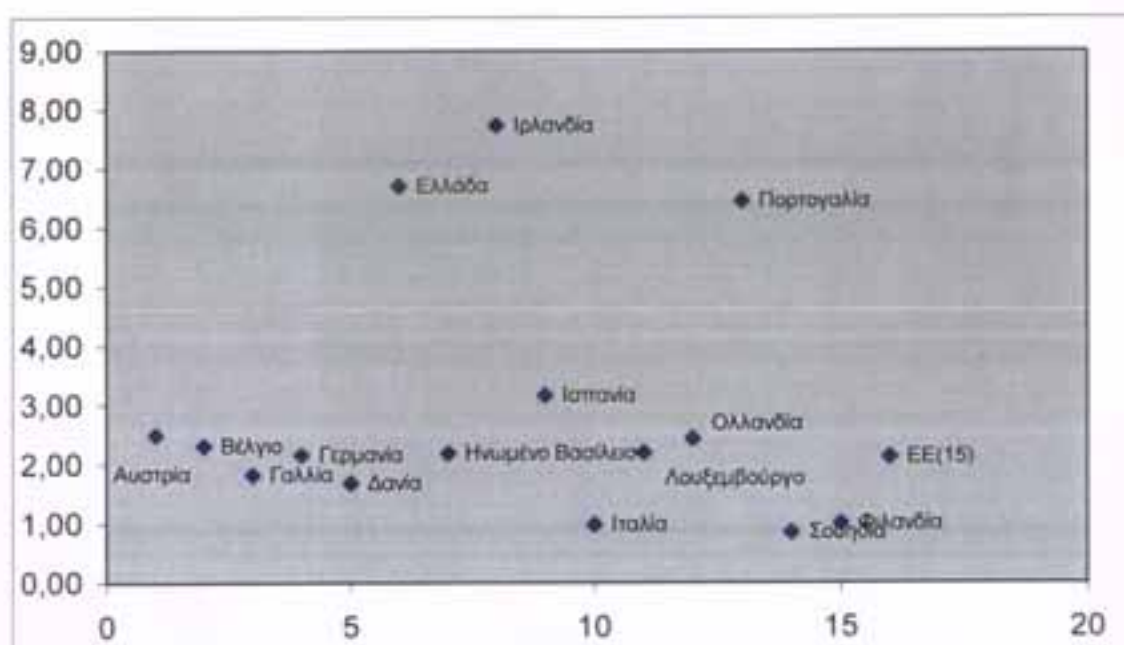
Χώρες	1992		1995		1999	
	ACEA	EIU	ACEA	EIU	ACEA	EIU
Αυστρία	3.250	3.244	3.590	3.593	3.940	3.810
Βέλγιο	4.030	4.029	4.240	4.239	4.620	4.425
Γαλλία	24.020	24.020	25.100	25.100	27.390	26.480
Γερμανία	36.040	37.578	40.400	40.499	42.620	42.442
Δανία	1.600	1.604	1.690	1.688	1.820	1.816
Ελλάδα	1.880	1.749	2.240	2.114	2.870	2.666
Ηνωμένο Βασίλειο	23.010	23.642	24.310	24.307	26.890	26.600
Ιρλανδία	860	858	990	990	1.430	1.229
Ισπανία	13.100	13.102	14.210	14.212	16.540	16.152
Ιταλία	29.430	29.430	30.300	30.301	31.620	31.530
Λουξεμβούργο	210	201	230	235	250	239
Ολλανδία	5.300	5.658	5.630	5.632	6.260	5.915
Πορτογαλία	2.020	2.020	2.560	2.560	3.220	3.300
Σουηδία	3.590	3.587	3.630	3.631	3.800	3.750
Φιλανδία	1.940	1.873	1.890	1.901	2.040	1.945
ΕΕ(15)	150.280	152.595	161.010	161.002	175.310	172.299

Πηγή: ACEA και EIU

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξέταση της αναλογίας των αυτοκινήτων ανά αριθμό κατοίκων όπως αυτή διαμορφώνεται στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πιο συγκεκριμένα σύμφωνα με το παρακάτω διάγραμμα, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

Διάγραμμα 2.7

Αναλογία κατοίκων ανά αυτοκίνητο στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2000)



Στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αντιστοιχεί 1 επιβατηγό αυτοκίνητο ανά 2,1 κατοίκους

Οι χώρες με τη μεγαλύτερη αναλογία είναι η Ελλάδα, η Πορτογαλία και η Δανία, όπου για ένα επιβατικό αυτοκίνητο αντιστοιχούν 3,3, 3 και 2,92 κάτοικοι αντίστοιχα. Αντίθετα σε χώρες όπως το Λουξεμβούργο, η Ιταλία και η Γερμανία η σχετική αναλογία εμφανίζεται σημαντικά μικρότερη και δεν ξεπερνά στο σύνολο της, τους 2 κατοίκους.

Οι υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες δεν εμφανίζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις και κινούνται στην αναλογία που χαρακτηρίζει το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Από την παραπάνω εξέταση προκύπτει το συμπέρασμα ότι η κατανομή του πληθυσμού στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης δείχνει να επιδρά στην κατανομή των κυκλοφορούντων επιβατηγών αυτοκινήτων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι τρεις πρώτες από άποψη στόλου χώρες (Γερμανία, Ιταλία, Γαλλία), οι οποίες σε γενικές γραμμές συγκεντρώνουν από τα υψηλότερα ποσοστά πληθυσμού μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η διαπίστωση αυτή ισχύει και για το Λουξεμβούργο και την Ιρλανδία, οι οποίες αποτελούν τις δύο τελευταίες χώρες τόσο από άποψη στόλου, όσο και από άποψη πληθυσμού. Αυτό που ουσιαστικά υποδεικνύουν τα ανωτέρω είναι ότι κύριο ρόλο στην κατανομή των κυκλοφορούντων επιβατηγών αυτοκινήτων παίζει η κατανομή του πληθυσμού.

Πίνακας 2.6

Ιεράρχηση των χωρών της Ε.Ε. με βάση τον πληθυσμό και το μέγεθος του στόλου*

Πληθυσμός (%)	Στόλος (%)
1. Γερμανία (21,7)	1. Γερμανία (21,7)
2. Γαλλία (16,0)	2. Ιταλία (15,3)
3. Ηνωμένο Βασίλειο (15,8)	3. Γαλλία (16,0)
4. Ιταλία (15,3)	4. Ηνωμένο Βασίλειο (15,8)
5. Ισπανία (10,4)	5. Ισπανία (10,4)
6. Ολλανδία (4,2)	6. Ολλανδία (4,2)
7. Ελλάδα (2,8)	7. Βέλγιο (2,7)
8. Βέλγιο (2,7)	8. Αυστρία (2,1)
9. Πορτογαλία (2,6)	9. Σουηδία (2,3)
10. Σουηδία (2,3)	10. Πορτογαλία (2,6)
11. Αυστρία (2,1)	11. Ελλάδα (2,8)
12. Δανία (1,4)	12. Φιλανδία (1,3)
13. Φιλανδία (1,3)	13. Δανία (1,4)
14. Ιρλανδία (1,0)	14. Ιρλανδία (1,0)
15. Λουξεμβούργο (0,1)	15. Λουξεμβούργο (0,1)

(*) Οι αριθμοί στις παρενθέσεις αφορούν μερίδια στο σύνολο της Ε.Ε.

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Eurostat και ACEA

Μοναδική ίσως εξαίρεση είναι η Ελλάδα, όπου στη γενική πληθυσμιακή κατάταξη βρίσκεται στην 7η θέση, ενώ στην κατάταξη με βάση το μερίδιο του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων βρίσκεται στην 11^η θέση. Οι παραπάνω διαπιστώσεις

παρουσιάζονται αναλυτικά στον πιο κάτω πίνακα, ο οποίος παρουσιάζει την υπέρχρηση των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς το μέγεθος του πληθυσμού και τον αριθμό των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων (στόλος).

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι προβλέψεις για την πορεία που θα ακολουθήσει ο αριθμός των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων τα επόμενα πέντε έτη μέχρι το 2005. Όπως φαίνεται και μέσα από την εξέταση του σχετικού πίνακα, το μέγεθος των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων στις χώρες της Ε.Ε. ακολουθεί μία κοινή αυξητική πορεία, η οποία διαφοροποιείται ανάλογα με τη χώρα. Έτσι παρατηρείται σε μερικές χώρες όπως η Πορτογαλία, η Ιρλανδία και η Ισπανία σημαντική άνοδος του μεγέθους των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων, η οποία για την περίοδο 2000-2005, αντιστοιχεί στο 17,9%, 17,8% και 7,8% αντίστοιχα.

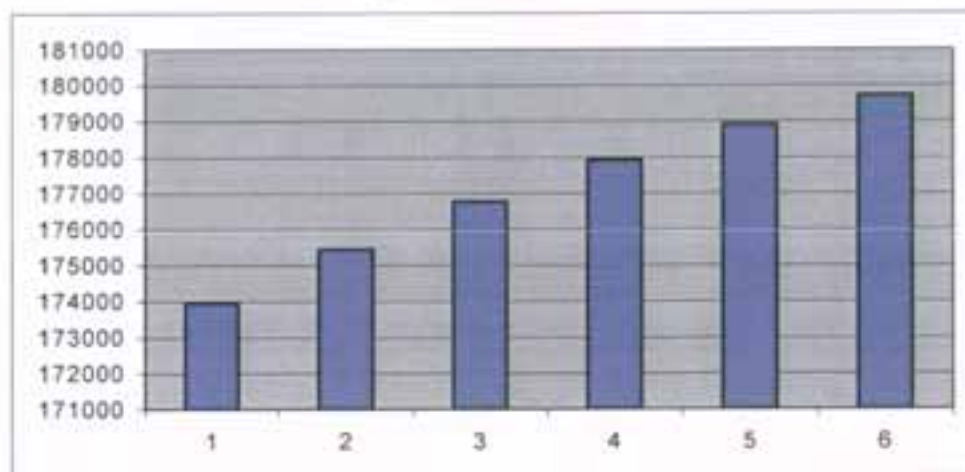
Σε αντιδιαστολή, ο αριθμός των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων εκτιμάται ότι θα παρουσιάσει μια σταθερή αύξηση την προβλεπόμενη περίοδο σε χώρες όπως η Δανία, η Αυστρία και η Ολλανδία. Οι κυριότεροι παράγοντες που προσδιορίζουν τις παραπάνω εξελίξεις συνδέονται τόσο με το φορολογικό καθεστώς, όσο και με το επίπεδο περιβαλλοντικής προστασίας.

Πίνακας 2.7
Προβλέψεις του αριθμού των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων (2000-2005)

Χώρες	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Αυστρία	3815	3815	3825	3840	3850	3855
Βέλγιο	4450	4490	4525	4575	4600	4620
Γαλλία	26594	26705	26816	26936	26999	27060
Γερμανία	42792	43132	43482	43660	43768	43803
Δανία	1827	1838	1842	1840	1845	1840
Ελλάδα	2711	2745	2782	2820	2861	2894
Ηνωμένο Βασίλειο	26950	27250	27400	27500	27500	27450
Ιρλανδία	1267	1307	1355	1404	1449	1493
Ισπανία	16537	16887	17107	17337	17577	17831
Ιταλία	31606	31643	31795	31993	32301	32623
Λουξεμβούργο	240	241	242	243	244	245
Ολλανδία	5961	6005	6027	6020	6010	6025
Πορτογαλία	3500	3650	3800	3950	4075	4125
Σουηδία	3770	3790	3815	3835	3850	3865
Φιλανδία	1940	1950	1960	1975	1990	2000
ΕΕ(15)	173960	175448	176773	177928	178919	179729

Αυξητική πορεία αναμένεται να ακολουθήσει το μέγεθος των κυκλοφορούντων επιβατικών στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης την επόμενη πενταετία. Πιο συγκεκριμένα, το διάστημα 2000-2005, ο αριθμός τους στο σύνολο των χωρών-μελών της Ε.Ε. εκτιμάται ότι θα αυξηθεί με ρυθμό της τάξης του 3,3%, φθάνοντας το 2005 τα 179,7 εκατομμύρια τεμάχια.

Διάγραμμα 2.8
Επιβατικά αυτοκίνητα σε κυκλοφορία στην Ε.Ε. (2000-2005)
(χιλιάδες τεμάχια)

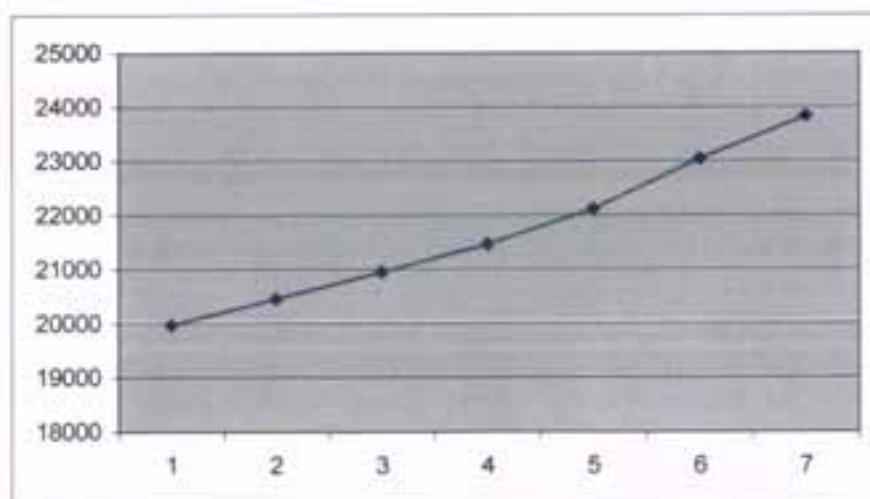


Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Πίνακα 2.7

Αυξητική εικόνα χαρακτηρίζει και την κατηγορία των ελαφρών φορτηγών οχημάτων στην Ε.Ε. όπου σύμφωνα με το Διάγραμμα 2.9 -όπως και στην περίπτωση των επιβατικών οχημάτων - ο αριθμός τους παρουσιάζει συνεχή αύξηση στις χώρες μέλη της Ε.Ε., από 19,97 εκατ. το 1992 σε 23,82 εκατ. το 1998 (ΜΕΡΜ 2,98%).

Από τις χώρες-μέλη της Ε.Ε. η μικρότερη ποσοστιαία αύξηση παρατηρείται στην Φινλανδία, όπου ο αριθμός των κυκλοφορούντων ελαφρών φορτηγών οχημάτων σημειώνει οριακή αύξηση της τάξης του 0,6% ετησίως (Πίνακας: 2.8). Επίσης και στο Ηνωμένο Βασίλειο ο αριθμός των κυκλοφορούντων ελαφρών φορτηγών οχημάτων σημείωσε την εξεταζόμενη περίοδο οριακή άνοδο με ρυθμό 0,92% ετησίως.

Διάγραμμα 2.9
Διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των ελαφρών φορτηγών οχημάτων στην Ε.Ε.
(χιλ. τεμάχια)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Πίνακα 2.8

Στις χώρες που παρατηρείται μεγάλη ποσοστιαία αύξηση του αριθμού των ελαφρών φορτηγών οχημάτων συγκαταλέγονται η Πορτογαλία με ΜΕΡΜ 7,68%, η Γερμανία (4,98%) και η Ολλανδία (4,58%).

Με βάση την παραπάνω ανάλυση, γίνεται φανερό ότι σε κάθε χώρα της ΕΕ παρατηρούνται διαφορετικοί ρυθμοί μεγέθυνσης της αγοράς ελαφρών φορτηγών οχημάτων. Το γεγονός αυτό είναι συνάρτηση του διαφορετικού επιπέδου εξάπλωσης του αυτοκινήτου στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο προσδιορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τη σύνθεση και εξέλιξη των αγοραστικών προτύπων κάθε επιμέρους χώρας.

Πίνακας 2.8
Διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των ελαφρών φορτηγών σε κυκλοφορία
(χιλ. τεμάχια)

Χώρες	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	ΜΕΡΜ %
Αυστρία	289	296	305	313	317	325	335	2,49
Βέλγιο	420	428	444	457	472	489	514	3,42
Γαλλία	5035	5065	5140	5195	5255	5380	5500	1,48
Γερμανία	2418	2657	2780	2915	2983	3180	3237	4,98
Δανία	313	319	329	342	349	355	367	2,69
Ελλάδα	812	826	848	863	863	878	923	2,16
Ηνωμένο Βασίλειο	3121	3088	3094	3124	3156	3222	3298	0,92
Ιρλανδία	155	146	148	155	153	158	171	1,65
Ισπανία	2773	2860	2953	3072	3200	3360	3562	4,26
Ιταλία	2684	2721	2790	2863	3112	3291	3337	3,7
Λουξεμβούργο	27	27	27	27	28	29	29	1,2
Ολλανδία	617	652	653	657	680	739	807	4,58
Πορτογαλία	696	759	843	880	931	994	1085	7,68
Σουηδία	319	316	318	322	327	337	353	1,7
Φιλανδία	294	283	278	277	283	291	305	0,61
ΕΕ(15)	19973	20443	20950	21462	22109	23028	23823	

Πηγή: ACEA Data Services

Από τη συνδυασμένη εξέταση του στόλου των δύο τύπων αυτοκινήτου (επιβατικά και ελαφρά φορτηγά), προκύπτει ότι σε γενικές γραμμές επικρατεί μια κοινή τάση. Ειδικότερα, παρατηρείται ότι σε χώρες της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης, με εξαίρεση το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιρλανδία τη Γερμανία και την Ολλανδία, ο στόλος των αυτοκινήτων ακολουθεί μια σταθερή ανοδική πορεία με χαμηλούς ρυθμούς μεγέθυνσης που δεν ξεπερνούν το 4%. Αντίθετα, στις χώρες της Νότιας Ευρώπης, όπως είναι η Ελλάδα, και η Ιταλία οι ρυθμοί μεγέθυνσης του στόλου των αυτοκινήτων εμφανίζουν σημαντική διαφοροποίηση. Πιο συγκεκριμένα, ο στόλος των επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα, εμφανίζει το διάστημα 1992-2000 αυξητικούς ρυθμούς της τάξης του 6,7%, ενώ ο αριθμός των κυκλοφορούντων ελαφρών φορτηγών παρουσιάζει αύξηση με ρυθμό που προσεγγίζει το 2%. Οι ενδεχόμενες διαφορές στους ρυθμούς μεγέθυνσης των δύο στόλων στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης οφείλονται μεταξύ των άλλων σε παράγοντες όπως είναι ο διαφορετικός ρυθμός ανανέωσης λόγω κόστους, η διαφορετική

φορολογική μεταχείριση και τέλος οι διαφορετικές συνθήκες ζήτησης που διέπουν τους δύο παραπάνω τύπους αυτοκινήτων.

2.1.4 Ηλικιακή κατανομή

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξέταση της μέσης ηλικίας του στόλου των αυτοκινήτων τόσο στην Ε.Ε., όσο και στις επιμέρους χώρες-μέλη. Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, ο οποίος παρουσιάζει τη μέση ηλικία των αυτοκινήτων στις χώρες της Ε.Ε. όπως αυτός διαμορφώθηκε με βάση διαθέσιμα στοιχεία του 1999, παρατηρείται ότι στο σύνολο της Ε.Ε. κυκλοφορούν αυτοκίνητα με μέση ηλικία τα 7,62 έτη. Από τις δύο κατηγορίες που συνθέτουν τον κλάδο των αυτοκινήτων, ο στόλος των αυτοκινήτων είναι περισσότερο πεπαλαιωμένος σε σχέση με το στόλο των επιβατικών αυτοκινήτων εμφανίζοντας μέση ηλικία τα 7,5 έτη.

Στις χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με μεγάλη μέση ηλικία του στόλου των αυτοκινήτων, συγκαταλέγονται η Ελλάδα με μέση ηλικία τα 13 έτη περίπου, η Φινλανδία με 10,2 έτη και η Σουηδία στην οποία η μέση ηλικία των αυτοκινήτων της προσεγγίζει τα 9,7 έτη. Σε αντιδιαστολή χώρες με μικρή μέση ηλικία αυτοκινήτων είναι το Βέλγιο-Λουξεμβούργο με 5,1 έτη κατά μέσο όρο και η Ιρλανδία, στην οποία η μέση ηλικία του στόλου έχει υπολογιστεί στα 5,6 έτη περίπου.

Πίνακας 2.9
Μέση ηλικία του στόλου των αυτοκινήτων

Χώρες	Συνολικά αυτοκίνητα	Επιβατικά	Ελαφρά φορτηγά
Αυστρία	6,73	6,76	6,35
Βέλγιο-Λουξεμβούργο	5,15	5,23	4,43
Γαλλία	6,99	6,84	7,81
Γερμανία	6,17	6,16	6,41
Δανία	7,06	7,34	6,04
Ελλάδα	12,98	8,61	15
Ηνωμένο Βασίλειο	6,95	6,94	7,08
Ιρλανδία	5,58	5,74	4,69
Ισπανία	8,51	8,61	8,05
Ιταλία	7,99	7,83	10,55
Ολλανδία	6,17	6,43	3,98
Πορτογαλία	6,46	6,68	5,75
Σουηδία	9,69	9,79	8,88
Φινλανδία	10,21	10,29	9,77
ΕΕ(15)	7,62	7,38	7,49

Πηγή: FT(1999) Worldwide Vehicle Population, its Age and Structure

Ανάλογη εικόνα παρουσιάζουν και οι επιμέρους κατηγορίες των αυτοκινήτων (επιβατικά και ελαφρά φορτηγά). Σύμφωνα με την ανάλυση του παραπάνω πίνακα, οι χώρες με υψηλή μέση ηλικία επιβατικών αυτοκινήτων είναι οι Σκανδιναβικές χώρες (Φινλανδία και Σουηδία), με μέση ηλικία που πλησιάζει τα 10 έτη περίπου. Επίσης, η μέση ηλικία των επιβατικών αυτοκινήτων είναι ιδιαίτερα υψηλή στην Ελλάδα και την Ισπανία και έχει υπολογιστεί στα 8,6 έτη. Στην κατηγορία των ελαφρών φορτηγών οχημάτων την πρώτη θέση με αισθητή διαφορά καταλαμβάνει η Ελλάδα, όπου η ηλικία του στόλου των ελαφρών φορτηγών της αυτοκινήτων πλησιάζει τα 15 έτη. Ακολουθεί η Ιταλία με μέση ηλικία τα 10,5 έτη, ενώ χώρες όπως η Ολλανδία (3,9), η Ιρλανδία (4,6) και η Πορτογαλία (5,7) εμφανίζουν μια σχετικά χαμηλή μέση ηλικία του στόλου των ελαφρών φορτηγών τους οχημάτων. Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί ότι τα τελευταία χρόνια σύμφωνα με μέτρα και πολιτικές που προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος και το σχεδιασμό και εφαρμογή μιας ενιαίας περιβαλλοντικής πολιτικής, έχει μειωθεί η μέση ηλικία του στόλου των αυτοκινήτων σε αρκετές χώρες κυρίως λόγω εφαρμογής μέτρων όπως είναι η απόσυρση των περισσότερο ρυπογόνων αυτοκινήτων και η θέσπιση φορολογικών κινήτρων για αγορά νέων καταλυτικών αυτοκινήτων που επιβαρύνουν με μικρότερη ποσότητα ρύπων το περιβάλλον.

Στον παρακάτω πίνακα, παρουσιάζεται η ηλικιακή κατανομή των επιβατικών αυτοκινήτων στις χώρες της

Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτή διαμορφώνεται με βάση το τελευταίο διαθέσιμο έτος (1999). Στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων είναι πεπαλαιωμένο, αφού το 16,6% του συνόλου έχει ηλικία άνω των δώδεκα ετών. Αντίθετα μόλις το 29,6% του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στην Ευρωπαϊκή Ένωση αφορά αυτοκίνητα που βρίσκονται στο ηλικιακό διάστημα των 1-4 ετών.

Από την προσεκτική εξέταση του σχετικού πίνακα, προκύπτει ότι οι χώρες στις οποίες το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατικών αυτοκινήτων που κυκλοφορούν αφορά τα δώδεκα και πλέον έτη είναι η Ελλάδα, η Αυστρία, η Δανία, η Ιρλανδία, η Φινλανδία, η Ιταλία, οι χώρες της Ιβηρικής Χερσονήσου, η Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται ότι στην Ελλάδα, το ποσοστό των αυτοκινήτων με μέση ηλικία που ξεπερνά τα δώδεκα έτη ισοδυναμεί με 41,1%. Σε αντιδιαστολή μόλις το 23,8% του στόλου των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στην Ελλάδα αφορά αυτοκίνητα που βρίσκονται στο ηλικιακό διάστημα των 4 ετών. Ανάλογη εικόνα χαρακτηρίζει και την Φινλανδία όπου ο στόλος των αυτοκινήτων ηλικίας δώδεκα ετών και άνω συγκεντρώνει ποσοστό που κυμαίνεται στο 38,2%. Τέλος, ο στόλος των αυτοκινήτων στη Σουηδία μέση ηλικία που ξεπερνά τα δώδεκα έτη αντιπροσωπεύει το 33% του συνόλου των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων.

Πίνακας 2.10
Ηλικιακή κατανομή των επιβατικών αυτοκινήτων στις χώρες της Ε.Ε. (1999)
(ποσοστά επί τοις εκατό)

	ΕΤΗ												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	12+
Αυστρία	7,62	7,08	7,89	7,14	6,96	7,21	8,03	7,54	7,08	6,63	5,88	5,15	15,
Βέλγιο-Λουξεμβούργο	10,04	8,42	8,13	7,09	7,46	6,93	8,45	8,05	7,81	6,64	5,61	4,3	11,0
Γαλλία	7,45	6,56	8,15	7,35	7,43	6,45	7,85	7,52	8,34	8,04	7,5	6,13	11,0
Γερμανία	8,92	8,42	8,32	7,85	7,56	7,49	9,14	9,56	6,91	6,3	6,05	5,72	7,7
Δανία	8,8	8,27	7,69	7,28	7,47	4,46	4,51	4,4	4,18	3,96	4,33	5,53	29,
Ελλάδα	7,04	6,12	5,47	5,16	4,11	5,66	7,54	6,31	4,29	3,13	2,05	1,74	41,4
Ηνωμένο Βασίλειο	8,34	8,05	7,49	7,17	7	6,49	5,77	5,7	7,1	7,96	7,42	6,14	15,3
Ιρλανδία	11,96	11,21	9,41	7,08	6,52	5,18	5,45	5,3	6,34	5,78	4,5	3,66	17,6
Ισπανία	7,5	6,37	5,7	5,2	5,64	4,6	6	5,37	5,88	6,71	5,93	4,66	30,4
Ιταλία	7,54	7,65	5,48	5,51	5,24	5,29	7,35	7,17	7,1	7	6,26	5,16	23,2
Ολλανδία	9,22	8,1	7,97	7,49	7,25	6,51	8,1	8,01	8,04	7,68	6,77	6,62	8,2
Πορτογαλία	8,48	7,17	7,25	6,35	7,31	7,56	8,56	7,1	6,46	5,77	6,64	3,57	17,7
Σουηδία	6,73	5,98	4,77	4,48	4,1	3,25	3,99	4,83	5,82	7,62	8,18	7,15	33,0
Φινλανδία	6,13	5,1	4,66	3,87	3,24	2,68	3,26	4,35	6,46	8,04	7,64	6,3	38,2
ΕΕ(15)	8,13	7,57	7,19	6,74	6,63	6,23	7,43	7,34	7,05	7,01	6,51	5,57	16,6

(*) Σταθμισμένος μέσος όρος

Πηγή: FT(1999) Worldwide Vehicle Population, its Age and Structure

Όπως γίνεται κατανοητό, από την προηγούμενη ανάλυση η ηλικιακή κατανομή των επιβατικών αυτοκινήτων, ακολουθεί την ηλικιακή κατανομή του συνόλου των αυτοκινήτων στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι σε χώρες που διέπονται από ένα υψηλό βαθμό περιβαλλοντικής προστασίας (φόροι, απαγορεύσεις, κ.λ.π) το ποσοστό των νέων ταξινόμησεων τόσο στα επιβατικά όσο και στο σύνολο του στόλου των αυτοκινήτων εμφανίζεται υψηλότερο σε σχέση με χώρες (Ισπανία, Πορτογαλία, Ελλάδα) στις οποίες τα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος δεν έχουν λάβει ακόμη σημαντικές διαστάσεις.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η ηλικιακή κατανομή των ελαφρών φορτηγών στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Από την προσεκτική εξέταση προκύπτει ότι οι χώρες, στις οποίες το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατικών αυτοκινήτων που κυκλοφορούν αφορά τα δώδεκα και πλέον έτη είναι η Ελλάδα, η Αυστρία, η Δανία, η Φινλανδία, η Γερμανία, η Ιταλία, η Γαλλία, Ισπανία, η Σουηδία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται ότι στην Ελλάδα, το ποσοστό των ελαφρών φορτηγών με μέση ηλικία που ξεπερνά τα δώδεκα έτη ισοδυναμεί με 74,9%. Ανάλογη εικόνα χαρακτηρίζει και την Ιταλία όπου ο στόλος των αυτοκινήτων ηλικίας δώδεκα ετών και άνω συγκεντρώνει ποσοστό που κυμαίνεται στο 44,2%. Τέλος, ο στόλος των αυτοκινήτων στη Φινλανδία με μέση ηλικία που ξεπερνά τα δώδεκα έτη αντιπροσωπεύει το 34,1% του συνόλου των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων.

Πίνακας 2.11
Ηλικιακή κατανομή των ελαφρών φορτηγών στις χώρες της Ε.Ε. (1999)
(ποσοστά επί τοις εκατό)

	ΕΤΗ												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	12+
Αυστρία	8,91	7,71	8	7,78	7,57	7,41	7,67	7,61	7,14	5,94	6,14	4,4	13,72
Βέλγιο-Λουξεμβούργο	11,86	10,52	8,58	8,12	7,48	8,03	8,97	9,9	9,01	7,62	4,43	3,28	2,15
Γαλλία	7,25	6,46	6,85	6,47	5,86	5,06	6,41	6,9	7,75	7,44	6,58	5,67	21,22
Γερμανία	9,17	8,17	7,02	6,11	7,96	7,81	9,71	7,35	5,98	4,88	4,18	3,39	18,27
Δανία	9,75	9,79	8,88	8,45	6,71	6,16	6,17	6,27	6,08	5,46	5,13	7,25	13,72
Ελλάδα	1,77	1,82	1,16	1,29	1,51	1,88	3,11	3,01	3,2	2,74	2,02	1,6	74,85
Ηνωμένο Βασίλειο	8,68	8,08	7,65	7,39	6,66	5,55	5,53	5,56	7,46	8,99	7,91	6,24	14,21
Ιρλανδία	16,47	11,57	9,43	7,76	6,92	5,68	5,25	6,48	9,39	6,25	3,98	2,85	7,97
Ισπανία	8,67	7,17	5,97	5,14	4,89	4,53	6,63	6,54	7,12	6,61	6,15	4,45	26,15
Ιταλία	6,2	5,16	4,98	4,81	3,77	3,54	4,77	4,87	4,97	4,69	4,06	3,93	44,24
Ολλανδία	16,13	13,53	11,76	8,71	6,88	8,4	10,59	7,85	6,6	4,61	3,39	1,29	0,24
Πορτογαλία	11,65	10,13	7,24	5,86	9,39	7,71	8,07	6,73	6,83	6,26	4,97	4,1	11,02
Σουηδία	9,29	7,57	6,08	4,3	2,97	2,83	3,41	5,87	9,23	11,85	9,11	6,51	21,42
Φινλανδία	6,53	5,51	4,36	3,51	1,87	1,68	3,29	5,08	9,28	11,55	7,85	5,32	34,16

Πηγή: FT(1999) Worldwide Vehicle Population, its Age and Structure

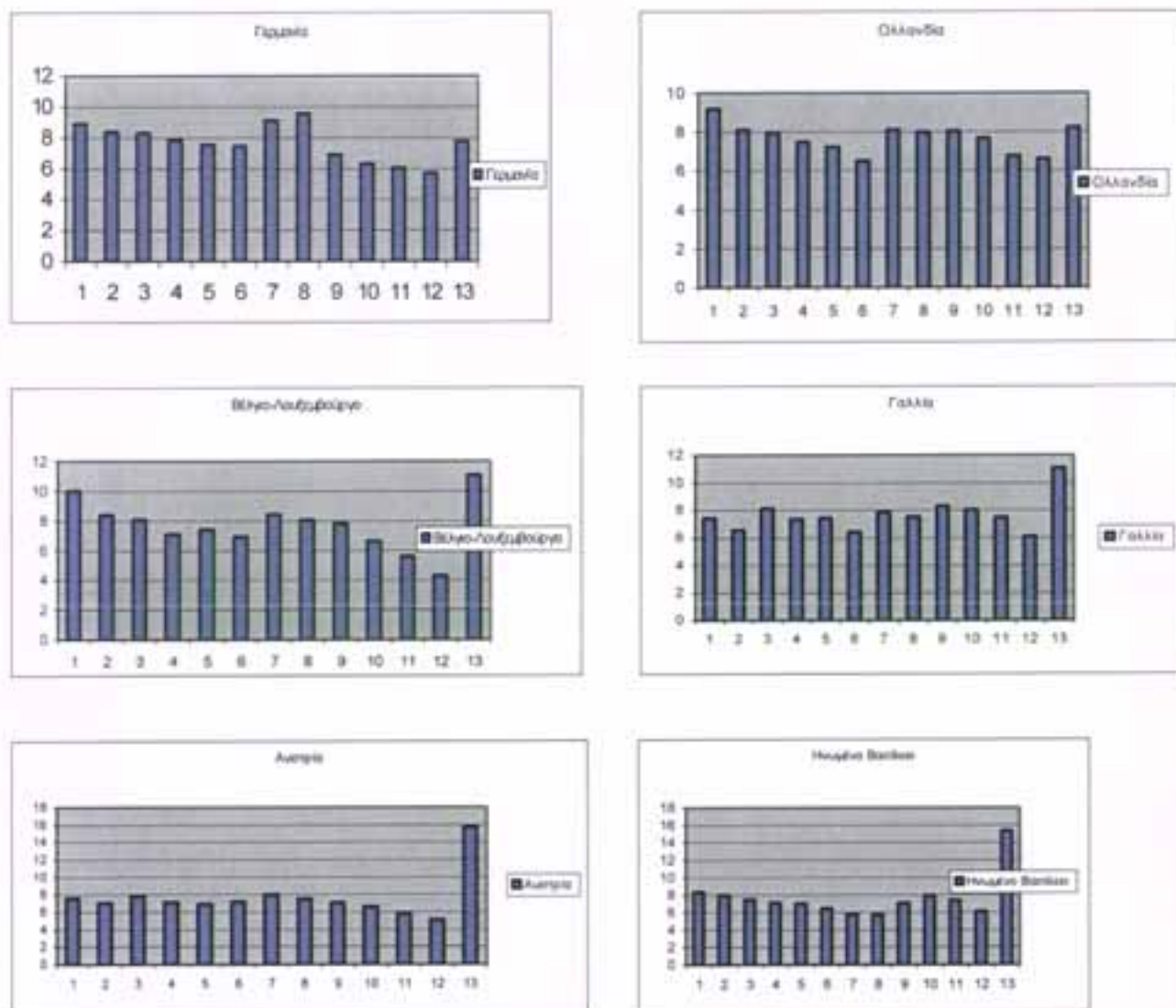
Συμπερασματικά προκύπτει ότι η ηλικιακή κατανομή των ελαφρών φορτηγών ακολουθεί σε γενικές γραμμές το πρότυπο της ηλικιακής κατανομής των επιβατικών αυτοκινήτων. Με άλλα λόγια παρατηρείται στις χώρες της Βόρειας και Νότιας Ευρώπης (Σουηδία, Φινλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ισπανία, Ελλάδα, Ιταλία) οι στόλοι των ελαφρών φορτηγών και επιβατικών αυτοκινήτων να είναι αρκετά πεπαλαιωμένοι σε σχέση με χώρες της Κεντρικής Ευρώπης (Βέλγιο και Λουξεμβούργο, Ολλανδία). Εξαιρεση από τη γενικότερη τάση, αποτελεί η Γερμανία, όπου το μεγαλύτερο μέρος του στόλου των ελαφρών φορτηγών αφορά τα δώδεκα και πλέον έτη σε αντίθεση με το στόλο των επιβατικών αυτοκινήτων, όπου το αντίστοιχο ποσοστό, κυμαίνεται μόλις στο 7,7%.

Στα διαγράμματα που ακολουθούν, παρουσιάζεται η ηλικιακή κατανομή του συνόλου των αυτοκινήτων στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Από τις χώρες, που παρουσιάζουν μια συμμετρική ηλικιακή κατανομή του στόλου των αυτοκινήτων, ξεχωρίζουν η Ολλανδία, η Γερμανία, η Γαλλία, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο (Διάγραμμα 2.10). Αναλυτικότερα, για την Γερμανία παρατηρείται ότι το ποσοστό των νέων σε ηλικία αυτοκινήτων που βρίσκεται στο διάστημα 4-6 ετών κυμαίνεται στο 22,8% του συνόλου των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων. Αντιθέτως στο δεξί άκρο της κατανομής (12 ετών και άνω) συγκεντρώνεται μόλις το 8,5%. Αντίστοιχη εικόνα χαρακτηρίζει και το Βέλγιο-Λουξεμβούργο, όπου το ποσοστό του "γηρασμένου" στόλου των αυτοκινήτων με μέση ηλικία τα δώδεκα και πλέον έτη κυμαίνεται στο 10,1%. Σε αντιδιαστολή τα αυτοκίνητα που κυκλοφορούν στις χώρες αυτές με μέση διάρκεια ζωής έως και τρία έτη καταλαμβάνουν το 27% περίπου του συνόλου. Λιγότερο συμμετρική ηλικιακή κατανομή παρουσιάζει ο στόλος των αυτοκινήτων στη Γαλλία.

Από την παραπάνω εξέταση, προκύπτει το συμπέρασμα ότι στις χώρες παραγωγής αυτοκινήτων, όπως είναι η Γερμανία και η Γαλλία, ο στόλος των σε κυκλοφορία αυτοκινήτων εμφανίζεται λιγότερο πεπαλαιωμένος σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες για τις οποίες έγινε λόγος προηγουμένως. Το γεγονός αυτό συνδέεται με παράγοντες

όπως η γρήγορη αντικατάσταση του στόλου με νέα αυτοκίνητα καλύτερης (αντιρρυπαντικής) τεχνολογίας και η θέσπιση και εφαρμογή κινήτρων (απόσυρση) από τις κυβερνήσεις των χωρών αυτών για ταχεία αντικατάσταση των παλαιότερων αυτοκινήτων.

Διάγραμμα 2.10
Ηλικιακή κατανομή των αυτοκινήτων στις χώρες της Ε.Ε.



Πηγή: FT(1999) Worldwide Vehicle Population, its Age and Structure

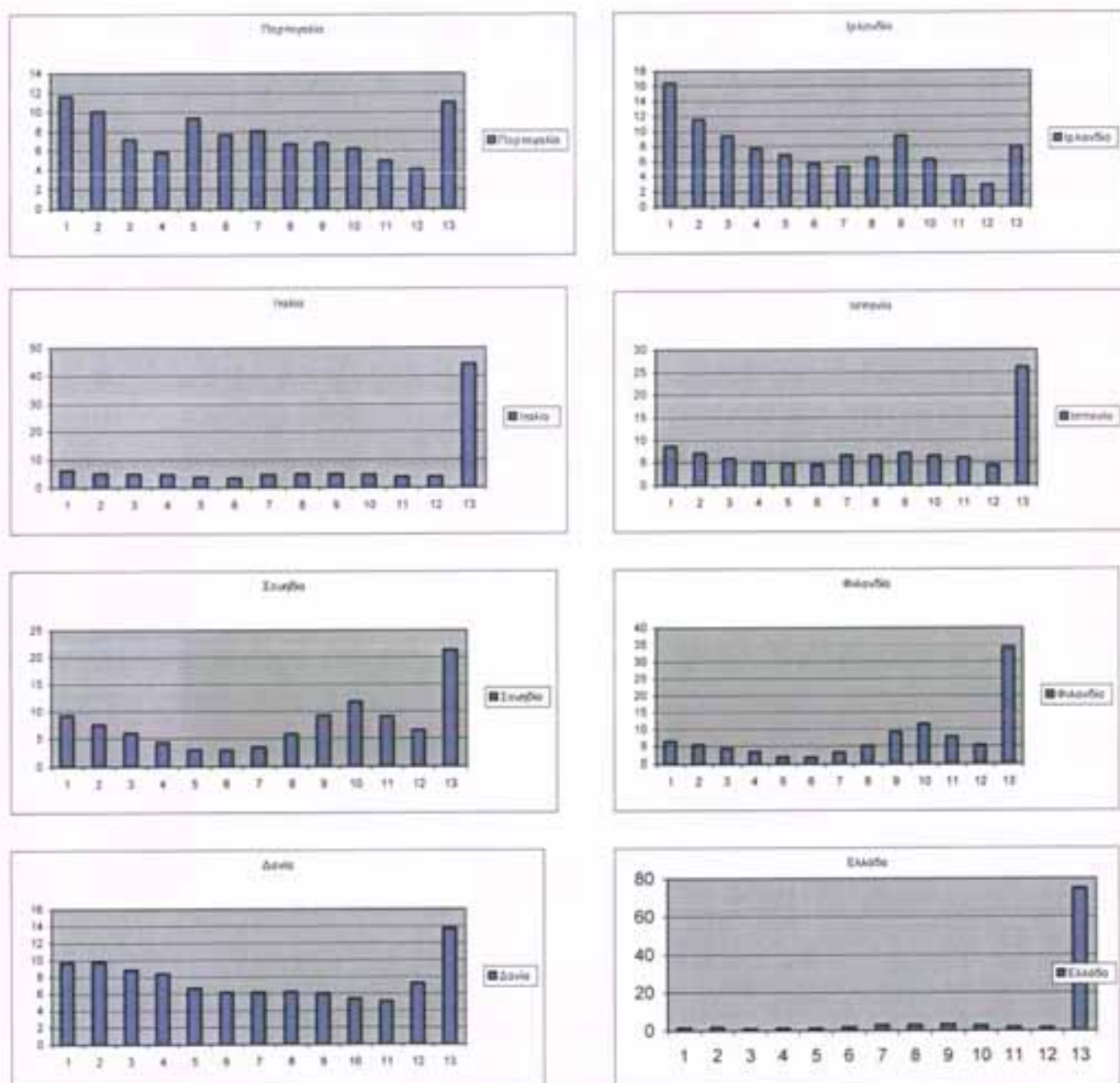
Η Ολλανδία, εμφανίζει μια πιο συγκεντρωμένη ηλικιακή κατανομή, αφού το 27% των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων βρίσκεται στο ηλικιακό διάστημα μεταξύ 1-3 ετών. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι το ποσοστό αυτό εμφανίζεται αυξημένο σε σχέση με τα προηγούμενα τρία έτη κατά 5,5 ποσοστιαίες μονάδες περίπου. Εξίσου σημαντικό είναι το γεγονός ότι ο αριθμός των αυτοκινήτων με ηλικία άνω των δώδεκα ετών έχει μειωθεί στα 0,485 εκατομμύρια τεμάχια, μέγεθος που αντιπροσωπεύει το 7,3% του στόλου των αυτοκινήτων. Το ποσοστό

αυτό είναι ιδιαίτερα χαμηλό, τόσο σε ευρωπαϊκή όσο και σε παγκόσμια κλίμακα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι σε παγκόσμιο επίπεδο το ποσοστό των αυτοκινήτων με μέση ηλικία τα δώδεκα και πλέον έτη είναι 21%.

Στο παρακάτω διάγραμμα, παρουσιάζονται οι χώρες στις οποίες ο στόλος των αυτοκινήτων τους είναι περισσότερο πεπαιγμένος. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Διάγραμμα 2.11, παρατηρείται ότι οι χώρες στις οποίες το μεγαλύτερο ποσοστό των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν αφορά τα δώδεκα και πλέον έτη είναι η Ελλάδα, η Αυστρία, η Δανία, η Ιρλανδία και η Φινλανδία. Από την προσεκτική εξέταση του σχετικού διαγράμματος, μπορεί να αναφερθεί ότι στην Ελλάδα, το ποσοστό των αυτοκινήτων με μέση ηλικία που ξεπερνά τα δώδεκα έτη ισοδυναμεί με 50% περίπου.

Σε αντιδιαστολή μόλις το 12,2% του στόλου των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στην Ελλάδα αφορά αυτοκίνητα που βρίσκονται στο ηλικιακό διάστημα των 4-6 ετών. Ανάλογη εικόνα χαρακτηρίζει και την Φινλανδία όπου ο στόλος των αυτοκινήτων ηλικίας δώδεκα ετών και άνω συγκεντρώνει ποσοστό που κυμαίνεται στο 37,7%. Τέλος, ο στόλος των αυτοκινήτων στη Δανία με μέση ηλικία που ξεπερνά τα δώδεκα έτη αντιπροσωπεύει το 26,6% του συνόλου των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων.

Διάγραμμα 2.11
Ηλικιακή κατανομή των αυτοκινήτων στις χώρες της Ε.Ε.
(ποσοστά επί τοις εκατό)



Πηγή: FT (1999) Worldwide Vehicle Population, its Age and Structure

Στη Σουηδία, ο αριθμός των αυτοκινήτων με μέση ηλικία τα δώδεκα και πλέον έτη αντιπροσωπεύει το 32,1% του συνόλου. Σε αντιδιαστολή μόλις το 11,6% του στόλου των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στη Σουηδία αφορά αυτοκίνητα που βρίσκονται στο ηλικιακό διάστημα των 4-6 ετών. Ανάλογη εικόνα χαρακτηρίζει την Ισπανία και Ιταλία όπου ο στόλος των αυτοκινήτων ηλικίας δώδεκα ετών και άνω συγκεντρώνει ποσοστό που κυμαίνεται στο 29,6%

και 25,1 % αντίστοιχα. Τέλος, ο στόλος των αυτοκινήτων στην Πορτογαλία με μέση ηλικία που ξεπερνά τα δώδεκα έτη αντιπροσωπεύει το 16% του συνόλου των κυκλοφορούντων οχημάτων.

Συμπερασματικά, από τη συνδυασμένη εξέταση των διαγραμμάτων, παρατηρείται ότι με εξαίρεση το Ηνωμένο Βασίλειο οι χώρες της Βόρειας Ευρώπης (Σκανδιναβικές χώρες), χαρακτηρίζονται από ένα πεπαλαιωμένο στόλο αυτοκινήτων, γεγονός που δεν παρατηρείται στις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, όπως είναι η Γερμανία, η Γαλλία και η Ολλανδία. Επίσης, το μεγαλύτερο μέρος του στόλου των αυτοκινήτων στις χώρες της νότιας Ευρώπης (Μεσογειακές) ανήκει στο ηλικιακό διάστημα άνω των δώδεκα ετών.

2.2 Προσδιοριστικοί παράγοντες

2.2.1 Τεχνικά χαρακτηριστικά χώρας

Στο παρακάτω διάγραμμα, παρουσιάζονται ορισμένα επιλεγμένα χαρακτηριστικά που συνδέονται με το μεταφορικό τομέα των χωρών-μελών της Ε.Ε. Τα διαθέσιμα αυτά στοιχεία καλύπτουν τη δεκαετία 1980-90, και μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέτρο σύγκρισης για την εικόνα που παρουσιάζει ο τομέας των μεταφορών στις χώρες-μέλη της Ε.Ε

Από την ανάλυση του σχετικού πίνακα, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Ο αριθμός των μηχανοκίνητων και επιβατικών αυτοκινήτων έχει σημειώσει αύξηση τη δεκαετία 1980-90 σε όλες σχεδόν τις χώρες της Ε.Ε. Σημαντική άνοδος παρατηρείται σε χώρες όπως η Πορτογαλία, η Ελλάδα, η Ισπανία, η Ιταλία και η Φινλανδία.
- Τη μεγαλύτερη αύξηση του αριθμού των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων κατά 7,25% ετησίως σημειώνει η Ελλάδα, ενώ ακολουθεί με μικρή διαφορά η Πορτογαλία (7,24%).
- Η χώρα με τη χαμηλότερη αύξηση των σε κυκλοφορία επιβατικών αυτοκινήτων είναι η Ιρλανδία, η οποία κατά την εξεταζόμενη περίοδο εμφανίζει Μέσο Ετήσιο Ρυθμό Μεταβολής (ΜΕΡΜ) της τάξης του 0,9% ετησίως
- Στις χώρες της Ιβηρικής Χερσονήσου (Ισπανία και Πορτογαλία), το μήκος του οδικού δικτύου εμφανίζει σημαντική αύξηση, με ρυθμό που για την εξεταζόμενη δεκαετία προσεγγίζει το 3,3% και 3,1 % αντίστοιχα. Η εξέλιξη αυτή είναι συνυφασμένη με παράγοντες όπως η αποδοτική απορρόφηση και αξιοποίηση των κονδυλίων των Μ.Ο.Π, απόρροια της ένταξης των χωρών αυτών στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα (1986) σε συνδυασμό με γε-νικότερες διαρθρωτικές αλλαγές που ακολουθήθηκαν από τις κυβερνήσεις των συγκεκριμένων κρατών και αφορούσαν μεταξύ των άλλων και παρεμβάσεις στο μεταφορικό τομέα (εκσυγχρονισμός του

οδικού δικτύου, ασφαλτόστρωση, κ.λ.π).

- Στην Ελλάδα, όπως και στις χώρες για τις οποίες έγινε λόγος προηγουμένως παρατηρήθηκε την περίοδο 1980-90, σημαντική αύξηση του ασφαλτοστρωμένου οδικού δικτύου(3,1 % ετησίως), το οποίο για το 1990 καλύπτει 38,1 χιλ. χιλιόμετρα.

Πίνακας 2.12

Συγκριτική παρουσίαση επιλεγμένων εθνικών μεγαθών των χωρών της Ε.Ε.

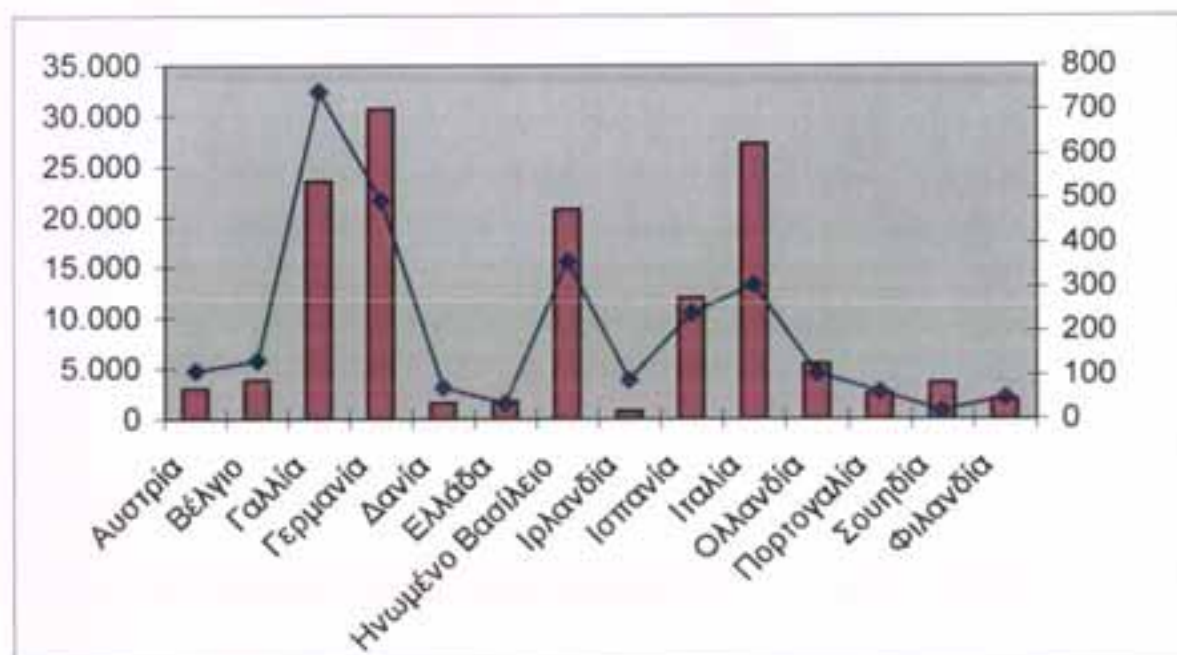
Χώρες	1980			Α.Ε.Π			1990			
	Επιβατικά (χιλ)	Πυκν/τα Πληθ.	Μήκος Δρόμων (χιλ. χλμ)	Ασφαλση (χιλ. χλμ)	Ασφαλση (κατά κεφαλήν)	Επιβατικά (χιλ)	Πυκν/τα Πληθ.	Μήκος Δρόμων (χιλ. χλμ)	Ασφαλση (χιλ. χλμ)	Α.Ε.Π (κατά κεφαλήν)
Αυστρία	2.247	0,011	106,3	106,3	106,6	2.991	0,011	107,2	107,2	106,3
Βέλγιο	3.315	0,003	126,8	119,2	106,5	3.875	0,003	137,9	131,8	104,6
Γαλλία	18.400	0,01	803	730,7	109,3	23.550	0,01	805,9	741,2	107,4
Γερμανία	23.192	0,004	471,4	466,7	116,1	30.695	0,004	501	496	114,6
Δανία	1.398	0,008	68,9	68,9	112,8	1.604	0,008	71,1	71,1	106,6
Ελλάδα	863	0,013	37,1	25,3	70,4	1.738	0,013	38,1	34,3	58,5
Ηνωμένο Ε	15.619	0,004	352,5	339,8	96,6	20.807	0,004	356,5	356,5	100,1
Ιρλανδία	734	0,02	92,3	86,9	66	803	0,02	92,3	86,8	73,7
Ισπανία	7.557	0,013	237,9	150,8	73,1	11.996	0,013	332	239,9	76,8
Ιταλία	17.686	0,005	297,2	287,9	101,7	27.300	0,005	303,9	303,9	102,3
Ολλανδία	4.552	0,002	93,9	93,3	108,8	5.509	0,002	104,6	103,1	103,7
Πορτογαλί	1.269	0,009	51,9	44,8	56,3	2.552	0,009	70,2	60,3	31,3
Σουηδία	2.883	0,05	129	94,9	114,3	3.601	0,048	133,7	18,4	11,0
Φιλανδία	1.226	0,064	75	36	97	1.940	0,061	76,4	46,6	102,5

(*) Ισοδονμία Αγροαστικός Δίνωμης - ΕΕ = 100

Πηγή: International Road Federation

Από την εξέταση του παρακάτω διαγράμματος φαίνεται καθαρά η θετική σχέση ανάμεσα στο στόλο των επιβατικών αυτοκινήτων και το μήκος του ασφαλτοστρωμένου δικτύου των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έτσι σε χώρες όπως η Αυστρία, το Βέλγιο, η Δανία, η Ιρλανδία, η Ελλάδα, η Πορτογαλία, η Σουηδία και η τέλος η Φινλανδία όπου το μήκος του ασφαλτοστρωμένου δικτύου είναι σχετικά χαμηλό, ο στόλος των επιβατικών αυτοκινήτων κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα. Αντιθέτως, ο στόλος των επιβατικών αυτοκινήτων παραμένει υψηλός σε χώρες με μεγάλο μήκος ασφαλτοστρωμένου οδικού δικτύου όπως είναι η Γαλλία, η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ισπανία. Εξαιρέση αποτελεί η Ιταλία, η οποία αν και διέπεται από μεγάλο αριθμό κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων εντούτοις το μήκος της ασφαλτόστρωσης παραμένει συγκριτικά χαμηλότερο σε σχέση με τις προαναφερθείσες χώρες.

Διάγραμμα 2.12
Στόλος επιβατικών αυτοκινήτων και ασφαλτόστρωση (1990)



Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Πίνακα 2.12

2.2.2 Μακροοικονομικό περιβάλλον

Ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες που επηρεάζουν τη δομή και τις εξελίξεις στον κλάδο του αυτοκινήτου είναι μεταξύ των άλλων και το μακροοικονομικό περιβάλλον που χαρακτηρίζει κάθε χώρα. Ο ρυθμός ανάπτυξης μιας χώρας σε συνδυασμό με την άνοδο της οικονομικής δραστηριότητας (αύξηση επενδύσεων, δημοσιονομική σταθερότητα) αναμένεται να επηρεάσει σημαντικά τόσο το μέγεθος των πωλήσεων, όσο και το στόλο των αυτοκινήτων. Για την ασφαλή διεξαγωγή συμπερασμάτων και τη διασύνδεση μεταξύ της δομής του κλάδου του αυτοκινήτου και του μακροοικονομικού περιβάλλοντος, παρουσιάζονται οι εξελίξεις τόσο στην ΕΕ, όσο και ανά επιμέρους χώρα.

Ευρωπαϊκή Ένωση

Η εικόνα που παρουσιάζει το επίπεδο οικονομικής ανάπτυξης της Ε.Ε., όπως αυτό καταγράφεται μέσα από την εξέταση των ρυθμών μεταβολής του Α.Ε.Π. η δεν διαφοροποιείται σημαντικά τις τελευταίες δύο δεκαετίες. Ειδικότερα, κατά τη δεκαετία του 1980 σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Eurostat το Α.Ε.Π κυμάνθηκε στο επίπεδο του 2,4%, εμφανίζοντας τάσεις περαιτέρω ενίσχυσης. Η εικόνα όμως αυτή δεν συνεχίστηκε καθώς μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1990, σημειώθηκε επιβράδυνση στο ρυθμό αύξησης του Α.Ε.Π., η οποία γίνεται ιδιαίτερα αισθητή το 1996 (1,6%). Η Ευρωπαϊκή οικονομία επανακάμπτει σημαντικά από το 1996 και έπειτα έχοντας ως βασικό της προωθητικό παράγοντα την αύξηση των επενδύσεων, η οποία οδήγησε σε άνοδο του επιπέδου οικονομικής ανάπτυξης μέχρι και το 2000.

Η πορεία ανάπτυξης της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τη διάρκεια του 2000 παρουσίασε διακυμάνσεις που τροφοδοτήθηκαν από παράγοντες όπως η αύξηση της τιμής του πετρελαίου και η συνεχιζόμενη υποχώρηση του ευρώ έναντι του δολαρίου. Παρόλα αυτά, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους διατηρήθηκαν ρυθμοί αύξησης του Α.Ε.Π σε υψηλά επίπεδα γύρω στο 3% τόσο για το σύνολο των χωρών, όσο και στις χώρες της Ευρω-ζώνης. Πιο συγκεκριμένα, το δεύτερο τρίμηνο παρουσιάστηκε ρυθμός ανάπτυξης 3,7% έναντι του 3,5% του πρώτου τριμήνου η ανοδική όμως αυτή πορεία διακόπηκε, με αποτέλεσμα να υπάρξει σχετική επιβράδυνση τα δύο επόμενα τρίμηνα με 3,2% και 2,9% αντίστοιχα. Παρόλο όμως το γεγονός αυτό η Ε.Ε σημείωσε το 2000 ετήσια αύξηση του Α.Ε.Π 3,4% έναντι 2,5% του 1999.

Η άνοδος της απασχόλησης καταγράφεται ενισχυμένη στο σύνολο της Ε.Ε., ιδιαίτερα τα τελευταία τέσσερα έτη καθώς αποτελεί κεντρικό στόχο των γενικότερων οικονομικών πολιτικών τόσο σε κρατικό επίπεδο όσο και στο επίπεδο των πολιτικοοικονομικών σχηματισμών. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο ότι κεντρικός άξονας της αναπτυξιακής πολιτικής της Ευ-

ρωπαϊκής Ένωσης είναι η δημιουργία και η βιωσιμότητα νέων θέσεων εργασίας αν και η εικόνα των εξελίξεων στην απασχόληση θα μπορούσε να χαρακτηριστεί θετική, διαπιστώνεται ταυτόχρονη άνοδος της ανεργίας.

Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat για το ποσοστό ανεργίας, και από την ανάλυση των δεδομένων διαπιστώνεται μια ενίσχυση του ποσοστού αυτού στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την δεκαετία του 1990-2000. Η εικόνα αυτή αντικατοπτρίζει τις ακαμψίες που παρατηρούνται στην Ευρωπαϊκή αγορά εργασίας και που κυρίως αποδίδονται στην αδυναμία της αγοράς να ταυτίσει την ζήτηση με την προσφορά. Το πρόβλημα αυτό χαρακτηρίζεται ως διαρθρωτική ανεργία και έχει την ρίζα του στο ζήτημα της ταύτισης των δεξιοτήτων των εργαζομένων με τις ανάγκες της αγοράς. Σύμφωνα με υπολογισμούς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το 50% της ανεργίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση αποδίδεται στο πρόβλημα της διαρθρωτικής ανεργίας (European Commission, 1999).

Το 2000 αποτέλεσε ένα έτος ιδιαίτερα ευνοϊκό για θέματα προώθησης της απασχόλησης και καταπολέμησης της ανεργίας. Δημιουργήθηκαν περίπου 2,8 εκατ. νέες θέσεις εργασίας, με άμεσο αποτέλεσμα την μείωση της ανεργίας κατά περίπου μια ποσοστιαία μονάδα, προσεγγίζοντας το 8,3% του εργατικού δυναμικού (9,2% το 1999). Η πορεία αυτή προβλέπεται να συνεχιστεί, στοχεύοντας σε περαιτέρω μείωση της ανεργία στο 7,7% το 2001 και 7,2% το 2002.

Γερμανία

Κατά το 2000, η οικονομία της Γερμανίας - που συνιστά τη μεγαλύτερη οικονομία μέσα στην Ε.Ε.- σημείωσε μια δυναμική πορεία ανάπτυξης με ρυθμούς γύρω στο 3,0% έναντι του 1,9% του 1999, σημειώνοντας έτσι την καλύτερη επίδοση ύστερα από την περίοδο 1986-1990.

Όσον αφορά στις πληθωριστικές πιέσεις που δέχτηκε η οικονομία από την αύξηση των τιμών του πετρελαίου πρέπει να επισημανθεί η επιβάρυνση του ΕνΔΤΚ, ο οποίος κινήθηκε στο 2,1 %. Η αύξηση αυτή είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του μοναδιαίου κόστους εργασίας χωρίς όμως αυτή να είναι πραγματική καθώς το πραγματικό μοναδιαίο κόστος κυμαίνεται γύρω στο 0,1 % (έναντι -0,3% το 1999).

Γαλλία

Ο ρυθμός αύξησης του Α.Ε.Π στην Γαλλία κατά το 2000 προσέγγισε το 3,2% κυμαινόμενος περίπου στα ίδια επίπεδα με αυτόν του συνόλου των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο βασικός παράγοντας που επέδρασε θετικά στην εξέλιξη αυτή προήλθε από την αύξηση των επενδύσεων σε εξοπλισμό κυρίως το δεύτερο εξάμηνο του 2000 (13,7%). Αντίθετα, η πετρελαϊκή κρίση οδήγησε σε αύξηση του πληθωρισμού, επηρεάζοντας αρνητικά την ιδιωτική κατανάλωση, η οποία έμεινε αμετάβλητη στα επίπεδα του 1999. Αξιοσημείωτες είναι οι επιδόσεις της οικονομίας στον τομέα της απασχόλησης. Η αύξηση της απασχόλησης έφτασε σε σημείο ιστορικά υψηλό (2%) ενώ η ανεργία ακολουθεί μια ραγδαία καθοδική πορεία, η οποία προβλέπεται να συνεχιστεί και τα επόμενα έτη. Πέραν των εξελίξεων αυτών εμφανίζεται μείωση του πραγματικού μοναδιαίου κόστους εργασίας.

Ιταλία

Κατά τη διάρκεια του 2000 η οικονομία της Ιταλίας περιήλθε σε μια φάση οικονομικής ανάπτυξης καθώς παρουσιάστηκε ο υψηλότερος ρυθμός από το 1995, προσεγγίζοντας το 2,9%, δηλαδή περίπου διπλάσιο έναντι του 1999. Η εγχώρια

ζήτηση αυξήθηκε σημαντικά λόγω της αύξησης τόσο της ιδιωτικής όσο και της δημόσια κατανάλωσης. αλλά και των επενδύσεων, συμβάλλοντας στην αύξηση του Α.Ε.Π κατά 3,2%. Ακολούθως, η δυναμική αύξηση των εξαγωγών αποτέλεσε ένα βασικό σημείο ανάκαμψης της οικονομίας από τις διεθνείς κρίσεις του 1997 και 1998 που είχαν οδηγήσει σε ολοένα και φθίνουσα πορεία προσεγγίζοντας το 1999 το 0,0%.

Παράλληλα κατά το 2000 οι εισαγωγές αυξήθηκαν με φθίνοντα ρυθμό, με τελικό αποτέλεσμα το εμπορικό ισοζύγιο να συμβάλλει κατά 0,6% στην αύξηση του Α.Ε.Π, σε αντίθεση με την αρνητική συμβολή του από το 1997 και έπειτα.

Μεγάλη Βρετανία

Το Α.Ε.Π στη Μ. Βρετανία αυξήθηκε με ρυθμό 3%, γεγονός που αντικατοπτρίζει την ενίσχυση της εγχώρια ζήτησης, η οποία συμβάλει κατά 3,5% στο Α.Ε.Π. Η ιδιωτική κατανάλωση παραμένει σε υψηλά επίπεδα που τροφοδοτούνται από παράγοντες όπως η αύξηση της απασχόλησης και των εισοδημάτων με συνακόλουθη αύξηση του διαθέσιμου εισοδήματος. Αντίθετα, παρατηρείται σημαντική μείωση των επενδύσεων ύστερα από μια περίοδο τριών ετών όπου παρατηρήθηκε συνεχής αύξηση τους. Η κατάσταση όμως αυτή θεωρείται παροδική καθώς κατά το 2001 προβλέπεται αύξηση των επενδύσεων παγίου κεφαλαίου, η οποία θα συνεχιστεί και το 2002.

Ισπανία

Η Ισπανία σημείωσε κατά την διάρκεια του 2000 υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης που αντικατοπτρίζονται στην ανοδική πορεία του Α.Ε.Π. το οποίο παρουσίασε θετικό ρυθμό μεταβολής κατά 4,1% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Η σημαντική αυτή εξέλιξη που χαρακτηρίζει την οικονομία της Ισπανίας τα τελευταία τρία έτη προέρχεται σε μεγάλο βαθμό από την τόνωση της εγχώριας ζήτησης.

Αναλυτικότερα, η ιδιωτική κατανάλωση σημείωσε σημαντική άνοδο της τάξης του 4% σε σχέση με το 1999 συμβάλλοντας σε μεγάλο βαθμό στην άνοδο του επιπέδου της οικονομικής δραστηριότητας της Ισπανίας μέσα στην Ε.Ε.

Εντούτοις οι σταθεροί ρυθμοί που χαρακτηρίζουν την δημόσια κατανάλωση και το επίπεδο των ιδιωτικών επενδύσεων σε συνδυασμό με την περαιτέρω διεύρυνση του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου αναθεωρούν προς τα κάτω τις προβλέψεις για την πορεία του Α.Ε.Π. μέσα στα επόμενα δύο έτη.

Φινλανδία

Κατά την διάρκεια του 2000, η Φινλανδία σημείωσε υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης της τάξης του 5,7%. Σημαντικός μοχλός ήταν η αυξητική πορεία της ιδιωτικής κατανάλωσης, η οποία σημείωσε ανοδική πορεία με ρυθμό 3%. Αυξητική πορεία διαγράφει και το επίπεδο των επενδύσεων που για το 2000 κινήθηκε με ρυθμό της τάξης του 5%. Η σημαντική αυτή άνοδος της επενδυτικής δραστηριότητας, η οποία οδήγησε σε αυξητικούς ρυθμούς το Α.Ε.Π, προέρχεται σε μεγάλο βαθμό από την τόνωση του επιπέδου των επενδύσεων για εξοπλισμό.

Ελλάδα

Ο ρυθμός ανάπτυξης του Α.Ε.Π. διαμορφώθηκε το 2000 στο 4,1%. Οι παράγοντες που οδήγησαν σε άνοδο της οικονομικής δραστηριότητας, προέρχονται στην πλειονότητα τους από την αυξητική πορεία που ακολούθησαν οι επενδύσεις και η ιδιωτική κατανάλωση, η οποία για το 2000 σημείωσε αύξηση με ρυθμό 3,2%. Οι εξαγωγές σημείωσαν και αυτές με την σειρά τους άνοδο που για το 2000 αντιστοιχεί στο 13,7% σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Ανάλογη πορεία ακολούθησαν και οι εισαγωγές οι οποίες σημείωσαν αύξηση 10,7%.

Ο παρακάτω πίνακας, παρουσιάζει τη διαχρονική πορεία των κυριότερων οικονομικών μεγεθών τόσο ως προς το σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και ανά χώρα. Επίσης, παρουσιάζονται και οι προβλέψεις για τη μελλοντική πορεία που θα ακολουθήσουν τα σχετικά αυτά μεγέθη το 2001. Από την εξέταση του σχετικού πίνακα, παρατηρείται ότι χώρες όπως η Ελλάδα, το Βέλγιο, η Ισπανία, η Ιρλανδία, το Λουξεμβούργο, η Ολλανδία, η Φινλανδία και η Σουηδία παρουσιάζουν για το 2000 υψηλότερο επίπεδο ανάπτυξης από το μέσο ευρωπαϊκό σε αντιδιαστολή με τις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε. που κατά τη διάρκεια του 2000 αναπτύχθηκαν με χαμηλότερο ρυθμό από το μέσο ευρωπαϊκό.

Πίνακας 2.13*
Διαχρονική πορεία των βασικότερων οικονομικών μεγεθών στις χώρες της Ε.Ε

Χώρες	1980			1990			2000		
	ΑΕΠ	Ανεργία	Ιδιωτική Κατανάλωση	ΑΕΠ	Ανεργία	Ιδιωτική Κατανάλωση	ΑΕΠ	Ανεργία	Ιδιωτική Κατανάλωση
Αυστρία	2.3	1.9	1.6	4.6	3.2	3.8	3.5	3.3	3.1
Βέλγιο	4.4	7.4	2.4	2.8	6.7	3.2	3.9	8.6	2.5
Γαλλία	1.6	6.2	0.8	2.6	9.0	2.7	3.3	9.9	2.6
Γερμανία	1.0	2.7	1.2	5.7	4.8	5.4	3.1	8.3	1.7
Δανία	-6.0	5.2	-2.3	1.0	7.7	0.1	2.6	4.8	0.5
Ελλάδα	0.7	2.7	0.4	0.0	6.4	2.6	4.1	11.2	2.9
Ηνωμένο Βασίλειο	-2.2	5.6	0.0	0.7	7.0	0.7	3.1	5.6	3.4
Ιρλανδία	3.1	8.0	-4.0	7.6	13.4	0.6	10.5	4.2	10.1
Ισπανία	1.3	11.6	0.6	3.7	16.2	3.6	4.1	14.2	4.1
Ιταλία	3.5	7.1	6.2	2.0	9.0	2.1	2.9	10.5	2.1
Λούγκο	0.8	2.4	2.8	2.2	1.7	5.7	7.8	1.9	3.6
Ολλανδία	1.2	6.4	0.4	4.1	6.2	4.6	4.3	2.6	4.3
Πορτογαλία	4.6	7.6	3.7	4.4	4.8	5.9	3.0	4.0	3.0
Σουηδία	1.7	2.0	-8.0	1.4	1.7	-4.0	4.0	6.5	4.9
Φινλανδία	5.1	4.6	2.2	0.0	3.2	-6.0	4.8	9.8	3.7
Ε.Ε				3.5	8.1	3.5	3.4	8.4	2.8

(*) Τα μεγέθη του Α.Ε.Π. και της ιδιωτικής κατανάλωσης συνιστούν ετήσιες ποσοστιαίες μεταβολές. Η ανεργία παρουσιάζεται σαν ποσοστό του εργατικού δυναμικού.

Πηγή: European Economy (2000) - The Eu Economy

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η σχετική θέση που καταλαμβάνουν στη γενική κατάταξη οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης τόσο ως προς το μέγεθος του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων, όσο και ως προς το ρυθμό ανάπτυξης (Α.Ε.Π). Από την ανάλυση που θα ακολουθήσει, η οποία αφορά το τελευταίο διαθέσιμο από άποψης στοιχείων έτος (2000), προκύπτει το συμπέρασμα ότι ο ρυθμός ανάπτυξης του Α.Ε.Π δείχνει να μην επιδρά θετικά στην κατανομή των κυκλοφορούντων επιβατηγών αυτοκινήτων.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι δύο πρώτες από άποψη στόλου χώρες (Γερμανία, Ιταλία), οι οποίες όμως σε γενικές γραμμές συγκεντρώνουν από τους χαμηλότερους ρυθμούς αύξησης του Α.Ε.Π μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η διαπίστωση αυτή ισχύει και για χώρες όπως το Λουξεμβούργο και η Ιρλανδία, οι οποίες καταλαμβάνουν τις δύο πρώτες θέσεις στη γενικότερη αναπτυξιακή (Α.Ε.Π)

κατάταξη των χωρών της Ε.Ε. αλλά αποτελούν τις δύο τελευταίες χώρες από άποψη στόλου. Αυτό που ουσιαστικά υποδεικνύουν τα ανωτέρω είναι ότι ο ρυθμός ανάπτυξης μιας χώρας δεν επηρεάζει καθόλου το μέγεθος του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων. Μάλιστα θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι η συσχέτιση μεταξύ των παραπάνω δύο μεγεθών είναι αρνητική. Εντούτοις σε χώρες όπως η Ολλανδία, η Ισπανία, η Σουηδία, το Βέλγιο και η Αυστρία, φαίνεται να εμφανίζεται θετική συσχέτιση μεταξύ του ρυθμού ανάπτυξης και του μεγέθους του στόλου, αφού οι χώρες αυτές βρίσκονται σε γενικές γραμμές στις μεσαίες θέσεις της γενικής κατάταξης. Η παραπάνω διαπίστωση αφορά και τη Δανία, η οποία βρίσκεται στην 15^η θέση από άποψη ρυθμού μεγέθυνσης του Α.Ε.Π και στη 13^η θέση από άποψη μεγέθους του στόλου. Παρόλα αυτά είναι σημαντικό να τονιστεί ότι η παραπάνω ανάλυση δεν μπορεί να οδηγήσει σε ασφαλή συμπεράσματα καθώς δεν εμπεριέχει κάποιο δυναμικό στοιχείο διότι η όλη παρουσίαση αφορά ένα και μόνο έτος (2000).

Πίνακας 2.14

Ιεράρχηση των χωρών της Ε.Ε με βάση το μέγεθος του στόλου * και το Α.Ε.Π **

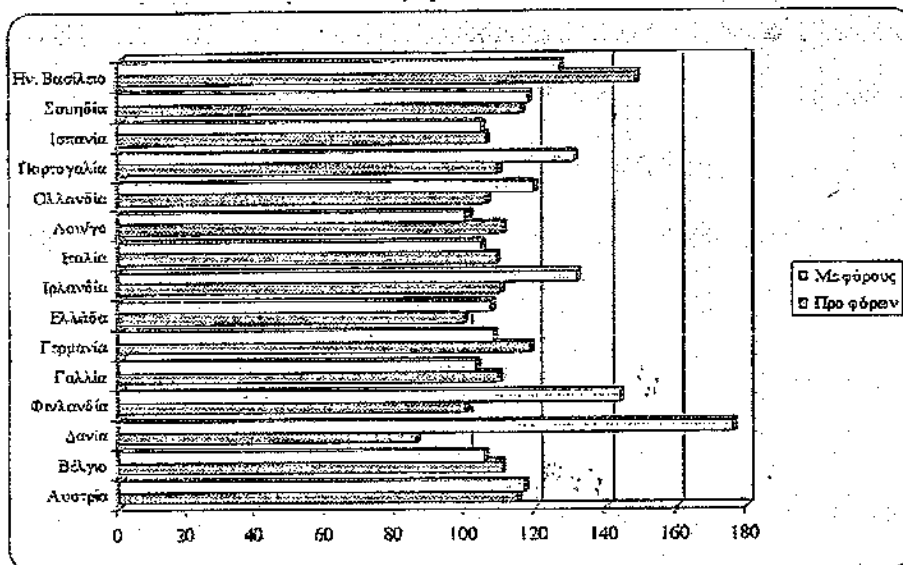
Στόλος (%)	Α.Ε.Π (%)
1. Γερμανία (24,1)	1. Ιρλανδία (10,5)
2. Ιταλία (17,9)	2. Λουξεμβούργο (7,8)
3. Γαλλία (15,6)	3. Φινλανδία (4,8)
4. Ην. Βασίλειο (15,4)	4. Ολλανδία (4,3)
5. Ισπανία (9,4)	5. Ελλάδα (4,1)
6. Ολλανδία (3,6)	6. Ισπανία (4,1)
7. Βέλγιο (2,7)	7. Σουηδία (4,0)
8. Αυστρία (2,2)	8. Βέλγιο (3,9)
9. Σουηδία (2,1)	9. Αυστρία (3,5)
10. Πορτογαλία (1,9)	10. Γαλλία (3,3)
11. Ελλάδα (1,8)	11. Γερμανία (3,1)
12. Φινλανδία (1,2)	12. Ηνωμένο Βασίλειο (3,1)
13. Δανία (1,0)	13. Πορτογαλία (3,0)
14. Ιρλανδία (0,9)	14. Ιταλία (2,9)
15. Λουξεμβούργο (0,1)	15. Δανία (2,6)

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Eurostat και ACEA.

2.2.3 Κρατικές πολιτικές

Στη συγκεκριμένη ενότητα, θα αναλυθεί το φορολογικό πλαίσιο που υφίσταται στις χώρες-της-Ευρωπαϊκής-Ενωσης--το-οποίο-διαμορφώνει-σε-ένα-μεγάλο-βαθμό-τις τελικές τιμές των αυτοκινήτων, Από την ανάλυση που ακολουθεί προκύπτει το συμπέρασμα ότι σημειώνεται μεγάλη απόκλιση τόσο στις εργοστασιακές τιμές των αυτοκινήτων ανάμεσα στις διάφορες χώρες της Ε.Ε όσο και στις τελικές τιμές που επιβαρύνουν τους ευρωπαίους καταναλωτές λόγω της μεγάλης διαφοροποίησης στον τρόπο φορολόγησης των αυτοκινήτων.

Διάγραμμα 2.13
Ποσοστιαίες αποκλίσεις των δεικτών τιμών των αυτοκινήτων προ και μετά φόρων*



(*) Αποκλίσεις από το μέσο όρο της Ε.Ε (=100).

Πηγή: Δημοσιεύματα τύπου

Σύμφωνα με έρευνα της Ε.Ε., όπου χρησιμοποιήθηκαν οι τιμές 75 μοντέλων προ και μετά φόρων από όλες τις εταιρείες των χωρών της Ε.Ε, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα (βλ. Διάγραμμα 2.12):

- Η πιο ακριβή χώρα για τον τελικό καταναλωτή είναι η Δανία, παρά το γεγονός ότι πριν την επιβολή των φόρων είναι η πιο φθηνή
- Ακολουθεί η Φινλανδία, η οποία όμως στις τιμές προ φόρων είναι η τρίτη φθηνότερη χώρα.
- Η Γερμανία, η οποία είναι η δεύτερη πιο ακριβή χώρα στο σύνολο των κρατών της Ε.Ε. στις τιμές προ φόρων, κατέχει την έβδομη θέση μετά την επιβολή τους.
- Οι τιμές των αυτοκινήτων στην Ελλάδα τόσο πριν την επιβολή των φόρων, όσο και μετά την επιβολή τους βρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα. Πιο

συγκεκριμένα, η Ελλάδα κατέχει τη δεύτερη θέση στις τιμές προ φόρων και την έκτη μετά την επιβολή τους.

- Μικρές σχετικά αποκλίσεις των τιμών προ φόρων των αυτοκινήτων, εμφανίζονται στη Δανία, την Ελλάδα, την Ισπανία, την Φινλανδία και την Ολλανδία

Σχετικά με τον τρόπο φορολόγησης των αυτοκινήτων στις χώρες της Ε.Ε., είναι σημαντικό να ειπωθεί ότι εκτός από τον διαφοροποιημένο ΦΠΑ, κάθε χώρα εφαρμόζει και ένα διαφορετικό σύστημα φορολόγησης που επιβαρύνει τα επιβατικά και ελαφρά φορτηγά αυτοκίνητα κατά την πώληση τους. Οι διαφοροποιήσεις που χαρακτηρίζουν το σύστημα φορολόγησης στις χώρες της Ε.Ε., εξαρτάται από παράγοντες που συνδέονται με τα βασικά χαρακτηριστικά του αυτοκινήτου, όπως είναι ο κυβισμός, η παλαιότητα, Κ.λ.π. Επίσης σε πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι φόροι που επιβάλλονται στα αυτοκίνητα έχουν και περιβαλλοντικό χαρακτήρα. Αυτό συμβαίνει σε κράτη όπως οι Σκανδιναβικές χώρες και η Ιταλία, όπου επιβάλλονται ειδικοί φόροι που επιβαρύνουν και τα αυτοκίνητα με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος. Οι φόροι αυτοί έχουν σαν φορολογική τους βάση την ποσότητα των ρύπων διοξειδίου του άνθρακα (carbon taxes) που εκλύονται στην ατμόσφαιρα.

Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, στο οποίο παρουσιάζεται το ποσοστό του ΦΠΑ που επιβαρύνει την αγορά αυτοκινήτων με κυβισμό 2000 κ.ε, προκύπτει ότι υπάρχει μικρή διακύμανση των τιμών των συντελεστών ΦΠΑ στις διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, η οποία κυμαίνεται από 15%-25%.

Πίνακας 2.14

Ο ΦΠΑ στις χώρες – μέλη της Ε.Ε. για αυτοκίνητα με 2000 κ.ε

Χώρες	ΦΠΑ
Λουξεμβούργο	15
Γερμανία	16
Ηνωμένο Βασίλειο	17,5
Γαλλία	19,6
Ιταλία	20
Βέλγιο	21
Σουηδία	25
Ισπανία	16
Αυστρία	20
Ολλανδία	17,5
Ιρλανδία	21
Πορτογαλία	17
Φινλανδία	22
Ελλάδα	18
Δανία	25
Ευρωπαϊκή Ένωση	19,4

Πηγή:

Ελεξεργασία

στοιχείων

ACEA

Πιο συγκεκριμένα ο υψηλότερος φορολογικός συντελεστής ΦΠΑ (25%) επιβάλλεται στη Δανία και τη Σουηδία. Αντίθετα χώρες όπως το Λουξεμβούργο, η Γερμανία, η Ισπανία και η Ελλάδα, επιβάλουν ένα χαμηλά σχετικά ΦΠΑ, με φορολογικό συντελεστή που δεν ξεπερνά το 18%. Παρόλα αυτά πρέπει να σημειωθεί ότι η τελική φορολογική επιβάρυνση της αγοράς αυτοκινήτων για τα επιβατικά και ελαφρά φορτηγά αυτοκίνητα παρουσιάζει σημαντική διαφοροποίηση ανάμεσα στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται ότι σε χώρες όπως το Λουξεμβούργο, η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιταλία και η Γαλλία ο μοναδικός φόρος που επιβαρύνει την αγορά αυτοκινήτων είναι ο ΦΠΑ.

Σημαντικές διαφοροποιήσεις παρατηρούνται στις δύο κατηγορίες αυτοκινήτων, τα ιδιωτικής χρήσης (Ι.Χ) και τα επαγγελματικά. Είναι σημαντικό να ειπωθεί ότι εκτός από τις προαναφερόμενες χώρες και η Ισπανία, το Βέλγιο, η Αυστρία, η Ολλανδία, η Φινλανδία και η Πορτογαλία δεν εφαρμόζουν επιπλέον φόρους στην κατηγορία των επαγγελματικών αυτοκινήτων. Αντιθέτως, εμφανίζονται και χώρες, οι οποίες διπλασιάζουν την αξία των ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων από τους επιβαλλόμενους φόρους.

Συμπερασματικά, από την όλη ανάλυση προκύπτει ότι οι χώρες της Ε.Ε. που διέπονται από υψηλή φορολογική επιβάρυνση είναι η Δανία, όπου η τιμή αγοράς ενός επιβατικού αυτοκινήτου 2.000 κ.ε. επιβαρύνεται με 218% συνολικό φορολογικό συντελεστή, η Ελλάδα με 94% συνολικό φορολογικό συντελεστή και η Φινλανδία, στην οποία το ύψος του συνολικού φορολογικού συντελεστή πλησιάζει το 90%.

**Διάγραμμα 2.14.*,
Σύνολο φορολογικής επιβάρυνσης για αυτοκίνητα 2.000 κ.ε.
στα κράτη-μέλη της Ε.Ε.**

(*)Για την επεξήγηση των συμβόλων βλ. Συντομογραφίες
Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ACEA

Αντιθέτως χώρες όπως η Πορτογαλία, η Ιρλανδία, η Ολλανδία, η Αυστρία, η Ισπανία και η Σουηδία, διέπονται από μέση φορολογική επιβάρυνση. Τέλος, στις χώρες με χαμηλό συνολικό φορολογικό συντελεστή συγκαταλέγονται το Λουξεμβούργο, η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γαλλία, η Ιταλία, το Βέλγιο και η Σουηδία (Διάγραμμα 2.14).

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η σχετική θέση που καταλαμβάνουν στη γενική κατάταξη οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης τόσο ως προς τη μέση ηλικία του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων, όσο και ως προς τη συνολική φορολογική επιβάρυνση. Από την ανάλυση που θα ακολουθήσει, η οποία αφορά το τελευταίο διαθέσιμο από άποψη στοιχείων έτος (1999), προκύπτει το συμπέρασμα, ότι η μέση ηλικία των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων δεν επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό τη συνολική φορολογική τους επιβάρυνση.

Η Δανία, η οποία κατέχει την 1^η θέση στο σύνολο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την υψηλότερη φορολογική επιβάρυνση βρίσκεται στην 6^η μόλις θέση από άποψη παλαιότητας του στόλου. Η "ανακολουθία" μεταξύ της μέσης ηλικίας και της φορολόγησης γίνεται περισσότερο έντονη στην Ιρλανδία και τη Σουηδία. Πιο συγκεκριμένα, η Ιρλανδία βρίσκεται στην 13^η θέση από άποψη μέσης ηλικίας του στόλου, ενώ από άποψη φορολογικής επιβάρυνσης στην 5^η θέση. Ανάλογα, η Σουηδία είναι η δεύτερη χώρα από άποψη παλαιότητας του στόλου, ενώ ως προς τη φορολογική επιβάρυνση καταλαμβάνει την 9^η θέση. Εντούτοις σε χώρες όπως η Ελλάδα, η Φινλανδία, η Αυστρία και η Γερμανία παρατηρείται ισχυρή θετική συσχέτιση μεταξύ των δύο εξεταζόμενων μεγεθών.

Πίνακας 2.15

Ιεράρχηση των χωρών της Ε.Ε. με βάση την ηλικιακή κατανομή* και τη συνολική φορολογική επιβάρυνση**

Μέση Ηλικία(έτη)	Φορολογική Επιβάρυνση(%)
1.Φιλανδία(10,3)	1.Δανία(218)
2.Σουηδία(9,8)	2.Ελλάδα(94)
3.Ελλάδα(8,6)	3.Φιλανδία(90)
4.Ισπανία(8,6)	4.Πορτογαλία(66)
5.Ιταλία(7,8)	5.Ιρλανδία(61)
6.Δανία(7,3)	6.Ολλανδία(50)
7.(6,9)	7.Αυστρία(34)
8.Γαλλία(6,8)	8.Ισπανία(28)
9.Αυστρία(6,7)	9.Σουηδία(25)
10.Πορτογαλία(6,6)	10.Βέλγιο(23)
11.Ολλανδία(6,4)	11.Ιταλία(20)
12.Γερμανία(6,1)	12.Γαλλία(19,6)
13.Ιρλανδία(5,7)	13.Ην.Βασίλειο(17,5)
14.Βέλγιο-Λουξεμβούργο(5,2)	14.Γερμανία(16)

(*) Οι αριθμοί στις παρενθέσεις αφορούν τη μέση ηλικιακή κατανομή των επιβατικών

(**) Οι αριθμοί στις παρενθέσεις αφορούν τη συνολική φορολογική επιβάρυνση για επιβατικά αυτοκίνητα 2.000 κ.ε.

2.3 Περιβαλλοντικά ζητήματα

Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει αρκετές συζητήσεις σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων και την αντικατάσταση των αυτοκινήτων συμβατικής τεχνολογίας. Η αιτία αυτών των συζητήσεων είναι ένα σύνολο μέτρων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στα πλαίσια του προγράμματος που έχει ονομαστεί Auto - Oil. Το πρόγραμμα δρομολογήθηκε μετά από αίτημα του Κοινοβουλίου (από κοινού με το Συμβούλιο) σχετικά με τη χάραξη στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών κατά τις οδικές μεταφορές με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας. Το εξωτερικό κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από οχήματα με κινητήρα, συμπεριλαμβανομένων των ιατρικών εξόδων, εκτιμήθηκε σε ποσοστό του 3% του ΑΕΠ της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση στο θέμα της ποιότητας των καυσίμων, η Επιτροπή συνεργάστηκε με την αυτοκινητοβιομηχανία και την βιομηχανία πετρελαιοειδών (Επιτροπής του Συνδέσμου της Ευρωπαϊκής Βιομηχανίας Πετρελαίου (EPIA) και του Συνδέσμου Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA) αντίστοιχα). Οι μελέτες και οι συζητήσεις που έγιναν μεταξύ των προαναφερόμενων οργανισμών κατέληξαν στα εξής βασικά συμπεράσματα:

Πρώτον, ότι συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της ποιότητας του καυσίμου επηρεάζουν τις εκπομπές ρύπων των αυτοκινήτων

Δεύτερον, ότι οι μεταβολές στην ποιότητα του καυσίμου χωρίς τεχνολογικές μεταβολές στο αυτοκίνητο (κινητήρες καταλύτες ηλεκτρονικός έλεγχος) δεν έχουν μεγάλη συμβολή στην βελτίωση της ποιότητας του αέρα.

Τρίτον ότι η τεχνολογική βελτίωση του αυτοκινήτου χωρίς αλλαγές στα χαρακτηριστικά ποιότητας του καυσίμου έχει γενικά μεγάλη συμβολή στην ποιότητα του αέρα

Τέταρτον ότι ορισμένες μεταβολές χαρακτηριστικών ποιότητας μπορεί να μειώνουν τις εκπομπές ενός ρύπου αλλά ταυτόχρονα να αυξάνουν τις εκπομπές κάποιου άλλου.

Κατά συνέπεια το Auto - Oil αποσκοπεί στην συνδυασμένη βελτίωση της τεχνολογίας των αυτοκινήτων και των καυσίμων με τελικό στόχο την μείωση των εκπομπών των διαφόρων ρύπων κατά 60-75% το 2010 σε σχέση με τις αντίστοιχες εκπομπές του 1990 ανάγκη που προέκυψε από την μελέτη ποιότητας του αέρα σε επτά ευρωπαϊκές πόλεις (και της Αθήνας).

Πάνω σε αυτά τα βασικά συμπεράσματα αναπτύχθηκε η από κοινού κατάρτιση ενός προγράμματος / πλέγματος μέτρων για την ποιότητα των βενζινών και του ντίζελ, μέτρων κατά της ατμοσφαιρικής ρύπανσης των οχημάτων και τροποποίησης / προσαρμογής των ανώτατων ορίων επιτρεπομένων εκπομπών ενώ υιοθετήθηκαν σε αυτά τα πλαίσια με τη διαδικασία της συναπόφασης δύο σημαντικά νομοθετικά μέτρα: μια οδηγία για τη βελτίωση της ποιότητας της βενζίνης και των καυσίμων ντίζελ στην Ευρώπη και μια οδηγία που αποσκοπεί στη μείωση των εκπομπών των επιβατικών αυτοκινήτων και των ελαφρών φορτηγών.

Αξίζει να σημειωθεί ότι καθ' όλη τη διάρκεια της νομοθετικής διαδικασίας το Κοινοβούλιο υποστήριξε την διασφάλιση υποχρεωτικών προδιαγραφών ποιότητας των καυσίμων και ορίων εκπομπών για τα έτη 2000 (Auto Oil - 1) και σε αυστηρότερο επίπεδο το 2005 (Auto Oil - 2), έναντι των ενδεικτικών μόνο ρυθμίσεων για το έτος 2005 που υποστήριζε το Συμβούλιο. Τελικά, η άποψη ότι η βιομηχανία χρειάζεται τη βεβαιότητα των καθορισμένων από τώρα προτύπων, προκειμένου να μπορέσει να επενδύσει σε καλύτερα διυλιστήρια και να προγραμματίσει έγκαιρα και με ασφάλεια την επόμενη γενιά οχημάτων με κινητήρα, επικράτησε.

Συγκεκριμένα, στην περίπτωση των ορίων εκπομπής που προβλέπει η τελική συμφωνία, έως το έτος 2000 τα οχήματα με κινητήρα που ζυγίζουν άνω των 1760 χγρ. θα πρέπει να περιορίσουν τις εκπομπές τους σε 5,22 γρ. μονοξειδίου του άνθρακα ανά χλμ.. Για τα ντιζελοκίνητα οχήματα, η αντίστοιχη τιμή είναι 0,95 γρ. Έως το έτος 2005, το ανώτατο όριο θα μειωθεί σε 2,27γρ. για τα βενζινοκίνητα Οχήματα και 0,74 γρ. για τα ντιζελοκίνητα. Προβλέπονται επίσης ανώτατα όρια για τους υδρογονάνθρακες και τα οξείδια του αζώτου και, στην περίπτωση των καυσίμων ντίζελ, για τα αιωρούμενα σωματίδια. Θεσπίζονται επίσης οριακές τιμές για οχήματα χαμηλότερου βάρους.

Σύμφωνα με τις νέες προδιαγραφές για καθαρότερα καύσιμα, έως το έτος 2000 η περιεκτικότητα της βενζίνης σε θείο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 150 mg/ kg, ενώ για τα καύσιμα ντίζελ το όριο είναι 350 mg/kg. Για το έτος 2005 το ανώτατο αυτό όριο μειώνεται σε 50 mg/ kg και για τα δύο καύσιμα. Στην περίπτωση του βενζολίου, ουσίας εξαιρετικά καρκινογόνου που περιέχεται στη βενζίνη, το Συμβούλιο ικανοποίησε την επιθυμία του Κοινοβουλίου για μείωση στο μισό, του ανώτατου ορίου που είχε προτείνει αρχικά η Επιτροπή για το έτος 2000. Δέχθηκε επίσης την τιμή μέγιστης περιεκτικότητας σε οξυγόνο της βενζίνης που πρότεινε το Κοινοβούλιο για το έτος 2000. Εφαρμόζονται επίσης όρια, όπου απαιτείται, στους αρωματικούς υδρογονάνθρακες, τις οξυγονωμένες ενώσεις, κ.λπ..

Συνοπτικά τα ανωτέρω σημαίνουν κατάργηση της βενζίνης σούπερ για όλες τις χώρες μέλη² και νέες προδιαγραφές για την αμόλυβδη και το πετρέλαιο κίνησης προκειμένου να περιορισθούν οι ρύποι που εκπέμπονται στην ατμόσφαιρα από την καύση των συγκεκριμένων καυσίμων, από 1-1-2000, ενώ με το δεύτερο στάδιο του προγράμματος (Auto Oil-2) που θα τεθεί υποχρεωτικά σε εφαρμογή το 2005 οι προδιαγραφές των καυσίμων θα βελτιωθούν ακόμη περισσότερο.

Ποιες είναι όμως μέχρι σήμερα οι εξελίξεις που έχει επιφέρει η εφαρμογή του εν λόγω προγράμματος. Στα αυτοκίνητα έχουν ήδη γίνει σημαντικά βήματα και σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία τα καταλυτικά αυτοκίνητα που βγαίνουν σήμερα, από τις γραμμές παραγωγής των εργοστασίων εκπέμπουν τουλάχιστον 8 φορές λιγότερους ρύπους σε σχέση μετά αυτοκίνητα παραγωγής πριν το 1992, που έφεραν μη ρυθμιζόμενο τριοδικό καταλύτη. Τα διυλιστήρια καλούνται επίσης να κάνουν σημαντικές επενδύσεις για να πετύχουν την παραγωγή καλύτερων καυσίμων (με μειωμένη περιεκτικότητα σε θειάφι και βενζόλιο) συνολικού κόστους 11,5 δις ευρώ.

² Η χώρα μας όπως αναφέρεται και σε προηγούμενο κεφάλαιο ζήτησε και πήρε διευκρινιστική παράταση για την κατάργηση της super εφαρμόζει όμως τις βελτιωμένες προδιαγραφές στην Παραγωγή βενζίνης ντίζελ και αμόλυβδης.

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

D	Γερμανία
I	Ιταλία
F	Γαλλία
GB	Ηνωμένο Βασίλειο
E	Ισπανία
NL	Ολλανδία
B	Βέλγιο
L	Λουξεμβούργο
A	Αυστρία
S	Σουηδία
P	Πορτογαλία
EL	Ελλάδα
SF	Φινλανδία
DK	Δανία
IRL	Ιρλανδία
Eu	Ευρωπαϊκή Ένωση

3.1 Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται το προφίλ του κλάδου των αυτοκινήτων στην Ελλάδα. Για μια εμπεριστατωμένη εικόνα σχετικά με την πορεία του συγκεκριμένου κλάδου η ανάλυση χωρίζεται σε τέσσερα επίπεδα. Αρχικά, εξετάζεται η σχετική θέση που καταλαμβάνει το μερίδιο των δαπανών για την αγορά ιδιωτικών μέσων μεταφοράς. Στη συνέχεια παρουσιάζεται η ιστορική πορεία των πωλήσεων των αυτοκινήτων (επιβατικά και ελαφρά φορτηγά) καθώς επίσης και οι προβλέψεις για την μελλοντική τους εξέλιξη. Μετά, η ανάλυση προχωρά με την παρουσίαση του στόλου των εν κυκλοφορία αυτοκινήτων καθώς και των οχημάτων τέλους ζωής. Τέλος, εξετάζεται σε βάθος και η ηλικιακή κατανομή του στόλου των εν κυκλοφορία αυτοκινήτων καθώς και αυτή των οχημάτων τέλους ζωής, με τον υπολογισμό των ιστορικών ηλικιακών κατανομών καθώς και με το σχηματισμό προβλέψεων για τη μελλοντική τους εξέλιξη. Στο τέλος του κεφαλαίου αναλύονται οι κυριότεροι προσδιοριστικοί παράγοντες που επιδρούν σημαντικά στη δομή και τις εξελίξεις στον κλάδο του αυτοκινήτου.

3.2 Μερίδια καταναλωτικής δαπάνης

Η ανάλυση ξεκινά με την εξέταση των μεριδίων καταναλωτικής δαπάνης που αφορούν τον κλάδο του αυτοκινήτου στην Ελλάδα. Για την Κατανόηση των μεριδίων αυτών είναι απαραίτητη η εξέταση των προσδιοριστικών παραγόντων της ζήτησης που αφορά στην αγορά ιδιωτικών μέσων μεταφοράς. Βασικά ερμηνευτικά μεγέθη, που επιτρέπουν την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, είναι οι *ελαστικότητες* της ζήτησης για την αγορά μέσων μεταφοράς ως προς την τιμή και το εισόδημα (δαπάνη). Σύμφωνα με σχετική μελέτη του IOBE, η ελαστικότητα ζήτησης ως προς την τιμή κυμαίνεται γύρω στο -1,25 (ελαστική ζήτηση). Με άλλα λόγια, σε μια αύξηση κατά 1 % της τιμής των αυτοκινήτων η ζήτηση θα σημειώσει μείωση κατά 1,25%. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει ότι η ζήτηση που διαμορφώνεται για την αγορά ιδιωτικών μέσων μεταφοράς παρουσιάζει μεγάλη ευαισθησία σε μεταβολές των τιμών τους.

Με βάση την ίδια μελέτη, προκύπτει ότι η κατηγορία των δαπανών αγοράς ιδιωτικών μέσων μεταφοράς παρουσιάζει ισχυρή σχέση *συμπληρωματικότητας* με την κατηγορία που περιλαμβάνει τις δαπάνες για δημόσιες υπηρεσίες μεταφοράς. Η σταυροειδής ελαστικότητα εκτιμήθηκε σε -0,87. Αυτό σημαίνει ότι η ανάγκη των καταναλωτών για την αγορά ιδιωτι

κών μέσων μεταφοράς (αυτοκίνητα, μηχανές, κ.λ.π) θεωρείται συμπληρωματική με την δαπάνη για την παροχή υπηρεσιών μεταφοράς. Η διαπίστωση αυτή άρχισε να γίνεται ιδιαίτερα αισθητή τα τελευταία έτη, όπου και άρχισε να χρησιμοποιείται το Μετρό ως νέο μέσο μαζικής μεταφοράς.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η εισοδηματική ελαστικότητα που εμφανίζει η ζήτηση για τα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς. Η τελευταία έχει εκτιμηθεί σε 2,63 γεγονός που υποδηλώνει την υψηλή αντίδραση της ζήτησης ιδιωτικών μέσων μεταφοράς στις μεταβολές του εισοδήματος, δηλαδή η ζήτηση ιδιωτικών μέσων μεταφοράς είναι ελαστική ως προς το εισόδημα. Για να γίνει περισσότερο κατανοητό, αυτό του μεγέθους η ελαστικότητα σημαίνει ότι σε μια μια πιθανή αύξηση του εισοδήματος κατά ένα ποσό 2%, η ζήτηση θα αυξηθεί με ρυθμό μεγαλύτερο του 5%. Φυσικά ένα σημαντικό μερίδιο της αύξησης της δαπάνης απλά θα διοχετευθεί σε μεταβολή των ποιοτικών χαρακτηριστικών των νέων αυτοκινήτων, δηλαδή θα επηρεάσει τη σύνθεση του στόλου και όχι το μέγεθός του. Παρά ταύτα όμως, ένα μερίδιο της αύξησης της δαπάνης θα διοχετευθεί και στην αύξηση του στόλου, λόγω μεταβολής μοντέλου ιδιοκτησίας ιδιωτικών μέσων μεταφοράς σε πολλά νοικοκυριά.

Σύμφωνα με την ίδια μελέτη, η οποία στηρίζεται στις υποθέσεις που περιγράφονται στον παρακάτω πίνακα, εκτιμάται ότι η δαπάνη για την αγορά ιδιωτικών μέσων μεταφοράς θα αυξηθεί στο πιο πιθανό σενάριο την περίοδο 1998-2010 με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής της τάξης του 6,2%, γεγονός που αναμένεται να επηρεάσει σημαντικά τις εξελίξεις στο χώρο του αυτοκινήτου.

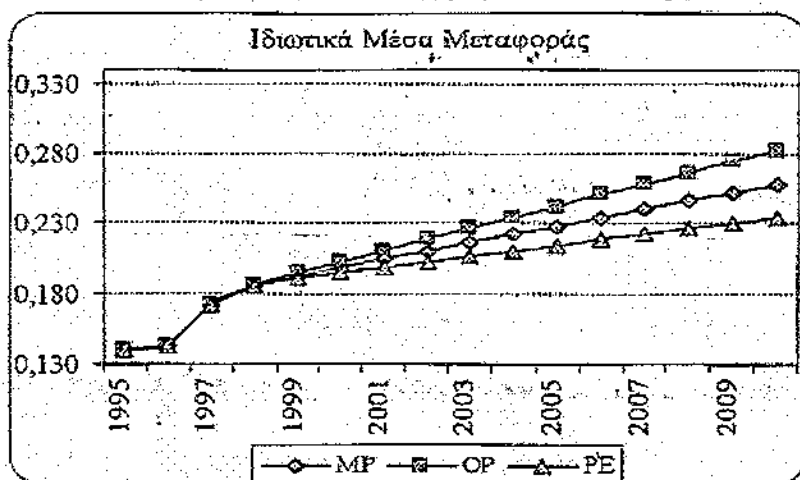
Πίνακας 3.1
Βασικές Υποθέσεις Σεναρίων

	Πιο Πιθανό (MP)	Αισιόδοξο (OP)	Απαισιόδοξο PE)
Μακροοικονομικές Μεταβλητές	E.E	E.E+	E.E-
Ιδιωτική Δαπάνη	Αύξηση 3% ανά έτος	Αύξηση 3,5% ανά έτος	Αύξηση 1,5% ανά έτος
Τιμές	Πληθωρισμός	Πληθωρισμός	Πληθωρισμός
Έτος Εφαρμογής	1999-2010	1999-2010	1999-2011

Η κατηγορία που αφορά στα Ιδιωτικά Μέσα Μεταφοράς εκτιμάται ότι θα εμφανίσει σημαντικά αυξητικές τάσεις σε όλα τα υπό εξέταση σενάρια. Ο ΜΕΡΜ κινείται μεταξύ 1,9% (απαισιόδοξο σενάριο) και 3,5% (αισιόδοξο σενάριο). Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι ενώ ο μέσος καταναλωτής διέθετε το 1998 το 118,7% για Ιδιωτικά Μέσα Μεταφοράς από τη συνολική του δαπάνη για τη κατηγορία Μεταφορές και Επικοινωνίες εκτιμάται ότι θα δαπανά το 2010, στο καλύτερο για την κατηγορία, το

28,3% (αύξηση 9,6 ποσοστιαίες μονάδες) γεγονός που τονίζει τη σημασία που πρόκειται να αποκτήσει αυτή τα επόμενα χρόνια.

Διάγραμμα 3.1
Προβλέψεις των Μεριδίων για Μεταφορές-Επικοινωνίας (1995-2010) - %



Πηγή: Επεξεργασμένα στοιχεία Εθνικών Λογαριασμών - Εκτιμήσεις Υποδείγματος.

3.3 Πωλήσεις αυτοκινήτων

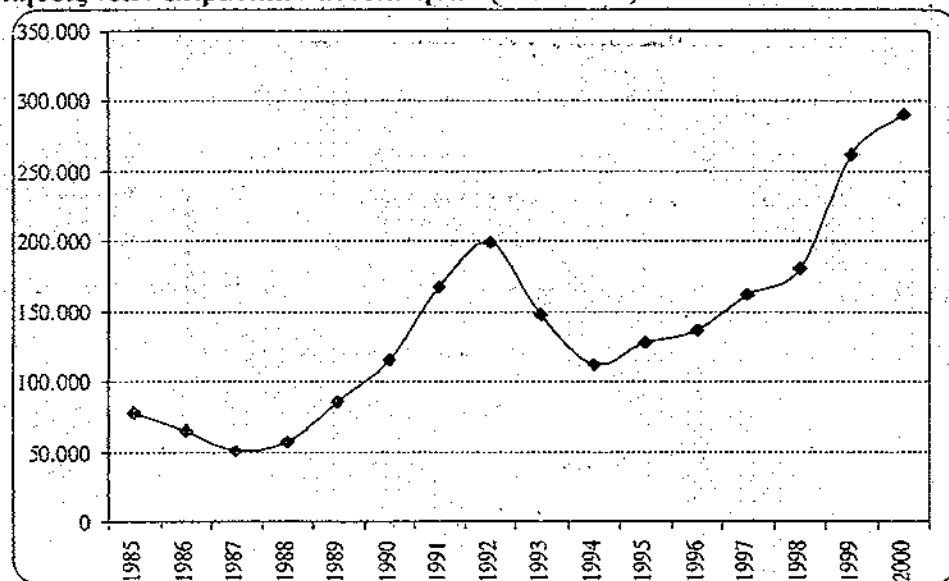
3.3.1 Πωλήσεις επιβατικών αυτοκινήτων

Πρέπει να σημειωθεί ότι η Ελλάδα, όπως και άλλες χώρες της Ε.Ε (Δανία, Ιρλανδία, Φινλανδία, Σουηδία), παρουσίασε σημαντική αύξηση στις πωλήσεις επιβατικών αυτοκινήτων, αναδεικνύοντας τον κλάδο του αυτοκινήτου ως ένας από τους πιο δυναμικούς στο σύνολο των κλάδων της οικονομικής δραστηριότητας. Το γεγονός αυτό μπορεί να συνδεθεί άρρηκτα με την αυξητική πορεία που ακολουθεί το Α.Ε.Π. τα τελευταία έτη.

Όπως φαίνεται και μέσα από την εξέταση του διαγράμματος που ακολουθεί, το οποίο παρουσιάζει τη διαχρονική εξέλιξη των πωλήσεων των νέων επιβατικών αυτοκινήτων (new registrations) στην Ελλάδα, προκύπτει ότι η αυξητική πορεία δεν ήταν σταθερή, αλλά χαρακτηριζόταν από έντονη κυκλικότητα. Περισσότερο συγκεκριμένα, οι πωλήσεις νέων επιβατικών αυτοκινήτων παρουσιάζει την περίοδο 1985-2000 μέση ετήσια αυξητική τάση της τάξης του 9,1 %. Όμως, από την εξέταση του σχετικού διαγράμματος, προκύπτει ότι η πορεία των πωλήσεων επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα, διέπεται από τρεις φάσεις. Αρχικά την περίοδο 1987-92, οι νέες ταξινομήσεις επιβατικών αυτοκινήτων εμφανίζουν σημαντική άνοδο με ρυθμό 31,6% ετησίως. Η

αυξητική όμως αυτή περίοδος, διακόπτεται από ένα διάστημα καθόδου (1993-94), στο οποίο οι πωλήσεις νέων επιβατικών σημείωσαν σημαντική πτώση της τάξης του 45% και ανήλθαν για το 1994 στα 109,5 χιλιάδες οχήματα. Τέλος, αντίστροφη εικόνα παρουσιάζουν οι πωλήσεις στο τρίτο στάδιο την περίοδο 1994-2000, όπου εμφανίζουν σημαντική άνοδο με ρυθμό 17,7% ετησίως για να ανέλθουν το τελευταίο υπό εξέταση έτος στα 290.235 οχήματα..

Διάγραμμα 3.2
Πωλήσεις νέων επιβατικών αυτοκινήτων (1985-2000)



Πηγή: ABC

Σύμφωνα με το παραπάνω διάγραμμα, προκύπτει ότι η διαχρονική εξέλιξη των νέων ταξινομήσεων επιβατικών αυτοκινήτων παρουσιάζει διακυμάνσεις την τελευταία δεκαετία. Η αυξητική πορεία των πωλήσεων που εμφανίζεται στις αρχές της δεκαετίας του 1990, είναι αποτέλεσμα της εφαρμογής του <<θεσμού της απόσυρσης>> που ίσχυσε τη συγκεκριμένη περίοδο. Το συγκεκριμένο μέτρο έδωσε σημαντικά κίνητρα για την αντικατάσταση παλαιών αυτοκινήτων. Ως αποτέλεσμα, παρατηρήθηκε κατακόρυφη αύξηση των πωλήσεων κατά το κρίσιμο χρονικό διάστημα. Τα αμέσως επόμενα δύο έτη (1993-94), οι νέες ταξινομήσεις επιβατικών αυτοκινήτων, εμφανίζουν βαθμιαία μείωση, φθάνοντας το 1994 σε επίπεδα χαμηλότερα και από αυτά του 1990, δηλαδή τις 112,5 χιλιάδες. Το γεγονός αυτό είναι συνυφασμένο αφενός μεν με τη λήξη εφαρμογής των οικονομικών κινήτρων απόσυρσης παλαιών αυτοκινήτων στις αρχές του 1993 και αφετέρου με τις αυξήσεις του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (ΕΦΚ) την ίδια χρονιά. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι λόγω απόσυρσης, πολλοί αγόρασαν αυτοκίνητα πιο νωρίς από ό,τι θα έκαναν χωρίς την εφαρμογή του μέτρου αυτού με αποτέλεσμα να περιοριστεί η ζήτηση για νέα αυτοκίνητα τα επόμενα έτη. Δηλαδή, το μέτρο της απόσυρσης δεν οδήγησε μόνο σε αύξηση αγοράς αυτοκινήτων από νοικοκυριά που δεν είχαν σκοπό να προβούν σε

αντικατάσταση χωρίς το κίνητρο της απόσυρσης, αλλά σε μεγάλο βαθμό επέστρεψε την απόφαση αντικατάστασης σε όσα νοικοκυριά είχαν ήδη προγραμματίσει την αντικατάσταση του παλιού τους αυτοκινήτου εντός των επομένων ετών.

Αυξητική πορεία ακολουθεί ο αριθμός των νέων επιβατικών την περίοδο 1995-2000 με ρυθμό που πλησιάζει το 17,8% ετησίως. Στους κυριότερους παράγοντες για αυτή τη συνεχιζόμενη άνοδο του αριθμού των νέων ταξινομήσεων, συγκαταλέγονται οι φορολογικές μειώσεις του 1998 και 1999, αλλά και οι μεταβολές που επήλθαν στο πιστωτικό σύστημα με την απελευθέρωση της καταναλωτικής πίστης και τη σταδιακή αποκλιμάκωση των επιτοκίων από το 1995 και έπειτα, που με τη σειρά τους έδωσαν ώθηση σε νεώτερα για την Ελλάδα χρηματοδοτικά προγράμματα αγοράς αυτοκινήτων.

Προβλέψεις πωλήσεων επιβατικών αυτοκινήτων

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η πορεία που θα ακολουθήσουν διαχρονικά οι πωλήσεις των επιβατικών αυτοκινήτων μέσα στα επόμενα πέντε έτη. Ακολούθως θα παρουσιαστούν οι υπάρχουσες προβλέψεις για την πορεία των πωλήσεων.

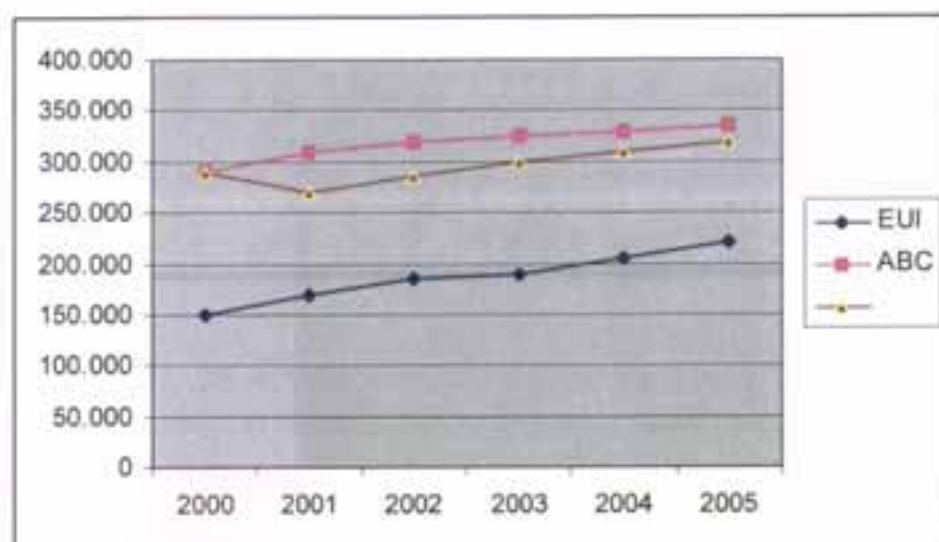
Στο παρακάτω διάγραμμα, παρουσιάζεται η προβλεπόμενη πορεία των πωλήσεων των επιβατικών αυτοκινήτων για την περίοδο 2006-2010, όπως αυτή καταγράφεται μέσα από δύο διαφορετικές πηγές πληροφόρησης. Κοινή συνισταμένη των δύο διαφορετικών πηγών είναι η αυξητική τάση που εκτιμάται ότι θα ακολουθήσουν οι πωλήσεις από το 2001 και έπειτα. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το Economist Intelligence Unit (EIU), οι πωλήσεις εκτιμάται ότι θα παρουσιάσουν αύξηση την πενταετία 2006- 2010 κατά 8% ετησίως. Σύμφωνα με την ίδια πηγή, οι πωλήσεις των επιβατικών αυτοκινήτων εκτιμάται ότι θα αυξηθούν περισσότερο μακροχρόνια παρά βραχυχρόνια, παρόλο που η ζήτηση για αυτοκίνητα στην Ελλάδα παραμένει σε υψηλά επίπεδα.

Ο κυριότερος λόγος για τον οποίο το EIU εκτιμά ότι οι πωλήσεις των επιβατικών αυτοκινήτων θα αυξηθούν με χαμηλότερο ρυθμό βραχυπρόθεσμα έγκειται στο γεγονός ότι ο φόρος που επιβάλλεται στα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα έχει μειωθεί σημαντικά από το 1998, γεγονός που επιδρά πτωτικά στη ζήτηση για τα νέα αυτοκίνητα. Ως εκ τούτου οι προβλέψεις που διατυπώνονται για τα επόμενα δύο έτη είναι συγκρατημένες. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί ότι οι προβλέψεις που διατυπώνει το EIU είναι αρκετά χαμηλές διότι το υπόδειγμα στο οποίο στηρίχθηκε έδωσε ειδική βαρύτητα στα έτη 1994-98 και θεώρησε τις χρονιές 1999-2000 ως εξαιρέσεις. Οι προβλέψεις όμως αυτές δεν έλαβαν υπόψη την περίοδο 1991-93, στην οποία θεσπίστηκαν από το κράτος μέτρα περί αποσύρσεων, τα οποία οδήγησαν στη μείωση των πωλήσεων νέων επιβατικών αυτοκινήτων κατά τα έτη 1993 1995. Σε αντιδιαστολή, οι προβλέψεις για την πορεία των πωλήσεων την περίοδο 2006-2010 εμφανίζονται περισσότερο αισιόδοξες. Ενδεικτικό της προηγούμενης διαπίστωσης είναι και το γεγονός ότι οι πωλήσεις των νέων επιβατικών για το 2005 θα φθάσουν τα 220.000 τεμάχια.

Περισσότερο αισιόδοξες εμφανίζονται οι προβλέψεις που διατυπώνει η ABC σχετικά με τη μελλοντική πορεία των πωλήσεων. Ειδικότερα σύμφωνα με το απαισιόδοξο σενάριο (PE), στο οποίο ο ρυθμός απόσυρσης των επιβατικών αυτοκινήτων

κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα, εκτιμάται ότι το 2004, οι πωλήσεις των νέων επιβατικών, θα προσεγγίσουν τα 310.000 τεμάχια. Τέλος, σύμφωνα με το αισιόδοξο σενάριο (OP), στο οποίο ο ρυθμός απόσυρσης των επιβατικών αυτοκινήτων είναι υψηλότερος σε σχέση με το προηγούμενο σενάριο, οι πωλήσεις των επιβατικών αυτοκινήτων αναμένεται να αυξηθούν την περίοδο, 2000-04 με ρυθμό 3,3% ετησίως. Πιο συγκεκριμένα, εκτιμάται ότι το 2004, οι πωλήσεις επιβατικών αυτοκινήτων θα φθάσουν τα 330.000 τεμάχια.

Διάγραμμα 3.3
Προβλέψεις πωλήσεων νέων επιβατικών αυτοκινήτων
(2000-2005)



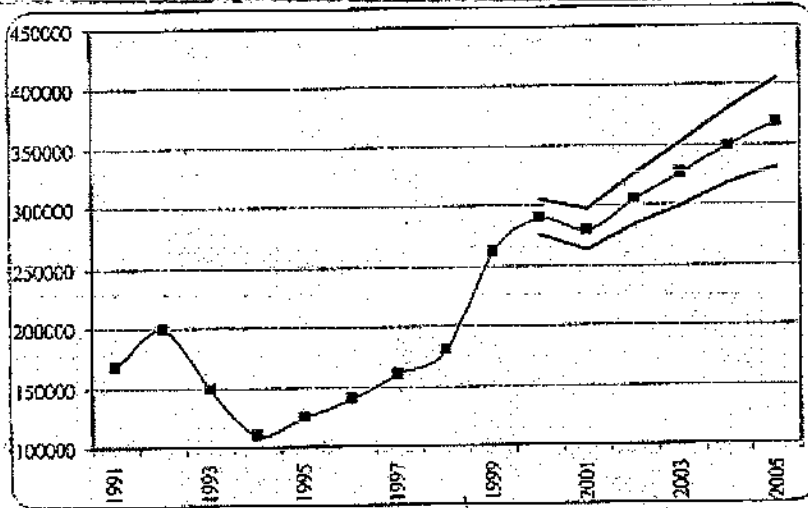
Πηγή: EIU και ABC

Από την παραπάνω ανάλυση, προκύπτει ότι οι προβλέψεις που διατυπώνει το EUI διαμορφώνονται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα για τους λόγους που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Αντίθετα οι προβλέψεις της ABC, εμφανίζονται "ρεαλιστικές", αφού έχουν λάβει υπόψη ολόκληρη τη χρονική περίοδο 1991-99, η οποία χαρακτηρίστηκε και από την εφαρμογή του μέτρου των αποσύρσεων.

Το IOBE προχώρησε σε δικές του προβλέψεις βασισμένο σε παραμετρική εκτίμηση ενός διαρθρωτικού υποδείγματος ζήτησης αυτοκινήτων. Η μέθοδος αυτή σε αντίθεση με την ανάλυση τάσεων που συνήθως χρησιμοποιείται λαμβάνει υπόψη τις δομικές συνθήκες της συγκεκριμένης αγοράς και ενσωματώνει τις προβλέψεις για τα βασικά μακροοικονομικά δεδομένα της ελληνικής οικονομίας. Οι εκτιμήσεις που προκύπτουν με τη μέθοδο αυτή σχετικά με τη μελλοντική πορεία των πωλήσεων επιβατικών αυτοκινήτων είναι οι ακόλουθες: Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το παρακάτω διάγραμμα, οι πωλήσεις επιβατικών αυτοκινήτων αναμένεται να σημειώσουν την πενταετία 2000-05 μέση ετήσια αύξηση της τάξης του 4,9%. Σύμφωνα με τις προβλέψεις μας, το 2005 οι πωλήσεις των επιβατικών αυτοκινήτων θα ανέλθουν στις 368 χιλιάδες περίπου.

Διάγραμμα 3.4

Προβλέψεις πωλήσεων νέων επιβατικών αυτοκινήτων (2000-2005)*



(*) Τα διαστήματα αφορούν τυπικές αποκλίσεις

Πηγή: Εκτιμήσεις I.O.B.E

Ο παρακάτω πίνακας συνοψίζει σε απόλυτα μεγέθη τη διαχρονική πορεία των προβλέψεων των νέων ταξινομήσεων (πωλήσεις) επιβατικών αυτοκινήτων μέσα στα επόμενα πέντε έτη. Όπως γίνεται κατανοητό οι προβλέψεις που διατυπώνει τόσο η ABC, όσο και το I.O.B.E δεν εμφανίζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις σε αντίθεση με τις προβλέψεις που διατυπώνει το EUI. Ο κυριότερος λόγος για αυτή τη διαφοροποίηση όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως συνίσταται στο γεγονός ότι το οικονομετρικό υπόδειγμα που χρησιμοποιεί το EUI έχει σαν αφετηρία του τα τελευταία πέντε έτη, όπου ο αριθμός των πωλήσεων επιβατικών αυτοκινήτων ακολουθεί μια αυξητική τάση. Ως εκ τούτου δεν λαμβάνει υπόψη την περίοδο 1990-93 και κατά συνέπεια τις επιπτώσεις του μέτρου της απόσυρσης στο μέγεθος των πωλήσεων.

Πίνακας 3.2

Συγκριτική παρουσίαση των προβλέψεων των πωλήσεων επιβατικών αυτοκινήτων

Έτη	EUI	ABC		IOBE
	Αισιόδοξο	Απαισιόδοξο		
2000	150.000	290.235*	290.235*	290.235*
2001	170.000	310.000	270.000	279.599
2002	185.000	320.000	285.000	305.098
2003	190.000	325.000	300.000	325.681
2004	205.000	330.000	310.000	348.821
2005	220.000	...	...	368.398
MEPM(%)	8	3,3	2	4,9

(*) Πραγματικά στοιχεία

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων EIU, ABC και I.O.B.E

3.3.2 Στόλος επιβατικών αυτοκινήτων

Ιστορική εξέλιξη στόλου επιβατικών αυτοκινήτων

Στο Διάγραμμα 3.5 μπορεί να παρατηρηθεί ότι ο στόλος των επιβατικών αυτοκινήτων παρουσιάζει έντονη αυξητική πορεία, η οποία αντανακλάται στο μέσο ετήσιο Ρυθμό αύξησης της τάξης του 6,8% κατά την περίοδο 1991-2000. Η εξέλιξη αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική και συνδέεται αφενός με τη μεγάλη αύξηση που παρατηρήθηκε στις πωλήσεις τα τελευταία έτη και αφετέρου με την ταυτόχρονη διατήρηση του Ρυθμού των αποσύρσεων παλαιών αυτοκινήτων σε χαμηλούς ρυθμούς.

Διάγραμμα 3.8

Διαχρονική εξέλιξη του αριθμού των επιβατικών αυτοκινήτων :σε κυκλοφορία

Πηγή: ACEA Data Services

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη των κυκλοφορούντων επιβατικών οχημάτων, μέσα από δύο διαφορετικές πηγές πληροφόρησης (EIU και ΕΣΥΕ). Δεν πρέπει να μας διαφεύγει ότι η κατηγορία των επιβατικών αυτοκινήτων αποτελεί την πολυπληθέστερη και πιο σημαντική κατηγορία οχημάτων στην Ελλάδα. Επιπλέον, ο ρόλος και η σημασία των επιβατικών αυτοκινήτων Ι.Χ., επιβεβαιώνεται και μέσα από την αυξητική πορεία που διαγράφει ο αριθμός τους, η οποία σύμφωνα με την ΕΣΥΕ κυμαίνεται στο

6,4% ετησίως. Ο αριθμός του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων, εμφανίζει σύμφωνα με το ΕΙΥ χαμηλότερο ρυθμό αύξησης της τάξης του 4,8% ετησίως. Η διαφορά αυτή οφείλεται, αφενός μεν στην μεγαλύτερη εκτίμηση του ΕΙΥ για τους ρυθμούς απόσυρσης, αλλά αφετέρου και στις χαμηλότερες προβλέψεις του ΕΙΥ για τις πωλήσεις το 2000.

Πίνακας 3.5
Κυκλοφορούντα επιβατικά αυτοκίνητα στην Ελλάδα
(1990-2000)

Ετη	Ε.Σ.Υ.Ε	Ε.Ι.Υ	Αποσύρσεις*
1990	1.701.986	1.700.000	1.248
1991	1.743.941	1.725.000	134.328
1992	1.795.544	1.749.000	1.539.331
1993	1.924.984	1.881.000	23.771
1994	2.040.521	1.985.000	167
1995	2.171.201	2.114.000	3.077
1996	2.305.861	2.153.000	3.918
1997	2.466.539	2.395.000	3.497
1998	2.642.116	2.538.000	6.389
1999	2.895.321	2.666.000	13.891
2000	3.156.000***	2.711.000	21.549
ΜΕΡΜ(%)	6,4	4,8	33,0

(*) Τα στοιχεία των αποσύρσεων προέρχονται από την ABC

(**) Εκτιμήσεις ΣΕΑΑ.

Πηγή: ΕΣΥΕ, ΕΙΥ και ABC.

Η τελευταία στήλη του πίνακα, παρουσιάζει τη διαχρονική εξέλιξη του μεγέθους των αποσύρσεων επιβατικών αυτοκινήτων για την περίοδο 1990-2000. Κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης περιόδου η απόσυρση επιβατικών αυτοκινήτων εμφανίζει αυξητική πορεία της τάξης του 33% ετησίως. Όπως γίνεται κατανοητό την περίοδο 1991-92, οι αποσύρσεις εμφανίζονται ιδιαίτερα ενισχυμένες λόγω της εφαρμογής του σχετικού νόμου που σαν στόχο είχε την θέσπιση κινήτρων εκ μέρους του κράτους με σκοπό την άνοδο του αριθμού των αποσύρσεων. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι κατά τη διάρκεια εφαρμογής του μέτρου της απόσυρσης ο αριθμός των αυτοκινήτων που αποσύρθηκε αγγίζει τις 300 χιλιάδες περίπου.

Κατά τα αμέσως επόμενα χρόνια, οι αποσύρσεις επιβατικών αυτοκινήτων μειώνονται κατακόρυφα, καθώς ένα μεγάλο τμήμα ιδιοκτητών αυτοκινήτων που πιθανώς να είχε προγραμματίσει την απόσυρση του αυτοκινήτου του κατά την περίοδο αυτή προτίμησε να επισπεύσει την απόσυρση του αυτοκινήτου για να εκμεταλλευτεί τα κίνητρα που δόθηκαν. Τα τελευταία όμως τρία έτη, παρουσιάζουν μια σημαντική αύξηση, η οποία κυμαίνεται γύρω στο 83% ετησίως. Αυτή η αύξηση οφείλεται στην ανάληψη από τους κεντρικούς Δήμους της χώρας (Αθηνών - Θεσσαλονίκης) της συλλογής εγκαταλελειμμένων αυτοκινήτων στους δρόμους των πόλεων.

Διάγραμμα 3.9
Διαχρονική εξέλιξη του αριθμού αποσυρόμενων
επιβατικών αυτοκινήτων

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ABC

Από την αρχική επεξεργασία των στοιχείων της συγκεκριμένης βάσης δεδομένων του Υπουργείου προκύπτει ότι ο αριθμός των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων μέχρι το τέλος του 2000, φτάνει τα 2.600.000 αυτοκίνητα περίπου. Όπως γίνεται κατανοητό, ο αριθμός αυτός είναι κατά πολύ μικρότερος από τον αντίστοιχο αριθμό του ΣΕΑΑ που είναι 3.156.000 τεμάχια . Τρεις είναι οι κυριότεροι λόγοι για αυτή την ανακολουθία και περιγράφονται παρακάτω:

Πολλές ταξινομήσεις, οι οποίες αφορούν τις τοπικές διευθύνσεις, δεν μεταφέρονται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών εξαιτίας της έλλειψης ενός ολοκληρωμένου μηχανογραφημένου συστήματος

Πολλά επιβατικά αυτοκίνητα που έχουν αποταξινομηθεί συμπεριλαμβάνονται στην κατάσταση επειδή η αποταξινόμηση τους θεωρείται παροδική και πραγματοποιείται μέσω κατάθεσης πινακίδων στις ΔΟΥ με σκοπό τη μη πληρωμή τελών κυκλοφορίας. Το γεγονός αυτό γίνεται οριστικό χωρίς όμως να γνωστοποιηθεί στο Υπουργείο Μεταφορών. Τα μόνα αξιόπιστα στοιχεία αποσύρσεων αναφέρονται σε αποσύρσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διετία 1991-92.

Στο στόλο των επιβατικών αυτοκινήτων δεν συμπεριλαμβάνονται στοιχεία πριν το 1973.

Τα δύο πρώτα προβλήματα δεν είναι δυνατόν να αντιμετωπιστούν. Σε ότι αφορά το τρίτο πρόβλημα, δηλαδή αυτό της μη συμπερίληψης των αυτοκινήτων που πρωτοκυκλοφόρησαν πριν το 1973 ακολουθήθηκε η παρακάτω διαδικασία:

Χρησιμοποιώντας τις εκτιμήσεις της ABC, υπολογίστηκε ο αριθμός των αυτοκινήτων που πρωτοκυκλοφόρησαν πριν το 1973 και που εξακολουθούσαν να κυκλοφορούν το 2000 και ο αριθμός αυτός προστέθηκε στο προηγούμενο νούμερο. Η εκτίμηση του στόλου που προκύπτει ύστερα από αυτή την αναγωγή μόλις ξεπερνά τα 2.820.000 αυτοκίνητα. Δηλαδή, εξακολουθεί να υπολείπεται της εκτίμησης της ΕΣΥΕ και του ABC, ενώ αντιθέτως υπερεκτιμά τον στόλο έναντι της εκτίμησης του ΕΠΥ.

Στο παρακάτω διάγραμμα, παρουσιάζεται η γεωγραφική κατανομή των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων για το τελευταίο υπό εξέταση έτος(2000). Όπως ήταν αναμενόμενο, το μεγαλύτερο ποσοστό των κυκλοφορούντων επιβατικών οχημάτων συγκεντρώνεται στην περιφέρεια της πρωτεύουσας (56%). Πιο συγκεκριμένα, ο αριθμός των επιβατικών αυτοκινήτων που κυκλοφορεί στην περιφέρεια της Αττικής υπολογίζεται σε 1,8 εκατομμύρια αυτοκίνητα, μέγεθος που εμφανίζει αύξηση από το 1994 της τάξης του 8,2% ετησίως. Στη δεύτερη θέση βρίσκεται η Θεσσαλονίκη, στην οποία κυκλοφορεί το 11 % του συνολικού στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων. Ακολουθεί η ευρύτερη περιοχή της Κεντρικής Ελλάδας, η οποία συγκεντρώνει ποσοστό της τάξης του 7%. Στις επόμενες θέσεις της σειράς κατάταξης βρίσκονται η Θράκη, η Δυτική Μακεδονία και η Πελοπόννησος οι οποίες συγκεντρώνουν από κοινού το 5% του συνολικού αριθμού των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων της Ελλάδας.

Διάγραμμα 3.10
Γεωγραφική κατανομή των επιβατικών αυτοκινήτων
(2000)

Πηγή: ABC

Προβλέψεις στόλου επιβατικών αυτοκινήτων

Στο παρακάτω διάγραμμα παρατίθενται οι προβλέψεις για τον αριθμό των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων για την πενταετία 2000-2005. Η όλη ανάλυση που θα ακολουθήσει βασίζεται στις δύο προαναφερόμενες πηγές πληροφόρησης. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το ΕΠΥ διαπιστώνεται ότι ο αριθμός των κυκλοφορούντων επιβατικών θα ακολουθήσει μια ελαφρά αυξητική πορεία της τάξης του 1,3% ετησίως για να φθάσει το 2005

τα 2.894.000 αυτοκίνητα. Στην εξέλιξη αυτή εκτιμάται ότι θα συμβάλλει και η αύξηση του αριθμού των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων λόγω ευνοϊκότερης φορολογικής επιβάρυνσης, η οποία θα γίνει πιο έντονη μέσα στα επόμενα δύο έτη.

Διαφορετική εικόνα παρουσιάζεται μέσα από την εξέταση των προβλέψεων που διατυπώνει η ABC. Αναλυτικότερα, σύμφωνα με το αισιόδοξο σενάριο (OP), ο στόλος των επιβατικών αυτοκινήτων εκτιμάται ότι θα σημειώσει αύξηση στην εξεταζόμενη περίοδο με ρυθμό 3% ετησίως. Πιο συγκεκριμένα, το 2004, ο αριθμός των αυτοκινήτων θα πλησιάσει τα 3,5 εκατομμύρια τεμάχια περίπου. Σε αντιδιαστολή, σύμφωνα με το απαισιόδοξο σενάριο (PE), στο οποίο ο ρυθμός ανακύκλωσης θα κυμανθεί σε χαμηλότερα επίπεδα, ο αριθμός των επιβατικών αυτοκινήτων θα εμφανίζει αύξηση της τάξης του 7% ετησίως, για να φθάσει το 2004 τα 4,1 εκατομμύρια τεμάχια περίπου.

Διάγραμμα 3.11
Προβλέψεις του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων
(2000-2005)

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ΕΙΥ και ABC

Εφαρμόζοντας τη μέθοδο που χρησιμοποιήθηκε στην κατασκευή προβλέψεων για τις πωλήσεις, το ΙΟΒΕ εκτίμησε την πορεία του στόλου κατά την πενταετία 2001-2005. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις αυτές το μέγεθος των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων εκτιμάται ότι θα παρουσιάσει άνοδο της τάξης του 7,7% ετησίως, για να φθάσουν το 2005 τα 4,5 εκατομμύρια. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι στην ανάλυση αυτή δεν υπήρχε πρόνοια για προβλέψεις στη συμπεριφορά των ιδιοκτητών ΙΧ για απόσυρση των παλαιών αυτοκινήτων τους. Με αυτή την έννοια, η ανάλυση είναι στατική όσον αφορά σε αυτή την παράμετρο του προσδιορισμού του στόλου.

Διάγραμμα 3.12
Προβλέψεις στόλου επιβατικών αυτοκινήτων
(2000-2005)*

(*) Τα διαστήματα αφορούν τυπικές αποκλίσεις
 Πηγή: Εκτιμήσεις Ι.Ο.Β.Ε

Ο παρακάτω πίνακας συνοψίζει σε απόλυτα μεγέθη τη διαχρονική πορεία των προβλέψεων του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων μέσα στα επόμενα πέντε έτη. Όπως γίνεται κατανοητό οι προβλέψεις που διατυπώνει τόσο η ABC, όσο και το ΙΟΒΕ δεν εμφανίζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις. Σε αντίθεση οι προβλέψεις του Επυ διαμορφώνονται σε χαμηλά σχετικά επίπεδα για τους λόγους που αναφέρθηκαν προηγουμένως.

Πίνακας 3.6

Συγκριτική παρουσίαση των προβλέψεων του στόλου επιβατικών αυτοκινήτων

Έτη	ΕΠΥ	ABC		ΙΟΒΕ
		Αισιόδοξο	Απαισιόδοξο	
2000	2.711.000	3.156.031*	3.156.031*	3.145.737
2001	2.745.000	3.336.009	3.414.471	3.394.031
2002	2.782.000	3.447.169	3.666.253	3.670.996
2003	2.820.000	3.501.395	3.908.928	3.971.134
2004	2.861.000	3.554.284	4.136.205	4.296.497
2005	2.894.000	...	...	4.643.090
ΜΕΡΜ(%)	1,3	3,0	7,0	7,7

(*) Πραγματικά στοιχεία
 Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ABC, ΕΠΥ και ΙΟΒΕ

3.4 Ηλικιακή κατανομή

3.4.1 Ηλικιακή κατανομή επιβατικών αυτοκινήτων

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξέταση της ηλικιακής κατάστασης του στόλου των αυτοκινήτων στην Ελλάδα. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, που παρέχει η FT και αφορούν το 1999, η μέση ηλικία των επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα, κυμαίνεται στα 8,6 έτη. Το μέγεθος αυτό είναι ιδιαίτερα υψηλό, εάν συγκριθεί με άλλες χώρες της Ε.Ε, όπως το Βέλγιο-Λουξεμβούργο, η Γερμανία και η Αυστρία, στις οποίες η μέση ηλικία του επιβατικού τους στόλου κυμαίνεται από 5,2>

εως και 6,7 έτη. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι στο σύνολο της Ε.Ε, κυκλοφορούν αυτοκίνητα με μέση ηλικία τα 7,62 έτη.

Εντούτοις πρέπει να σημειωθεί ότι η μέση ηλικία των αυτοκινήτων διαφέρει εάν χρησιμοποιηθεί μια διαφορετική πηγή πληροφόρησης. Σύμφωνα με την ABC, η μέση ηλικία του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων για το 1999, εμφανίζεται αυξημένη και έχει υπολογιστεί στα 11,3 έτη. Σύμφωνα με την ίδια πηγή πληροφόρησης, η μέση ηλικία των επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα, έχει παρουσιάσει αύξηση σε σχέση με το 1992 κατά 26%. Επίσης σύμφωνα με εκτιμήσεις που στηρίζονται σε διαφορετικά σενάρια προβλέψεων, η μέση ηλικία του στόλου των επιβατικών, αναμένεται να πλησιάσει το 2004 τα 10,6 έτη (απαισιόδοξο σενάριο) και 7,9 έτη αντίστοιχα (αισιόδοξο σενάριο). Είναι σημαντικό να ειπωθεί ότι εάν η κυβέρνηση λάβει τα απαραίτητα μέτρα, τα οποία θα οδηγήσουν στην ανανέωση του στόλου των αυτοκινήτων μακροπρόθεσμα (αισιόδοξο σενάριο), η μέση ηλικία των επιβατικών αυτοκινήτων θα μειωθεί κατά 12% σε σχέση με το 1992, φθάνοντας όπως αναφέρθηκε τα 7,9 έτη.

Παρά τη συνεχιζόμενη αύξηση των νέων ταξινομήσεων, το κυριότερο χαρακτηριστικό που διέπει τον κλάδο του αυτοκινήτου στο σύνολο του είναι ο υψηλός μέσος όρος ηλικίας. Στο παρακάτω διάγραμμα, παρουσιάζεται η ηλικιακή κατανομή των επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα, όπως αυτή έχει διαμορφωθεί μέσα στο 2000. Σύμφωνα με το σχετικό διάγραμμα, παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των αυτοκινήτων έχει μέση ηλικία που υπερβαίνει τα δώδεκα έτη. Πιο συγκεκριμένα, το ποσοστό των επιβατικών αυτοκινήτων με μέση ηλικία που ξεπερνά τα δώδεκα έτη ισοδυναμεί με 39% περίπου. Είναι ενδεικτικό να αναφερθεί ότι σύμφωνα με στοιχεία της ABC τα επιβατικά αυτοκίνητα που κυκλοφορούν στην Ελλάδα με μέση ηλικία που αντιστοιχεί στα 31 έτη, ανέρχονται σε 246.240, μέγεθος που αντιπροσωπεύει το 7,8% του συνόλου του στόλου.

Διάγραμμα 3.16

Ηλικιακή κατανομή των επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα

Πηγή: ABC και FT

Σε αντιδιαστολή το 23% του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στην Ελλάδα, αφορά αυτοκίνητα που βρίσκονται στο ηλικιακό διάστημα των 1-3 ετών, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για το ηλικιακό διάστημα 4-6 ετών μόλις φτάνει το 14%. Η παραπάνω ανάλυση βασίζεται σε στοιχεία της ABC που αφορούν την Ελλάδα. Τα παραπάνω συμπεράσματα δεν διαφοροποιούνται σημαντικά όταν χρησιμοποιηθεί διαφορετική πηγή πληροφόρησης (FT).

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η ηλικιακή κατανομή των επιβατικών αυτοκινήτων για την περίοδο 1973-2001. Η όλη ανάλυση, στηρίζεται στην επεξεργασία των στοιχείων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών σχετικά με το επίπεδο παλαιότητας του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων. Υπενθυμίζεται ότι στη συγκεκριμένη βάση δεδομένων δεν συμπεριλαμβάνονται αυτοκίνητα που πρωτοκυκλοφόρησαν στην Ελλάδα πριν το 1973. Επίσης όπως προαναφέρθηκε στη βάση δεδομένων του ΥΜΕ δεν περιλαμβάνονται πολλές οριστικές αποταξινόμησεις. Για να ξεπεραστεί το παραπάνω πρόβλημα το IOBE συνδύασε τη βάση του ΥΜΕ με στοιχεία της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιρειών και δημιούργησε μια καινούρια βάση όπου συμπεριλαμβάνονται μόνο τα αυτοκίνητα του ΥΜΕ που ήταν ταυτόχρονα ασφαλισμένα κατά το 2001. Από την παραπάνω επεξεργασία προέκυψε ότι η μέση ηλικία του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα ανέρχεται στα 9 έτη.

Διάγραμμα 3.17

Ηλικιακή κατανομή των επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα (1973-2001)

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Από την εξέταση του παραπάνω διαγράμματος, προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του στόλου έχει ηλικία που αγγίζει το ηλικιακό διάστημα 1-3 έτη (26%). Σε αντιδιαστολή μόλις το 4,5% του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων βρίσκεται στο ηλικιακό διάστημα των 26-29 ετών. Το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος του στόλου συγκεντρώνεται στην τριετία 1999-2001, σχετίζεται με τη σημαντική αύξηση που παρουσιάζουν οι πωλήσεις νέων Επιβατικών αυτοκινήτων τα τελευταία έτη.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η ηλικιακή κατανομή των επιβατικών αυτοκινήτων για την περίοδο 1960-2000 σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του I.O.B.E. Για να προχωρήσει στις συγκεκριμένες εκτιμήσεις το IOBE κατασκεύασε ένα παραμετρικό μοντέλο συμπεριφοράς του ιδιοκτήτη ενός οχήματος ως προς την απόφαση απόσυρσης του αυτοκινήτου του. Προχωρώντας σε προσομοίωση του μοντέλου εκτιμήθηκε η μέση πιθανότητα απόσυρσης ανά ηλικιακή ομάδα αυτοκινήτων. Το μοντέλο είναι ευέλικτο και αναπροσαρμόζεται για να λάβει υπόψη του συγκεκριμένες περιστασιακές πολιτικές, όπως το μέτρο της απόσυρσης κατά τη διετία 1991-92.

Διάγραμμα 3.18

Ηλικιακή κατανομή των επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα (1960-2000)

Πηγή: Εκτιμήσεις Ι.Ο.Β.Ε.

Από την εξέταση του σχετικού διαγράμματος, προκύπτει ότι λόγω του εν γένει χαμηλού ρυθμού απόσυρσης των οχημάτων, η συμπεριφορά της ηλικιακής κατανομής των επιβατικών αυτοκινήτων ακολουθεί αυτή της διαχρονικής πορείας των πωλήσεων κατά τα αντίστοιχα έτη. Το μεγαλύτερο ποσοστό του στόλου έχει ηλικία που αγγίζει το ηλικιακό διάστημα 1-4 έτη (28,6%). Σε αντιδιαστολή μόλις το 1,7% του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων βρίσκεται στο ηλικιακό διάστημα των 38-41 ετών. Παρά ταύτα, το 15,9% των επιβατικών αυτοκινήτων έχω ηλικία άνω των 20 ετών. Πιο συγκεκριμένα σύμφωνα με τη σχετική ανάλυση η μέση ηλικία του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα ανέρχεται στα 11,4 έτη.

Στο παρακάτω διάγραμμα, παρουσιάζεται η ηλικιακή κατανομή των επιβατικών αυτοκινήτων κατά τάξη μεγέθους, όπως αυτή προκύπτει μέσα από τις εκτιμήσεις τριών διαφορετικών πηγών πληροφόρησης. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο τμήμα του στόλου των επιβατικών έχει ηλικία από ένα έως πέντε έτη, με μικρή απόκλιση μεταξύ των εκτιμήσεων. Στο ηλικιακό διάστημα 6-10, βρίσκεται ένα σημαντικό τμήμα του του στόλου, το οποίο δεν ξεπερνά το 25%. Τέλος, το μικρότερο τμήμα του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων έχει ηλικία που κυμαίνεται από 21-25 έτη. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι, το συγκεκριμένο ηλικιακό διάστημα, εμφανίζει και τον υψηλότερο βαθμό απόκλισης μεταξύ των εκτιμήσεων.

Διάγραμμα 3.19

Ηλικιακή κατανομή των επιβατικών αυτοκινήτων κατά πενταετίες

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων IOBE, ABC και ΥΜΕ

Το επόμενο ζήτημα που πρέπει να εξεταστεί στο πλαίσιο της κατανόησης της συμπεριφοράς του ιδιοκτήτη οχήματος ως προς την επιλογή απόσυρσης του αυτοκινήτου του αποτελεί εύρεση της ηλικιακής κατανομής των αποσυρρόμενων επιβατικών αυτοκινήτων. Η συγκεκριμένη κατανομή είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς καθορίζει την προσδοκώμενη υπολειμματική αξία των οχημάτων τέλους ζωής κατά τη διαδικασία ανακύκλωσης τους.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η ηλικιακή κατανομή των επιβατικών αυτοκινήτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους (OTZ). Όπως φαίνεται, το μεγαλύτερο μέρος των OTZ συγκεντρώνεται στο ηλικιακό διάστημα 25-41 με ποσοστό που κυμαίνεται γύρω στο 57%. Σε αντιδιαστολή, τα επιβατικά OTZ με ηλικία 1-10 έτη αντιπροσωπεύουν το 13,4% του συνόλου. Ίσως ακόμα και αυτό το ποσοστό να θεωρείται αρκετά υψηλό. Για να κατανοηθεί το μέγεθος αυτό πρέπει να αναλογισθεί κανείς ότι τα αυτοκίνητα που αποσύρονται λόγω ολικής καταστροφής σε τρακάρισμα - αποκτούν ιδιαίτερη σημασία στην Ελλάδα εξαιτίας του πολύ χαμηλού ρυθμού απόβουλη ς απόσυρσης λόγω παλαιότητας του οχήματος.

Διάγραμμα 3.20
Ηλικιακή κατανομή των ΟΤΖ (επιβατικά αυτοκίνητα) στην Ελλάδα
(1960-2000)

Πηγή: Εκτιμήσεις Ι.Ο.Β.Ε.

Τα παραπάνω αποτελέσματα μπορούν να παρουσιαστούν πιο παραστατικά με την εξέταση της ηλικιακής κατανομής των επιβατικών αυτοκινήτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους κατά πενταετία. Σύμφωνα με το παρακάτω διάγραμμα, προκύπτει ότι το μεγαλύτερο τμήμα των ΟΤΖ, το οποίο αντιπροσωπεύει το 68% έχει ηλικία άνω των 21 ετών. Σε αντιδιαστολή μόλις το 12,5% του συνολικού αριθμού των επιβατικών ΟΤΖ βρίσκεται στο ηλικιακό διάστημα των 16-20 ετών, ενώ το 19,4% έχει ηλικία που δεν ξεπερνά τα 15 έτη. Από την συνδυασμένη εξέταση των δύο παραπάνω διαγραμμάτων, διαγράφεται μία σχετικά χαμηλή μεταβολή του ρυθμού των αποσύρσεων, γεγονός που αωαμένεται να επηρεάσει σημαντικά τη δομή και τις εξελίξεις του κλάδου των επιβατικών αυτοκινήτων.

Διάγραμμα 3.21
Ηλικιακή κατανομή των επιβατικών ΟΤΖ κατά πενταετία

Πηγή: Εκτιμήσεις Ι.Ο.Β.Ε.

Σύνοψη ανάλυσης

Από την ανάλυση που προηγήθηκε προκύπτει ότι ο κλάδος του αυτοκινήτου στην Ελλάδα, διέπεται από σημαντική δραστηριότητα, όπως αυτή καταγράφεται στην αυξητική τάση που χαρακτηρίζει τόσο τις πωλήσεις, όσο και τον αριθμό των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων. Εντούτοις, το μεγαλύτερο τμήμα του στόλου των αυτοκινήτων που κυκλοφορεί στην Ελλάδα εμφανίζεται πεπαλαιωμένο, αφού η μέση ηλικία των επιβατικών αυτοκινήτων κυμαίνεται στα 9 έτη υπερβαίνοντας το μέσο ευρωπαϊκό επίπεδο (7,3 έτη), ενώ των ελαφρών φορτηγών πλησιάζει τα 15 έτη. Από τις δύο κατηγορίες που συνθέτουν τον κλάδο των αυτοκινήτων στην Ελλάδα, παρατηρείται ότι ο στόλος των ελαφρών φορτηγών αυτοκινήτων είναι περισσότερο πεπαλαιωμένος σε σχέση με το στόλο των επιβατικών αυτοκινήτων εμφανίζοντας μέση ηλικία τα 15 έτη. Στη συγκεκριμένη κατηγορία, η Ελλάδα κατέχει με αισθητή διαφορά την πρώτη θέση στο σύνολο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι εξελίξεις αυτές κατατάσσουν την Ελλάδα στην ομάδα των χωρών που διαθέτουν ένα "γηρασμένο" στόλο επιβατικών αυτοκινήτων (Δανία, Φινλανδία, Σουηδία και η Ιταλία). Η ανάγκη για την εφαρμογή μέτρων από τη μεριά του κράτους (απόσυρση, δημιουργία κινήτρων, κλπ) που θα έχουν ως βασικό άξονα την σταδιακή αντικατάσταση των παλαιών ρυπογόνων αυτοκινήτων, γίνεται ολοένα και πιο επιτακτική τα τελευταία έτη. Προς τη συγκεκριμένη κατεύθυνση, εκτιμάται ότι θα λειτουργήσει και η Ευρωπαϊκή Ένωση με την προώθηση και εφαρμογή ενός πλαισίου μέτρων που θα έχουν σα βασική τους προτεραιότητα την προστασία του περιβάλλοντος.

3.5 Προσδιοριστικοί παράγοντες

3.5.1 Οικονομικές Εξελίξεις

Η συγκεκριμένη ενότητα επικεντρώνεται στην εξέταση της πορείας των κυριότερων οικονομικών μεταβλητών της Ελλάδας. Η δομή της συγκεκριμένης ενότητας έχει ως εξής: Στο πρώτο τμήμα, διερευνάται το κοινωνικό και οικονομικό πλαίσιο και εξετάζονται κάποιοι βασικοί οικονομικοί δείκτες (ΑΕΠ, ιδιωτική κατανάλωση, βιομηχανική παραγωγή, κλπ.), οι οποίοι δρουν και ως προσδιοριστικοί παράγοντες του επιπέδου οικονομικής ανάπτυξης της Ελλάδας σε σχέση με αυτό άλλων χωρών της Ε.Ε. Σκοπός της συγκεκριμένης ενότητας είναι η καταγραφή του οικονομικού προφίλ της Ελλάδας, όπως αυτό έχει διαμορφωθεί τις δύο τελευταίες δεκαετίες, έτσι ώστε να μπορέσουν να εξαχθούν συμπεράσματα σχετικά με τη δομή και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που συνθέτουν τον κλάδο του αυτοκινήτου.

Η δεκαετία του 1980 συνοδεύτηκε από χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης της τάξης του 0.7% και αύξηση των δημοσιονομικών ελλειμμάτων και ιδιαίτερα του ελλείμματος γενικής κυβέρνησης και του δημοσίου χρέους. Υποστηρίχτηκε πολιτική αύξησης των δημοσίων δαπανών και των δημοσίων επενδύσεων ιδιαίτερα μέχρι το 1986, όπου έχουμε την εφαρμογή του πρώτου σταθεροποιητικού προγράμματος. Παράλληλα, παρατηρείται αύξηση του πληθωρισμού σε επίπεδα πολύ υψηλότερα από αυτά της Ε.Ε. Στον αντίποδα του φαινομένου αυτού εμφανίζονται χαμηλότερα επίπεδα ανεργίας: Ο αυξημένος πληθωρισμός είχε σαν αποτέλεσμα την μείωση της αγοραστικής δύναμης των μισθών όπως αυτό προσδίδεται από τις μεταβολές των πραγματικών αμοιβών.

Διαφορετική εικόνα παρουσιάζει το μακροοικονομικό περιβάλλον της Ελλάδας μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1990. Βασικός μοχλός ανάπτυξης και σταθερότητας αποτέλεσε η εφαρμογή του προγράμματος σύγκλιση και σταθερότητας, το οποίο καλύπτει την περίοδο 1994-2000, με απώτερο στόχο την κάλυψη των κριτηρίων που τίθενται από την συνθήκη του Μάαστριχ και την ένταξη της δραχμής στο Μηχανισμό Συναλλαγματικών Ισοτιμιών (ΜΣΙ). Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι για το 2000 ο ρυθμός ανάπτυξης του ΑΕΠ κυμαίνεται γύρω στο 4% περίπου. Οι εξελίξεις που έλαβαν χώρα τα τελευταία έτη μπορούν να συνοψιστούν παρακάτω:

- Από την πλευρά της ζήτησης, η θετική εξέλιξη του ΑΕΠ κατά τα τελευταία χρόνια αποδίδεται αφενός στην αύξηση των δημοσίων επενδύσεων λόγω της εισροής των κοινοτικών κονδυλίων από τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και αφετέρου στην αύξηση που σημείωσε η ιδιωτική κατανάλωση.

- Από την μεριά της προσφοράς, τα αίτια για αυτή την σημαντική αύξηση του ρυθμού μεταβολής του πραγματικού Α.Ε.Π, προέρχονται κυρίως από την άνοδο της βιομηχανικής παραγωγής και της μείωσης του μοναδιαίου κόστους εργασίας.
- Ένας ακόμα παράγοντας που έπαιξε σημαντικό ρόλο στην αναθέρμανση της Ελληνικής οικονομίας ήταν κι η πορεία της δημόσιας αποταμίευσης, η οποία τα τελευταία τέσσερα έτη (1996-2000) βαίνει σταθερά αυξανόμενη, δημιουργώντας τις απαραίτητες προϋποθέσεις για συσσώρευση κεφαλαίου για την οικονομική μεγένθυση.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα βασικότερα μακροοικονομικά μεγέθη όπως εξελίχθηκαν τις δύο τελευταίες δεκαετίες.

Πίνακας 3.10*

Διαχρονική πορεία των βασικότερων οικονομικών μεγεθών στην Ελλάδα.

Έτη	ΑΕΠ	Ιδιωτική κατανάλωση	Ιδιωτική Αποταμίευση	Ανεργία
1980	0.7	0.4	26.5	2.7
1985	2.5	0.6	29.4	7.0
1990	0.0	2.6	27.4	6.4
1981-90	0.7	2.1	27.4	6.4
1995	2.1	2.7	25.1	9.2
200	4.1	2.9	....	11.2
1991-2000	2.3	2.3	....	9.5
2001*	4.5	3.1	....	10.6

(*) Τα μεγέθη του Α.Ε.π, και της ιδιωτικής κατανάλωσης συνιστούν ετήσιες ποσοστιαίες μεταβολές. Η ανεργία παρουσιάζεται σαν ποσοστό του εργατικού δυναμικού. Η ιδιωτική αποταμίευση σε τρέχουσες τιμές μετράται ως ποσοστό του Α.Ε.π.

(**) Πρόβλεψη

Πηγή: European Economy (2000) - The Eu Economy

Ένας από τους προσδιοριστικούς παράγοντες της σύνθεσης του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων αποδεικνύεται ότι είναι ο ρυθμός της οικονομικής ανάπτυξης (Α.Ε.Π) της ελληνικής οικονομίας. Σύμφωνα με τό παρακάτω διάγραμμα, στο οποίο παρουσιάζεται τόσο ο ρυθμός μεταβολής του Α.Ε.Π, όσο και ο ρυθμός μεταβολής του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων διαχρονικά, προκύπτει ότι υπάρχει υψηλή θετική συσχέτιση που κυμαίνεται στο 0,8 περίπου- μεταξύ των συγκεκριμένων μεγεθών. Έτσι σε περιόδους έντονης οικονομικής ανάπτυξης (1997-2000), όπου ο ρυθμός μεταβολής του Α.Ε.Π κυμάνθηκε στο 3,6% περίπου, ο στόλος των επιβατικών αυτοκινήτων σημείωσε άνοδο με μέσο ρυθμό 8,5% περίπου.

Διάγραμμα 3.28

ΑΕΠ και στόλος επιβατικών αυτοκινήτων (ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής)

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ABC και Eurostat

Αντιθέτως την περίοδο (1991-93), ο ρυθμός μεγέθυνσης των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων εμφανίζει επιβράδυνση σε σχέση με την υπόλοιπη περίοδο η οποία κυμαίνεται στο 4,4%. Εδώ όμως πρέπει να συνυπολογισθεί το γεγονός ότι κατά την τριετία 1991-93 εφαρμόζονταν το μέτρο της απόσυρσης και κατά συνέπεια η συμπεριφορά του στόλου επηρεάστηκε από αυτό το γεγονός. Σε περίπτωση που δεν συμπεριλάβουμε αυτά τα τρία έτη ο βαθμός συσχέτισης ανάμεσα στις δύο σειρές αυξάνεται ακόμα περισσότερο (74% περίπου).

Η έντονη θετική συσχέτιση ανάμεσα στο ρυθμό μεταβολής του στόλου των επιβατικών αυτοκινήτων και το ρυθμό μεγέθυνσης του Α.Ε.Π της Ελληνικής οικονομίας ερμηνεύεται από την οικονομική θεωρία στο βαθμό που η οικονομική ανάπτυξη συνδέεται μεταξύ των άλλων και με τη βελτίωση της υλικοτεχνικής υποδομής (οδικό δίκτυο, ασφαλτόστρωση, κ.λ.π), η οποία με τη σειρά της οδηγεί στην αύξηση του στόλου των αυτοκινήτων μακροπρόθεσμα. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι την περίοδο 1980-90, παρατηρήθηκε σημαντική αύξηση του ασφαλτοστρωμένου οδικού δικτύου (3,1% ετησίως), το οποίο για το 1990 καλύπτει τα 38,1 χιλ. χιλιόμετρα. Εντούτοις πρέπει να σημειωθεί ότι τα παραπάνω συμπεράσματα δεν επαβεβαιώνονται εάν στην ανάλυση συμπεριληφθεί ο στόλος των ελαφρών φορτηγών.

3.5.2 Κρατικές πολιτικές

Στη συγκεκριμένη ενότητα, θα αναλυθεί το φορολογικό πλαίσιο που διέπει την Ελλάδα στον κλάδο του αυτοκινήτου και το οποίο διαμορφώνει σε ένα μεγάλο βαθμό τις τελικές

τιμές τους. Η ανάλυση θα επικεντρωθεί στην εξέταση των τιμών των επιβατικών αυτοκινήτων όπως αυτές διαμορφώνονται πριν και μετά την επιβολή φόρου.

Σύμφωνα με έρευνα της Ε.Ε., όπου χρησιμοποιήθηκαν οι τιμές 75 επιβατικών αυτοκινήτων προ και μετά φόρων από όλες τις εταιρείες των χωρών της Ε.Ε., προκύπτει ότι η Ελλάδα είναι η δεύτερη φθηνότερη χώρα μετά τη Δανία στις τιμές προ φόρων, ενώ αποδεικνύεται και ιδιαίτερα φθηνή κατέχοντας την έκτη θέση μετά την επιβολή τους. Πιο φθηνές σε σχέση με την Ελλάδα τελικές τιμές διαμορφώνονται στις αγορές των χωρών που έχουν εργοστάσια παραγωγής αυτοκινήτων.

Σχετικά με τον τρόπο φορολόγησης των αυτοκινήτων στην Ελλάδα, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι εκτός από τον ΦΠΑ, ο οποίος επιβάλλεται με ποσοστό 18% κατά την αγορά του αυτοκινήτου, εφαρμόζεται και ένα σύστημα φορολόγησης που επιβαρύνει τόσο τα επιβατικά όσο και επαγγελματικά οχήματα κατά τη διαδικασία πώλησης τους. Όπως και στις περισσότερες χώρες της Ε.Ε., έτσι και στην Ελλάδα, το ισχύον φορολογικό σύστημα που διέπει την πώληση αυτοκινήτων, εξαρτάται από παράγοντες που συνδέονται με βασικά χαρακτηριστικά του αυτοκινήτου, όπως ο κυβισμός, η παλαιότητα κ.λ.π. Πιο συγκεκριμένα, στα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα, επιβάλλονται φόροι που φτάνουν έως και το 88% της αξίας των αυτοκινήτων. Μικρότερο ποσοστό φορολόγησης, επιβάλλεται στα επαγγελματικά αυτοκίνητα, το οποίο κυμαίνεται από 6%-26% της αξίας του αυτοκινήτου.

Εκτός όμως από την επιβολή φόρων στην αγορά αυτοκινήτων, το ισχύον σύστημα φορολόγησης περιλαμβάνει φόρους που επιβάλλονται τόσο στην κατοχή των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης και επαγγελματικών, όσο και στην κίνηση των αυτοκινήτων (φόροι στα καύσιμα). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στη συγκεκριμένη μορφή φορολόγησης, διαπιστώνεται σημαντική διαφοροποίηση στις χώρες-μέλη της Ε.Ε. Η διαφοροποίηση αυτή συνίσταται στη φορολογική βάση, η οποία μπορεί να είναι η ιπποδύναμη, τα κυβικά εκατοστά, το βάρος, η ηλικία, ή ακόμα και ο συνδυασμός των παραπάνω χαρακτηριστικών. Στην Ελλάδα, οι φόροι επί της κατοχής επιβατικού αυτοκινήτου (Ι.Χ), επιβάλλονται με βάση τα κυβικά εκατοστά του κινητήρα. Σε αντίθεση ο φόρος που επιβαρύνει τα επαγγελματικά αυτοκίνητα υπολογίζεται με βάση το ωφέλιμο του φορτίο. Τέλος, οι φόροι επί των καυσίμων (αμόλυβδη βενζίνη, ντίζελ) που επιβαρύνουν τον ιδιοκτήτη αυτοκινήτου (επιβατικού και επαγγελματικού) εμφανίζονται σε απόλυτες τιμές ιδιαίτερα χαμηλοί στην Ελλάδα σε σχέση με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

3.5.3 Θεσμικό Πλαίσιο

Το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τον κλάδο του αυτοκινήτου στην Ελλάδα, περιλαμβάνει εκτός από τις φορολογικές ρυθμίσεις και νομοθετήματα που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Κύριος στόχος αυτών των νομοθετημάτων και οδηγιών είναι η προστασία του περιβάλλοντος από επικίνδυνους ρύπους που εκπέμπουν τα αυτοκίνητα σε συνδυασμό με τη βελτίωση της ποιότητας των καυσίμων έτσι ώστε να αμβλυνηθεί το πρόβλημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, το οποίο έχει λάβει ιδιαίτερα ανησυχητικές διαστάσεις τα τελευταία έτη.

Σύμφωνα με το Νόμο 2052/1992, ο οποίος περιλαμβάνει μέτρα για την αντιμετώπιση του νέφους στην Αθήνα και την Υπουργική απόφαση Β-27660/712/1992 (ΦΕΚ 519/β), επιτρέπεται η εισαγωγή και η κυκλοφορία ιδιωτικής χρήσης επιβατικών πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας καθώς και των ελαφρών φορτηγών μικρού βάρους μέχρι 3,5 τόνων σε όλη την επικράτεια, εκτός όμως των αστικών περιοχών Αθηνών, Πειραιά και Θεσσαλονίκης. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι μέχρι και το 1992, η Ελλάδα αποτελούσε τη μοναδική χώρα στην Ε.Ε. στην οποία δεν επιτρεπόταν η κυκλοφορία πετρελαιοκίνητων επιβατικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης. Βασική αιτία για αυτή την απαγόρευση ήταν τα αυξημένα επίπεδα καπνού των πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων.

Στον παραπάνω νόμο, ο οποίος επιτρέπει την κυκλοφορία στα πετρελαιοκίνητα επιβατικά αυτοκίνητα θα πρέπει και να προστεθεί η Κοινοτική Οδηγία 94/12, η οποία ορίζει τα νέα αυστηρότερα όρια εκπομπής ρύπων από τα καυσαέρια αυτοκινήτων που ισχύουν από 1/1/1996. Επίσης από την 1/1/1997, η οδηγία επιβάλλει για τα καθαρά πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα χαμηλότερο όριο εκπομπής μονοξειδίου του άνθρακα (1,00 gr/km) από το αντίστοιχο των καταλυτικών βενζινοκίνητων αυτοκινήτων (2,2 gr/km) επειδή με τους σύγχρονους πετρελαιοκινητήρες το όριο αυτό είναι δυνατόν να επιτευχθεί.

Η φορολογία των επιβατικών αυτοκινήτων και των λοιπών κατηγοριών οχημάτων (ελαφρά φορτηγά, λεωφορεία, κ.λ.π) αποτελεί το αντικείμενο του νόμου 2682/1999, ο οποίος αναφέρεται στις ρυθμίσεις στη φορολογία αυτοκινήτων οχημάτων. Σύμφωνα με τον συγκεκριμένο νόμο, άλλαξε σημαντικά το φορολογικό τοπίο του αυτοκινήτου στην Ελλάδα, αφού εξαφανίστηκαν σημαντικές στρεβλώσεις του Νόμου 363/76. Σύμφωνα με το περιεχόμενο του νόμου, διαπιστώνονται οι ακόλουθες διαφοροποιήσεις

- Κατάργηση έξι συνολικών φόρων
- Κατάργηση της σύγκρισης της αξίας τιμολόγησης με την λιανική τιμή στη χώρα κατασκευής του κάθε επιβατικού αυτοκινήτου.
- Κατάργηση της τεκμαρτής δαπάνης 7% για τα μεταφορικά και ασφάλιστρα.

Επίσης σύμφωνα με το συγκεκριμένο νόμο καταργήθηκε ο ειδικός φόρος κατανάλωσης (ΕΦΚ) και το Εφάπαξ Πρόσθετο ειδικό Τέλος (ΕΠΕΤ) για τις πινακίδες που αντικαταστάθηκαν με το τέλος ταξινόμησης.

- Κατάργηση του ΦΠΑ επί του ΕΦΚ και του ΕΠΕΤ και ενσωμάτωση του στο τέλος ταξινόμησης.
- Παραμένει σε ισχύ η επιβάρυνση για αυτοκίνητα εκτός ΕΕ (10% συν ΦΠΑ), ενώ ο ΦΠΑ επιβάλλεται στο ποσό του τιμολογίου της εργοστασιακής τιμής, στην οποία όμως προστίθενται τα πραγματικά έξοδα μεταφοράς και τα σχετικά ασφάλιστρα.

Εκτός όμως από τα παραπάνω νομοθετήματα, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η απόφαση 1753/2000iΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την καθιέρωση συστήματος παρακολούθησης των μέσων όρων των ειδικών εκπομπών CO₂ από τα νέα επιβατηγά αυτοκίνητα. Με την παρούσα απόφαση καθιερώνεται πρόγραμμα για την παρακολούθηση του μέσου όρου των ειδικών εκπομπών >ISO_1>CO₂ >ISO_7> των νέων επιβατικών αυτοκινήτων που ταξινομούνται στην Κοινότητα. Το εν λόγω πρόγραμμα ισχύει μόνο για τα επιβατικά αυτοκίνητα που ταξινομούνται για πρώτη φορά στην Κοινότητα και τα οποία δεν έχουν ταξινομηθεί αλλού.

Ο θεσμός του δακτυλίου (1981) σε συνδυασμό με την άσχημα απόδοση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στην περιοχή της Πρωτεύουσας δεν κατάφερε να στρέψει τους πολίτες της Αθήνας από τα ιδιωτικά μεταφορικά τους μέσα στα Μ.Μ.Μ. Το τελικό συμπέρασμα από την εφαρμογή αυτού του μέτρου είναι ότι αυξήθηκε ο στόλος των επιβατικών αυτοκινήτων με πολύ ταχύτερο ρυθμό από τον κανονικό, δημιουργώντας αυξημένη ζήτηση για δεύτερο αυτοκίνητο. Σε αρκετές περιπτώσεις το δεύτερο αυτό αυτοκίνητο ήταν μεταχειρισμένο και σχετικά μεγάλης ηλικίας και η αγορά του είχε σαν σκοπό την εξυπηρέτηση της μετακίνησης των κατοίκων στο κέντρο της Αθήνας (μονές και ζυγές μέρες κυκλοφορίας).

Η μείωση των συντελεστών του Ε.Φ.κ. των καταλυτικών καινούργιων αυτοκινήτων κατά το 1990 και η εφαρμογή του μέτρου της απόσυρσης (μειωμένοι συντελεστές Ε.Φ.κ. κατά 50% έως 60% για τις περιπτώσεις εκείνες όπου η αγορά καταλυτικού αυτοκινήτου συνοδεύεται από απόσυρση του παλιού συμβατικού) αποτέλεσαν σημαντικά κίνητρα αναθέρμανσης της ζήτησης επιβατικών αυτοκινήτων με πολλά όμως ευεργετικά αποτελέσματα και σε άλλες συναφείς παραμέτρους. Η εγχώρια ζήτηση αυτοκινήτων αυξήθηκε κατά 34% (νέες ταξινομήσεις επιβατικών αυτοκινήτων από 85 χιλιάδες το 1989 σε 115,3 χιλιάδες το 1990) (αξίζει να σημειωθεί ότι την συγκεκριμένη χρονιά ο δείκτης τιμών στον κλάδο των αυτοκινήτων μειώθηκε κατά 18% ενώ ο πληθωρισμός έτρεχε με 23%), ενώ οι ταξινομήσεις αυξήθηκαν και κατά το 1991/90, 1992/91 κατά 45,46% και 18,64%, αντίστοιχα.

4 ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η Ευρωπαϊκή εμπειρία

4.1 Η Περίπτωση της Γερμανίας

4.1.1 Σύντομο ιστορικό

Ο προβληματισμός για τον τρόπο αντιμετώπισης της ροής αποβλήτων που προκύπτει από τα ΟΤΖ, ξεκίνησε στη Γερμανία ήδη από την δεκαετία του 1980.

Η διαδικασία επηρεάστηκε από την ψήφιση του νόμου για την διαχείριση των αποβλήτων που εισήγαγε για πρώτη φορά την αρχή της εκτεταμένης ευθύνης παραγωγού.

Το 1991 ξεκίνησε επίσημα η διαδικασία για τον καθορισμό του προβλήματος και της ενδεδειγμένης λύσης. Στην διάρκεια των επόμενων 5 ετών πραγματοποιήθηκαν πολλές διαβουλεύσεις ανάμεσα στο υπουργείο περιβάλλοντος και τους εμπλεκόμενους φορείς, αποτέλεσμα των οποίων ήταν μια σειρά από νομοσχέδια που κυκλοφόρησε το Υπουργείο Περιβάλλοντος.

Η διαδικασία ολοκληρώθηκε τελικά με δύο πράξεις. Η πρώτη αφορά την υπογραφή το 1996 της συμφωνίας αυτοδέσμευσης (FSV) 15 κλαδικών φορέων, στην οποία κυρίαρχο ρόλο είχε η ένωση των κατασκευαστών. Η συμφωνία κάλυπτε την δημιουργία δικτύου συλλογής των ΟΤΖ, την βελτίωση της περιβαλλοντικής επίδοσης της επεξεργασίας των ΟΤΖ και την λήψη προληπτικών μέτρων από μέρους των κατασκευαστών κατά τον σχεδιασμό και κατασκευή των αυτοκινήτων. Αμέσως μετά το 1997, ψηφίστηκε ο νόμος Altauto V για τα ΟΤΖ που εισήγαγε την υποχρέωση των ιδιοκτητών ΟΤΖ να τα παραδίδουν για επεξεργασία και όριζε τις προδιαγραφές για τις εγκαταστάσεις και τον τρόπο λειτουργίας των αποσυναρμολογητών και των τεμαχιστών.

Μετά την οριστικοποίηση της Οδηγίας για τα ΟΤΖ, το υπουργείο κατέθεσε το 2001 νέο νομοσχέδιο που συμπλήρωνε και τροποποιούσε τον νόμο του 1997, προκειμένου το σύστημα να ευθυγραμμιστεί με τις απαιτήσεις της Οδηγίας, αλλά και για να αρθούν ορισμένες αδυναμίες που προέκυψαν με βάση την εμπειρία από την λειτουργία του συστήματος. Το νομοσχέδιο αναμένεται να ψηφιστεί μέσα στο 2001 και να γίνει νόμος από την 1/1/2002.

4.1.2 Τα κυριότερα χαρακτηριστικά του συστήματος

1. Ο σχεδιασμός του συστήματος είναι ολοκληρωμένος, ενώ η λειτουργία του συστήματος έχει ξεκινήσει μερικά. Το σύστημα διαχείρισης ΟΤΖ λειτουργεί ήδη με βάση τον νόμο του 1997 για τα ΟΤΖ του Altauto V. Με νομοσχέδιο που προβλέπεται να ψηφιστεί στο τέλος του 2001 γίνεται η προσαρμογή του ισχύοντος συστήματος στις απαιτήσεις της Οδηγίας, χωρίς όμως να αποκλείεται να γίνουν και κάποιες μεταβολές μέχρι

την ψήφιση του. Η κύρια απαίτηση που εισάγει το νομοσχέδιο είναι η δωρεάν Επιστροφή όλων των ΟΤΖ από το 2007 και τα δίκτυα των παραγωγών για την κάλυψη της απαίτησης αυτής βρίσκονται ακόμα υπό διαμόρφωση.

2. Το κύριο χαρακτηριστικό της διαδικασίας ήταν η μακρόχρονη περίοδος προετοιμασίας της χώρας. Η διαδικασία ξεκίνησε με την παρουσίαση από το υπουργείο Περιβάλλοντος του πρώτου νομοσχεδίου για τα ΟΤΖ το 1992. Σημειώθηκε έντονη αντίδραση της αυτοκινητοβιομηχανίας που είχε σαν συνέπεια να γίνουν διαδοχικές τροποποιήσεις στο νομοσχέδιο μέχρι την ψήφιση του το 1997. Επίσης το σύστημα ξανατροποποιήθηκε στη συνέχεια με το νέο νομοσχέδιο που προσαρμόζει το ισχύον σύστημα στις απαιτήσεις της Οδηγίας. Η μακρόχρονη διαδικασία αντανακλά την προσπάθεια για σύγκλιση των θέσεων και στόχων, των κατασκευαστών και του Υπουργείου Περιβάλλοντος. Η προσπάθεια είχε μερική μόνο, επιτυχία και οι παραγωγοί παρέμειναν αντίθετοι σε αρκετές ρυθμίσεις του υπουργείου.

3. Σημαντική αλλαγή υπήρξε στη στάση του Υπουργείου όσο αφορά τη διαδικασία εφαρμογής καθώς δέχτηκε την αυτοδέσμευση των εμπλεκόμενων φορέων, στα πλαίσια της συμφωνίας FSV του 1996, για την επίτευξη μιας σειράς στόχων, αντί για τη λύση που αρχικά προωθούσε, την κάλυψη όλων των απαιτήσεων με νόμο.

4. Η εθελοντική συμφωνία FSV είχε μερική μόνο επιτυχία. Ειδικά, στα δύο παρακάτω θέματα σημείωσε μικρή μόνο επιτυχία:

- αύξηση του ποσοστού ανακύκλωσης των υλικών των ΟΤΖ
- δωρεάν επιστροφή των νεώτερης ηλικίας ΟΤΖ.

5. Ως κύριος λόγος της μερικής επιτυχίας της εθελοντικής συμφωνίας είναι ότι δεν έγινε συγκεκριμενοποίηση της ανάθεσης ευθύνης, αλλά η κάθε εταιρία ανέλαβε μόνη της την ευθύνη για την υλοποίηση του στόχου. Είναι κοινή εμπειρία ότι σε θέματα όπου υπάρχουν πολλοί εμπλεκόμενοι και τα μέτρα έχουν κόστος για την υλοποίησή τους, η υλοποίηση των στόχων με εθελοντική συμφωνία δεν αποδίδει, αν πρώτα δεν έχει συμφωνηθεί ο τρόπος χρηματοδότησης.

6. Ταυτόχρονα, και ο νόμος AltautoV του 1997 για τα ΟΤΖ είχε μερική μόνο επιτυχία:

- Το Πιστοποιητικό Καταστροφής δεν σημείωσε επιτυχία, καθώς ενώ δημιουργούνται περίπου 1,2 εκ ΟΤΖ τον χρόνο, εκδίδονται μόνο 0,4εκ ΠΚ. Τα υπόλοιπα ΟΤΖ αποταξινόμούνται μέσω της διαδικασίας της προσωρινής αποταξινόμησης, η οποία μετατρέπεται αυτόματα σε οριστική, μετά την πάροδο 12 μηνών.
- Ομοίως, και η εκκαθάριση του κλάδου των, αποσυναρμολογητών μέσω της διαδικασίας της ετήσιας πιστοποίησης από «εμπειρογνώμονες» είχε μερική μόνο επιτυχία. Παρά τα τέσσερα χρόνια λειτουργίας του θεσμού, συνεχίζει να λειτουργεί ένας άγνωστος αριθμός μη πιστοποιημένων αποσυναρμολογητών, ενώ ανάμεσα στους 1400 περίπου πιστοποιημένους αποσυναρμολογητές υπάρχουν και αρκετά «μαύρα πρόβατα».

7. Ως κύριοι λόγοι για την μερική επιτυχία του νόμου, μπορούμε να αναφέρουμε την **αδυναμία ή απροθυμία των Γερμανικών αρχών** να επιβάλλουν άμεσες λύσεις. Ενδεικτικά, ενώ τα προβλήματα για την παράκαμψη του Πιστοποιητικού Καταστροφής μέσω της «προσωρινής αποταξινόμησης» είναι γνωστά και καιρό, το νέο νομοσχέδιο δεν προτείνει καμιά τροποποίηση στο υπάρχον σύστημα.

8. Ο νόμος του 1997, αναγνωρίζει έμμεσα αυτή την αδυναμία των, αρχών και γι' αυτό καθιερώνει την **υποχρεωτική ετήσια πιστοποίηση** των, σημείων συλλογής, των αποσυναρμολογητών και των τεμαχιστών από 'εμπειρογνώμονες'. Οι εμπειρογνώμονες οι οποίοι ορίζονται σύμφωνα με διαδικασία που προβλέπει Οδηγία της ΕΕ, οφείλουν να ελέγχουν την τήρηση των απαιτήσεων του νόμου στα πλαίσια της ετήσιας πιστοποίησης. Παρ'όλα αυτά και το νέο σύστημα δεν έχει αποδώσει ακόμα καθώς, συνεχίζουν να υφίστανται και μη πιστοποιημένοι αποσυναρμολογητές και 'μαύρα πρόβατα' ανάμεσα στους πιστοποιημένους.

9. Μια άλλη επίπτωση της αδυναμίας ελέγχου του κυκλώματος των ΟΤΖ από τις αρχές, είναι ότι παραμένει **άγνωστος ο ακριβής αριθμός των ΟΤΖ και των εξαγωγών μεταχειρισμένων οχημάτων** από την Γερμανία. Η επίσημη αναφορά του ARGE-Altauto δίνει την ακαθόριστη εκτίμηση για 1,1 έως 1,7 εκατομμύρια ΟΤΖ τον χρόνο.

10. Ομοίως, **ακαθόριστο είναι και το τρέχον ποσοστό ανακύκλωσης υλικών ΟΤΖ**, το οποίο εκτιμάται από το ARGE-Altauto ότι ανέρχεται σε 78-82%. Βέβαια, η πρόοδος που έχει επιτευχθεί και η δυσκολία επίτευξης του στόχου για το 2006, είναι τελείως διαφορετική, για τις δύο αυτές τιμές.

11. Η μεγαλύτερη ίσως καινοτομία του νέου Γερμανικού συστήματος είναι ο **ορισμός συγκεκριμένων στόχων** ανακύκλωσης που οφείλει να επιτύχει κάθε αποσυναρμολογητής και τεμαχιστής **ατομικά**. Η επίτευξη των στόχων αυτών ελέγχεται ετησίως από τους εμπειρογνώμονες στα πλαίσια της ετήσιας πιστοποίησης. Με την καινοτομία αυτή λύνονται δύο δύσκολες απαιτήσεις της Οδηγίας:

- Επίτευξη των στόχων ανακύκλωσης σε ολόκληρο το δίκτυο
- Συλλογή στοιχείων για την ανακύκλωση των ΟΤΖ

Η διαδικασία αυτή είναι ιδιαίτερα αποτελεσματική για τον έλεγχο του 'ελεύθερου' δικτύου, δηλαδή του δικτύου που δεν θα είναι μέρος του δικτύου συλλογής και επεξεργασίας που δημιουργούν οι αποσυναρμολογητές. Η συνήθης εναλλακτική λύση, που είναι με απευθείας έλεγχο του 'ελεύθερου δικτύου' από τις δημόσιες αρχές, δεν αρκεί, όπως έχει δείξει η εμπειρία της Γερμανίας και αρκετών άλλων κρατών.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται σε συντομία μερικά από τα λοιπά στοιχεία του συστήματος

12. Ορισμός των ΟΤΖ. Ως ΟΤΖ θεωρούνται μόνο τα οχήματα για τα οποία έχει εκδοθεί πιστοποιητικό Καταστροφής. Μέχρι το σημείο αυτό είναι αδύνατο να διαφοροποιηθεί ένα παλιό όχημα από ένα ΟΤΖ. Για τον λόγο αυτό είναι συνήθης πρακτική ένα παλιό όχημα να αποταξινόμείται προσωρινά, προκειμένου να γίνει προσπάθεια από τα σημεία συλλογής να το μεταπωλήσουν, να το επισκευάσουν ή να το εξάγουν. Το Πιστοποιητικό Καταστροφής εκδίδεται στη συνέχεια, μόνο όταν έχουν αποτύχει οι παραπάνω προσπάθειες.

13. Υπάρχον δίκτυο συλλογής ΟΤΖ. Στην εθελοντική συμφωνία του 1996, οι παραγωγοί, οι έμποροι αυτοκινήτων, τα συνεργεία και οι αποσυναρμολογητές ανέλαβαν να δημιουργήσουν ένα «επαρκές» δίκτυο συλλογής ΟΤΖ. Αποτέλεσμα ήταν η δημιουργία ενός τεράστιου δικτύου από 15.000 σημεία συλλογής, και ένας ιδιοκτήτης ΟΤΖ να χρειάζεται να ταξιδέψει κατά μέσο όρο λιγότερο από 3 χμ μέχρι το πλησιέστερο σημείο συλλογής. Σε όλα αυτά τα σημεία συλλογής η παραλαβή ενός ΟΤΖ είναι μια εμπορική πράξη, από την οποία κερδίζει το σημείο συλλογής. Μάλιστα, ο ιδιοκτήτης ενός παλιού ΟΤΖ είναι υποχρεωμένος να πληρώσει σήμερα κατά μέσο όρο DM150-200 για την παράδοση του ΟΤΖ του. Το κόστος αυτό καλύπτει τα έξοδα της επεξεργασίας, την μεταφορά μέχρι τον αποσυναρμολογητή καθώς και τα έξοδα αποταξινόμησης.

14. Αδειοδότηση των σημείων συλλογής, των αποσυναρμολογητών και των τεμαχιστών. Η Γερμανία δεν απαιτεί ειδική άδεια για τις εγκαταστάσεις αυτές, πέρα

από αυτές που απαιτούνται για όλες τις ομοειδείς επιχειρήσεις. Με το νέο σύστημα δεν καθιερώνεται νέα ειδική άδεια, αλλά πιστοποιητικό από 'εμπειρογνώμονα' που παραδίδεται μόνο εφόσον εκπληρούνται οι απαιτήσεις του νόμου για εγκαταστάσεις και τρόπο λειτουργίας.

15. Δωρεάν επιστροφή των ΟΤΖ. Ισχύει σήμερα μόνο η δωρεάν επιστροφή των ΟΤΖ ηλικίας κάτω των 12 ετών, που είναι όρος της εθελοντικής συμφωνίας FSV. Δεν είναι γνωστή η ανταπόκριση των κατασκευαστών στον όρο αυτό, καθώς η αναφορά του ARGE-Altauto παρακάμπτει το θέμα. Το νέο νομοσχέδιο υιοθετεί ακριβώς τις απαιτήσεις του Οδηγίας. Λόγω της αντιμονοπωλιακής νομοθεσίας αποκλείστηκε η δημιουργία ενός κοινού δικτύου από όλους τους παραγωγούς μαζί. Κατόπιν τούτων οι μεγάλοι κατασκευαστές επέλεξαν την δημιουργία ατομικών δικτύων για την συλλογή και επεξεργασία των ΟΤΖ ενώ οι εισαγωγείς την δημιουργία συλλογικών δικτύων. Για την δημιουργία των δικτύων αυτών οι παραγωγοί στηρίζονται σε επιλεγμένου ς αποσυναρμολογητές, με τους οποίους υπογράφουν συμβόλαια συνεργασίας, καθώς και σε ορισμένους επίσημους εμπόρους για την συμπλήρωση του δικτύου συλλογής.
16. Υποχρεωτικές εργασίες απορρύπανσης και επεξεργασίας των ΟΤΖ. Οι απαιτήσεις της Οδηγίας έχουν μεταφερθεί στο νόμο και η τήρηση τους, ελέγχεται από τους 'εμπειρογνώμονες' κατά την ετήσια πιστοποίηση.
17. Έκδοση του Πιστοποιητικού Καταστροφής. Γίνεται μόνο από αναγνωρισμένους και πιστοποιημένους αποσυναρμολογητές. Τα αναγνωρισμένα σημεία συλλογής έχουν επίσης δικαίωμα έκδοσης του ΠΚ για λογαριασμό του αναγνωρισμένου αποσυναρμολογητή, με τον οποίο συνεργάζονται.
18. Εθνικός φορέας διαχείρισης ΟΤΖ. Δεν προβλέπεται η δημιουργία οποιουδήποτε κεντρικού φορέα. Η ομάδα εργασίας ARGE-Altauto παίζει σήμερα άτυπα έναν κεντρικό ρόλο στην παρακολούθηση του συστήματος διαχείρισης ΟΤΖ. Η ανάληψη όμως της ευθύνης αυτής είναι εθελοντική, αφού η ομάδα αυτή δημιουργήθηκε στα πλαίσια της εθελοντικής συμφωνίας FSV, με σκοπό να αναφέρει για την πρόοδο επίτευξης των στόχων της συμφωνίας.
19. Συλλογή και επεξεργασία των στοιχείων που αφορούν την επεξεργασία των ΟΤΖ. Ομοίως δεν προβλέπεται η δημιουργία κεντρικού οργανισμού. Στόχος του υπουργείου είναι η δημιουργία ενός απλού συστήματος. Το σύστημα θα βασίζεται στις αναφορές των 'εμπειρογνώμωνων' κατά την ετήσια πιστοποίηση των αποσυναρμολογητών και

4.1.3 Η διαδικασία εφαρμογής της Οδηγίας της ΕΕ για τα ΟΤΖ

Στην Γερμανία ο προβληματισμός για το θέμα των ΟΤΖ ξεκίνησε από το ινστιτούτο ερευνών F AT (που συσχετίζεται με την ένωση κατασκευαστών αυτοκινήτων της χώρας). Ήδη από την δεκαετία του 1970, στο ινστιτούτο αυτό έγιναν οι πρώτες μελέτες σχετικά με την ανακύκλωση υλικών από τα ΟΤΖ καθώς και για την διαθέσιμη τεχνολογία της εποχής εκείνης. Επίσης έγιναν προτάσεις για την βελτίωση του συστήματος. Το Γερμανικό Υπουργείο Περιβάλλοντος συμμετείχε σε πολλές από τις ομάδες εργασίας που δημιουργήθηκαν.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 το BMU, το Γερμανικό Υπουργείο Περιβάλλοντος ανέλαβε την πρωτοβουλία και ξεκίνησε διαβουλεύσεις με την βιομηχανία για τον καθορισμό του προβλήματος που δημιουργείται από την επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τα ΟΤΖ.

Ταυτόχρονα το 1986 ψηφίστηκε ο νόμος για την διαχείριση αποβλήτων WMA. Ο WMA υπήρξε καθοριστικός για την εξέλιξη της περιβαλλοντικής πολιτικής της Γερμανίας, αλλά και της ΕΕ, καθώς εισάγει την αρχή της ευθύνης του παραγωγού για την επεξεργασία των μετά την χρήση απόβλητων, και προέβλεπε την επιστροφή του προϊόντος και την υποχρεωτική ανακύκλωση του. Επίσης ορίζεται η διαδικασία διαβουλεύσεων που πρέπει να ακολουθηθεί με τους οικονομικούς συντελεστές προκειμένου να επιτευχθεί συμφωνία τόσο για τους στόχους, όσο και για την πολιτική στα θέματα διαχείρισης αποβλήτων.

Στα πλαίσια της διαδικασίας που καθόρισε ο WMA, το γερμανικό υπουργείο Περιβάλλοντος εξέδωσε προς συζήτηση, από το 1990, μια σειρά από προτάσεις, σχετικά με την ανακύκλωση των ΟΤΖ. Σημαντικότερη ήταν η πρόταση του 1991, «Καθορισμός των στόχων της Ομοσπονδιακής Κυβέρνησης σχετικά με τη αποφυγή, μείωση ή ανακύκλωση από την απόρριψη των οχημάτων»,

Οι προτάσεις συγκεκριμενοποιήθηκαν με την έκδοση της πρώτης πρότασης νόμου για τα ΟΤΖ, το *Altautoverordnung* του 1992. Οι προτάσεις περιείχαν απαιτήσεις για συγκεκριμένα επίπεδα χρήσης ανακυκλωμένων υλικών από ΟΤΖ στα καινούργια αυτοκίνητα, μέσα στα πλαίσια ενός χρονοδιαγράμματος. Μετά από διαβουλεύσεις οι προτάσεις τροποποιήθηκαν ξανά το 1994. Στην νέα πρόταση νόμου έγινε εισαγωγή της πρόθεσης δημιουργίας κλειστών κυκλωμάτων στα υλικά που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή των αυτοκινήτων

και έγινε εισαγωγή στόχων ανακύκλωσης για τις κυριώτερες κατηγορίες υλικών. Επίσης, έγινε εισαγωγή της υποχρέωσης για δωρεάν επιστροφής ενός ΟΤΖ από τον τελευταίο ιδιοκτήτη και η θέσπιση του «πιστοποιητικού καταστροφής».

Η αρχική αντίδραση της αυτοκινητοβιομηχανίας στις παραπάνω προτάσεις ήταν σφοδρή, αλλά μετριάστηκε καθώς υπήρξαν υποχωρήσεις και εκ μέρους του υπουργείου. Σημειώθηκε συμβιβασμός για το καίριο θέμα της δωρεάν επιστροφής ανάμεσα στην θέση της «κοινής ευθύνης» (με τους ιδιοκτήτες των αυτοκινήτων και τους λοιπούς εμπλεκόμενους φορείς), που προωθούσε η αυτοκινητοβιομηχανία με την θέση της «εκτεταμένης ευθύνης παραγωγού» που προωθούσε το Υπουργείο. Στα πλαίσια συμβιβασμού συμφωνήθηκε ο περιορισμός της ευθύνης του κατασκευαστή μόνο σε ΟΤΖ με ηλικία κάτω των 12 ετών, που στη πράξη κάλυπτε ελάχιστα μόνο ΟΤΖ, καθώς η πλειοψηφία των οχημάτων αυτής της κατηγορίας έχει θετική αξία.

Τελικά η ρύθμιση των θεμάτων που αφορούν τα ΟΤΖ έγινε' μέσω δυο συμπληρωματικών διαδικασιών. Η πρώτη ήταν η εθελοντική δέσμευση των κλαδικών φορέων που εμπλέκονται με την συλλογή και επεξεργασία των ΟΤΖ, καθώς και με την επισκευή των οχημάτων, υπό την ηγεσία του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας, το Freiwillige Selbstverpflichtung ("FSV"), και η δεύτερη ήταν η νομοθετική ρύθμιση μέσα από τον «ελαφρύ» Altautoverordnung ("Altauto V").

Με την παραπάνω λύση τα μέτρα χωρίστηκαν σε αυτά που κρίθηκε ότι είναι αποδοτικότερη η εθελοντική δράση στα πλαίσια μιας συλλογικής προσπάθειας από τους εμπλεκόμενους φορείς που να βασίζεται στην ελεύθερη αγορά, Και δεύτερον σε αυτά που η εθελοντική δράση θα ήταν ανεπαρκής και ως εκ τούτου θα έπρεπε να λάβουν υποχρεωτικό χαρακτήρα.

Το FSV υπογράφηκε το 1996 και το AltautoV ψηφίστηκε το 1997. Οι ρυθμίσεις αυτές είναι περίπου ταυτόχρονες με την κατάθεση της Πρότασης Οδηγίας της Επιτροπής για τα ΟΤΖ.

Στη συνέχεια, μετά από την οριστικοποίηση της Οδηγίας της ΕΕ για τα ΟΤΖ το 2002, δημιουργήθηκε ανάγκη προσαρμογής της νομοθεσίας σε όσες απαιτήσεις τη Οδηγίας δεν καλύπτονταν ήδη από τον AltautoV. Οπότε, μετά από νέο κύκλο συζητήσεων ανάμεσα σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, το υπουργείο Περιβάλλοντος έδωσε στη δημοσιότητα τον Απρίλιο του 2001, το νομοσχέδιο τού τροποποιεί και συμπληρώνει τον Altauto V. Επίσης, το νομοσχέδιο ενσωματώνει βελτιώσεις για την αντιμετώπιση των δυσλειτουργιών που είχαν διαπιστωθεί από την μέχρι τότε λειτουργία του συστήματος. Το νομοσχέδιο θα συζητηθεί στην Ομοσπονδιακή Βουλή το φθινόπωρο του 2001 και ο νόμος θα έχει πιθανή έναρξη την 1/1/2002.

4.1.4 Στόχοι και πλαίσιο της εθελοντικής συμφωνίας FSV

Η συμφωνία εθελοντικής αυτοδέσμευσης FSV, υπογράφεται από 15 κλαδικούς φορείς που εκπροσωπούν τους κλάδους της αυτοκινητοβιομηχανίας, των εισαγωγέων και εμπόρων αυτοκινήτων, των συνεργείων επισκευής καθώς και τους προμηθευτές της αυτοκινητοβιομηχανίας, τους αποσυναρμολογητές OTZ και τέλος τον κλάδο των τεμαχιστών.

Οι στόχοι της FSV ορίζονται στην αρχή της συμφωνίας. Ως γενικός στόχος τίθεται η βελτίωση της ανακύκλωσης και της διάθεσης τόσο των OTZ όσο και των εξαρτημάτων που προκύπτουν από την επισκευή των οχημάτων.

Ο γενικός στόχος εξειδικεύεται στη συνέχεια σε 3 επί μέρους στόχους που αφορούν

- Το σχεδιασμό των οχημάτων με στόχο την ανακύκλωση
- Την επεξεργασία των OTZ κατά τρόπο φιλικό προς το περιβάλλον, που να περιλαμβάνει την αφαίρεση των υγρών και την αφαίρεση των επικίνδυνων για το περιβάλλον υλικών
- Την δημιουργία και ανάπτυξη κλειστών κυκλωμάτων για τα υλικά από τα OTZ και ειδικά από το ASR.

Οι κυριότερες αυτοδεσμεύσεις που περιέχει το FSV είναι:

- Η δημιουργία ενός εθνικού δικτύου για την επιστροφή των OTZ
- Τη δημιουργία υποδομής για την επιστροφή και ανακύκλωση των αποβλήτων από τα συνεργεία επισκευής των οχημάτων
- Η μείωση του ποσοστού απόρριψης υλικών από τα OTZ για το 2002 σε 15%, και για το 2015 σε 5%
- Ο σχεδιασμός των οχημάτων για ανακύκλωση
- Η επιστροφή των OTZ χωρίς επιβάρυνση για τον τελευταίο ιδιοκτήτη για οχήματα κάτω των 12 ετών
- Έλεγχος και παρακολούθηση της επίτευξης των παραπάνω στόχων από τους ίδιους τους εμπλεκόμενους

4.1.5 Στόχοι και πλαίσιο του νόμου Aftfiuoo V

Ο Aftauto V αποσκοπεί στο να δημιουργήσει το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα λειτουργήσει η εθελοντική συμφωνία και προβλέπει τις εξής υποχρεώσεις για τους εμπλεκόμενους φορείς:

- Οι ιδιοκτήτες οφείλουν να παραδίδουν τα OTZ μόνο σε αναγνωρισμένα κέντρα παραλαβής των OTZ

- Η οριστική αποταξινόμηση των ΟΤΖ γίνεται μόνο εφόσον προσκομισθεί Πιστοποιητικό Καταστροφής, που εκδίδεται μόνο από τα αναγνωρισμένα κέντρα ανακύκλωσης ΟΤΖ
- Οι κλάδοι παραλαβής και επεξεργασίας των ΟΤΖ οφείλουν να συμμορφωθούν σε αυστηρές προδιαγραφές για τις εγκαταστάσεις τους και τον τρόπο λειτουργίας τους
- Τα κέντρα παραλαβής ΟΤΖ, οι εταιρίες ανακύκλωσης (αποσυναρμολογητές) και οι τεμαχιστές οφείλουν να περνούν από πιστοποίηση από «αναγνωρισμένους εμπειρογνώμονες» κάθε χρόνο, για την τήρηση των παραπάνω προδιαγραφών.

Ταυτόχρονα ο Altauto V θέτει ως στόχο την προώθηση του ελεύθερου ανταγωνισμού στους εμπλεκόμενους κλάδους και την αποφυγή δημιουργίας μονοπωλιακών καταστάσεων.

4.1.6 Εμπλεκόμενοι φορείς και κατανομή ευθυνών

Οι εμπλεκόμενοι φορείς κατονομάζονται στον Altauto V και περιλαμβάνουν

- Τους παραγωγούς αυτοκινήτων
- Τους παραγωγούς και διανομείς υλικών και εξαρτημάτων
- Τους ιδιοκτήτες ΟΤΖ
- Τα κέντρα συλλογής ΟΤΖ
- Τα κέντρα ανάκτησης (αποσυναρμολογητές) Τα κέντρα περαιτέρω ανάκτησης (τεμαχιστές)

Οι υποχρεώσεις που παρουσιάζονται στη συνέχεια για καθένα από τους εμπλεκόμενους φορείς, περιλαμβάνουν και τις τροποποιήσεις που έγιναν στον αρχικό νόμο Altauto V από το νομοσχέδιο του Αυγούστου 2001. Οι περισσότερες υποχρεώσεις του θεσπίζει ο νόμος αφορούν τους παραγωγούς, που μάλιστα στο Altauto V ονομάζονται «οι κατασκευαστές»

- Παραλαβή των ΟΤΖ της ίδιας μάρκας από τον τελευταίο ιδιοκτήτη τους χωρίς χρέωση, εφόσον πληρούνται ορισμένες βασικές προϋποθέσεις
- Εκπλήρωσή της παραπάνω υποχρέωσης, κόμμα και σε περίπτωση παύσης της λειτουργίας του παραγωγού.

- Δημιουργία δικτύου από αναγνωρισμένα κέντρα επιστροφής και αναγνωρισμένες εταιρίες ανάκτησης για την παραλαβή και την επεξεργασία των ΟΤΖ που τους επιστρέφονται
- Εξασφάλιση επαρκούς πυκνότητας δικτύου, ώστε η απόσταση για τον τελευταίο ιδιοκτήτη να είναι «λογική»
- Πληροφόρηση των ιδιοκτητών οχημάτων με κατάλληλο τρόπο για τον δίκτυο επιστροφής.
- Μη χρήση βαρέων μετάλλων στα νέα αυτοκίνητα που τίθενται σε κυκλοφορία από 1/7/2003
- Μαρκάρισμα για αναγνώριση των υλικών και εξαρτημάτων
- Παροχή πληροφοριών για την αποσυναρμολόγηση των ΟΤΖ στις αναγνωρισμένες εταιρίες ανάκτησης
- Παροχή πληροφοριών, εφόσον τους ζητηθούν, στις αναγνωρισμένες εταιρίες ανάκτησης για τον τρόπο αποσυναρμολόγησης, φύλαξης και ελέγχου των εξαρτημάτων που προορίζονται για επαναχρησιμοποίηση
- Δημοσίευση πληροφοριών σχετικά με την ανακύκλωση των ΟΤΖ και των υλικών τους, και παροχή των πληροφοριών αυτών σε υποψήφιους αγοραστές.

Υποχρεώσεις παραγωγών και διανομέων υλικών και εξαρτημάτων από κοινού

Δημιουργία δικτύου για τα απόβλητα των συνεργείων επισκευής οχημάτων. Επιτρέπεται η χρέωση των υπηρεσιών αυτών

Υποχρεώσεις τελευταίων ιδιοκτητών ΟΤΖ

Παράδοση του ΟΤΖ σε πιστοποιημένο κέντρο παραλαβής ή πιστοποιημένο κέντρο ανάκτησης

Υποχρεώσεις κέντρων παραλαβής

Ο νόμος κάνει διάκριση ανάμεσα στα κέντρα επιστροφής, όπου οι κατασκευαστές παραλαμβάνουν τα ΟΤΖ που τους επιστρέφονται και ανάμεσα σε κέντρα παραλαβής, που λειτουργούν για λογαριασμό των κέντρων ανάκτησης, και παραλαμβάνουν τα ΟΤΖ, χωρίς να εμπλέκονται οι παραγωγοί. Οι υποχρεώσεις που ορίζονται είναι κοινές:

Παράδοση στον τελευταίο ιδιοκτήτη των πιστοποιητικών καταστροφής που εκδίδουν για λογαριασμό των κέντρων ανάκτησης με τα οποία συνεργάζονται υποχρεωτικά τήρηση των προδιαγραφών για κτίρια και εγκαταστάσεις καθώς και για τον τρόπο λειτουργίας ανάμεσα στις οποίες είναι:

Τήρηση βιβλίων με τα αναγκαία στοιχεία για τα ΟΤΖ Και τα πιστοποιητικά ανακύκλωσης

Πιστοποίηση κάθε χρόνου των εγκαταστάσεων και του τρόπου λειτουργίας από αναγνωρισμένο εμπειρογνώμονα

Υποχρεώσεις κέντρων ανάκτησης

Έκδοση του Πιστοποιητικού Ανακύκλωσης (Καταστροφής)

Παράδοση των κουφαριών των ΟΤΖ σε αναγνωρισμένους τεμαχιστές ή αναγνωρισμένα κέντρα περαιτέρω επεξεργασίας.

Τήρηση των προδιαγραφών για κτίρια και εγκαταστάσεις καθώς και για τον τρόπο λειτουργίας, ανάμεσα στις οποίες είναι:

Αποσυναρμολόγηση τουλάχιστο 10% (από τις 1/1/2006) των μη μεταλλικών εξαρτημάτων και υλικών των ΟΤΖ, προκειμένου να επαναχρησιμοποιηθούν ή να ανακυκλωθούν

Τήρηση βιβλίων με τα αναγκαία στοιχεία για τα πιστοποιητικά ανακύκλωσης, τα ΟΤΖ και τα υλικά και εξαρτήματα που αφαιρέθηκαν.

Πιστοποίηση κάθε χρόνου των εγκαταστάσεων και του τρόπου λειτουργίας από αναγνωρισμένο εμπειρογνώμονα

Υποχρεώσεις για τους τεμαχιστές και λοιπά κέντρα περαιτέρω ανάκτησης

Ο νόμος ορίζει ότι όλα τα κουφάρια πρέπει να παραδίδονται σε τεμαχιστές. Αφήνει όμως ανοικτό το ενδεχόμενο για το μέλλον, να υπάρξουν και άλλες αναγνωρισμένες οδούεις για τα κουφάρια των ΟΤΖ.

Παραλαβή κουφαριών μόνο από πιστοποιημένα κέντρα ανάκτησης και εφόσον έχουν γίνει οι προβλεπόμενες εργασίες απορρύπανσης και αποσυναρμολόγησης

Ανάκτηση (ενέργειας ή υλικών) 25% του βάρους του ASR μέχρι την 1/1/2006 και 75% μέχρι τη 1/1/2015

Τήρηση βιβλίων με τα αναγκαία στοιχεία για την είσοδο, επεξεργασία και έξοδο των υλικών

Πιστοποίηση κάθε χρόνο των εγκαταστάσεων και του τρόπου λειτουργίας από αναγνωρισμένο εμπειρογνώμονα

4.1.7 Θέσεις των εμπλεκόμενων

Η αντίδραση των κατασκευαστών στις προτάσεις του υπουργείου ήταν μικτή. Από την μια αποδέχθηκαν το σύνολο των ευθυνών που τους ανατέθηκαν για την βελτίωση της σχεδίασης των αυτοκινήτων ώστε να είναι κατάλληλα για ανακύκλωση και αποσυναρμολόγηση. Ομοίως αποδέχτηκαν την ανάγκη τροποποίησης του τρόπου κατασκευής των αυτοκινήτων, ώστε να εξαλειφθούν τα βαρέα μέταλλα. Οι συζητήσεις, που συνεχίζονται ακόμα για το θέμα αυτό, αφορά τεχνικά θέματα, ώστε να γίνει ο καθορισμός των ολίγων εξαιρέσεων που επιτρέπονται στον παραπάνω κανόνα.

Εκεί, όμως όπου υπήρξε σφοδρή αντίδραση, ήταν στο θέμα της ανάθεσης σε αυτούς της οικονομικής ευθύνης για την δωρεάν επιστροφή των ΟΤΖ και μάλιστα αναδρομικά για οχήματα που δεν είχαν κατασκευαστεί με στόχο την ανακύκλωση. Η θέση που προωθούσαν οι παραγωγοί ήταν για ανάληψη «κοινής ευθύνης» από χους εμπλεκόμενους φορείς. Βασικό επιχείρημα της αυτοκινητοβιομηχανίας ήταν το κόστος αυτό θα ήταν δυσβάστακτο και θα είχε αρνητικά αποτελέσματα για την αυτοκινητοβιομηχανία.

Οι θέσεις της αυτοκινητοβιομηχανίας έγιναν αποδεκτές από την κυβέρνηση και για αυτό στον νόμο AltauvoV του 1997, δεν γίνεται τροποποίηση της ισχύουσας κατάστασης, που είναι ότι ο τελευταίος ιδιοκτήτης πληρώνει για την επεξεργασία των παλιών ΟΤΖ. Η κυβέρνηση της Γερμανίας έφτασε μάλιστα σε σημείο να θέσει βέτο στη Ευρωπαϊκή Ένωση για υποστήριξη της αυτοκινητοβιομηχανίας.

Είναι γνωστό ήδη από προηγούμενα κεφάλαια ότι ο συμβιβασμός που επήλθε στην Ε.Ε. επιτρέπει την συμμετοχή και άλλων φορέων στον επιμερισμό του κόστους της δωρεάν επιστροφής. Αξιοσημείωτο όμως είναι ότι στο νέο νομοσχέδιο όπου γίνεται η προσαρμογή του ισχύοντος συστήματος στις απαιτήσεις της Οδηγίας, δεν γίνεται χρήση του δικαιώματος αυτού και το σύνολο της οικονομικής ευθύνης, μεταφέρετε στους παραγωγούς.

Κατά την διάρκεια των διαπραγματεύσεων με την κυβέρνηση οι κατασκευαστές αλλά και οι εισαγωγείς κατέβαλλαν μεγάλη προσπάθεια για την παρουσίαση κοινής θέσης. Στην πράξη όμως οι στρατηγικές των μεγάλων κατασκευαστών διαφοροποιούνται σημαντικά μεταξύ τους. Ένα μέρος της διαφοροποίησης οφείλεται και στα διαφορετικά οικονομικά συμφέροντα. Για παράδειγμα, το κόστος για την δωρεάν επιστροφή των ΟΤΖ είναι πολύ μικρότερο στη DaimlerChrysler, καθώς μόνο το 10% των αυτοκινήτων της που πωλούνται στην Γερμανία καταλήγουν στο κύκλωμα των ΟΤΖ της χώρας. Τα υπόλοιπα εξάγονται.

4.1.8 Κριτική της διαδικασίας

Η διαδικασία που εφαρμόστηκε στη Γερμανία, κατέληξε στην δημιουργία ενός συστήματος με τα δικά του χαρακτηριστικά. Στην ενότητα αυτή γίνεται προσπάθεια να παρουσιαστούν τα κυριότερα χαρακτηριστικά του συστήματος αυτού καθώς και οι λόγοι που οδήγησαν στον σχεδιασμό που επιλέχθηκε.

Η Γερμανία διαθέτει την μεγαλύτερη αυτοκινητοβιομηχανία της Ευρώπης. Η παρουσία των μεγάλων αυτών εταιριών έχει επηρεάσει τον ορισμό του προβλήματος, καθώς και την λύση και την κατανομή των ευθυνών.

Από νωρίς, αφού έγινε αντιληπτό ότι τα σύγχρονα αυτοκίνητα δεν είναι σχεδιασμένα με στόχο την ανακύκλωση, το υπουργείο περιβάλλοντος της Γερμανίας θεώρησε ως κύριο υπεύθυνο για την λύση του προβλήματος την αυτοκινητοβιομηχανία. Οι αρχικές προτάσεις για τον Altauvo v προέβλεπαν μέχρι και, ευθύνη της αυτοκινητοβιομηχανίας να ενσωματώσει στην παραγωγή των νέων αυτοκινήτων και συγκεκριμένα ποσοστά ανακυκλωμένων υλικών για να δημιουργηθούν κλειστά κυκλώματα υλικών.

Η αυτοκινητοβιομηχανία αντέδρασε θετικά στην πρόκληση, αφιερώνοντας σημαντικούς πόρους σε θέματα έρευνας και ανάπτυξης για την αντιμετώπιση του προβλήματος.

Τελικά, αναγνωρίστηκε και από το Υπουργείο, ότι το πρόβλημα ήταν σύνθετο, με πολλούς εμπλεκόμενους συντελεστές, και έγινε αποδεκτό ότι για ορισμένα θέματα τουλάχιστον όπως π. χ. το σχεδιασμό για ανακύκλωση και αποσυναρμολόγηση, τη δημιουργία κλειστών κυκλωμάτων υλικών και τη προαγωγή της επαναχρησιμοποίησης εξαρτημάτων, η λύση ήταν πολύ δύσκολο να επιβληθεί νομοθετικά. Γι αυτό, προτιμήθηκε η λύση της εθελοντικής αυτοδέσμευσης της αυτοκινητοβιομηχανίας, καθώς είχε ήδη φανεί η πρόθεση της αυτοκινητοβιομηχανίας να ανταποκριθεί στις ευθύνες της..

Θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι ο ρόλος του υπουργείου περιβάλλοντος και η πίεση που άσκησε στην αυτοκινητοβιομηχανία ήταν καθοριστικοί. Μέσω της αυτοδέσμευσης της Γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας τα θέματα που συσχετίζονται με τα ΟΤΖ μπήκαν στα προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης και δεύτερον πάρθηκαν τα κατάλληλα προληπτικά μέτρα στις φάσεις του σχεδιασμού και της παραγωγής των αυτοκινήτων. Η πρωτοπορία αυτή της Γερμανίας εξασφάλισε στη συνέχεια ότι όλη η ευρωπαϊκή, αλλά και η παγκόσμια, αυτοκινητοβιομηχανία θα ακολουθούσε. Με τον τρόπο αυτό, εξασφαλίστηκε η δυνατότητα για τις υπόλοιπες χώρες να εστιάσουν την προσοχή τους κυρίως στα προβλήματα που συσχετίζονται με τη δημιουργία εθνικών συστημάτων για την επεξεργασία των ΟΤΖ

- **Εθελοντική και συλλογική δράση**

Έγινε αποδεκτό ότι η προτιμότερη λύση για την αντιμετώπιση πολλών σημαντικών προβλημάτων που συσχετίζονται με την ανακύκλωση των ΟΤΖ, αντιμετωπίζονται καλύτερα στα πλαίσια μιας αυτοδέσμευσης για εθελοντική και συλλογική δράση των εμπλεκόμενων φορέων.

Η πρώτη έκθεση απολογισμού του ARGE-Altauto αναφέρει αρκετά στοιχεία για τα αποτελέσματα της εθελοντικής δράσης. Η έκθεση αναφέρεται, επί μακρόν στις πρωτοβουλίες της αυτοκινητοβιομηχανίας αλλά πολύ λίγα αναφέρονται για την εθελοντική δράση των υπολοίπων συντελεστών, πέρα από τις δράσεις για την δημιουργία του δικτύου συλλογής για τα ΟΤΖ και για τα απόβλητα των συνεργείων, και δεύτερον, για την λειτουργία ενός πειραματικού εργοστασίου για την επεξεργασία του ASR.

Η εθελοντική και συλλογική δράση για την παραλαβή των ΟΤΖ κατέληξε στην εντυπωσιακή επιτυχία της δημιουργίας ενός δικτύου από 15000 αναγνωρισμένα

σημεία παραλαβής των ΟΤΖ. Βέβαια, η παραλαβή των ΟΤΖ γίνεται στα πλαίσια μιας εμπορικής συναλλαγής, που συχνά σημαίνει χρέωση του τελευταίου ιδιοκτήτη για τις υπηρεσίες που προσφέρονται.

Αυτό που δεν αναφέρεται στην έκθεση είναι η σαφής αποτυχία της διαδικασίας για την επίτευξη του στόχου για απόρριψη μόνο του 15% του βάρους των ΟΤΖ, μέχρι το 2002. Η έκθεση του ARGE-Altauto εκτιμά ότι το ποσοστό που επιτεύχθηκε μέχρι το 2000 ήταν στην περιοχή του 18-22% και δεν αναφέρει τάσεις που θα μπορούσαν να επιφέρουν μια τόσο μεγάλη βελτίωση σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα. Τελικά ο στόχος μετακινήθηκε για το 2006 με την αιτιολογία ότι τυχόν αυστηρότερες απαιτήσεις δημιουργούν συνθήκες άνισου ανταγωνισμού ανάμεσα στα κράτη-μέλη της ΕΕ.

Πρέπει να τονισθεί όμως ότι ο ίδιος ακριβώς στόχος είχε τεθεί και στην Ολλανδία. Και είναι ενδιαφέρον, ότι ο στόχος αυτός επιτεύχθηκε εκεί και μάλιστα με άνεση, ενώ στην Γερμανία αυτό δεν έγινε εφικτό. Είναι πολύ πιθανό η διαφορά να οφείλεται στο ότι στην Ολλανδία ο σχεδιασμός του συστήματος προχώρησε σε βάθος και περιέλαβε τη δημιουργία ενός κεντρικού οργανισμού, του ARN, που ανέλαβε την ευθύνη υλοποίησης των στόχων για λογαριασμό των εμπλεκόμενων φορέων και στον οποίον παρασχέθηκαν επίσης οι αναγκαίοι οικονομικοί πόροι για την χρηματοδότηση του προγράμματος δράσης του. Στην Γερμανία, τουναντίον, δεν δημιουργήθηκε ένας τέτοιος οργανισμός και η επίτευξη των στόχων αφέθηκε στις ρυθμιστικές επεμβάσεις της πολιτείας και στις δυνάμεις της αγοράς.

Μια ακόμα αυτοδέσμευση των παραγωγών που δεν σχολιάζεται στην έκθεση του ARGE-Altauto, είναι η υποχρέωση των κατασκευαστών για την εξασφάλιση της δωρεάν επιστροφής των ΟΤΖ με ηλικία μικρότερη από 12 ετών. Στην έκθεση δεν αναφέρονται καθόλου στοιχεία για τις δράσεις που αναλήφθηκαν, πέρα από την γενική πληροφορία ότι οι παραγωγοί έχουν ξεκινήσει την δημιουργία δικτύου για την παραλαβή και επεξεργασία των ΟΤΖ που τους επιστρέφονται. Δεν αναφέρονται στοιχεία ούτε για τον τρόπο που οι παραγωγοί πληροφορούν τους ιδιοκτήτες για την δυνατότητα αυτή, ούτε για το πλήθος των ιδιοκτητών που έκαναν χρήση του δικαιώματος. Στην Ολλανδία κατ' αντιδιαστολή, προσφέρεται μέσω του ARN δωρεάν επιστροφή για όλα _α ΟΤΖ, ανεξάρτητα από την ηλικία τους, από το 1995.

Ως εκ τούτου πέρα από την αναγνωρισμένη εθελοντική δράση της αυτοκινητοβιομηχανίας σε θέματα που άπτονται του σχεδιασμού και της κατασκευής των αυτοκινήτων, η εθελοντική και συλλογική δράση είχε μικρή μόνο επιτυχία, σε θέματα που άπτονται της λειτουργίας του δικτύου επεξεργασίας των ΟΤΖ και έχουν κόστος για την υλοποίησή τους. Αυτός είναι ίσως ο λόγος που τα θέματα αυτά ενσωματώθηκαν στο νομοσχέδιο του 2001, και η τήρησή τους γίνεται πλέον υποχρεωτική και όχι εθελοντική.

- **Επιμερισμός ευθυνών στους αποσυναρμολογητές και τεμαχιστές**

Για τους αποσυναρμολογητές ορίζεται ότι υποχρεούνται να αποσυναρμολογούν μέχρι το 2006 τουλάχιστο το 10% του βάρους του ΟΤΖ, ενώ για τους τεμαχιστές ορίζεται ότι οφείλουν να ανακτούν αντίστοιχα τουλάχιστο το 25% του βάρους του παραγόμενου ASR, με άνοδο στη συνέχεια του ποσοστού σε 75% μέχρι το 2015.

Με την συγκεκριμενοποίηση του στόχου αποφεύγονται δυο προβλήματα:

Το πρώτο πρόβλημα είναι ότι η συλλογική ευθύνη πολλές φορές καταλήγει σε ευθύνη κανενός, όπως φαίνεται ότι συνέβη για το θέμα αυτό στην εθελοντική συμφωνία. Η συγκεκριμενοποίηση της ευθύνης στο νομοσχέδιο, μετατρέπει την συλλογική ευθύνη σε ατομική. Ορίζεται επίσης ότι η ατομική επίτευξη του στόχου για κάθε επιχείρηση θα είναι προϋπόθεση για την ετήσια πιστοποίηση της εταιρίας.

Βέβαια, στη λογική αυτή του υπουργείου έχουν πολλές φορές εκφραστεί αντιρρήσεις καθώς υποστηρίζεται ότι οι δυνάμεις της αγοράς θα πρέπει να αποφασίζουν για την κατάλληλη τεχνολογία και τον τρόπο συμμετοχής των συντελεστών στην επίτευξη των στόχων.

Το δεύτερο πρόβλημα που επιλύεται με την μεθοδολογία αυτή είναι το πρόβλημα του υπολογισμού του ποσοστού ανακύκλωσης για το όλο σύστημα και της υποβολής των αναφορών. Όπως διαπιστώθηκε, η σημερινή κατάσταση είναι δύσκολο να αποτυπωθεί. Το ARGE-Altauto αναφέρει ότι υπάρχουν σημαντικές αποκλίσεις από επιχείρηση σε επιχείρηση που καθιστούν δύσκολη ακόμα και την στατιστική αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης. Με την εξατομίκευση των στόχων, η επίτευξη των στόχων ατομικά σημαίνει και επίτευξη των στόχων για το σύνολο του συστήματος:

- **Μη δημιουργία κεντρικά ελεγχόμενου συστήματος**

Στην Γερμανία δεν προτάθηκε και δεν δημιουργήθηκε κεντρικός φορέας με εκτελεστικές ευθύνες που να αναλάβει την συλλογική επίλυση του προβλήματος των ΟΤΖ. Ο λόγος είναι ότι δόθηκε έμφαση στην ανάγκη προστασίας του ελεύθερου ανταγωνισμού και στην αποφυγή μονοπωλιακών καταστάσεων. Γι αυτό το σύστημα για τον χειρισμό των ΟΤΖ που επιστρέφονται στους παραγωγούς είναι κατά βάση ατομικό. Δηλαδή ο κάθε κατασκευαστής δημιουργεί το δικό του δίκτυο για την

παραλαβή και επεξεργασίας ΟΤΖ, από συνεργαζόμενους αποσυναρμολογητές και εμπόρους αυτοκινήτων.

Συνέπεια αυτού είναι ότι και η οικονομική ευθύνη για το σύστημα που δημιουργείται είναι ατομική. Εξαιρέση γίνεται μόνο για τους μικρούς κατασκευαστές και εισαγωγείς που δεν έχουν τα μέσα για την δημιουργία δικών τους δικτύων. Σε αυτούς επιτρέπεται η συμμετοχή σε συνεταιριστικά σχήματα. Παράδειγμα αυτού είναι η κοινοπραξία MARI που χειρίζεται τα ΟΤΖ για λογαριασμό των εισαγωγέων Ιαπωνικών αυτοκινήτων.

Με την παραπάνω οργάνωση που επιλέχθηκε, το θέμα της επεξεργασίας των ΟΤΖ μετατράπηκε, για τους μεγάλους κατασκευαστές της Γερμανίας τουλάχιστο, σε θέμα ανταγωνισμού. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στις μικρές χώρες της ΕΕ, όπου υπάρχει προτίμηση σε κοινά, κεντρικά συστήματα, όπου η επεξεργασία των ΟΤΖ αντιμετωπίζεται ως θέμα κοινής συνεργασίας, και όχι ως θέμα ανταγωνισμού.

• Πιστοποίηση από εξωτερικούς εμπειρογνώμονες

Έχει γίνει αποδεκτό ότι ακόμα και σε χώρες με καλά οργανωμένες κρατικές αρχές, η επιτήρηση της περιβαλλοντικά ορθής λειτουργίας του κυκλώματος επεξεργασίας των ΟΤΖ είναι δύσκολη. Στην Γερμανία, π.χ., αναφέρονται περιπτώσεις αποσυναρμολογητών που δημιούργησαν εγκαταστάσεις απορρύπανσης για να πάρουν την σχετική άδεια, που όμως δεν τις χρησιμοποίησαν στην συνέχεια.

Για τον λόγο αυτό τα συστήματα πολλών χωρών της ΕΕ κάνουν χρήση μιας διαδικασίας περιοδικής πιστοποίησης από έναν μη κρατικό Οργανισμό για τον έλεγχο της τήρησης των υποχρεώσεων των εμπλεκόμενων φορέων.

Στην Γερμανία επιλέχθηκε η λύση της ετήσιας πιστοποίησης από «εμπειρογνώμονες» (experts). Ο θεσμός εισήχθη το 1997 με το AltautoV και τον Οκτώβριο του 2001, υπήρχαν 94 αναγνωρισμένοι εμπειρογνώμονες. Ο θεσμός είχε επιτυχία, καθώς παρά τα παράπονα για 'μαύρα πρόβατα' και την έλλειψη κοινών προτύπων για την πιστοποίηση, το ARGE-Altauto αποδίδει την μείωση των αποσυναρμολογητών από 3000-5000 που υπήρχαν πριν από τον AltautoV, σε 1400 nsrπου, στο μέτρο αυτό.

Το νομοσχέδιο για την τροποποίηση του AltautoV, αναγνωρίζει τα προβλήματα αυτά και ορίζει αυστηρότερα κριτήρια για τα προσόντα των εμπειρογνομένων. Το θέμα όμως των κοινών προτύπων για την πιστοποίηση αφήνεται στη διάκριση του υπουργείου περιβάλλοντος.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η λύση που επιλέχθηκε έχει το σημαντικό πλεονέκτημα, ότι καλύπτει ολόκληρο το κύκλωμα της επεξεργασίας των ΟΤΖ, από την παραλαβή μέχρι

τον τεμαχισμό τους. Τουναντίον άλλα συστήματα με 'κεντρική' οργάνωση απαιτούν πιστοποίηση μόνο από τις συμβεβλημένες επιχειρήσεις, αφήνοντας έτσι το σημαντικό μέρος του κυκλώματος ακάλυπτο.

- **Η ανάγκη δημιουργίας αποθεματικών για τα OTZ, από τους παραγωγούς**

Το νομοσχέδιο ορίζει ότι οι οικονομικές υποχρεώσεις των παραγωγών θα πρέπει να καλύπτονται ακόμα και σε περίπτωση παύσης εργασιών μιας επιχείρησης. Δεδομένου, ότι η ευθύνη για τα OTZ είναι στο γερμανικό σύστημα ατομική και όχι συλλογική, η υποχρέωση αυτή οδηγεί στην ανάγκη να δημιουργηθούν αποθεματικά ικανά ανα πάσα στιγμή να καλύψουν το σύνολο των υποχρεώσεων τους, για όλα τα OTZ που θα προκύψουν από τα κυκλοφορούντα οχήματα. Η υποχρέωση αυτή ξεκινά ουσιαστικά το 2007, αλλά οι μεγάλοι Γερμανοί κατασκευαστές άρχισαν ήδη να δημιουργούν αποθεματικά από το 2000, και μάλιστα παρά την γνώμη του υπουργείου περιβάλλοντος ότι το μέτρο αυτό είναι πρόωρο.

4.1.9 Σημεία συλλογής OTZ

Μεγάλη σημασία δόθηκε στη Γερμανία στην εύκολη επιστροφή των OTZ από τους τελευταίους ιδιοκτήτες. Στα πλαίσια της εθελοντικής συμφωνίας, 15 κλαδικοί φορείς, συμφώνησαν στην δημιουργία της απαραίτητης υποδομής για την συλλογή των OTZ.

Η ανταπόκριση των φορέων ήταν ενθουσιώδης και το υφιστάμενο δίκτυο συμπεριλαμβάνει σήμερα περίπου 15.000 σημεία παραλαβής. Ο αριθμός είναι εξαιρετικά μεγάλος και το ARGE-Altauto υπολογίζει ότι ο τελευταίος ιδιοκτήτης χρειάζεται να διανύσει κατά μέσο όρο, λιγότερο από 3χλμ μέχρι το πλησιέστερο σημείο παραλαβής.

Δυο λόγοι μπορούν να εξηγήσουν την τεράστια αυτή διασπορά των σημείων παραλαβής:

- Πρώτον, ότι γίνεται προσπάθεια να γίνει η επιστροφή των OTZ όσο πιο εύκολη γίνεται δεδομένου ότι ο θεσμός του Πιστοποιητικού Καταστροφής, με βάση την υπάρχουσα οργάνωση, από μόνος του δεν μπορεί να εξασφαλίσει την μη εγκατάλειψη των OTZ
- Δεύτερον, η επιστροφή ενός OTZ είναι σήμερα μια εμπορική συναλλαγή και ο ιδιοκτήτης χρεώνεται για τις σχετικές υπηρεσίες. Συνεπώς τα κέντρα παραλαβής κερδίζουν από την διαχείριση των OTZ.

Για τα οχήματα με αρνητική αξία πώλησης, η υποχρέωση (στα πλαίσια της εθελοντικής συμφωνίας FSV) για δωρεάν παραλαβή τους από τους παραγωγούς αφορά μόνο τα OTZ μικρότερης ηλικίας από 12 ετών, τα οποία όμως έχουν σχεδόν πάντα θετική αξία.

Μετά το 2007, που θα ισχύσει πλέον η καθολική υποχρέωση για δωρεάν παραλαβή των OTZ από τους κατασκευαστές, είναι σίγουρο ότι το δίκτυο αυτό που θα δημιουργηθεί, θα είναι σημαντικά μικρότερο, προκειμένου να μειωθεί το κόστος των logistics.

Αξιοσημείωτο είναι ότι παρ' όλη τη πληθώρα σημείων παραλαβής OTZ, σημαντικό ποσοστό των OTZ παραδίδονται απευθείας από τους ιδιοκτήτες στους αποσυναρμολογητές. Μελέτη που έγινε το 2000 από ένα από τους μεγάλους κατασκευαστές, και η οποία κάλυψε 170 αποσυναρμολογητές, έδειξε ότι το 50% των OTZ παραδόθηκε στους αποσυναρμολογητές απ' ευθείας από τους ίδιους τους ιδιοκτήτες. Οι υπόλοιπες πηγές ήταν οι ανεξάρτητοι έμποροι μεταχειρισμένων αυτοκινήτων (35%), και τέλος οι επίσημοι έμποροι και οι κοινοτικές αρχές.

4.1.10 Αριθμός σημείων συλλογής και γεωγραφική κάλυψη

Ο αριθμός των αναγνωρισμένων σημείων παραλαβής είναι περίπου 15000, στα οποία συμπεριλαμβάνονται και οι 1400 περίπου αναγνωρισμένοι αποσυναρμολογητές. Το 71 % των σημείων παραλαβής είναι ή επίσημοι έμποροι ή αναγνωρισμένα συνεργεία των κατασκευαστών και εισαγωγέων. Επίσης το ένα τρίτο των ανεξάρτητων συνεργείων είναι σήμερα σημεία παραλαβής OTZ.

Το σύνολο των εγκαταστάσεων αυτών έχει δικαίωμα να εκδίδει Πιστοποιητικά Ανακύκλωσης (καταστροφής) για τα OTZ που παραλαμβάνει.

Όμως, πέρα όμως από το «επίσημο» κύκλωμα συλλογής και επεξεργασίας των OTZ διατηρείται ακόμα σε χρήση και το «ανεπίσημο» κύκλωμα, του οποίου το μέγεθος δεν είναι γνωστό. Το θέμα αυτό παρουσιάζεται στη συνέχεια στην ενότητα για τα Πιστοποιητικά Καταστροφής.

Τα περισσότερα από τα αναγνωρισμένα σημεία παραλαβής δημοσιεύονται στο δικτυακό τόπο του ARGE-Altauto (<http://www.arge-Altauto.de>). οργανωμένα κατά κρατίδιο.

4.1.11 Αδειοδότηση - πιστοποίηση

Ο νόμος AltautoV του 1997 επιβάλλει σε όλες οι εγκαταστάσεις που διαχειρίζονται OTZ, να έχουν πιστοποιηθεί από εμπειρογνώμονα.

Οι απαιτήσεις που τίθενται για την πιστοποίηση είναι:

- Εμπορική συνεργασία με αναγνωρισμένο αποσυναρμολογητή και μεταφορά των ΟΤΖ μόνο σε αυτόν
- Άδεια λειτουργίας
- Δάπεδο αδιαπέραστο στα λάδια
- Τήρηση ημερολογίου με διακινήσεις ΟΤΖ
- Τήρηση ημερολογίου με τα Πιστοποιητικά Ανακύκλωσης που εκδίδονται

4.1.12 Πιστοποιητικό Καταστροφής (ΠΚ)

Τα Πιστοποιητικά Καταστροφής εκδίδονται από αναγνωρισμένα σημεία παραλαβής και πιστοποιημένους αποσυναρμολογητές. Αποτελείται από ένα έντυπο στο οποίο συμπληρώνονται τα στοιχεία του οχήματος, του ιδιοκτήτη και τα στοιχεία του αποσυναρμολογητή.

Το πιστοποιητικό παρουσιάζεται στη συνέχεια κατά την αποταξινόμηση του οχήματος στο τοπικό γραφείο για τις ταξινομήσεις-αποταξινόμησης. Όμως, όταν γίνεται η ενημέρωση του κεντρικού αρχείου για τα αυτοκίνητα που κρατά ο ομοσπονδιακός Οργανισμός ΚΒΑ, τα στοιχεία των ΠΚ δεν μεταβιβάζονται καθώς δεν υπάρχει η αντίστοιχη υποδομή.

Λόγω αυτής της έλλειψης υποδομής, δεν είναι δυνατό να ελεγχθεί εκ των υστέρων ούτε κανένα όχημα παρουσίασε Πιστοποιητικό Καταστροφής κατά την αποταξινόμηση του, ούτε να εξακριβωθεί πόσα πκ και για ποια ακριβώς οχήματα, εκδόθηκαν από κάθε κέντρο χωριστά.

Στο νόμο Altauo V γίνεται πρόβλεψη και για τις προσωρινές αποταξινόμησης και για τον λόγο αυτό θεσπίζεται το Πιστοποιητικό Προορισμού. Σκοπός του πιστοποιητικού αυτού είναι να δηλωθεί η θέση παραμονής του αυτοκινήτου, ώστε να μπορούν οι αρχές να ελέγξουν την θέση φύλαξης του.

Ταυτόχρονα όμως ο νόμος δίνει την δυνατότητα να παρακαμφθεί η διαδικασία με την πληρωμή ενός μικρού προστίμου DM20, και να γίνει η προσωρινή αποταξινόμηση χωρίς την παρουσίαση οποιουδήποτε πιστοποιητικού. Όλα τα προσωρινά αποταξινόμημένα αυτοκίνητα μετατάσσονται σε οριστικά αποταξινόμημένα, μετά την πάροδο 12 μηνών, εκτός αν αρθεί η αποταξινόμηση στο μεταξύ.

Η αναφορά του ARGE-Altauto αναφέρει την εξής ανάλυση για τις αποταξινόμησης του 1999:

Από σύνολο 3.045.630 αποταξινόμησης: .

- 448.630 (14%) έγιναν με παρουσίαση Πιστοποιητικού Ανακύκλωσης
 - 186.224 (6%) έγιναν με την παρουσίαση Πιστοποιητικού Προθροσμού
 - 2.162.740 (71 %) έγιναν χωρίς την παρουσίαση οποιουδήποτε πιστοποιητικού
 - 248.036 (8%) έγιναν με άγνωστο τρόπο
-

Διάγραμμα 4.1 Αποταξινομήσεις στην Γερμανία

Πηγή: ARGE-Altauto

Δηλαδή το 80% των αποταξινομήσεων της Γερμανίας γίνεται ως «προσωρινές». Η διαδικασία αυτή ανταποκρίνεται στην ανάγκη του ιδιοκτήτη να απαλλαγεί από το όχημα του, χωρίς να γνωρίζει το τι ακριβώς θα απογίνει στη συνέχεια, δηλαδή, αν θα πωληθεί ως μεταχειρισμένο, αν θα εξαχθεί ή αν θα καταλήξει ως ΟΤΖ.

Είναι γνωστό ότι ένα μεγάλο μέρος των οχημάτων που αποταξινομούνται προσωρινά εξάγονται στη συνέχεια, κυρίως σε χώρες εκτός ΕΕ, χωρίς όμως να είναι γνωστός ο ακριβής αριθμός των οχημάτων αυτών. Η υπηρεσία εξωτερικού εμπορίου της Γερμανίας έχει καταγράψει για το 1998 211,312 εξαγωγές οχημάτων'. Όμως το μεγαλύτερο μέρος των εξαγωγών δεν καταγράφεται και η εταιρία συμβούλων ORG Cosult, που έχει την διοίκηση του MAR1, του δικτύου συλλογής για τα ΟΤΖ Ιαπωνικής προέλευσης, εκτιμά ότι το πραγματικό μέγεθος των εξαγωγών ανέρχεται σε 1,3-1,8εκ οχήματα.

Διάγραμμα 4.2

Ηλικιακή κατανομή οριστικών αποταξινομήσεων και εξαγωγών στην Γερμανία

Πηγή: VW Service Division

Τελικά το ARGE-Altauto μετά από έρευνα και στατιστική επεξεργασία στοιχείων που παρασχέθηκαν από αποσυναρμολογητές, καταλήγει στην εκτίμηση ότι το σύνολο των ΟΤΖ που πέρασαν από τους αναγνωρισμένους αποσυναρμολογητές, ανέρχεται σε 1,2εκ όχημα.

Όμως υπάρχει ακόμα και ένας σημαντικός αριθμός ΟΤΖ που περνάνε από μη αναγνωρισμένους αποσυναρμολογητές. Ο ORG Consult, εκτιμά τον αριθμό αυτό σε 0,3-0,8εκ ΟΤΖ.

Δηλαδή, με τα στοιχεία αυτά, λιγότερο από ένα τρίτο των ΟΤΖ της χώρας καλύφθηκε από πιστοποιητικά καταστροφής. Ενδεικτικό της ασάφειας που υπάρχει για τον τρόπο χειρισμού των ΟΤΖ και για την έλλειψη στοιχείων, είναι το ακόλουθο διάγραμμα της ORG Consult.

Διάγραμμα 4.3

Ροή των αποσυναρμολογημένων αυτοκινήτων στη Γερμανία (1999)

- **Χειρισμός συλλεκτικών αυτοκινήτων**

Δεν γίνεται ειδικός χειρισμός για τα συλλεκτικά αυτοκίνητα. Ακολουθούν και αυτά την διαδικασία της προσωρινής αποταξινόμησης.

- **Πληροφοριακά συστήματα**

Οι ταξινομήσεις και αποταξινόμησης γίνονται στα 450 τοπικά γραφεία των σχετικών υπηρεσιών των κρατιδίων. Τα γραφεία αυτά είναι υποχρεωμένα να σημειώνουν αν η αποταξινόμηση έγινε με την παρουσίαση πιστοποιητικού ανακύκλωσης ή πιστοποιητικού προορισμού.

Τα γραφεία αυτά στη συνέχεια τροφοδοτούν τη κεντρική ομοσπονδιακή υπηρεσία για τα οχήματα (KBA), που τηρεί το κεντρικό αρχείο για όλα τα οχήματα της χώρας. Όμως, μέχρι σήμερα δεν μεταδίδονται από τα τοπικά γραφεία οι πληροφορίες για τον τρόπο αποταξινόμησης. Με τον τρόπο αυτό, δεν υπάρχει κεντρικό μηχανογραφικό σύστημα για την παρακολούθηση και επαλήθευση των πιστοποιητικών καταστροφής που εκδίδονται.

4.1.13 Πολιτική και μέτρα για την αποφυγή εγκατάλειψης ΟΤΖ

Είναι προφανές ότι με την τρέχουσα οργάνωση του συστήματος προσωρινών αποταξινόμησησεων, το Πιστοποιητικό Ανακύκλωσης δεν αποτελεί προϋπόθεση για την

οριστική αποταξινόμηση ενός οχήματος και δεν αποτελεί εγγύηση ότι τα ΟΤΖ δεν εγκαταλείπονται.

Ενδιαφέρον στοιχείο είναι ότι και το νομοσχέδιο για την τροποποίηση του Altauto V δεν αντιμετωπίζει το θέμα. Η μόνη τροποποίηση που προτείνει είναι η κατάργηση του Πιστοποιητικού Προορισμού. Η πρόταση για αλλαγή του συστήματος προσωρινής αποταξινόμησης, ώστε τα οχήματα μετά από περίοδο 12 μηνών να επανέρχονται ξανά στον κατάλογο των οχημάτων σε κυκλοφορία, δεν έγινε αποδεκτή.

Τέλος το ίδιο το ARGE-Altauto, καταλήγει στο συμπέρασμα ότι «Δεν υπάρχουν γνωστά όργανα πολιτικής για να αποτρέψουν την θελημένη παράκαμψη της ανακύκλωσης για τα ΟΤΖ...>>, και ότι «η χρήση των πιστοποιητικών ανακύκλωσης πρέπει να τεθεί υπό εξέταση, εκτός αν αυτή η κατάσταση βελτιωθεί δραστικά».

Τελικά στη Γερμανία τα κύρια μέτρα για τ/ν αποφυγή της εγκατάλειψης είναι τα αστυνομικά μέτρα. Καθώς ο αριθμός των εγκαταλειμμένων οχημάτων δεν είναι μεγάλος, η αστυνομία αναζητά τον ιδιοκτήτη ενός εγκαταλειμμένου οχήματος μέσω του αριθμού πλαισίου και προχωρά σε πρόστιμα και διώξεις.

Επίσης αποτρεπτικό για την εγκατάλειψη των οχημάτων είναι η αυτόματη έκδοση των τελών κυκλοφορίας από το κεντρικό αρχείο της ΚΒΑ. Μέσω, του συστήματος, κάθε ιδιοκτήτης οχήματος σε κυκλοφορία χρεώνεται αυτόματα τα τέλη κυκλοφορίας του οχήματος, μέχρι να γίνει η μεταβίβαση ή η αποταξινόμηση του οχήματος

4.1.14 Ευθύνη για <<νεκρές>> μάρκες

Το νομοσχέδιο για την τροποποίηση του Altauto V εισάγει την υποχρέωση για τους παραγωγούς να εξασφαλίσουν την δυνατότητα δωρεάν επιστροφής των ΟΤΖ, ακόμα και σε περίπτωση διακοπής των εργασιών.

Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζονται τα καινούργια οχήματα που μπαίνουν σε κυκλοφορία, μετά την ισχύ του νόμου. Δεν υπάρχει όμως πρόβλεψη για οχήματα που ανήκουν ήδη σε νεκρές μάρκες.

4.1.15 Επεξεργασία (απορρύπανση - αποσυναρμολόγηση) των ΟΤΖ

Η επεξεργασία των ΟΤΖ ξεκινά υποχρεωτικά από τους αποσυναρμολογητές (τα κέντρα ανακύκλωσης όπως ονομάζονται στον Altauto V). Όσα ΟΤΖ δεν παραδίδονται απευθείας στους αποσυναρμολογητές, αλλά σε αναγνωρισμένα σημεία

παραλαβής ΟΤΖ, πρέπει να μεταφερθούν στη συνέχεια υποχρεωτικά σε αναγνωρισμένους αποσυναρμολογητές.

Στην Γερμανία, πριν από το 1997, που ξεκίνησε η εφαρμογή του AltautoV, υπήρχαν, σύμφωνα με στοιχεία του ARGE-Altauto, 3000-5000 αποσυναρμολογητές. Ο ακριβής αριθμός δεν είναι γνωστός καθώς η δραστηριότητα δεν ήταν ελεγχόμενη και δεν υπήρχε κεντρική υπηρεσία που να κρατά αρχείο με τους αποσυναρμολογητές. Είναι όμως γνωστό ότι πολλές από αυτές τις επιχειρήσεις ήταν μικρές, που μάλιστα συνδύαζαν την δραστηριότητα της αποσυναρμολόγησης των ΟΤΖ με άλλες δραστηριότητες, π.χ., την επισκευή αυτοκινήτων.

Με την έναρξη εφαρμογής του AltautoV το 1997, η δραστηριότητα της αποσυναρμολόγησης έγινε ελεγχόμενη και τέθηκαν αυστηρές προδιαγραφές για την άσκηση της. Αποτέλεσμα ήταν η δραστική μείωση του αριθμού των πιστοποιημένων αποσυναρμολογητών σε 1400 περίπου. Ο ακριβής αριθμός δεν είναι γνωστός καθώς δεν υπάρχει ακόμα κεντρική υπηρεσία για την τήρηση του αρχείου. Ο δικτυακός τόπος του ARGE-Altauto, είναι προς το παρόν ο μόνος κατάλογος με αναγνωρισμένους αποσυναρμολογητές. Στον τόπο αυτό τον Φεβρουάριο του 2000 ήταν Καταγεγραμμένοι 1115 αναγνωρισμένοι αποσυναρμολογητές. Αλλά καθώς ο τόπος δεν είναι επίσημος, το ίδιο το ARGE-Altauto ομολογεί ότι περίπου 25% των αναγνωρισμένων αποσυναρμολογητών δεν καταγράφονται στον κατάλογο του, που εξάλλου δεν είναι πάντα ενήμερος, Καθώς δεν ενημερώνεται έγκαιρα για την ανανέωση ή μη των πιστοποιήσεων.

Πίνακας 4.1
Αναγνωρισμένοι αποσυναρμολογητές ανά κρατίδιο στην Γερμανία

Bundesland	.	.	.	.	.
Baden-Wuntemberg	325	94.514	53.167	4.065	110
Bayern	48	83.794	50.562	3.754	144
Berlin	49	190.319	65.840	5.578	18
Brandenburg	382	33.419	16.810	1.425	77
Bremen	67	112.313	49.000	4.327	6
Hamburg	38	58.236	35.430	2.006	20
Hassen	370	105.819	58.250	4.676	57
Macklenburg-Vorpommern	724	56.493	26.351	9.738	32
Niedersachsen	517	85.276	45.295	3.387	92
Norderhein-Westfalen	154	81.332	40.540	3.245	221
Rheinland-Pfalz	242	45.144	24.406	2.016	89
Saarland	321	135.099	73.845	6.447	8
Sachsan-Anhalt	358	47.398	22.040	1.888	57
Sachsen	236	57.980	27.764	2.401	78
Schleswig-Holstein	426	47.499	39.000	2.942	37
Thuringen	234	35.915	17.488	1.535	69
Summe					115

Πηγή: ARGE-Altauto

Επεξηγήσεις: 1 εμφάνεια κρατιδίου (km²) 2 πληθυσμός ανά αποσυναρμολογητή 3 αριθμός οχημάτων ανά αποσυναρμολογητή 4 OTZ/αποσυναρμολογητή 5 αριθμός αναγνωρισμένων αποσυναρμολογητών

Παράλληλα, δεν είναι επίσης γνωστό και πόσοι «ανεπίσημοι» αποσυναρμολογητές που δεν διαθέτουν πιστοποίηση και δεν είναι αναγνωρισμένοι, συνεχίζουν να λειτουργούν. Αυτό είναι εφικτό καθώς δεν έχει επιβληθεί ακόμα το πιστοποιητικό καταστροφής ως προϋπόθεση για την αποσυναρμολόγηση των OTZ, γεγονός που επιτρέπει σε σημαντικό αριθμό OTZ να διαφεύγουν από το «επίσημο» κύκλωμα επεξεργασίας των OTZ. Αναμένεται όμως ότι ο αριθμός των αποσυναρμολογητών αυτών θα μειωθεί γρήγορα, όσο οργανώνεται ο έλεγχος του κυκλώματος επεξεργασίας OTZ και επιβάλλεται η πιστοποίηση όλων των επιχειρήσεων.

Ως προς το μέγεθος των αποσυναρμολογητών, η έκθεση του ARGE-Altauto αναφέρει ότι σε έρευνα που διεξήγαγε σε αναγνωρισμένους αποσυναρμολογητές, ο αριθμός των OTZ που επεξεργάστηκαν οι επιχειρήσεις του δείγματος κυμάνθηκε από 6 μέχρι 5800 οχήματα. Αναφέρει επίσης ότι είναι γνωστό ότι υπάρχουν πολύ λίγες επιχειρήσεις, που δεν συμμετείχαν στην έρευνα, που επεξεργάζονται μέχρι 15.000 OTZ τον χρόνο.

Ο μέσος αριθμός OTZ που επεξεργάστηκαν οι αναγνωρισμένοι αποσυναρμολογητές, εκτιμάται από την διεύθυνση για τα OTZ της Opel, σε 1200 OTZ τον χρόνο.

Από τα παραπάνω στοιχεία επιβεβαιώνεται ότι παρά τις αυστηρές προαπαιτήσεις για την πιστοποίηση των αποσυναρμολογητών που θέσπισε ο AltautoV, δεν εξέλειπαν οι μικρές επιχειρήσεις, ενώ οι μεγάλες και οργανωμένες επιχειρήσεις που έχουν επενδύσει σε γραμμές αποσυναρμολόγησης είναι λίγες.

Μάλιστα ο ARGE-Altauto στο τμήμα της έκθεσης του που αναφέρεται στα συμπεράσματα, εκτιμά ότι Παρά τις προειδοποιήσεις των Κατασκευαστών αυτοκινήτων, μερικοί επιχειρηματίες έχουν επενδύσει σε γραμμές υψηλής δυναμικότητας. Η ευθύνη για αυτές τις κακές επενδύσεις ανήκει μόνο στους επενδυτές. Η αποσυναρμολόγηση σε θέσεις εργασίας (island disassembly) αποτελεί την πιο αποτελεσματική οργάνωση για την ανακύκλωση ΟΤΖ».

4.1.16 Αδειοδότηση - πιστοποίηση

Ο Altauto V ορίζει ότι κατ' αρχήν είναι απαραίτητο όλες οι επιχειρήσεις να διαθέτουν άδεια λειτουργίας σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ομοσπονδιακού νόμου για την προστασία του εδάφους από ρύπανση με απόβλητα.

Επίσης για την απόκτηση της πιστοποίησης τίθενται απαιτήσεις για:

- Χωροταξική οργάνωση των εγκαταστάσεων
- Μέτρα προστασίας για την αποφυγή ρύπανσης από τα υγρά των ΟΤΖ
- Προκαθορισμένο τρόπο χειρισμού των ΟΤΖ
- Τήρηση βιβλίων για τις διακινήσεις ΟΤΖ, υλικών και εξαρτημάτων από ΟΤΖ
- Προκαθορισμένες εργασίες που οφείλουν να γίνουν στα ΟΤΖ και τα υλικά και εξαρτήματα που είναι απαραίτητο να αφαιρεθούν
- Επίτευξη στόχου για αποσυναρμολόγηση τουλάχιστο του 10% του βάρους των ΟΤΖ μέχρι την 1/1/2006

Η πιστοποίηση των αποσυναρμολογητών γίνεται από εμπειρογνώμονα που μπορεί να είναι είτε άτομο είτε επιχείρηση που κατέχουν άδεια περιβαλλοντικού συμβούλου, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 37 της Οδηγίας της ΕΕ 90/3037/ΕΟΚ, ή εναλλακτικά είναι οργανισμός πιστοποίησης για συστήματα ποιότητας, σύμφωνα με το πρότυπο ISO 9001.

Η πιστοποίηση που δίνεται ισχύει για ένα χρόνο και πρέπει να κοινοποιείται σε αρμόδια κρατική αρχή, που, όμως, δεν έχει οριστεί ακόμα.

Διάγραμμα 4.4 Σήμα αναγνωρισμένου κέντρου παραλαβής OTZ

Πηγή: ARGE-Altaut

Η διαδικασία της πιστοποίησης παρουσιάζει ακόμα πολλά προβλήματα λόγω των διαφορετικών κριτηρίων που χρησιμοποιούν οι εμπειρογνώμονες. Χαρακτηριστικά, στην αναφορά του MARI για το δεύτερο εξάμηνο του 2000, αναφέρεται το εξής περιστατικό.

Το κρατίδιο του Rhineland Palatinate προσέλαβε έναν ανεξάρτητο ελεγκτή για να εξετάσει τα πιστοποιητικά 12 αποσυναρμολογητών. Τα αποτελέσματα του ελέγχου έδειξαν ότι:

- 3 εταιρίες πληρούσαν όλες τις απαιτήσεις
- 2 εταιρίες χρειαζόταν μικρής εκτάσεως διορθωτικές ενέργειες
- 7 εταιρίες δεν δικαιούταν την πιστοποίηση ή χρειαζόταν εκτεταμένες διορθωτικές ενέργειες.

Συμπεραίνεται συνεπώς ότι ο θεσμός της πιστοποίησης από εμπειρογνώμονα δεν έχει ωριμάσει ακόμα και έχει αποδώσει μερικά μόνο τα επιθυμητά αποτελέσματα.

4.1.17 Τα ιδιωτικά δίκτυα των εταιριών

Οι κατασκευαστές της Γερμανίας άρχισαν να προετοιμάζονται ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του '90 για τις επερχόμενες ρυθμίσεις. Όταν πλέον φάνηκε η πρόθεση της πολιτείας να τους αναθέσει την ευθύνη για τη συλλογή των OTZ, προχώρησαν στις εξής ενέργειες:

- Επίσκεψη και καταγραφή των αποσυναρμολογητών της Γερμανίας
- Επιλογή των καταλλήλων για συνεργασία
- Πιστοποίηση όσων επιθυμούσαν να συνεργαστούν
- Υπογραφή συμβολαίου συνεργασίας με περιορισμένο αριθμό αποσυναρμολογητών

Σε ανάλογη διαδικασία προχώρησαν και οι εισαγωγείς. Οι εισαγωγείς Ιαπωνικών αυτοκινήτων μέσω του οργανισμού MARI που συνέστησαν, προχώρησαν και αυτοί σε ανάλογες ενέργειες

Η σύναψη συμβολαίου δεν δημιουργεί ιδιαίτερες υποχρεώσεις ή οφέλη για τους αποσυναρμολογητές με την υφιστάμενη κατάσταση, που δεν ισχύει ακόμα η δωρεάν επιστροφή των ΟΤΖ. Στην ουσία πρόκειται για μια προετοιμασία για το 2007, οπότε και θα ξεκινήσει η δωρεάν επιστροφή όλων των ΟΤΖ, και θα αρχίσει η πλήρης λειτουργία των ιδιωτικών δικτύων των παραγωγών.

Για παράδειγμα αναφέρουμε το ιστορικού του δικτύου της Opel. Ξεκίνησε να δημιουργείται το 1993, και το 1996 περιελάμβανε ήδη 320 πιστοποιημένους από την ίδια την Opel αποσυναρμολογητές. Το 2001 ο αριθμός είχε μειωθεί σε 222. Η μείωση που επήλθε οφειλόταν στην πρόσθετη υποχρέωση που επέβαλλε η Opel, που είναι η υποχρέωση που ανέλαβε η ίδια στα πλαίσια της εθελοντικής συμφωνίας FSV, τού να παραλαμβάνονται δωρεάν τα ΟΤΖ με ηλικία κάτω από 12 ετών. Πρόθεση της εταιρίας είναι να παραμείνει στο επίπεδο αυτό μέχρι το 2007 και δεν σκοπεύει να χρησιμοποιήσει επίσημους εμπόρους ως σημεία συλλογής για λόγους μείωσης κόστους, εκτός αν υποχρεωθεί να δημιουργήσει ένα πυκνότερο δίκτυο.

Αναφέρθηκε επίσης ότι η BMW έχει δίκτυο με 90 αποσυναρμολογητές και η Ford 160. Οι αποσυναρμολογητές που συμμετέχουν στα δίκτυα είναι οι πιο οργανωμένοι, και πολλές φορές έχουν συμβόλαια συνεργασίας με περισσότερους απο έναν κατασκευαστές.

4.1.18 Οργάνωση αγοράς μεταχειρισμένων ανταλλακτικών

Η αγορά των μεταχειρισμένων ανταλλακτικών έχει δυο κλάδους. Ο ένας είναι ο γνωστός που κινείται μέσω των εξαρτημάτων που αφαιρούν οι αποσυναρμολογητές από τα ΟΤΖ.

Ο δεύτερος, είναι ο κλάδος που λειτουργεί στα πλαίσια προγραμμάτων «ανταλλαγών». Τα προγράμματα αυτά λειτουργούν ως εξής. Ορισμένα από τα εξαρτήματα που αφαιρούνται κατά την επισκευή των οχημάτων επιστρέφονται είτε στους κατασκευαστές είτε στους προμηθευτές τους. Εκεί αποσυναρμολογούνται, επισκευάζονται και ελέγχονται και στη συνέχεια προσφέρονται μέσω των κυκλωμάτων πώλησης ανταλλακτικών ως ανακατασκευασμένα (reconditioned)

εξαρτήματα. Τέτοια εξαρτήματα είναι ολόκληρες μηχανές, εναλλάκτες και δυναμό, κιβώτια ταχυτήτων, συστήματα injection, συστήματα ηλεκτρικού ή ηλεκτρονικού ελέγχου και άλλα.

Τα ανακατασκευασμένα εξαρτήματα αυτά έχουν το πλεονέκτημα ότι συνοδεύονται από εγγύηση και αποτελούν μια ενδιάμεση λύση από πλευράς κόστους, ανάμεσα στα καινούργια εξαρτήματα και τα μεταχειρισμένα που αφαιρούνται από τα ΟΤΖ.

Η προσπάθεια αυτή των κατασκευαστών και των προμηθευτών τους, που είναι συμπληρωματική με την προσπάθεια των κατασκευαστών να προωθήσουν τα δικά τους «γνήσια» ανταλλακτικά, είναι ένα ακόμα παράδειγμα του πως η παρουσία κατασκευαστών με εγκαταστάσεις σε μια χώρα, βοηθά την προσπάθεια για προώθηση της επαναχρησιμοποίησης και ανακύκλωσης.

- **Υλικά που αφαιρούνται υποχρεωτικά από τα ΟΤΖ**

Στο παράρτημα του Altauo V αναφέρονται τα υλικά και εξαρτήματα που αφαιρούνται υποχρεωτικά από τους αποσυναρμολογητές:

- Λάδι μηχανής Φίλτρο λαδιού
- Λάδι συστήματος μετάδοσης, διαφορικού Υδραυλικό λάδι (π.χ. συστήματος διεύθυνσης)
- Καύσιμα Ψυκτικό υγρό
- Υγρό φρένων
- Λάδι αμορτισέρ (εκτός αν ακολουθεί αφαίρεση των αμορτισέρ)
- Αέριο συστήματος κλιματισμού Υγρό πλυσίματος παρμπριζ

Και επίσης:

- Αμορτισέρ
- Εξαρτήματα που περιέχουν αμιάντο
- Εξαρτήματα που περιέχουν υδράργυρο
- Εξαρτήματα που ανήκουν στο Παράρτημα Π της Οδηγίας για τα ΟΤΖ
- Καταλύτες Λάστιχα
- Μεγάλα πλαστικά εξαρτήματα και προφυλακτικές Υαλοπίνακες
- Εξαρτήματα που περιέχουν χαλκό, αλουμίνιο και μαγνήσιο, εκτός αν τα υλικά μπορούν να διαχωριστούν μετά τον τεμαχισμό
- Αντίβαρα
- Τάσια αλουμινίου

Παρατηρείται ότι ο κατάλογος αυτός υπερκαλύπτει πλήρως τις απαιτήσεις της Οδηγίας.

- Υλικά που αφαιρούνται συμπληρωματικά για ανακύκλωση ή ενεργειακή ανάκτηση

Δεν γίνεται αφαίρεση και ανακύκλωση σε ευρεία κλίμακα άλλων υλικών πέρα από όσα προδιαγράφονται στον παραπάνω κατάλογο.

4.1.19 Οικονομικά στοιχεία της επεξεργασίας

Οι αποσυναρμολογητές είναι ανεξάρτητες επιχειρήσεις που δεν δημοσιεύουν τα στοιχεία του κόστους τους. Ως ένδειξη του κόστους επεξεργασίας θα μπορούσαν να θεωρηθούν οι τιμές που πληρώνουν οι ιδιοκτήτες των αρνητικής αξίας ΟΤΖ, για την παράδοση του οχήματος τους για επεξεργασία. Όμως, από διάφορες πηγές προκύπτει ότι υπάρχει μεγάλη, και μάλιστα μη σταθερή, διαφορά ανάμεσα στο κόστος και στις τιμές που χρεώνονται στους ιδιοκτήτες.

Χαρακτηριστική είναι η έρευνα μιας μεγάλης γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας που ετοίμασε 7 οχήματα διαφόρων μοντέλων και ηλικίας, που τα παρουσίασε σε ένα μεγάλο δείγμα από αποσυναρμολογητές. Ενδεικτικό του εύρους των τιμών είναι ότι το ένα όχημα που ανήκε σε ιδιαίτερα δημοφιλές μοντέλο στη μικρομεσαία κατηγορία με ηλικία 8 ετών, είχε τιμή πώλησης από -350DM έως + 1500DM, ενώ ένα αντίστοιχο μοντέλο ηλικίας 13 ετών είχε τιμή πώλησης από - 200DM έως +300DM. Τη μικρότερη διαφοροποίηση στις τιμές είχε ένα αυτοκίνητο μεσαίας κατηγορίας 13 ετών, όπου η διαφορά περιορίστηκε μόνο στα 300DM.

Επίσης από μελέτη του ίδιου κατασκευαστή προέκυψε και η ηλικιακή κατανομή των οχημάτων που έχουν αρνητική αξία πώλησης όταν παραδίδονται στους αποσυναρμολογητές. Η κατανομή δείχνει ότι το 12% των οχημάτων 7-8 ετών έχουν αρνητική αξία, ενώ το ποσοστό ανέρχεται στη συνέχεια σε 80% για οχήματα 15-16 ετών. Συνολικά, σύμφωνα με την μελέτη, το 50% των οχημάτων που καταλήγουν στους αποσυναρμολογητές έχουν αρνητική αξία πώλησης για τον τελευταίο ιδιοκτήτη. Ανάλογα είναι και τα στοιχεία στην έκθεση πεπραγμένων του MARI, για τη χρέωση για την παραλαβή των ΟΤΖ από τους αποσυναρμολογητές που συνεργάζονται με την κοινοπραξία αυτή. Στην έκθεση σημειώνονται ότι:

- Η μέση τιμή χρέωσης το 1999 ήταν 120DM έναντι 110DM για το 1998. Στην τιμή συμπεριλαμβάνονται και τυχόν έξοδα μεταφοράς
- Η συνηθέστερη τιμή για το 1999 ήταν 150DM

- Η διασπορά της τιμής ήταν από 0 έως 400DM

Στην ίδια έκθεση περιέχεται και το παρακάτω διάγραμμα που απεικονίζει τις τιμές χρέωσης των υπηρεσιών των αποσυναρμολογητών.

Πίνακας 4.2

Τιμές χρέωσης υπηρεσιών αποσυναρμολογητών ανά κρατίδιο στην Γερμανία

Πηγή: ORG-Consult MARI Annual Report 1999/2000

Στην τιμή που πληρώνει ο ιδιοκτήτης περιλαμβάνονται και οι υπηρεσίες για την αποταξινόμηση του οχήματος και το κόστος μεταφοράς στους αποσυναρμολογητές. Οι ίδιοι οι αποσυναρμολογητές εισπράττουν και αυτοί ένα ποσοστό της αμοιβής που πληρώνει ο τελευταίος ιδιοκτήτης.

Τα στοιχεία αυτά παρέχουν μόνο ενδείξεις για το κόστος επεξεργασίας, καθώς η παράδοση ενός ΟΤΖ είναι σήμερα μια εμπορική πράξη και δεν είναι γνωστά τα περιθώρια κέρδους των εμπλεκομένων. Πάντως, θεωρείται βέβαιο ότι, το κόστος επεξεργασίας των ΟΤΖ στην Γερμανία είναι ίσως το υψηλότερο σε όλη την ΕΕ. Αυτό ίσως εξηγεί το γιατί ένα μεγάλο μέρος των ΟΤΖ της χώρας εξάγονται σε τρίτες χώρες, αν και ο ARGE-Altauto εκτιμά ότι η διαφορά στο κόστος επεξεργασίας δεν αποτελεί την αιτία των μεγάλων εξαγωγών.

Από στοιχεία που παρασχέθηκαν από την Ορεί, προκύπτει ότι η εταιρία αυτή αναμένει ότι το τελικό κόστος επεξεργασίας των ΟΤΖ στο δικό της δίκτυο θα ανέλθει σε €120 περίπου.

Μελέτη του Dr Axel Kopp, του υπεύθυνου του υπουργείου περιβάλλοντος (BMU), για το θέμα των ΟΤΖ, αναφέρει ότι:

- Η τρέχουσα συνηθέστερη τιμή που απαιτείται από τους αποσυναρμολογητές για την ανακύκλωση των ΟΤΖ είναι μεταξύ 150 έως 200DM.
- Μελέτη του υπουργείου περιβάλλοντος κατέληξε στο συμπέρασμα ότι μεσοπρόθεσμα, μετά την εφαρμογή όλων των απαιτήσεων της νομοθεσίας για τα ΟΤΖ, η τιμή αυτή θα ανέβει στα 350DM. Το αποτέλεσμα αυτό συμφωνεί με αντίστοιχες έρευνες της αυτοκινητοβιομηχανίας.
- Υπολογίζεται ότι το 60% των ΟΤΖ θα έχουν αρνητική αξία αγοράς.
- Η αντίστοιχη αύξηση στην τιμή των καινούργιων οχημάτων, για την κάλυψη του κόστους επεξεργασίας αυτού του 60% των ΟΤΖ, ανέρχεται σε 170 με 200DM, δηλαδή σε ποσοστό 0,5% της μέσης τιμής αγοράς ενός καινούργιου αυτοκινήτου.
- Για την κάλυψη των αυτοκινήτων που πωλήθηκαν πριν από το 2002, θα απαιτηθεί μέχρι το 2007 η δημιουργία αποθεματικών ύψους 8δισ DM που να καλύπτουν το κόστος επεξεργασίας 27εκ οχημάτων, που αντιστοιχεί στο 60% του στόλου της Γερμανίας.

Ένα αξιοπρόσεκτο σημείο της μελέτης είναι ότι κάνει την παραδοχή ότι το σύνολο των ΟΤΖ με αρνητική αξία θα καταλήξουν στους αποσυναρμολογητές, ενώ είναι γνωστό ότι ένα μεγάλο εξάγεται και δεν καταλήγει ως ΟΤΖ στους αποσυναρμολογητές. Αν ληφθεί και αυτός ο παράγοντας υπόψη, τότε και η επιβάρυνση στη τιμή των καινούργιων οχημάτων και το ύψος των αποθεματικών θα μειωθεί κάτω από τις παραπάνω τιμές.

4.1.20 Τεμαχισμός των ΟΤΖ

Στην Γερμανία λειτουργούν 41 εγκαταστάσεις τεμαχισμού. Όλες οι εγκαταστάσεις είναι πιστοποιημένες και αναγνωρισμένες.

Ερευνά του ARGE-AItauto που κάλυψε 23 από τις εγκαταστάσεις, κατέγραψε τα εξής στοιχεία:

- Συνολική δυναμικότητα κλάδου: 1,6εκ τόνους ετησίως
- Πηγές α' ύλης ΟΤΖ: 34%, λευκά είδη και είδη οικιακής χρήσης 23%, ανάμεικτο σκράπ: 43%

- Συνολικός αριθμός κουφαριών που τεμαχίζονται στην Γερμανία: περίπου 850.000 τεμάχια που αντιστοιχούν σε 540,000 τόνους α' ύλης.

Οι εγκαταστάσεις τεμαχισμού υπόκεινται και αυτές στο ίδιο σύστημα πιστοποίησης από εμπειρογνώμονες, στις οποίες υπόκεινται και οι αποσυναρμολογητές. Οι απαιτήσεις που τίθενται για την πιστοποίηση είναι:

- Ύπαρξη άδειας λειτουργίας σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ομοσπονδιακού νόμου για την προστασία του εδάφους από τα απόβλητα
- Παραλαβή μόνο κουφαριών από πιστοποιημένα κέντρα ανακύκλωσης (αποσυναρμολογητές) και εφόσον έχουν υποστεί την απαιτούμενη επεξεργασία.
- Ανάκτηση, μέχρι το 2006 του 25% του ASR που παράγεται, με άνοδο του ποσοστού στο 75% μέχρι το 2015
- Τήρηση βιβλίων με τις διακινήσεις των υλικών

4.1.21 Οικονομικά στοιχεία του τεμαχισμού

Ο αριθμός των καυσαερίων OTZ που τεμαχίζονται στη Γερμανία είναι σημαντικά μικρότερος από τον αριθμό των OTZ που παραδίδουν οι αποσυναρμολογητές της Γερμανίας. Η διάφορά οφείλεται στις μεγάλες εξαγωγές κουφαριών OTZ προς τις γειτονικές χώρες για τεμαχισμό. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ARGE-Altauto, 387.500 έως 620.000 κουφάρια εξάγονται κυρίως προς το Μπενελούξ και τη Γαλλία, αλλά και δευτερευόντως προς τις χώρες στο Νότο. Αιτία των εξαγωγών είναι η διαφορά κόστους στον τεμαχισμό, που με τη σειρά του οφείλεται στη διαφορά κόστους στη ταφή του ASR.

Στην Γερμανία δεν υπάρχει ενιαία τιμή που αγοράζουν οι τεμαχιστές τα κουφάρια των OTZ. Ενδεικτικά, για την περιοχή της Φρανκφούρτης, σύμφωνα με στοιχεία της Opel, η τιμή αγορά των κουφαριών OTZ είναι DM60/tn παραδοτέα στο εργοστάσιο.

4.1.22 Απόρριψη και καύση του ASR

Το κόστος ταφής του ASR είναι ήδη από τα ακριβότερα στην ΕΕ και προβλέπεται να ανέβει ακόμα περισσότερο στο προσεχές μέλλον. Ο λόγος είναι ο συνεχώς μειούμενος διαθέσιμος χώρος ταφής, αλλά και οι αυστηρότερες απαιτήσεις που εισάγει ο TASI, ο νόμος για την ταφή των απορριμμάτων. Ο νόμος δίνει μέχρι το 2005 για την

προσαρμογή των χωματερών στις απαιτήσεις του, οπότε και θα εκλείψουν και οι «φτηνές» χωματερές και το κόστος τεμαχισμού θα ανέβει ακόμα περισσότερο.

~~Η άνοδος του κόστους ταφής του ASR, αλλά και η αναζήτηση μεθόδων για την ανακύκλωση/ ανάκτηση ενός σημαντικού ποσοστού του ASR, οδήγησαν τον ARGE-Altauto στην ανάθεση μελέτης για την αξιολόγηση των εναλλακτικών λύσεων επεξεργασίας του ASR. Η μελέτη κατέληξε στην επιλογή της μεθόδου WESA-LSF, και τα μέλη του ARGE Altauto αποφάσισαν να χρηματοδοτήσουν την δημιουργία μιας πιλοτικής μονάδας για την εφαρμογή της μεθόδου.~~

Η πιλοτική μονάδα ξεκίνησε την λειτουργία της το 2000 και περιλαμβάνει τον διαχωρισμό του ASR στα εξής κλάσματα:

- Σιδηρομαγνητικό
- Ρινίσματα χαλκού
- Μίγμα μετάλλων και ανόργανων στοιχείων
- Ομογενοποιημένο οργανικό κλάσμα.

Τα κλάσματα με τα μέταλλα θα πωλούνται για ανακύκλωση, ενώ η καλύτερη χρήση του οργανικού κλάσματος θα διερευνηθεί.

Στην έκθεση του MARI για το δεύτερο εξάμηνο του 2000, αναφέρει ότι η λειτουργία της μονάδας δεν έχει λειτουργήσει ακόμα κανονικά καθώς συνάντησε προβλήματα που απαίτησαν σημαντικές τροποποιήσεις στον μηχανολογικό εξοπλισμό. Νεώτερα στοιχεία που παρασχέθηκαν από την Opel δείχνουν ότι η μονάδα ακόμα δεν καλύπτει τους στόχους λειτουργίας της, και ότι μέρος τουλάχιστο του προβλήματος οφείλεται στην επιλογή της τεχνολογίας για την πρώτη φάση επεξεργασίας του ASR..

Επίσης στην Ανατολική Γερμανία λειτουργεί μονάδα επεξεργασίας ASR σε μονάδα τεμαχισμού που ανήκει σε μεγάλο όμιλο, που κάνει διαχωρισμό του ASR σε κλάσματα προκειμένου να διευκολυνθεί η καύση του.

4.1.23 Ανακύκλωση υλικών από OTZ

Η ανάπτυξη συστημάτων διαχείρισης αποβλήτων από τα συνεργεία ήταν μια από τις δεσμεύσεις που ανάλαβαν οι παραγωγοί, οι ενώσεις των συνεργείων και οι προμηθευτές ανταλλακτικών στα πλαίσια της εθελοντικής συμφωνίας FSV.

Η αναφορά του ARGE-Altauto δίνει στοιχεία για το σύστημα. Αναφέρει ότι υπάρχουν συστήματα που έχουν αναπτύξει χωριστά οι παραγωγοί για τα συμβεβλημένα συνεργεία, οι ενώσεις των συνεργείων για λογαριασμό κυρίως των ανεξάρτητων συνεργείων και οι προ

μηθευτές εξαρτημάτων για την επιστροφή των προϊόντων τους. Τα συστήματα λειτουργούν ικανοποιητικά και καλύπτουν το σύνολο των συνεργειών.

Όλα τα παραπάνω συστήματα βασίζονται σε 1500 περίπου εταιρίες που αναλαμβάνουν την περιβαλλοντικά φιλική διαχείριση των αποβλήτων. Τα κύρια υλικά που συλλέγονται είναι: λάδια, φίλτρα λαδιού, μπαταρίες, γυαλιά, πλαστικά (π.χ. προφυλακτήρες), καταλύτες, φίλτρα αέρος, τακάκια και φερμουί φρένων, αντιψυκτικό υγρό και υγρά φρένων.

Οι αποσυναρμολογητές κάνουν χρήση των ίδιων εταιριών συλλογής και διαχείρισης αποβλήτων.

Τα κύρια υλικά που αφαιρούν σήμερα οι αποσυναρμολογητές, πέρα από τα μέταλλα, είναι τα υλικά που αφορούν στη φάση της απορρύπανσης: λάδια, υγρά φρένων, ψυκτικό υγρό, μπαταρίες και ελαστικά.

Τα υπόλοιπα υλικά που προδιαγράφονται στον Altauto V δεν αφαιρούνται ακόμα συστηματικά και, καθώς οι έλεγχοι δεν είναι αυστηροί, φαίνεται ότι εμπορικοί λόγοι καθορίζουν σεσημαντικό βαθμό το ποια υλικά θα αφαιρεθούν επιπλέον.

Η απουσία συστηματικού ελέγχου, ακόμα και στους πιστοποιημένους αποσυναρμολογητές, και η ύπαρξη αποσυναρμολογητών χωρίς άδειες με ακόμα χειρότερες περιβαλλοντικές επιδόσεις, είναι ο λόγος που το ARGE- Altauto δίνει μια τόσο ευρεία εκτίμηση για το ποσοστό ανακύκλωσης των υλικών OTZ στη Γερμανία (7,8782%).

Από στοιχεία που παρασχέθηκαν από την OpeI προκύπτει ότι για την περιοχή της Φρανκφούρτης, το σύνολο σχεδόν των υλικών που αφαιρούνται από τα OTZ έχουν αρνητικό όφελος διάθεσης για τους αποσυναρμολογητές.

Τα μόνα υλικά με θετική τιμή διάθεσης είναι:

- Οι καταλύτες με τιμή 40DM/τεμ
- Ο χάλυβας των κουφαριών με τιμή γύρω στα 60 DM/tn
- Τα αλουμινένια εξαρτήματα (ζάντες, μηχανές) με τιμή γύρω στα 250 DM/tn

Τα υγρά έχουν αρνητική τιμή διάθεσης:

- Λάδια: 0,1DM/l
- Λοιπά υγρά 0,5DM/l

4.1.24 Το οικονομικό σύστημα για τα ΟΤΖ

Στην Γερμανία δεν προβλέπεται η δημιουργία ενός κεντρικού και συλλογικού οικονομικού συστήματος, καθώς καθώς η ανάληψη των ευθυνών των παραγωγών για την κάλυψη του κόστους λειτουργίας του κυκλώματος για την δωρεάν επιστροφή των ΟΤΖ είναι ατομική. Η μόνη πρόβλεψη που υπάρχει για συλλογική δράση είναι ότι επιτρέπεται η δημιουργία από τους μικρούς παραγωγούς κοινών συστημάτων, για την συλλογή και επεξεργασία των ΟΤΖ που τους επιστρέφονται.

Ένας βασικός στόχος του υπουργείου περιβάλλοντος και του AltautoV είναι η εσωτερικοποίηση από τους παραγωγούς του κόστους για την διαχείριση των ΟΤΖ. Αυτός ο στόχος σε συνδυασμό με τον στόχο της προστασίας του ανταγωνισμού, οδήγησε στην αντιμετώπιση του θέματος ως θέμα ανταγωνισμού για τον κάθε κατασκευαστή.

Μετά την οριστικοποίηση της Οδηγίας για τα ΟΤΖ, που ως γνωστό, προβλέπει την ανάληψη από τους παραγωγούς όλης, ή σημαντικού τμήματος της ευθύνης για την δωρεάν επιστροφή των ΟΤΖ, το νομοσχέδιο για την τροποποίηση του Altauto V, προβλέπει την εξ'ολοκλήρου ανάληψη της ευθύνης αυτής από τους παραγωγούς, χωρίς την συμμετοχή άλλων εμπλεκόμενων φορέων.

Κατόπιν τούτων ο κάθε παραγωγός οφείλει να δημιουργήσει τις κατάλληλες συνεργασίες για την δημιουργία των ατομικών δικτύων που να ελαχιστοποιεί το κόστος διαχείρισης και επεξεργασίας των ΟΤΖ που του επιστρέφεται τα έξοδα τα καλύπτει η κάθε εταιρία από το ταμείο της, ενώ είναι ελεύθερη να μετακυλίσει όποιο ποσοστό του κόστους αυτού στην τιμή πώλησης των καινούργιων αυτοκινήτων.

Ταυτόχρονα από το 2001 οι 3 μεγάλοι Γερμανοί κατασκευαστές ξεκίνησαν την δημιουργία αποθεματικών για την κάλυψη εξόδων για την δωρεάν επιστροφή των ΟΤΖ. Η υποχρέωση απορρέει από την απαίτηση του καινούργιου νομοσχεδίου για δυνατότητα χρηματοδότησης του συστήματος ακόμα και σε περίπτωση παύσης εργασιών. Τα αποθεματικά που σχηματίστηκαν και τα οποία θα αυξάνονται σταθερά τα προσεχή έτη είναι: VW €71 Ο εκ, BMW €250 εκ, DaimlerChrysler €150_200 εκ. Κανείς όμως από τους ξένους κατασκευαστές (Opel και Ford) ή από τους εισαγωγείς δεν ακολούθησε. Η δημιουργία των προβλέψεων αυτών έγινε παρά την φιλική

σύσταση των υπουργών δικαιοσύνης και οικονομικών προς τον VDA, τον σύνδεσμο των παραγωγών ότι η δημιουργία αποθεματικών είναι άκαιρη πριν την οριστικοποίηση του νόμου για τα OTZ, και την συμφωνία για τον τρόπο χρηματοδότησης. Το γράμμα μάλιστα αφήνει ανοικτό, ακόμα και το ενδεχόμενο εξέτασης λύσεων για την κάλυψη των τρεχουσών δαπανών (pay-as-you-go schemes), που δεν θα απαιτούσαν την δημιουργία αποθεματικών.

4.1.25 Η διοίκηση του συστήματος για τα OTZ

Στην Γερμανία δεν δημιουργήθηκε, ούτε υπάρχει πρόθεση να δημιουργηθεί ειδικός φορέας για την διαχείριση με εκτελεστική εξουσία, αφού επιλέγηκε η λύση της ατομικής ανάθεσης ευθύνης στους παραγωγούς και τους άλλους εμπλεκόμενους φορείς.

Μόνο η εθελοντική συμφωνία του 1996 η FSV, προβλέπει τη σύσταση ενός οργανισμού για συλλογική δράση και ειδικότερα για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων της δράσης από τους ίδιους τους κλαδικούς φορείς που υπογράφουν την συμφωνία.

Για τον σκοπό αυτό δημιουργήθηκε το ARGE-Altauto, δηλαδή η ομάδα εργασίας για τα παλιά αυτοκίνητα.

Στόχος του ARGE-Altauto είναι η επεξεργασία και προώθηση μέτρων και πολιτικών για την επίτευξη των στόχων της εθελοντικής συμφωνίας, καθώς και η πληροφόρηση του κοινού και των συνεργαζομένων φορέων για τα αποτελέσματα των μέτρων που ελήφθησαν στα πλαίσια του FSV.

Το ARGE-Altauto δημοσιεύει τακτικά πληροφορίες, τόσο γενικού όσο και ειδικού ενδιαφέροντος, μέσα από το περιοδικό ARGE News. Οι πληροφορίες είναι προσβάσιμες στον δικτυακό τόπο <http://www.warge-Altauto.de/> Επίσης οργανώνει συνέδρια και συναντήσεις με στόχο την πληροφόρηση και τη συζήτηση των μέτρων που επεξεργάζεται.

Ο δικτυακός τόπος του ARGE-Altauto παρέχει και μια άλλη σημαντική υπηρεσία, καθώς περιέχει τον πλέον έγκυρο κατάλογο με αναγνωρισμένους εμπειρογνώμονες, κέντρα συλλογής, κέντρα επεξεργασίας (αποσυναρμολογητές) και τεμαχιστές.

Κάτω από την αιγίδα του ARGE-Altauto εργάζονται ειδικοί από τους κλάδους που συμμετέχουν στον FSV, και προεδρεύεται από τον Dr. G. Zimmerpeyer, ο οποίος είναι ταυτόχρονα και αντιπρόεδρος του VDA, του συνδέσμου της αυτοκινητοβιομηχανίας.

4.1.26 Στόχοι ανακύκλωσης, στατιστική παρακολούθηση και αναφορές

Η ευθύνη για την επίτευξη των στόχων ανακύκλωσης έχει πλέον επιμεριστεί σαφώς και ανήκει αποκλειστικά στους αποσυναρμολογητές και στους τεμαχιστές.

Οι αρχικοί στόχοι για τα ποσοστά ανακύκλωσης μπήκαν στην εθελοντική συμφωνία FSV του 1996. Εκεί ορίζεται ότι:

- Όλοι οι φορείς που συμμετέχουν δεσμεύονται στην μείωση του ποσοστού του βάρους των οχημάτων που καταλήγει να απορρίπτεται, σε 15% μέχρι το 2002 και σε 5% μέχρι το 2015.

Ο Altanto ν του 1997 δεν τροποποιεί τους στόχους του FSV και το μόνο που κάνει είναι να τους αναθέτει από κοινού στους αποσυναρμολογητές και τους τεμαχιστές.

Μετά την αποτυχία για την επίτευξη του στόχου για το 2002, μόνο με εθελοντική δράση, το υπουργείο περιβάλλοντος προχώρησε σε τρεις ενέργειες, που τις ενσωμάτωσε στο νομοσχέδιο για την τροποποίηση του Altanto ν:

- Πρώτον, υιοθέτησε τους στόχους της Οδηγίας της ΕΕ, μεταθέτοντας έτσι τον στόχο του 2002 στο 2006
- Δεύτερον επιμέρισε τον στόχο στους αποσυναρμολογητές και τους τεμαχιστές
- Τρίτον έκανε υποχρεωτική την επίτευξη του στόχου ατομικά για κάθε επιχείρηση, θέτοντας την επίτευξη του στόχου ως μια από τις προϋποθέσεις για την ετήσια πιστοποίηση των επιχειρήσεων.

Με βάση το νομοσχέδιο οι αποσυναρμολογητές υποχρεούνται να αποσυναρμολογούν και να αφαιρούν εξαρτήματα και υλικά με βάρος ίσο τουλάχιστο το 10% του αρχικού βάρους του ΟΤΖ. Ο στόχος αυτός πρέπει να επιτευχθεί μέχρι το 2006.

Η αντίστοιχη υποχρέωση για τους τεμαχιστές είναι:

- Ανάκτηση (υλικών ή ενέργειας) από τουλάχιστο 25% του βάρους του ASR, μέχρι το 2006
- Άνοδος του ποσοστού σε τουλάχιστο 75% μέχρι το 2015

Η ευθύνη για την παρακολούθηση των στόχων ανακύκλωσης έχει ανατεθεί στον ARGE Altanto. Εκφράζεται όμως αμφιβολία για το αν ο ARGE-Altauto θα συνεχίσει την λειτουργία μετά την ισχύ του νέου νόμου.

Η πρώτη αναφορά του ARGE-Altauto τεκμηριώνει τα μεγάλα προβλήματα που συνάντησε στην συγκέντρωση των στοιχείων. Ο AltautoV θεσπίζει την υποχρέωση για τους αποσυναρμολογητές και τους τεμαχιστές να τηρούν βιβλία με τις διακινήσεις των υλικών που διαχειρίζονται, αλλά δεν θεσπίζει υποχρέωση να τα κοινοποιούν σε κάποιο φορέα. Η μόνη υποχρέωση που θεσπίζει επιπλέον το νέο νομοσχέδιο, το AltfahrzeugV, είναι να κοινοποιείται το πιστοποιητικό του εμπειρογνώμονα, μαζί με την έκθεση του, όπου θα βεβαιώνεται η επίτευξη των στόχων ανακύκλωσης, στην αρμόδια κρατική αρχή που δεν έχει καθοριστεί ακόμα.

Ο ARGE-Altauto για να υπολογίσει το ποσοστό του βάρους των ΟΤΖ που απορρίπτεται, κατέφυγε σε έρευνα πεδίου μέσω ερωτηματολογίου και στην στατιστική επεξεργασία των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν. Στην έρευνα του υπήρξε μικρή ανταπόκριση και δεν έγινε προσπάθεια επιτόπιας επαλήθευσης των στοιχείων. Για τον λόγο αυτό η έκθεση του περιέχει εκτιμήσεις με αρκετά ευρύ περιθώριο σφάλματος. Χαρακτηριστικά αναφέρει ότι το 1822% του βάρους των ΟΤΖ απορρίπτεται. Η εκτίμηση αυτή δίνει μόνο μια χονδρική εικόνα

του μεγέθους της προόδου που έχει επιτευχθεί. Λαμβάνοντας ως σημείο εκκίνησης, ότι το 75% του βάρους των ΟΤΖ ανακυκλώνονταν πριν την λήψη των νέων μέτρων, και με στόχο το 85% για το 2006, είναι διαφορετική η πρόοδος αν εκτιμηθεί ότι το τρέχον ποσοστό ανακύκλωσης είναι 78% και διαφορετική αν είναι 82%.

Στην αναφορά του 1999 της ομοσπονδιακής κυβέρνησης για την πρόοδο στο τομέα της ανακύκλωσης των ΟΤΖ, αναφέρεται ότι περιμένει την πρόταση του ARGE-Altauto για την συλλογή και επεξεργασία των στοιχείων για την ανακύκλωση των υλικών προκειμένου να καταλήξει σε λύση που «να περιλαμβάνει την μετάδοση και ανάλυση ελάχιστων δεδομένων, προκειμένου να επαληθευθούν οι ποσότητες των στόχων..». Δεν υπάρχει ακόμα συμφωνημένη μεθοδολογία για τον τρόπο υπολογισμού.

4.1.27 Η εθνική νομοθεσία για τα ΟΤΖ

Τρία είναι τα κείμενα που ρυθμίζουν το θέμα της επεξεργασίας των ΟΤΖ στην Γερμανία:

1. Η εθελοντική αυτοδέσμευση για φιλική προς το περιβάλλον ανακύκλωση οχημάτων τέλους ζωής εντός του πλαισίου του νόμου για την κυκλική οικονομία (FSV) του 1996
2. Ο νόμος για την έγκριση της απόρριψης μεταχειρισμένων οχημάτων και τροποποίηση των διατάξεων που αφορούν την κυκλοφορία των οχημάτων (AltautoV) του 1997
3. Το νομοσχέδιο για την διάθεση των οχημάτων τέλους ζωής (AltfahrzeugV) της 7/8/2001

Τα κείμενα των παραπάνω ρυθμίσεων στην Αγγλική γλώσσα, παρατίθενται στο Παράρτημα του κεφαλαίου.

4.1.28 Στρατηγική και απαιτούμενα μέτρα για την ολοκλήρωση της εφαρμογής της Οδηγίας

Το υπάρχον σύστημα καλύπτει ήδη σημαντικό τμήμα των απαιτήσεων της Οδηγίας.

Οι σημαντικότερες ρυθμίσεις που προβλέπει το νομοσχέδιο για τον AllfahrzeugV

- Συγκεκριμενοποίηση των στόχων ανακύκλωσης για τους αποσυναρμολογητές και τους τεμαχιστές
- Επίτευξη των στόχων ανακύκλωσης γίνεται μια από τις προϋποθέσεις πιστοποίησης των αποσυναρμολογητών και των τεμαχιστών
- Υποχρέωση των παραγωγών να παραλαμβάνουν τα επιστρεφόμενα σε αυτούς ΟΤΙ, χωρίς χρέωση του ιδιοκτήτη, εφόσον δεν παραβιάζονται ορισμένες βασικές προϋποθέσεις
- Τήρηση της παραπάνω υποχρέωσης ακόμα και σε περίπτωση παύσης εργασιών του παραγωγού
- Υποχρέωση των παραγωγών και των διανομέων εξαρτημάτων για τα αυτοκίνητα να δημιουργήσουν διαχείρισης των αποβλήτων από τα συνεργεία επισκευής των αυτοκινήτων
- Υποχρέωση των παραγωγών να δημοσιεύουν πληροφορίες σχετικά με την ανακύκλωση των ΟΤΙ και των υλικών τους

Επίσης ο AllfahrzeugV κάνει και μερικές διορθωτικές επεμβάσεις στα θέματα που αφορούν την πιστοποίηση των επιχειρήσεων από εμπειρογνώμονες. Αυτό που δεν ρυθμίζει όμως είναι τα προβλήματα που συσχετίζονται με τις προσωρινές αποταξινομήσεις και τη συλλογή και επεξεργασία των στοιχείων για τον υπολογισμό των ποσοστών ανακύκλωσης.

Η στρατηγική για την επίτευξη των στόχων έχει δυο κύρια στοιχεία:

- Το πρώτον είναι ότι θεσπίζει την υποχρέωση των αποσυναρμολογητών και των τεμαχιστών να επιτυγχάνουν συγκεκριμένους στόχους ανακύκλωσης, με ποινή τη μη ανα.νέωση της πιστοποίησης τους και συνεπώς την παύση της λειτουργίας τους
- Το δεύτερον είναι ότι αφήνεται η πρωτοβουλία για τον τρόπο επίτευξης στις ίδιες τις επιχειρήσεις.

Με τον τρόπο αυτό θεσπίζονται πολύ αυστηρά ατομικά μέτρα για την επίτευξη των στόχων που έρχονται σε πλήρη αντίθεση στα συλλογικά και εθελοντικά μέτρα που προωθούσε η εθελοντική συμφωνία FSV. Η μεταστροφή αυτή είναι πιθανό να οφείλεται στην αδυναμία επίτευξης των στόχων που είχαν θεσπιστεί για το 2002. Ταυτόχρονα όμως τα μέτρα αυτά είναι ευεργετικά προς τους παραγωγούς, αφού τους απαλλάσσει εντελώς από ευθύνες για την επίτευξη των στόχων ανακύκλωσης

Δεν προβλέπεται η παροχή κινήτρων για την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων και του τρόπου λειτουργίας των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων.

Ο ARGE-Altauto σημειώνει ότι υπήρξε ήδη ομαδική ανταπόκριση των επιχειρήσεων προς τις απαιτήσεις του Altauto V, οι οποίες προχώρησαν σε επενδύσεις ύψους 500εκ DM. Μάλιστα θεωρεί ότι ορισμένες επιχειρήσεις ήταν υπερβολικά αισιόδοξες στα επενδυτικά τους σχέδια με συνέπεια, καθώς μειώθηκε ο όγκος των ΟΤΖ που διέρχονται μέσα από το σύστημα επεξεργασίας ΟΤΖ της Γερμανίας, λόγω αύξησης των εξαγωγών ΟΤΖ, οι επιχειρήσεις αυτές να αντιμετωπίζουν προβλήματα.

Ταυτόχρονα όμως υπήρξε και η αντίθετη κίνηση. Θεωρείται πιθανό ότι αρκετοί μικροί αποσυναρμολογητές που δεν είχαν τα κεφάλαια ή την δυνατότητα να αναβαθμιστούν, σταμάτησαν την λειτουργία τους. Τόσο το ARGE-Altauto, όσο και το υπουργείο περιβάλλοντος θεωρούν την εξέλιξη αυτή ως φυσιολογική.

Βιβλιογραφία:

Πολλές πληροφορίες βρέθηκαν στις παρακάτω ηλεκτρονικές διευθύνσεις:

1. www.acea.com
2. www.seea.gr
3. www.edoe.gr
4. www.statistics.gr
5. www.minenv.gr
6. www.ypetho.gr
7. Διάφορα sites κατασκευαστών αυτοκινήτων (Renault, Ford, Toyota κλπ.)



01000810503040016

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 81

5 Μαρτίου 2004

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 116

Μέτρα, όροι και πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, των χρησιμοποιημένων ανταλλακτικών τους και των απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπών σε συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 2000/53/ΕΚ «για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους» του Συμβουλίου της 18ης Σεπτεμβρίου 2000.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των παραγράφων 1, 2 και 3 του άρθρου 1 του Ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου» (Α' 34) όπως η παράγραφος 1 τροποποιήθηκε με το άρθρο 6 του Ν. 1440/1984 «Συμμετοχή της Ελλάδας στο κεφάλαιο, στα αποθεματικά και στις προβλέψεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας κ.λ.π.» (Α' 70) του άρθρου 3 του Ν. 1338/1983 όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του Ν. 1892/1990 (Α' 101), του άρθρου 4 του ίδιου Νόμου, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 (παρ. 4) του Ν. 1440/1984 (Α' 70) και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 7 του Ν. 1775/1988 (Α' 101), 31 του Ν. 2076/1992 (Α' 130), 19 του Ν. 2367/1995 (Α' 261) και 22 του Ν. 2789/2000 (Α' 21) και τέλος τις διατάξεις του άρθρου δευτέρου του Ν. 2077/1992 (Α' 136) σε συνδυασμό με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 17 του Ν. 2939/2001 (Α' 179)

2. Τις διατάξεις των άρθρων 11, 12 (παρ. 2, 3 και 4), 28, 29 και 30 του Ν. 1650/1986 «για την προστασία του περιβάλλοντος» (ΦΕΚ160Α) όπως το άρθρο 30 τροποποιήθηκε με το άρθρο 98 (παρ. 12) του Ν. 1892/1990 για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη κ.λ.π. (Α' 101) και στη συνέχεια η παράγραφος 1 του ίδιου άρθρου τροποποιήθηκε με το άρθρο 4 του Ν. 3010/2002 (Α' 91).

3. Τις διατάξεις του Ν.3010/2002 «εναρμόνιση του Ν. 1650/1986 με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ ... κλπ» (Α' 91).

4. Τις διατάξεις του Ν. 2939/2001 «Συσκευασίες και εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων - Ίδρυση Εθνικού Οργανισμού Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και Άλλων Προϊόντων (ΕΟΕΔΣΑΠ) και άλλες διατάξεις» (Α' 179) και ειδικότερα των άρθρων 15, 16, 17, 20, 21, 23 και 24 αυτού.

5. Τις διατάξεις του Ν. 2218/16.6.94 (Α' 90) «Ίδρυση Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, τροποποίηση διατάξεων για

την πρωτοβάθμια αυτοδιοίκηση και την Περιφέρεια και άλλες διατάξεις», όπως συμπληρώθηκε με τις διατάξεις του Νόμου 2240/16.9.94 (Α' 153) «Συμπλήρωση διατάξεων για τη Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις».

6. Τις διατάξεις της 50910/2727/2003 Κοινής Υπουργικής Απόφασης «Μέτρα και όροι για τη διαχείριση των στερεών αποβλήτων. Εθνικός και Περιφερειακός Σχεδιασμός Διαχείρισης» (Β' 1909).

7. Τις διατάξεις της 29407/3508/2002 κοινής υπουργικής απόφασης «Μέτρα και όροι για την υγειονομική ταφή των αποβλήτων» (Β' 1572).

8. Τις διατάξεις της 2487/455/1999 κοινής υπουργικής απόφασης «Μέτρα και όροι για την πρόληψη και τον περιορισμό της ρύπανσης του Περιβάλλοντος από την απόθεση επικίνδυνων αποβλήτων», (Β' 196).

9. Τις διατάξεις της 59388/3363/88 κοινής υπουργικής απόφασης «Τρόπος, όργανα και διαδικασία επιβολής και είσπραξης των διοικητικών προστίμων του άρθρου 30 του Ν. 1650/96» (Β' 638).

10. Τις διατάξεις της 19396/1546/1997 Κοινής Υπουργικής Απόφασης «Μέτρα και όροι για τη διαχείριση επικίνδυνων αποβλήτων» (Β' 604).

11. Τις διατάξεις της 15393/2002 κοινής υπουργικής απόφασης «Κατάταξη δημοσίων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν. 1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του Ν. 3010/2002» (Β' 1022).

12. Τις διατάξεις της 11014/2003 κοινής υπουργικής απόφασης «Διαδικασία προκαταρκτικής περιβαλλοντικής εκτίμησης και αξιολόγησης (ΠΠΕΑ) και έγκρισης περιβαλλοντικών όρων (ΕΠΟ) κ.λ.π.» (Β' 332).

13. Τις διατάξεις του άρθρου 15 του Ν. 2696/23.3.99 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ)» (Α' 57).

14. Τις διατάξεις των άρθρων 3 και 4 (παρ. 5) του Ν. 2801/2000 «Αντικατάσταση και Διαχείριση απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπών» (Α' 46).

15. Την Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής Ευρ. Κοινοτήτων «σχετικά με τις ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής που εκδίδεται σύμφωνα με το άρθρο 5 (παρ. 3) της Οδηγίας 2000/53/ΕΚ ... κλπ.» (ΕΕΛ 50/94/21.2.2002)

16. Την Φ2/63053/5275 Υπ. Απόφαση «Όροι και προϋποθέσεις για την πιστοποίηση συνεργιών επισκευής αυτοκινήτων για την αντικατάσταση απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπέων ή για την εκ των υστέρων τοποθέτηση καταλυτικών μετατροπέων και φίλτρων ενεργού άνθρακα» (Β' 386) όπως τροποποιήθηκε με την Φ2/39716/155/2002 υπουργ. απόφαση (Β' 909).

17. Τις διατάξεις του Π.Δ. 431/1983 «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 70/156/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 6.2.1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών Κρατών-Μελών που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους» (Α' 180) όπως τροποποιημένο εκάστοτε ισχύει.

18. Την 21090/1874/1993 κοινή υπουργική απόφαση «έγκριση τύπου των δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων σε συμμόρφωση με την οδηγία 92/61/ΕΟΚ κ.λπ.» (Β' 428) όπως εκάστοτε ισχύει.

19. Τις διατάξεις του άρθρου 29 του Ν. 1558/1985, «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 154) όπως αυτό συμπληρώθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α' 700) και αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 (παρ. 2α) του Ν. 2469/1997 (Α' 38) και το άρθρο 1 (παραγ. 4) του Ν. 2469/1997.

20. Την ΔΙΑΚ/Φ1/2/22875/31.10.2001 Κοινή Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Εσωτερικών, Δημ. Διοίκησης και Αποκέντρωσης «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Εσωτερικών, Δημ. Διοίκησης και Αποκέντρωσης» (Β' 1480).

21. Την 485/2001 Κοινή Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Ανάπτυξης «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Ανάπτυξης» (Β' 1484).

22. Την 3418/2002 Κοινή Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υγείας και Πρόνοιας «Ανάθεση αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Υγείας και Πρόνοιας» (Β' 861).

23. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του διατάγματος αυτού προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού το ύψος της οποίας δεν μπορεί να καθοριστεί και θα καλυφθεί από τις Δημόσιες Επενδύσεις μέσω των συγχρηματοδοτούμενων με την Ευρωπαϊκή Ένωση προγραμμάτων της περιόδου 2000-2006 στο πλαίσιο των πιστώσεων που διατίθενται για τις δράσεις και ενέργειες αυτές από τα αντίστοιχα επιχειρησιακά προγράμματα.

24. Το 11/5.9.2002 πρακτικό της Επιτροπής Παρακολούθησης της Εναλλακτικής Διαχείρισης, με το οποίο ενέκρινε την πρόταση του Γραφείου Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών/Άλλων Προϊόντων σχετικά με το παρόν Διάταγμα.

25. Την 23/2004 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών και Δημόσιας Τάξης και των Υφυπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Ανάπτυξης και Υγείας και Πρόνοιας, αποφασίζουμε:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

Άρθρο 1 Σκοπός

Με το παρόν διάταγμα αποσκοπείται η εφαρμογή των διατάξεων των άρθρων 12 και 13 του Ν. 1650/86, καθώς και των διατάξεων των άρθρων 15, 16, 17, 18 και 24 του Ν.

2939/2001 και συγχρόνως η συμμόρφωση με τις διατάξεις της Οδηγίας 2000/53/ΕΚ του Συμβουλίου της 18ης Σεπτεμβρίου 2000 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων «για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους» που έχει δημοσιευτεί στην Ελληνική Γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕ L 269/21.10.2000) ώστε με την κατά προτεραιότητα πρόληψη δημιουργίας αποβλήτων από τα οχήματα και επιπροσθέτως την επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και τις άλλες μορφές αξιοποίησης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και των κατασκευαστικών τους στοιχείων, να μειώνεται η ποσότητα των προς διάθεση αποβλήτων σύμφωνα με τους στόχους και τις γενικές αρχές του Ν. 2939/2001 (άρθρα 1 και 4) καθώς και να βελτιώνεται η Περιβαλλοντική επίδοση όλων των οικονομικών φορέων που συμμετέχουν στο κύκλο ζωής των οχημάτων και όλων των κατασκευαστικών τους στοιχείων και κυρίως των φορέων που συμμετέχουν άμεσα στην επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους.

Άρθρο 2 Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας, νοείται ως:

1. «όχημα», οποιοδήποτε όχημα χαρακτηρισμένο ως κατηγορία M1 ή N1, όπως ορίζεται στο Π.Δ. 431/1983 (Α' 160) όπως ισχύει, καθώς και τα τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα, όπως ορίζονται στην 21090/1874/1993 κοινή υπουργική απόφαση (Β' 428) όπως ισχύει, πλην των τρίκυκλων μοτοσικλετών.

2. «εγκαταλειμμένο όχημα», όχημα το οποίο:

α) εγκαταλείπεται σε δημόσιους, δημοτικούς ή κοινοτικούς δρόμους στους οποίους απαγορεύεται η στάθμευση, για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από 30 ημέρες,

β) εγκαταλείπεται σε άλλους δημόσιους, δημοτικούς ή κοινοτικούς ή λιμενικούς κοινόχρηστους ή μη χώρους και οδούς για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο από 90 ημέρες, και χωρίς την άδεια της αρμόδιας Υπηρεσίας ή Αρχής,

γ) εγκαταλείπεται σε ιδιωτικούς χώρους χωρίς προηγούμενη συγκατάθεση του κυρίου ή νομέα του χώρου κατά δήλωσή του,

δ) αποτελεί γενικά κίνδυνο για το περιβάλλον, την υγεία και την ασφάλεια των κατοίκων, καθώς και για την δημόσια ή ιδιωτική περιουσία, ιδίως όταν λόγω της καταστάσεως που βρίσκεται δεν δύναται να ανταποκριθεί στον σκοπό για τον οποίο προορίζεται. Εγκαταλειμμένο όχημα που δεν έχει αναζητηθεί από τον ιδιοκτήτη του εντός των χρονικών ορίων του άρθρου 9, παρ. 1 του παρόντος Προεδρικού Διατάγματος, είναι όχημα στο τέλος κύκλου ζωής.

3. «όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του (ΟΚΤΖ)», όχημα το οποίο αποτελεί απόβλητο κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο α) της 69728/824/1996 κοινής υπουργικής απόφασης σε συνδυασμό με την παρ. 4 του άρθρου 2 του Ν. 2939/2001 συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστικών του στοιχείων/εξαρτημάτων.

4. «Μεταχειρισμένα ανταλλακτικά οχημάτων»: τα ανταλλακτικά τα οποία μετά τη χρήση τους καθίστανται απόβλητα κατά την έννοια του άρθρου 2 στοιχείο (α) της 69728/824/1996 κοινής υπουργικής απόφασης σε συνδυασμό με το άρθρο 2 (παραγ. 4) του Ν. 2939/2001.

5. «καταλυτικός μετατροπέας» οποιοσδήποτε καταλυτικός οχήματος που ανήκει στην κατηγορία M1 ή N1 σύμφωνα με τον ορισμό της παραγράφου 1.

6. «απενεργοποιημένος καταλυτικός μετατροπέας (ΑΚΜ)» χαρακτηρίζεται ο καταλυτικός μετατροπέας ενός οχήματος, του οποίου τα λοιπά συστήματα του οχήματος λειτουργούν σωστά, όταν δεν μειώνει αποτελεσματικά τους εκπεμπόμενους ρύπους καυσαερίων, ώστε να βρίσκονται κάτω από τα όρια που προβλέπονται από την εκάστοτε κείμενη νομοθεσία σχετικά με την μέτρηση καυσαερίων για την κάθε κατηγορία οχήματος. Στη περίπτωση αυτή ο ΑΚΜ αποτελεί απόβλητο κατά την έννοια του άρθρου 2 (παρ. 1) της 69728/824/1996 σε συνδυασμό με το άρθρο 2 (παρ. 4) του Ν. 2939/2001.

7. «παραγωγός», ο κατασκευαστής ή ο εισαγωγέας του οχήματος, των ανταλλακτικών του και του καταλυτικού μετατροπέα.

8. «Διαχείριση οχήματος»

α) η παραγωγή ή/και διάθεση υλικών από τα οποία κατασκευάζονται άμεσα τα οχήματα ή/και τμήματα και ανταλλακτικά αυτών συμπεριλαμβανομένων των καταλυτικών μετατροπέων (προμήθεια πρωτογενών και δευτερογενών υλικών, όπως ορίζονται στις παραγράφους 25 και 26 του Ν. 2939/2001) εφεξής: «προμήθεια»

β) η παραγωγή των οχημάτων συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστικών τους στοιχείων/εξαρτημάτων και τμημάτων αυτών, των ανταλλακτικών των οχημάτων και των καταλυτικών μετατροπέων, εφεξής: «κατασκευή»

γ) η διάθεση στην αγορά (εμπορία συμπεριλαμβανομένης και της εισαγωγής) οχημάτων ή των ανταλλακτικών των οχημάτων και των καταλυτικών μετατροπέων προκειμένου να χρησιμοποιηθούν ή να καταναλωθούν από το κοινό («διακίνηση»). Στη διακίνηση δεν περιλαμβάνονται οι εργασίες μεταφοράς καθαυτές.

9. «διαχείριση ΟΤΚΖ», η συλλογή, η μεταφορά, η μεταφόρτωση, η προσωρινή αποθήκευση, η αξιοποίηση και διάθεση των οχημάτων ΤΚΖ και των μεταχειρισμένων ανταλλακτικών και των ΑΚΜ αυτών, συμπεριλαμβανομένης της εποπτείας των εργασιών αυτών και της αποκατάστασης των χώρων αποθήκευσης, μεταφόρτωσης, αξιοποίησης και διάθεσης των οχημάτων ΤΚΖ, των μεταχειρισμένων ανταλλακτικών και των ΑΚΜ μετά την παύση λειτουργίας τους.

10. «πρόληψη», μέτρα που αποσκοπούν στη μείωση της ποσότητας και της βλαπτικής επίδρασης στο περιβάλλον των ΟΤΚΖ, των καταλυτικών μετατροπέων, των υλικών τους και των ουσιών τους

11. «εναλλακτική διαχείριση», αποτελούν οι εργασίες συλλογής, παραλαβής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης, επαναχρησιμοποίησης και αξιοποίησης των οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής ή των μεταχειρισμένων ανταλλακτικών και των απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπέων (ΑΚΜ) ώστε μετά την επαναχρησιμοποίηση ή επεξεργασία τους αντίστοιχα να επιστρέφουν στο ρεύμα της αγοράς

12. «σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης» νοείται η οργάνωση σε ατομική ή συλλογική βάση με οποιοδήποτε νομική μορφή των εργασιών συλλογής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης, επαναχρησιμοποίησης και επεξεργασίας των οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής των μεταχειρισμένων ανταλλακτικών και των ΑΚΜ αυτών.

13. «επεξεργασία ΟΤΚΖ», οποιαδήποτε δραστηριότητα, αφότου το όχημα στο τέλος του κύκλου ζωής του παραδοθεί σε εγκεκριμένη σύμφωνα με το άρθρο 10 του παρόντος εγκατάσταση για απορρόπηση, αποσυρμολόγηση, συμπίεση, κοπή, τεμαχισμό, ανάκτηση ή προετοιμασία

προς διάθεση των καταλοίπων τεμαχισμού και οιοσδήποτε άλλες εργασίες διεξάγονται για την ανάκτηση ή/και την διάθεση του ΟΤΚΖ και των κατασκευαστικών του στοιχείων.

14. «επαναχρησιμοποίηση ΟΤΚΖ», οποιαδήποτε εργασία μέσω της οποίας κατασκευαστικά στοιχεία των ΟΤΚΖ χρησιμοποιούνται για τον ίδιο σκοπό για τον οποίο είχαν αρχικά σχεδιαστεί.

15. «ανακύκλωση», η επανεπεξεργασία σε διαδικασία παραγωγής των αποβλήτων υλικών για τον αρχικό σκοπό ή για άλλους σκοπούς, πλην της ανάκτησης ενέργειας. Ως ανάκτηση ενέργειας νοείται η χρήση καυσίμου αποβλήτου ως μέσου παραγωγής ενέργειας με άμεση απόσφρωση, με ή χωρίς άλλα απόβλητα αλλά με ανάκτηση της θερμότητας

16. «αξιοποίηση», οποιαδήποτε από τις εργασίες που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙ Β του άρθρου 17 της 50910/2727/2003 ΚΥΑ.

17. «διάθεση», οποιαδήποτε από τις εργασίες που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙ Α του άρθρου 17 της 50910/2727/2003 κοινής υπουργικής απόφασης.

18. «συλλογή», όπως ορίζεται στο άρθρο 2 (παραγ. η) της 50910/2727/2003 κοινής υπουργικής απόφασης. Οι εργασίες συλλογής του ΟΤΚΖ ξεκινούν από το σημείο συλλογής του όπως ορίζεται στη παράγραφο 23 του άρθρου αυτού.

19. «οικονομικοί παράγοντες», όσοι ασκούν διαχείριση των οχημάτων, εφεξής «διαχειριστές», οι συλλέκτες, ασφαλιστικές εταιρείες που ασφαλίζουν μηχανοκίνητα οχήματα, υπεύθυνοι διάλυσης, τεμαχισμού, αξιοποίησης, ανακύκλωσης και άλλοι φορείς επεξεργασίας οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, συμπεριλαμβανομένων των κατασκευαστικών τους στοιχείων και υλικών.

20. «επικίνδυνη ουσία», οποιαδήποτε ουσία, η οποία θεωρείται επικίνδυνη σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

21. «τεμαχιστής», οποιοδήποτε μηχάνημα που χρησιμοποιείται για την κοπή σε κομμάτια ή τον θρυμματισμό οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, μεταξύ άλλων και για τη λήψη παλιοσίδερων για άμεση επαναχρησιμοποίηση

22. «φορέας επεξεργασίας», οποιοσδήποτε ασχολείται με την επεξεργασία των ΟΤΚΖ όπως αυτή ορίζεται στην παράγραφο 13.

23. «σημείο συλλογής», κάθε εγκεκριμένος χώρος σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις στον οποίο γίνεται η παραλαβή ΟΤΚΖ από τον τελικό χρήστη ή κάτοχο του.

24. «πληροφορίες αποσυρμολόγησης», κάθε πληροφορία που απαιτείται για την επεξεργασία οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους, κατά τρόπο άρτιο και περιβαλλοντικά ορθό. Οι κατασκευαστές οχημάτων και κατασκευαστικών στοιχείων τις διαθέτουν στις εξουσιοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας, σε μορφή έντυπων εγχειριδίων ή ηλεκτρονικών μέσων (π.χ. CD-ROM, υπηρεσίες ανοικτής επικοινωνίας).

25. «αρμόδια αρχή», για την εφαρμογή του παρόντος Διατάγματος είναι ο Εθνικός Οργανισμός Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και άλλων Προϊόντων (ΕΟ-ΕΔΣΑΠ) όπως ορίζεται στις παραγράφους 1, 2 και 3 του άρθρου 24 σε συνδυασμό με την παράγραφο 11 του ίδιου άρθρου του Ν. 2939/2001 (Α' 157).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΟΧΗΜΑΤΑ - ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Άρθρο 3
Πεδίο Εφαρμογής

1. Το παρόν διάταγμα καλύπτει τα οχήματα, εγκαταλειμμένα οχήματα και ΟΤΚΖ, περιλαμβανομένων των κατασκευαστικών τους στοιχείων / εξαρτημάτων εφόσον αυτό είναι τεχνικά και οικονομικά εφικτό. Με την επιφύλαξη του άρθρου 8 (παράγ. 4 και 5), αυτό ισχύει ανεξαρτήτως του τρόπου με τον οποίο το όχημα συντηρήθηκε ή επισκευάστηκε κατά τη διάρκεια της χρησιμοποίησής του και του κατά πόσον είναι εξοπλισμένο με κατασκευαστικά στοιχεία που παρέχει ο κατασκευαστής ή με άλλα κατασκευαστικά στοιχεία των οποίων η τοποθέτηση ως εφεδρικών τεμαχίων ή ανταλλακτικών συμφωνεί με τις ισχύουσες κοινοτικές ή εθνικές διατάξεις.

2. Το παρόν εφαρμόζεται με την επιφύλαξη της ισχύουσας εθνικής και κοινοτικής νομοθεσίας, ιδίως όσον αφορά τα πρότυπα ασφάλειας, τις εκπομπές στον αέρα και τους ελέγχους θορύβου, καθώς και την προστασία του εδάφους και του νερού.

3. Εφόσον ένας παραγωγός κατασκευάζει ή εισάγει μόνο οχήματα τα οποία εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του Π.Δ. 431/1983 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 8 (παρ.2α) της 47271/3150/1992 κοινής υπουργικής απόφασης (Β' 764) ο παραγωγός αυτός και τα οχήματά του εξαιρούνται από τα άρθρα 12 και 13 του παρόντος.

Τα οχήματα ειδικής χρήσης, όπως ορίζονται στο Π.Δ. 431/1983 όπως ισχύει, εξαιρούνται από τις διατάξεις του άρθρου 11 του παρόντος.

Για τα τρίκυκλα μηχανοκίνητα οχήματα, ισχύουν τα άρθρα 8 (παρ. 1 και 2) και 10 του παρόντος.

Άρθρο 4

Όροι και προϋποθέσεις για τη διαχείριση οχημάτων

Προκειμένου τα οχήματα να διακινηθούν στην αγορά πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθοι όροι και προϋποθέσεις που αφορούν στη σύνθεση, την κατασκευή καθώς και την δυνατότητα για επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση των οχημάτων:

α) οι κατασκευαστές οχημάτων, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού πρέπει να περιορίσουν τη χρήση επικινδύνων ουσιών στα οχήματα και να τη μειώνουν στο μέτρο του δυνατού, ήδη από τη φάση της αρχικής σύλληψης του οχήματος και εφεξής, ιδίως προκειμένου να προλαμβάνεται η ελευθέρωσή τους στο περιβάλλον, να καθίσταται η ανακύκλωση ευκολότερη και να αποφεύγεται η ανάγκη διάθεσης επικινδύνων αποβλήτων

β) κατά τον σχεδιασμό και την παραγωγή νέων οχημάτων πρέπει να λαμβάνονται πλήρως υπόψη και να διευκολύνονται η διάλυση, η επαναχρησιμοποίηση και η αξιοποίηση, και ιδίως η ανακύκλωση των ΟΤΚΖ, των κατασκευαστικών τους στοιχείων και των υλικών τους

γ) οι κατασκευαστές οχημάτων, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού, πρέπει να ενσωματώνουν αυξανόμενη ποσότητα ανακυκλωμένου υλικού σε οχήματα και άλλα προϊόντα, προκειμένου να αναπτύσσονται οι αγορές για ανακυκλωμένα υλικά

δ) τα υλικά και τα κατασκευαστικά στοιχεία των οχημάτων που διατίθενται στην αγορά μετά την 1η Ιουλίου 2003,

δεν πρέπει να περιέχουν μόλυβδο, υδράργυρο, κάδμιο ή εξασθενές χρώμιο, πλην εκείνων των περιπτώσεων που απαριθμούνται στο παράρτημα ΙΙ, και με τους όρους που προσδιορίζονται σε αυτό.

Άρθρο 5

Συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής (ΟΤΚΖ)

1. Η εναλλακτική διαχείριση ΟΤΚΖ διέπεται από τις γενικές αρχές εναλλακτικής διαχείρισης του άρθρου 4 του Ν. 2939/2001.

2. Οι παραγωγοί οχημάτων υποχρεώνονται

α) να οργανώνουν ή να συμμετέχουν σε ατομικά ή συλλογικά συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης των οχημάτων που αφορούν τη δραστηριότητά τους, κατ' εφαρμογή του άρθρου 17 του Ν. 2939/2001 και σύμφωνα με τους ειδικότερους όρους που προβλέπονται στο παρόν Δ/γμα και

β) να καταρτίζουν συμβάσεις συνεργασίας με τους φορείς επεξεργασίας ΟΤΚΖ.

3. Οι παραγωγοί των οχημάτων προωθούν κατ' εφαρμογή του παρόντος Δ/τος την πλέον ενδεδειγμένη μέθοδο εναλλακτικής διαχείρισης με την οργάνωση συστημάτων συλλογής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης και αξιοποίησης των ΟΤΚΖ και των αποβλήτων που συνίστανται σε μεταχειρισμένα εξαρτήματα, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της 69728/824/1996 κοινής υπουργικής απόφασης καθώς και συστημάτων επαναχρησιμοποίησης των οχημάτων αυτών και των εξαρτημάτων τους.

Σε περίπτωση που το σύστημα συλλογής, μεταφοράς ή/και μεταφόρτωσης δραστηριοποιείται σε περισσότερες από μία Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις της ίδιας Περιφέρειας, η προβλεπόμενη στο άρθρο 10 της ως άνω κοινής υπουργικής απόφασης σχετική άδεια, χορηγείται από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας μετά από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας Περι/τος της Περιφέρειας.

Τα συστήματα αποβλέπουν ειδικότερα:

α) στην συλλογή των ΟΤΚΖ από τον καταναλωτή ή άλλο τελικό χρήστη και στην προσωρινή αποθήκευσή τους ώστε να διοχετεύονται σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

β) στην επαναχρησιμοποίηση ή στην αξιοποίηση συμπεριλαμβανομένης της ανακύκλωσης των συλλεγθέντων και επεξεργασμένων ΟΤΚΖ με τη χρησιμοποίηση καθαρών τεχνολογιών.

γ) στη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που αναφέρονται σε θέματα:

γ.1) προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας, ασφάλειας και υγιεινής των καταναλωτών

γ.2) προστασίας των δικαιωμάτων βιομηχανικού και εμπορικού απορρήτου

γ.3) αποφυγής εμποδίων στο εμπόριο ή στρεβλώσεων στον ανταγωνισμό για τα εισαγόμενα προϊόντα

4. Η οργάνωση των συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης γίνεται από τους παραγωγούς:

α) ατομικά από τους ίδιους ή

β) συλλογικά, με τη συμμετοχή τους σε εγκεκριμένα συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης οποιασδήποτε νομικής μορφής, όπως εταιρείες (Α.Ε. - Ε.Π.Ε. κ.λ.π.) συνεταιρισμούς, κοινοπραξίες κ.λ.π.

Στα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης είναι δυνατόν

να συμμετέχουν χωρίς ενδεχομένως υποχρέωση χρηματικής εισφοράς και οι λοιποί οικονομικοί παράγοντες όπως ορίζονται στο άρθρο 2 (παρ. 19) του παρόντος.

Για την οργάνωση κάθε συστήματος ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης απαιτείται η χορήγηση σχετικής έγκρισης από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 17 (παρ. 1) του Ν. 2939/2001.

Ειδικότερα:

4.1) Συστήματα Ατομικής Εναλλακτικής Διαχείρισης.

α) Για την έγκριση κάθε συστήματος ατομικής εναλλακτικής διαχείρισης απαιτείται ο παραγωγός:

α1) Να καταθέτει στην αρμόδια αρχή φάκελο με μελέτη ή/και στοιχεία από τον οποίο:

- να αποδεικνύεται ότι ο παραγωγός
- διαθέτει την απαιτούμενη οικονομική και τεχνική υποδομή για την εφαρμογή του συστήματός του
- ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της παρ. 3 (εδ. γ) του άρθρου αυτού

- να προσδιορίζονται οι στόχοι και οι μέθοδοι εναλλακτικής διαχείρισης. Ειδική πρόβλεψη απαιτείται για τα νησιά και τις απομακρυσμένες περιοχές

- να διασφαλίζεται η δυνατότητα συμμετοχής στο σύστημα των λοιπών οικονομικών παραγόντων

- να αποδεικνύεται με την προσκόμιση σχετικών προσυμφώνων η συνεργασία με φορείς επεξεργασίας ΟΤΚΖ

Τα στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει ο φάκελος περιγράφονται αναλυτικά στο Παράρτημα IV του παρόντος Διατάγματος.

α.2) να καταβάλλει στην αρμόδια αρχή σχετικό ανταποδοτικό τέλος, το ύψος του οποίου προσδιορίζεται αρχικά και στη συνέχεια αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, με τη διαδικασία του άρθρου 24 (παρ. 11) του Ν. 2939/2001, και με κριτήριο την έκταση του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης.

β) Οι παραγωγοί που οργανώνουν συστήματα ατομικής εναλλακτικής διαχείρισης και οι λοιποί οικονομικοί παράγοντες φέρουν ευθύνη για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους όπως περιγράφονται στο άρθρο 7 του παρόντος.

4.2) Συστήματα Συλλογικής Εναλλακτικής Διαχείρισης

α) Για την έγκριση κάθε συστήματος συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης απαιτείται οι παραγωγοί:

α.1) να καταθέσουν στην αρμόδια αρχή φάκελο με μελέτη ή/και στοιχεία από τον οποίο:

- να αποδεικνύεται ότι το σύστημα διαθέτει την απαιτούμενη τεχνική και οικονομική υποδομή για την εφαρμογή του και ότι ανταποκρίνεται στους όρους της παρ. 3 του παρόντος άρθρου

- να προσδιορίζεται το ποσό της χρηματικής εισφοράς που καταβάλλουν στο σύστημα οι συμμετέχοντες παραγωγοί και ενδεχομένως οι λοιποί οικονομικοί παράγοντες εφόσον συμμετέχουν στο σύστημα.

- να καθορίζονται οι στόχοι και οι μέθοδοι εναλλακτικής διαχείρισης. Ειδική πρόβλεψη απαιτείται για τα νησιά και τις απομακρυσμένες περιοχές,

- να αποδεικνύεται με την προσκόμιση σχετικών προσυμφώνων η συνεργασία του συστήματος με τους φορείς επεξεργασίας ΟΤΚΖ.

α.2) να διασφαλίζουν τη δυνατότητα συμμετοχής στο σύστημα των ενδιαφερομένων παραγώντων οι οποίοι εκπληρώνουν τους όρους και τις προϋποθέσεις του συστήματος και των λοιπών οικονομικών παραγόντων.

α.3) Να προσδιορίζουν το πλαίσιο των συμβάσεων προσχώρησής τους στο σύστημα με συνοπτική περιγραφή των συμβατικών υποχρεώσεων των ενδιαφερομένων παραγώντων και ενδεχομένως των λοιπών οικονομικών παραγόντων.

Τα ως άνω στοιχεία που πρέπει να περιλαμβάνει ο φάκελος περιγράφονται αναλυτικά στο Παράρτημα IV του παρόντος Διατάγματος.

α.4) να καταβάλλουν στην αρμόδια αρχή σχετικό ανταποδοτικό τέλος το ύψος του οποίου προσδιορίζεται αρχικά και στη συνέχεια αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων με τη διαδικασία του άρθρου 24 (παρ. 11) του Ν. 2939/2001 και με κριτήριο την έκταση του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης.

β) Όροι συμμετοχής στο σύστημα:

β.1) Οι παραγωγοί εφόσον δεν προβαίνουν στη οργάνωση συστήματος ατομικής εναλλακτικής διαχείρισης σύμφωνα με τους όρους της περίπτωσης 1, συμμετέχουν υποχρεωτικά σε συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) σε περίπτωση υφιστάμενων συστημάτων, τα συστήματα αυτά να έχουν λάβει την προβλεπόμενη στην παράγραφο αυτή σχετική έγκριση από τον ΕΟΕΔΣΑΠ και οι ήδη συμμετέχοντες παραγωγοί να είναι νόμιμοι κάτοχοι του Πιστοποιητικού Εναλλακτικής Διαχείρισης (ΠΕΔ) σύμφωνα με το άρθρο 6.

ii) σε περίπτωση νέων υπό έγκριση συστημάτων, να έχουν καταρτισθεί προσύμφωνα συνεργασίας μεταξύ των ενδιαφερομένων παραγώντων. Αντίγραφα των προσυμφώνων αυτών κατατίθενται στην αρμόδια αρχή για την έγκριση των συστημάτων αυτών.

β.2) Η συμμετοχή στα συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης:

i) συνοδεύεται από την καταβολή στο σύστημα εκ μέρους του ενδιαφερομένου παραγωγού χρηματικής εισφοράς, το ύψος της οποίας καθορίζεται στη σύμβαση προσχώρησης του διαχειριστή στο σύστημα.

ii) παρέχει το δικαίωμα στον συμμετέχοντα παραγωγό να επισημαίνει τα οχήματα με την ένδειξη που περιγράφεται στη σύμβαση προσχώρησης, ως απόδειξη της συμμετοχής του στο σύστημα.

iii) απαλλάσσει τον συμμετέχοντα παραγωγό και ενδεχομένως τους συμβαλλόμενους οικονομικούς παράγοντες από την ευθύνη εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που περιγράφονται στην παράγραφο 6.

5. Η έγκριση ή ανανέωση κάθε συστήματος ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης χορηγείται μόνον εφόσον:

α. Οι επιχειρήσεις που αποτελούν συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης δεν έχουν κηρυχθεί σε πτώχευση και δεν βρίσκονται σε κατάσταση εκκαθάρισης ή παύσης πληρωμών καθώς και οι μετέχοντες σε αυτά παραγωγοί και ενδεχομένως οι λοιποί οικονομικοί παράγοντες δεν έχουν καταδικασθεί για φορολογικές ή οικονομικές παραβάσεις, για παραβάσεις των διατάξεων του ανταγωνισμού ή αισχροκέρδειας που αποτελούν κώλυμα άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας κατά το ισχύον δίκαιο, καθώς και για παραβάσεις των διατάξεων για κλοπή, υπεξαίρεση ή πλαστογραφία που έχουν σχέση με τα οχήματα. Τα ως άνω κωλύματα αφορούν όχι μόνο στο πρόσωπο του μετέχοντα παραγωγού ή οικονομικού παράγοντα αλλά σε περίπτωση προσωπικών εταιριών αφορούν σε όλους τους εταίρους.

Στην περίπτωση που το σύστημα έχει τη νομική μορφή Α.Ε: θα πρέπει να μη έχουν καταδικασθεί για τα προαναφερόμενα αδικήματα τα μέλη των διοικήσεων, οι διευθυνόμενοι σύμβουλοι και τα ανώτερα διευθυντικά στελέχη τους.

β. βεβαιώνεται από την αρμόδια αρχή ότι το εν λόγω σύστημα ανταποκρίνεται στους όρους των προηγούμενων παρ. 3 και 4 του άρθρου αυτού

Στην έγκριση του συστήματος ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης μπορεί να προβλέπονται ειδικότεροι όροι για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή του.

Η έγκριση ισχύει για έξι (6) χρόνια και μπορεί να ανανεώνεται με τροποποίηση ή αναθεώρηση της προβλεπόμενης μελέτης σύμφωνα με τα τότε ισχύοντα νέα δεδομένα ή κατ' εφαρμογή του άρθρου 6 (παρ. 4). Η διαδικασία ανανέωσης, αναστολής ή ανάκλησης των εγκρίσεων, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής ρυθμίζονται από κανονισμούς που εκδίδονται με αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων με τη διαδικασία του άρθρου 24 (παρ. 11) του Ν. 2939/2001.

6. Οι παραγωγοί των ΟΤΚΖ υποχρεούνται να καταρτίσουν λεπτομερή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του συστήματος ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης, την (τις) περιοχή(ες) στην (στις) οποία(ες) δραστηριοποιείται το σύστημα καθώς και τον τρόπο εκπλήρωσης των υποχρεώσεων τους κατ' εφαρμογή του άρθρου αυτού. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει και τον προγραμματισμό του συστήματος για τον επόμενο χρόνο, συμπεριλαμβανομένων, σε περίπτωση επέκτασής του, των περιοχών στις οποίες πρόκειται να επεκταθεί η δραστηριότητά του. Η έκθεση υποβάλλεται στην αρμόδια αρχή την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους.

Άρθρο 6

Πιστοποιητικό εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής

1. Κάθε τρία (3) χρόνια από τη χορήγηση της έγκρισης του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης (άρθρο 5) διενεργείται έλεγχος από την αρμόδια αρχή μετά από αίτηση του συστήματος ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης ή αυτεπαγγέλτως, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι κατά το χρονικό αυτό διάστημα εφαρμόζονται οι μέθοδοι εναλλακτικής διαχείρισης και επιτυγχάνονται οι στόχοι της σύμφωνα με τις απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος.

Αν από τον έλεγχο διαπιστώνεται ότι εφαρμόζονται οι μέθοδοι εναλλακτικής διαχείρισης και επιτυγχάνονται οι στόχοι σύμφωνα με τα παραπάνω, η αρμόδια αρχή εκδίδει το ΠΕΔ σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ. 11 του άρθρου 24 του Ν. 2939/2001 με το οποίο βεβαιώνεται η υπαγωγή του συστήματος σε εναλλακτική διαχείριση.

2. Το ΠΕΔ εκδίδεται στο όνομα του παραγωγού για τα ΟΤΚΖ. Σε περίπτωση συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης, με το ΠΕΔ απαλλάσσονται οι λοιποί συνυπεύθυνοι παραγωγοί από την υποχρέωση έκδοσής του.

3. Το ΠΕΔ χορηγείται εφόσον ο αιτών παραγωγός ή το σύστημα:

α) αποδεικνύει με βάση τα στοιχεία που του ζητά η αρμόδια αρχή, ότι εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις εναλλακτικής διαχείρισης για την προηγούμενη τριετία σύμφωνα με τους όρους που προσδιορίζονται στην χορηγηθείσα έγκριση του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης (άρθρο 5). Σε περίπτωση που ο αιτών διαχειριστής συμμετέ-

χει σε συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης αρκεί η κατάθεση στην αρμόδια αρχή των αποδεικτικών συμμετοχής στα συστήματα αυτά και εκπλήρωσης των υποχρεώσεών του.

β) καταβάλλει ανταποδοτικό τέλος το ύψος του οποίου προσδιορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Το ποσό αυτό αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των ως άνω Υπουργών με τη διαδικασία του άρθρου 24 (παρ. 11) του Ν. 2939/2001.

4. Αν η αρμόδια αρχή διαπιστώσει ότι δεν πληρούνται οι υποχρεώσεις εναλλακτικής διαχείρισης ή ότι δεν τηρούνται οι όροι της έγκρισης που χορηγήθηκε, μπορεί να θέσει ειδικούς όρους για την έκδοση του ΠΕΔ με προθεσμία συμμόρφωσης με αυτούς ή να επιβάλλει χρηματικό πρόστιμο σύμφωνα με το άρθρο 20 του Ν. 2939/2001.

Εάν ο αιτών επί δύο φορές δεν επιδεικνύει επάρκεια ή δεν συμμορφώνεται με τους τιθέντες ειδικούς όρους, η αρμόδια αρχή έχει τη δυνατότητα:

α) στην περίπτωση συστήματος ατομικής εναλλακτικής διαχείρισης να υποχρεώσει τον αιτούντα να συμμετάσχει σε υπάρχον σύστημα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης που αφορά τον κλάδο του ή να συμπράξει στη δημιουργία νέου, άλλως προβαίνει σε αναθεώρηση των όρων ή σε ανάκληση της έγκρισης του συστήματος αυτού.

β) στην περίπτωση συστήματος συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης να προβεί σε αναθεώρηση των όρων ή σε ανάκληση της έγκρισης του συστήματος αυτού.

5. Οι αιτήσεις και τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία για την έκδοση του ΠΕΔ κατατίθενται στην αρμόδια αρχή κάθε τρία (3) χρόνια, από τη χορήγηση της έγκρισης του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης, από 1 Ιανουαρίου - 31 Ιανουαρίου. Μέσα σε έξι (6) μήνες από την υποβολή όλων των αιτούμενων στοιχείων χορηγείται το ΠΕΔ.

Άρθρο 7

Υποχρεώσεις διαχειριστών ΟΤΚΖ

1. Οι διαχειριστές και λοιποί οικονομικοί παράγοντες των οχημάτων έχουν ευθύνη για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τις διατάξεις του Ν. 2939/2001 και του παρόντος διατάγματος στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τους. Ειδικότερα, από τους διαχειριστές των οχημάτων έχουν ευθύνη:

α) ο προμηθευτής: να παραλαμβάνει από εγκεκριμένους χώρους ή εγκαταστάσεις επεξεργασίας το δευτερογενές υλικό από τα ΟΤΚΖ και τα κατασκευαστικά τους στοιχεία και εξαρτήματα και να το χρησιμοποιεί για την παραγωγή νέων προϊόντων (ανακύκλωση - αξιοποίηση).

β) ο παραγωγός-εισαγωγέας: να προβαίνει σε συλλογή των ΟΤΚΖ και να μεριμνά ώστε αυτά να οδηγούνται σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας για επαναχρησιμοποίηση ή για αξιοποίηση σύμφωνα με τις εκάστοτε κείμενες σχετικές διατάξεις.

γ) ο διακινητής i) να διακινεί οχήματα ή εξαρτήματα / ανταλλακτικά οχημάτων μόνο εφόσον αυτά φέρουν την επισήμανση που αναφέρεται στο άρθρο 5, παρ. 4.2 (εδάφ. β.2 περ. ii) και ii) εφόσον είναι συμβεβλημένος με σύστημα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης να προβαίνει σε συλλογή των ΟΤΚΖ σύμφωνα με τους όρους του παρόντος Διατάγματος.

δ) ο συλλέκτης ΟΤΚΖ που δεν είναι σε διαδικασία παραγωγής, να συμμετέχει σε συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης.

ε) ο τελικός ιδιοκτήτης ή κάτοχος του οχήματος να παραδίδεται το όχημά σε εγκεκριμένο σημείο συλλογής ΟΤΚΖ.

2) Από τις υποχρεώσεις που περιγράφονται παραπάνω απαλλάσσονται οι διαχειριστές των οχημάτων που συμμετέχουν σε συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου αυτού με τον όρο ότι τηρούνται αμοιβαία οι συμβατικές δεσμεύσεις τους με το σύστημα αυτό.

Άρθρο 8

Όροι και προϋποθέσεις για την συλλογή οχημάτων

1. Οι παραγωγοί σε συνεργασία με τους φορείς επεξεργασίας υποχρεούνται να οργανώνουν ατομικά ή συλλογικά συστήματα συλλογής ή να συμμετέχουν σε συλλογικά συστήματα συλλογής των ΟΤΚΖ και των αποβλήτων που συνίστανται σε μεταχειρισμένα εξαρτήματα αφαιρούμενα κατά την επισκευή των επιβατικών αυτοκινήτων εφόσον αυτό είναι τεχνικά εφικτό.

Κάθε επιχείρηση που εκτελεί εργασίες συλλογής ή μεταφοράς ΟΤΚΖ λαμβάνει άδεια σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τη διαχείριση των επικινδύνων αποβλήτων. Οι εν λόγω επιχειρήσεις πρέπει να ενταχθούν ή να συμβληθούν με συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης που έχουν εγκριθεί, σύμφωνα με το άρθρο 5, του παρόντος.

2. Οι ιδιοκτήτες ή κάτοχοι ΟΤΚΖ υποχρεούνται να τα μεταφέρουν οι ίδιοι και να τα παραδίδουν σε συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης ή σε σημεία συλλογής κατά την έννοια του άρθρου 2 (παραγ. 23) του παρόντος. Κατά την παράδοση του ΟΤΚΖ οι ιδιοκτήτες ή κάτοχοι ΟΤΚΖ λαμβάνουν βεβαίωση παραλαβής. Οι βεβαιώσεις παραλαβής ΟΤΚΖ χορηγούνται από τα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης ή τα σημεία συλλογής μέχρι την 20η Δεκεμβρίου και για τις απομακρυσμένες περιοχές μέχρι την 15η Δεκεμβρίου κάθε έτους. Η παράδοση του ΟΤΚΖ ολοκληρώνεται με την έκδοση του πιστοποιητικού καταστροφής με τους όρους και τις προϋποθέσεις που περιγράφονται στην επόμενη παράγραφο 3.

3. Το πιστοποιητικό καταστροφής εκδίδεται από το εγκεκριμένο σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης, εφόσον αυτό δραστηριοποιείται στην περιοχή που παραδίδεται το ΟΤΚΖ για λογαριασμό της συμβεβλημένης με αυτό εγκεκριμένης εγκατάστασης επεξεργασίας και χορηγείται στον ενδιαφερόμενο ιδιοκτήτη ή κάτοχο απευθείας από το σύστημα ή μέσω του σημείου συλλογής, μέσα σε 8 ημέρες από τη χορήγηση της προαναφερόμενης βεβαίωσης παραλαβής του ΟΤΚΖ. Με το πιστοποιητικό καταστροφής, παρέχεται η εγγύηση από το σύστημα ότι το ΟΤΚΖ οδηγείται στην ως άνω εγκεκριμένη, σύμφωνα με το άρθρο 10, εγκατάσταση επεξεργασίας. Το ελάχιστο περιεχόμενο του πιστοποιητικού καταστροφής περιγράφεται στο παράρτημα ΙΙΙ του άρθρου 18 του παρόντος Διατάγματος.

3.1 Σε περίπτωση που το σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης δεν δραστηριοποιείται στην εν λόγω περιοχή και μέχρις ότου δραστηριοποιηθεί σ' αυτήν, η παράδοση του ΟΤΚΖ γίνεται σε σημείο συλλογής που προσδιορίζει ο οικείος ΟΤΑ. Η βεβαίωση παραλαβής του ΟΤΚΖ και το πιστοποιητικό καταστροφής εκδίδονται από τον οικείο ΟΤΑ με τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στις προηγούμενες παραγράφους 2 και 3.

3.2 Αντίγραφο του πιστοποιητικού καταστροφής διαβιβάζεται μαζί με τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος,

εφόσον υπάρχουν, από το σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης στην αρμόδια υπηρεσία-Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης προκειμένου να γίνει οριστική διαγραφή του ΟΤΚΖ η οποία ενημερώνει σχετικά τις αρχές Ασφαλείας της περιοχής.

3.3. Η έκδοση του πιστοποιητικού καταστροφής δεν παρέχει το δικαίωμα στους εκδίδοντες να απαιτήσουν χρηματική αποζημίωση από τον κάτοχο ή ιδιοκτήτη του οχήματος.

3.4. Προκειμένου να διασφαλισθεί η αμοιβαία αναγνώριση ανάμεσα στα Κ-Μ το πιστοποιητικό καταστροφής πρέπει τουλάχιστον να περιέχει τις πληροφορίες που περιγράφονται στο Παράρτημα ΙΙΙ σύμφωνα με την Απόφαση 2002/151/ΕΚ (ΕΕΛ 050, 21.2.2002) της Ευρ. Επιτροπής.

4. Η παράδοση του οχήματος σε σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης ή σημείο συλλογής σύμφωνα με την παρ. 2 δεν συνεπάγεται κόστος για τον τελευταίο κάτοχο ή/και ιδιοκτήτη δεδομένου ότι το όχημα έχει μηδενική αξία στην αγορά. Οι παραγωγοί των οχημάτων καλύπτουν αυτό το κόστος ή/και παραλαμβάνουν τα ΟΤΚΖ προκειμένου να τα παραδώσουν σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

5. Εάν τα ΟΤΚΖ δεν περιέχουν τα βασικά κατασκευαστικά στοιχεία ενός οχήματος και ιδίως τον κινητήρα, τον καταλυτικό μετατροπέα και το αμάξωμα, ή περιέχουν απόβλητα που προστέθηκαν στο ΟΤΚΖ, η παράδοση των εν λόγω οχημάτων δεν είναι εντελώς δωρεάν αλλά συνεπάγεται την καταβολή κάποιου μικρού εύλογου ποσού από τον τελευταίο κάτοχο ή ιδιοκτήτη στην εγκατάσταση επεξεργασίας. Το ποσό αυτό καθορίζεται μετά από συμφωνία της εγκατάστασης επεξεργασίας με το σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης.

Άρθρο 9

Διαδικασία συλλογής των εγκαταλελειμμένων οχημάτων

Για τη συλλογή εγκαταλελειμμένων οχημάτων τηρείται η ακόλουθη διαδικασία:

1) Η αρμόδια Υπηρεσία του οικείου Δήμου ή της Κοινότητας εντοπίζει τα εγκαταλελειμμένα οχήματα και επικολλά σε εμφανές σημείο του οχήματος ειδικό αυτοκόλλητο που χαρακτηρίζει αυτό ως εγκαταλελειμένο. Μέσα σε 15 ημέρες από την επικόλληση του ειδικού αυτοκόλλητου η ως άνω αρμόδια υπηρεσία ενημερώνει τις Υπηρεσίες Ασφάλειας για διενέργεια έρευνας προς εξακρίβωση περίπτωσης κλοπής, υπεξαίρεσης ή εμπλοκής σε εγκληματική πράξη. Οι Υπηρεσίες Ασφάλειας υποχρεούνται να ενημερώνουν το ταχύτερο δυνατόν τον οικείο ΟΤΑ σχετικά με τα αποτελέσματα των ερευνών τους. Μέσα σε 45 ημέρες από την επικόλληση αυτού του ειδικού αυτοκόλλητου εάν το όχημα δεν αποσυρθεί από τον ιδιοκτήτη του, το όχημα περιέρχεται στην κατοχή του οικείου Δήμου ή Κοινότητας. Για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής αρμόδιες αρχές Ασφαλείας θεωρούνται οι Διευθύνσεις Ασφαλείας Αττικής και Θεσσαλονίκης αντίστοιχα και για την υπόλοιπη Ελλάδα οι Αστυνομικές Διευθύνσεις των Νομών.

2) Σε περίπτωση που τα εγκαταλελειμμένα οχήματα φέρουν πινακίδες κυκλοφορίας, οι κατά τόπους αρμόδιοι ΟΤΑ υποχρεούνται πέραν των αναφερομένων στη προηγούμενη παράγραφο να αναζητήσουν επιπλέον, εντός 15 ημερών από την επικόλληση του ειδικού σήματος (αυτοκόλλητου) μέσω του Αρχείου του Υπουργείου Μεταφο-

ρών, τα στοιχεία ταυτότητας των ιδιοκτητών τους και να τους ενημερώσουν, καθώς και να ενημερώσουν και την αρμόδια υπηρεσία του Υπ. Οικονομικών (ΚΕΠΥΟ).

3) Όταν το εγκαταλειμμένο όχημα περιέλθει στην κατοχή του Δήμου ή της Κοινότητας σύμφωνα με τα ανωτέρω, ο εν λόγω Δήμος ή Κοινότητα υποχρεούται να παραδώσει το όχημα σε εγκεκριμένο σύστημα συλλογής ΟΤΚΖ, της περιοχής του. Το σύστημα υποχρεούται να δέχεται αυτά τα ΟΤΚΖ δωρεάν. Τα οχήματα παραμένουν στο σημείο συλλογής για 10 ημέρες από την ημέρα περισυλλογής του. Εάν μέσα στο διάστημα αυτό το όχημα αναζητηθεί από τον ιδιοκτήτη του, τότε παραδίδεται σε αυτόν αφού προηγουμένως καταβάλλει την δαπάνη απομάκρυνσης και αποθήκευσης. Εάν το όχημα δεν αναζητηθεί, τότε προωθείται προς περαιτέρω επεξεργασία, αξιοποίηση, τεμαχισμό και διάθεση, όπως προβλέπεται για τα ΟΤΚΖ. Εφόσον πρόκειται για όχημα με άδεια και πινακίδες κυκλοφορίας, αυτές κατατίθενται στην αρμόδια υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

4) εφόσον εντοπιστεί ο ιδιοκτήτης εγκαταλειμμένου οχήματος εντός των ανωτέρω προθεσμιών και συγκατατίθεται για την παράδοση του οχήματος για περαιτέρω επεξεργασία, τότε εκδίδεται από το σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης Πιστοποιητικό Καταστροφής το οποίο είναι απαραίτητο για την οριστική διαγραφή του οχήματος. Εάν επιθυμεί να κρατήσει το όχημα χωρίς να το κινεί για συναισθηματικούς ή άλλους λόγους, τότε υποχρεούται να το αποθηκεύσει σε ιδιωτικό χώρο ιδιοκτησίας του ή ιδιοκτησίας τρίτου μετά από έγγραφη συγκατάθεση του τελευταίου. Στην περίπτωση αυτή ο ιδιοκτήτης υποβάλλει σχετική δήλωση στην αρμόδια ΔΟΥ όπου θα αναφέρει το ακριβές σημείο αποθήκευσης και τα στοιχεία που πιστοποιούν τον ιδιοκτήτη του χώρου και συγκατάθεση του αν πρόκειται περί τρίτου την οποία κοινοποιεί και στην αρμόδια αρχή.

5) εφόσον ο ιδιοκτήτης εγκαταλειμμένου οχήματος δεν εντοπιστεί εντός των ανωτέρω προθεσμιών τότε το Πιστοποιητικό Καταστροφής παραδίδεται στον αρμόδιο Δήμο ή Κοινότητα. Εάν το όχημα δεν φέρει πινακίδες κυκλοφορίας τότε αναγράφεται στο Πιστοποιητικό Καταστροφής ο αριθμός πλαισίου.

Άρθρο 10

Όροι και προϋποθέσεις για την επεξεργασία οχημάτων

1. Τα ΟΤΚΖ αποθηκεύονται προσωρινώς και υφίστανται επεξεργασία σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τη διαχείριση των μη επικινδύνων αποβλήτων, τις ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπονται στο παράρτημα Ι του παρόντος, με την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας για την υγεία και το περιβάλλον.

2. Κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που εκτελεί εργασίες επεξεργασίας, λαμβάνει άδεια, σύμφωνα με το άρθρο 10 της 69728/824/1996 κοινής υπουργικής απόφασης κατά τα οριζόμενα στο Παράρτημα Ι. Η εν λόγω άδεια περιλαμβάνει όρους για την τήρηση των απαιτήσεων που προβλέπονται στην παρ. 3. Οι εν λόγω εγκαταστάσεις πρέπει να είναι συμβεβλημένες με εγκεκριμένα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης.

3. Οποιαδήποτε εγκατάσταση ή επιχείρηση που εκτελεί εργασίες επεξεργασίας οφείλει να πληροί τουλάχιστον τις ακόλουθες απαιτήσεις σύμφωνα με το Παράρτημα Ι:

α) τα ΟΤΚΖ απογυμνώνονται προτού επέλθει περαιτέρω επεξεργασία, ή λαμβάνονται άλλα ισοδύναμα μέτρα, προκειμένου να μειωθεί οποιαδήποτε επιβλαβής επίπτωση στο περιβάλλον. Κατασκευαστικά στοιχεία ή υλικά που επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα με άλλο τρόπο, σύμφωνα με το άρθρο 4 παρ. 8 και ε, αφαιρούνται πριν από περαιτέρω επεξεργασία.

β) τα επικίνδυνα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία αφαιρούνται και απομονώνονται κατά επιλεκτικό τρόπο, ώστε να μην ρυπαίνουν στη συνέχεια τα κατάλοιπα τεμαχισμού ΟΤΚΖ.

γ) οι εργασίες απογύμνωσης και αποθήκευσης διεξάγονται κατά τρόπο ο οποίος διασφαλίζει την καταλληλότητα των κατασκευαστικών στοιχείων του οχήματος για επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση, και ιδίως για ανακύκλωση. Οι εργασίες επεξεργασίας για την απορρύπανση των ΟΤΚΖ, όπως προβλέπεται στο παράρτημα Ι, σημείο 2, πραγματοποιούνται το συντομότερο δυνατό μετά την παράδοση / συλλογή του οχήματος.

Άρθρο 11

Όροι και προϋποθέσεις για επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση.
Ποσοτικοί στόχοι.

1. Η αρμόδια αρχή εισηγείται στον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, μέτρα διοικητικά και νομοθετικά για την ενθάρρυνση της επαναχρησιμοποίησης όσων κατασκευαστικών στοιχείων είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση, την αξιοποίηση όσων κατασκευαστικών στοιχείων δεν μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν, και απόδοση προτεραιότητας στην ανακύκλωση όταν είναι περιβαλλοντικά βιώσιμη, με την επιφύλαξη των απαιτήσεων που αφορούν την ασφάλεια των οχημάτων και το περιβάλλον και ιδιαίτερα εκείνες που αφορούν τα καυσάδια και τον θόρυβο. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνεται:

α) η παροχή κινήτρων σύμφωνα με το εκάστοτε ισχύον νομοθετικό καθεστώς ενισχύσεων των ιδιωτικών επενδύσεων

β) όπου από τις εκάστοτε κείμενες διατάξεις προβλέπεται η βράβευση επιχειρήσεων που παράγουν προϊόντα με περιβαλλοντικές προδιαγραφές, λαμβάνεται ως κριτήριο για τη βράβευση αυτή εκτός των άλλων και η χρήση ανακυκλωμένων υλικών καθώς και η δυνατότητα αξιοποίησης / ανακύκλωσης όταν καταστούν απόβλητα.

Κάθε εγκατάσταση ή επιχείρηση που εκτελεί εργασίες αξιοποίησης λαμβάνει σχετική άδεια σύμφωνα με τα οριζόμενα στις διατάξεις της κείμενης σχετικής νομοθεσίας για τη διαχείριση των μη επικινδύνων αποβλήτων.

2. Ποσοτικοί στόχοι

Με την εφαρμογή των μέτρων που προβλέπει το παρόν Διάταγμα και την τήρηση των σχετικών υποχρεώσεων από τους οικονομικούς παράγοντες, η αρμόδια αρχή επιδιώκει την πραγματοποίηση των ακόλουθων στόχων:

α) Το αργότερο έως την 1η Ιανουαρίου 2006, για όλα τα ΟΤΚΖ, η επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση αυξάνεται τουλάχιστον στο 85% κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος. Εντός του ίδιου χρονικού ορίου, η επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση αυξάνεται τουλάχιστον στο 80% κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος.

Για τα οχήματα που έχουν παραχθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1980, οι στόχοι είναι τουλάχιστον 75% για την επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση και τουλάχιστον 70% για την επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση κατά μέ-

σο βάρος ανά όχημα και ανά έτος. Το ΥΠΕΧΩΔΕ ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη για τους σχετικούς λόγους που επιβάλλουν την θέσπιση των κατωτέρων αυτών ορίων.

β) το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2015, για όλα τα ΟΤΚΖ, η επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση αυξάνεται τουλάχιστον στο 95 % κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος. Εντός των ιδίων χρονικών ορίων, η επαναχρησιμοποίηση και η ανακύκλωση αυξάνεται τουλάχιστον στο 85 % κατά μέσο βάρος ανά όχημα και ανά έτος.

Με κοινή απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ και των συναρμόδιων Υπουργών είναι δυνατόν να τροποποιούνται οι ως άνω στόχοι σε συμμόρφωση με αποφάσεις της Επιτροπής Ευρ. Κοινοτήτων σύμφωνα με το άρθρο 7 της Οδηγίας 2000/53/ΕΚ.

Άρθρο 12

Πρότυπα κωδικοποίησης / πληροφορίες αποσυναρμολόγησης

1. Οι παραγωγοί, σε συνεργασία με τους κατασκευαστές υλικών και εξοπλισμού, υποχρεούνται να χρησιμοποιούν πρότυπα κωδικοποίησης για τα κατασκευαστικά στοιχεία και τα υλικά, ιδίως για να διευκολύνουν την αναγνώριση των κατασκευαστικών στοιχείων και υλικών τα οποία είναι κατάλληλα για επαναχρησιμοποίηση και αξιοποίηση.

Τα πρότυπα αυτά ορίζονται εκάστοτε με σχετικές Αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που υιοθετούνται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11 της Οδηγίας 2000/53.

2. Οι παραγωγοί υποχρεούνται να παρέχουν στα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης και στις εγκαταστάσεις επεξεργασίας πληροφορίες αποσυναρμολόγησης για κάθε νέο τύπο οχήματος που διατίθεται στην αγορά εντός έξι μηνών από τη διάθεσή του στην αγορά. Οι εν λόγω πληροφορίες, στο βαθμό που απαιτείται από τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας, προκειμένου να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του παρόντος προσδιορίζουν τα διάφορα κατασκευαστικά στοιχεία και υλικά του οχήματος, καθώς και τα σημεία όπου ευρίσκονται όλες οι επικίνδυνες ουσίες στα οχήματα, ώστε να επιτυγχάνονται οι στόχοι του άρθρου 10.

3. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας σχετικά με το εμπορικό και το βιομηχανικό απόρρητο, οι κατασκευαστές στοιχείων που χρησιμοποιούνται στα οχήματα, υποχρεούνται να θέτουν στη διάθεση των συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης και των εγκεκριμένων εγκαταστάσεων επεξεργασίας, εφόσον το ζητούν, τις κατάλληλες πληροφορίες σχετικά με την αποσυναρμολόγηση, την αποθήκευση και τη διενέργεια δοκιμών των κατασκευαστικών στοιχείων που είναι δυνατό να επαναχρησιμοποιηθούν.

Άρθρο 13

Υποβολή εκθέσεων και πληροφόρηση

1. Το ΥΠΕΧΩΔΕ κάθε τρία χρόνια διαβιβάζει στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος. Η πρώτη έκθεση καλύπτει περίοδο τριών ετών από τις 21 Απριλίου 2001. Η έκθεση καταρτίζεται βάσει ερωτηματολογίου ή σχεδίου που καταρτίζει η Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 6 της οδηγίας 91/692/ΕΟΚ, προκειμένου να δημιουργηθούν βάσεις δεδομένων για τα οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους και την επεξε-

ργασία τους σύμφωνα με το άρθρο 18 του Ν. 2939/2001. Η εν λόγω έκθεση περιέχει πληροφορίες συναφείς με ενδεχόμενες μεταβολές της διάρθρωσης του εμπορίου αυτοκινήτων και των βιομηχανιών συλλογής, αποσυναρμολόγησης, τεμαχισμού, αξιοποίησης και ανακύκλωσης, που οδηγούν σε ενδεχόμενες στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στο εσωτερικό της χώρας ή μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

2. Οι διαχειριστές των οχημάτων (άρθρο 2 παρ. 8) υποχρεούνται να παρέχουν αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με τις δραστηριότητες τους σύμφωνα με το άρθρο 18 του Ν. 2939/2001.

3. Οι οικονομικοί παράγοντες (άρθρο 2 παρ. 19) υποχρεούνται να δημοσιεύουν πληροφορίες σχετικά με:

- το σχεδιασμό των οχημάτων και των κατασκευαστικών στοιχείων τους προκειμένου να μπορούν να ανακτηθούν και να ανακυκλωθούν,

- την ορθή από περιβαλλοντική άποψη επεξεργασία των ΟΤΚΖ, ειδικότερα όσον αφορά την αφαίρεση όλων των υγρών και την αποσυναρμολόγηση,

- την ανάπτυξη και βελτιστοποίηση τρόπων για την επαναχρησιμοποίηση, την ανακύκλωση και την αξιοποίηση των ΟΤΚΖ των και των κατασκευαστικών τους στοιχείων,

- την επιτευχθείσα πρόοδο όσον αφορά την αξιοποίηση και ανακύκλωση προκειμένου να μειωθούν τα προς διάθεση απόβλητα και να αυξηθούν τα ποσοστά αξιοποίησης και ανακύκλωσης.

Οι παραγωγοί υποχρεούνται να διαθέτουν τις πληροφορίες αυτές στους μελλοντικούς αγοραστές οχημάτων και να τις περιλαμβάνουν στο έντυπο υλικό για την εμπορική προώθηση του νέου οχήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΤΑΛΥΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΩΝ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ

Άρθρο 14

Διαχείριση απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπέων (ΑΚΜ) οχημάτων και μεταχειρισμένων ανταλλακτικών

Οι ΑΚΜ των ΟΤΚΖ πρέπει να απομακρύνονται από το όχημα στις εγκεκριμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας σύμφωνα με το άρθρο 10. Οι ΑΚΜ οχημάτων που δεν έχουν φτάσει στο τέλος κύκλου ζωής τους αντικαθίστανται σε πιστοποιημένα συνεργεία επισκευής οχημάτων και αντικατάστασης καταλυτικών μετατροπέων σύμφωνα με την Φ2/63053/5275/2001 κοινή υπουργική απόφαση (Β' 386). Η εναλλακτική διαχείριση ΑΚΜ και των μεταχειρισμένων ανταλλακτικών γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 2939/2001 και του παρόντος Δ/τος. Ειδικότερα:

1. Οι ΑΚΜ οχημάτων που περιέχουν χρυσό, άργυρο, ρόδιο, παλλάδιο, ιρίδιο ή λευκόχρυσο, εφόσον δεν έχουν ρυπανθεί από επικίνδυνες ουσίες, κατατάσσονται στα μη επικίνδυνα στερεά απόβλητα με τον κωδικό 16.8.2001 σύμφωνα με την 118/2001 απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, και η διαχείρισή τους γίνεται σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τη διαχείριση των μη επικινδύνων αποβλήτων.

2. Την ευθύνη για την εναλλακτική διαχείριση των ΑΚΜ και την οργάνωση συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης

έχουν οι παραγωγοί Κ.Μ. όπως ορίζονται στο άρθρο 2 (παραγ. 7) συμπεριλαμβανομένων: α) των αντιπροσωπειών αυτοκινήτων για τους καταλύτες που διατίθενται από αυτές β) των ανεξάρτητων εισαγωγέων για τους καταλύτες αντικατάστασης, που διατίθενται στο ελεύθερο εμπόριο. Τα συστήματα συλλογής και εναλλακτικής διαχείρισης ΑΚΜ πρέπει να ανταποκρίνονται στους όρους και τις προϋποθέσεις λειτουργίας τους σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος διατάγματος και να εξασφαλίζουν ότι οι καταλύτες δεν θα καταλήγουν μέσω τρίτων σε ανεξέλεγκτους χώρους διάθεσης αποβλήτων.

3. Για την πραγματοποίηση των εργασιών διαχείρισης των ΑΚΜ απαιτείται άδεια σύμφωνα τις σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τη διαχείριση των μη επικινδύνων αποβλήτων. Σε περίπτωση που η συλλογή ή και μεταφορά των ΑΚΜ πραγματοποιείται σε περισσότερες από μία Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις της ίδιας Περιφέρειας, η άδεια χορηγείται από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας μετά από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας Περιφέρειας της Περιφέρειας.

4. Οι ΑΚΜ πρέπει να αποθηκεύονται σε χώρους προστατευμένους από παράνομη πρόσβαση και με τρόπο που να προστατεύεται η ακεραιότητα του κελύφους τους. Οι χώροι πρέπει να έχουν κατάλληλα μέτρα πυροπροστασίας, να λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα για την ασφάλεια και προστασία των εργαζομένων και να τηρούνται οι προϋποθέσεις που τίθενται στο παράρτημα Ι.

5. Τα πιστοποιημένα συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων τα οποία αντικαθιστούν τους Α.Κ.Μ. τους συγκεντρώνουν και τους παραδίδουν σε τακτά διαστήματα όχι πέραν του έτους σε νόμιμους συλλέκτες ή σε εγκεκριμένα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης. Τα ως άνω συνεργεία αντικατάστασης Κ.Μ. τηρούν ειδικά βιβλία με σκοπό το ισοζύγιο των αντικαθιστάμενων και των νέων Κ.Μ. που τοποθετούν, να ελέγχεται από τις αρμόδιες αρχές.

6. Την ευθύνη για την εναλλακτική διαχείριση των μεταχειρισμένων ανταλλακτικών εφόσον αυτό είναι τεχνικά εφικτό και την οργάνωση συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης έχουν οι παραγωγοί ανταλλακτικών όπως ορίζονται στο άρθρο 2 (παραγ. 7) συμπεριλαμβανομένων:

α) των αντιπροσωπειών αυτοκινήτων για τα ανταλλακτικά/εξαρτήματα που διατίθενται από αυτές β) των ανεξάρτητων εισαγωγέων/παραγωγών για τα ανταλλακτικά/εξαρτήματα (καινούργια ή μεταχειρισμένα) που διατίθενται στο ελεύθερο εμπόριο. Τα συστήματα συλλογής και εναλλακτικής διαχείρισης τους πρέπει να ανταποκρίνονται στους όρους και τις προϋποθέσεις λειτουργίας τους σύμφωνα με το άρθρο 5 του παρόντος διατάγματος και να εξασφαλίζουν ότι τα μεταχειρισμένα ανταλλακτικά δεν θα καταλήγουν μέσω τρίτων σε ανεξέλεγκτους χώρους διάθεσης αποβλήτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 15

Σύστημα ενημέρωσης - πληροφόρησης

1) Η αρμόδια αρχή οργανώνει σύστημα ενημέρωσης - πληροφόρησης για θέματα εναλλακτικής διαχείρισης των ΟΤΚΖ και ΑΚΜ το οποίο απευθύνεται:

α) προς τους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς που εμπλέκονται στις διαδικασίες εναλλακτικής διαχείρισης ΟΤΚΖ

β) προς το ευρύ κοινό

2) Το περιεχόμενο της ενημέρωσης και πληροφόρησης καθώς και οι προτεινόμενες δράσεις για την υλοποίησή τους περιγράφονται στο παράρτημα V του Διατάγματος αυτού.

3) Η αρμόδια αρχή έχει δικαίωμα συλλογής και επεξεργασίας περαιτέρω πληροφοριών, με την επιφύλαξη της κείμενης νομοθεσίας για την προστασία του βιομηχανικού και εμπορικού απορρήτου.

Άρθρο 16

Έλεγχοι

Τακτικοί και έκτακτοι έλεγχοι για την τήρηση των διατάξεων του παρόντος διατάγματος διενεργούνται:

α) για την αξιοπιστία των παρεχομένων δεδομένων σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 13 του παρόντος ΠΔ.

β) για την τήρηση των όρων χορήγησης της έγκρισης συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης και εν γένει τήρησης των σχετικών διατάξεων του Ν. 2939/2001 σύμφωνα με το άρθρο 24 (παρ. 3 εδ. θ') σε συνδυασμό με την παρ. 11 του ίδιου άρθρου του νόμου αυτού.

γ) για την τήρηση των όρων χορήγησης της άδειας διαχείρισης των ΟΤΚΖ (άρθρο 10 της 69728/824/1996 κοινής υπουργικής απόφασης και άρθρο 7 της 19396/1546/1997 κοινής υπουργικής απόφασης) σύμφωνα με το άρθρο 6 του Ν. 1650/1986 όπως τροποποιημένος ισχύει με το Ν. 3010/2002 σε συνδυασμό με τα άρθρα 14 και 13 αντίστοιχα των ως άνω κοινών υπουργικών αποφάσεων.

Άρθρο 17

Κυρώσεις

1. Σε κάθε παραγωγό οχημάτων ο οποίος ασκεί δραστηριότητα ή επιχείρηση κατά παράβαση των διατάξεων του παρόντος διατάγματος και ειδικότερα των άρθρων 4, 5, 6, 7, 8, 12 και 14 αυτού, επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 20 του Ν. 2939/2001. Σε κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο που πραγματοποιεί εργασίες διαχείρισης οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους και απενεργοποιημένων καταλυτικών μετατροπέων (ΑΚΜ) οχημάτων και μεταχειρισμένων ανταλλακτικών κατά παράβαση των άρθρων 7, 8, 9, 10, 11 και 14 του παρόντος διατάγματος, επιβάλλονται οι κυρώσεις που προβλέπονται στα άρθρα 28, 29 και 30 του Ν. 1650/1986 όπως το άρθρο 30 τροποποιημένο ισχύει.

2. Οι ως άνω κυρώσεις επιβάλλονται ανεξάρτητα από την επιβολή άλλων κυρώσεων που προβλέπονται σε άλλες ειδικότερες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

Άρθρο 18

Παράρτηματα

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος Δ/τος τα Παραρτήματα Ι, ΙΙ, ΙΙΙ, ΙV και V που ακολουθούν. Το Παράρτημα ΙΙ τροποποιείται σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 4 (παραγ. 2) της οδηγίας 2000/53/ΕΚ και ενσωματώνεται στην εθνική νομοθεσία με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και ΠΕΧΩΔΕ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Οι ελάχιστες τεχνικές απαιτήσεις για την επεξεργασία σύμφωνα με το άρθρο 9

1. Εγκαταστάσεις παραλαβής και συλλογής

1.1. Οι εγκαταστάσεις υποδοχής και συλλογής πρέπει

να έχουν άδεια λειτουργίας και να λειτουργούν σύμφωνα με την 50910/2727/2003 κοινή υπουργική απόφαση.

1.2. Ο χώρος αποθήκευσης πρέπει να είναι κατασκευασμένος κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι αδιαπέραστος στα τυχόν απόβλητα, με σύστημα συλλογής-αποθήκευσης και επεξεργασίας των αποβλήτων καθαρισμού της επιφανείας. Επίσης πρέπει να διαθέτει σύστημα συλλογής των ομβρίων υδάτων.

2. Επεξεργασία

2.1 Οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας πρέπει να έχουν λάβει σχετική άδεια σύμφωνα με την 50910/2727/2003 κοινή υπουργική απόφαση.

2.2 Απορρύπανση των οχημάτων

Οι δραστηριότητες επεξεργασίας για την απορρύπανση των οχημάτων στο τέλος του κύκλου ζωής τους περιλαμβάνουν:

- αφαίρεση των συσσωρευτών και των δοχείων υγροποιημένου αερίου

- αφαίρεση ή εξουδετέρωση των δυνάμει εκρηκτικών στοιχείων (π.χ. αερόσακων)

- αφαίρεση και ξεχωριστή συλλογή και αποθήκευση καυσίμων, ελαίων κινητήρα, ελαίου διαφορικού, ελαίου κιβωτίου ταχυτήτων, υδραυλικού ελαίου, υγρών ψύξεως, αντιψυκτικών, υγρών φρένων, υγρών συστημάτων κλιματισμού και κάθε άλλου υγρού που περιέχεται σε οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους, εκτός εάν χρειάζονται για την επαναχρησιμοποίηση των συγκεκριμένων συστατικών μερών,

- αφαίρεση, στο μέτρο του δυνατού, όλων των στοιχείων που έχουν αναγνωρισθεί ως περιέχοντα υδράργυρο.

2.3 Ανακύκλωση

Οι δραστηριότητες προώθησης της ανακύκλωσης είναι οι εξής:

- αφαίρεση των καταλυτών
- αφαίρεση του χαλκού, του αλουμινίου και του μαγνησίου που περιέχονται σε στοιχεία μετάλλου, εάν τα εν λόγω μέταλλα δεν διαχωρίζονται κατά την διαδικασία τεμαχισμού καταλοίπων

- αφαίρεση των ελαστικών και των μεγάλων πλαστικών κατασκευαστικών στοιχείων (π.χ. προφυλακτήρες, πίνακας οργάνων, δοχεία υγρών κλπ), εφόσον τα αντίστοιχα υλικά δεν διαχωρίζονται κατά τον τεμαχισμό κατά τρόπο ώστε να μπορούν πράγματι να ανακυκλωθούν ως υλικά

- αφαίρεση των υαλοπινάκων

2.4 Εγκαταστάσεις επεξεργασίας

Οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας πρέπει να διέπονται από τους εξής όρους και προϋποθέσεις:

- οι επιφάνειες αποθήκευσης πρέπει να είναι αδιαπέραστες με πρόβλεψη εγκαταστάσεων συλλογής διαρροών, δοχείων μετάγγισης και μέσων καθαρισμού- απολίπανσης

- να προβλέπεται κατάλληλη αποθήκευση των εξαρτημάτων τα οποία έχουν αποσυναρμολογηθεί, περιλαμβανομένης της αδιαπέραστης αποθήκευσης για εξαρτήματα που έχουν ρυπανθεί από έλαια

- να υπάρχουν κατάλληλα κιβώτια αποθήκευσης μπαταριών (με εξουδετέρωση ηλεκτρολυτών επί τόπου ή αλλού), φίλτρων και πυκνωτών που περιέχουν PCB/PCT,

- κατάλληλα δοχεία για την ξεχωριστή αποθήκευση υγρών από οχήματα στο τέλος κύκλου ζωής τους: καυσί-

μων, ελαίου κινητήρα, ελαίου διαφορικού, ελαίου κιβωτίου ταχυτήτων, υδραυλικού ελαίου, υγρών ψύξεως, αντιψυκτικών, υγρών φρένων, οξέων μπαταρίας, υγρών συστημάτων κλιματισμού και κάθε άλλου υγρού που περιέχεται σε οχήματα στο τέλος του κύκλου ζωής τους,

- να προβλέπεται εξοπλισμός για την επεξεργασία των υγρών αποβλήτων και μέτρα απορροής των ομβρίων υδάτων, σε συμμόρφωση με κανονισμούς σχετικούς με την υγεία και το περιβάλλον

- να υπάρχει κατάλληλη αποθήκευση των μεταχειρισμένων ελαστικών, περιλαμβανομένης της πρόληψης κινδύνων πυρκαγιάς και υπερβολικού στοιβάγματος και τέλος

- οι δραστηριότητες αποθήκευσης πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπον ώστε να αποφεύγονται ζημιές σε κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν ρευστά ή σε δυνάμει να ανακτηθούν κατασκευαστικά στοιχεία και ανταλλακτικά.

2.5 Οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας υποχρεούνται να διαθέτουν εγχειρίδιο λειτουργίας και να τηρούν ημερολόγιο λειτουργίας.

3. Εγκαταστάσεις αξιοποίησης

3.1 Οι εγκαταστάσεις αξιοποίησης πρέπει να ανήκουν ή να έχουν συμβόλαια συνεργασίας με συγκεκριμένα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης οχημάτων στο τέλος κύκλου ζωής τους σύμφωνα με τα άρθρα 15 και 17 του Ν. 2939/2001 και να διαθέτουν σχετική άδεια σύμφωνα με την 50910/2727/2003 κοινή υπουργική απόφαση.

3.2 Στις εγκαταστάσεις αξιοποίησης πρέπει να λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα για την υγιεινή και ασφάλεια των εργαζομένων σύμφωνα με τον Ν. 1568/1985 και τις κανονιστικές αυτού διατάξεις

3.3 Πρέπει να απομακρύνονται όλα τα υγρά των αυτοκινήτων καθώς και τα εξαρτήματα με ρυπασμένες ουσίες και να συλλέγονται χωριστά.

3.4 Οι εγκαταστάσεις αξιοποίησης υποχρεούνται να διαθέτουν εγχειρίδιο λειτουργίας, και να τηρούν ημερολόγιο λειτουργίας.

3.5 Η επίβλεψη της τήρησης των όρων του εγχειριδίου λειτουργίας πρέπει να γίνεται από κατάλληλα εξειδικευμένο προσωπικό

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Στο παράρτημα II και σύμφωνα με τις εκάστοτε αναθεωρήσεις του από την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων:

i) καθορίζονται, όπου απαιτείται, μέγιστες τιμές συγκέντρωσης έως τις οποίες η ύπαρξη των αναφερομένων στο στοιχείο παραπάνω ουσιών, σε συγκεκριμένα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία, είναι ανεκτή

ii) εξαιρούνται ορισμένα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία οχημάτων από τις διατάξεις της παραγράφου δ), εφόσον η χρήση των εν λόγω ουσιών είναι αναπόφευκτη ανάγκη

iii) καθορίζονται εκείνα τα υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία τα οποία, σύμφωνα με τα σημεία i) και ii) μπορούν να αφαιρούνται πριν από κάθε περαιτέρω επεξεργασία τα εν λόγω υλικά επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα με άλλα κατάλληλα στοιχεία.

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία που εξαιρούνται από το άρθρο 4

Υλικά και κατασκευαστικά στοιχεία	Πεδίο εφαρμογής και καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης	Επισημαίνονται ή καθίστανται αναγνωρίσιμα σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος δ
Μόλυβδος ως συστατικό κραμάτων		
1. Χάλυβας για μηχανουργική επεξεργασία και χάλυβα με επίστρωση ψευδαργύρου με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 0,35% κατά βάρος		
2.α) Αλουμίνιο για μηχανουργική επεξεργασία με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 2% κατά βάρος	1/07/2005	
β) Αλουμίνιο για μηχανουργική επεξεργασία με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 2% κατά βάρος	1/07/2008	
3. Κράματα χαλκού με περιεκτικότητα σε μόλυβδο έως 4% κατά βάρος		
4. Έδρανα και έμβολα από μόλυβδο/ορείχαλκο		
Μόλυβδος και ενώσεις μολύβδου σε κατασκευαστικά στοιχεία		
5. Συσσωρευτές		X
6. Αποσβεστήρες δονήσεων		X
7. Βαρίδια ζυγοστάθμισης τροχών	Για τύπους οχημάτων εγκεκριμένους πριν από την 1/07/2003 και βαρίδια ζυγοστάθμισης τροχών που προορίζονται για την συντήρηση των οχημάτων αυτών: 1/07/2005	X
8. Μέσα βουλκανισμού και σταθεροποιητές για ελαστομερή για τις εφαρμογές διοχέτευσης ρευστών και συστήματα μετάδοσης κίνησης	1/07/2005	
9. Σταθεροποιητικό μέσο σε προστατευτικές βαφές	1/07/2005	
10. Ψήκτρες άνθρακα για ηλεκτρικούς κινητήρες	Για τύπους οχημάτων εγκεκριμένους πριν από την 1/07/2003 και ψήκτρες άνθρακα για ηλεκτρικούς κινητήρες που προορίζονται για την συντήρηση των οχημάτων αυτών: 1/01/2005	
11. Συγκολλητικό μέσο σε πλακίδια ηλεκτρονικών κυκλωμάτων και άλλες εφαρμογές		X
12. Χαλκός σε επενδύσεις πέδησης που περιέχει περισσότερο από 0,5% μόλυβδο κατά βάρος	Για τύπους οχημάτων εγκεκριμένους πριν από την 1/07/2003 και την συντήρηση των οχημάτων αυτών: 1/07/2004	
13. Έδρανα βαλβίδων	Τύποι κινητήρων που έχουν κατασκευαστεί πριν από την 1/07/2003: 1/07/2006	
14. Ηλεκτρικά κατασκευαστικά στοιχεία που περιέχουν μόλυβδο σε υάλινη ή κεραμική μήτρα, εκτός της υάλου λαμπτήρων και του εφυσάλωματος σπινθηριστήρων		X (για κατασκευαστικά στοιχεία εκτός των πιεζοηλεκτρικών σε κινητήρες)
15. Υάλος λαμπτήρων και εφυσάλωμα σπινθηριστήρων	1/01/2005	
16. Πυροτεχνικοί ενεργοποιητές	1/07/2007	
Εξασθενές χρώμιο		
17. Αντιδιαβρωτικές επιστρώσεις	1/07/2007	
18. Ψυγεία απορρόφησης σε αυτοκινούμενα τροχόσπιτα		X
Υδράργυρος		
19. Λαμπτήρες εκκένωσης και οθόνες πίνακα οργάνων		X
Κάδμιο		
20. Παχύστρωτες πάστες	1/07/2006	
21. Συσσωρευτές για ηλεκτρικά οχήματα	31/12/2005 Μετά τις 31/12/2005, η διάθεση στην αγορά συσσωρευτών NiCd επιτρέπεται μόνον ως ανταλλακτικά για οχήματα που έχουν διατεθεί στην αγορά πριν από αυτή την ημερομηνία	X

Σημειώσεις:

• Γίνεται υποχρεωτική αποσυναρμολόγηση του συλλογικού μέσου σε πλακίδια ηλεκτρονικών κυκλωμάτων και άλλες εφαρμογές και των ηλεκτρικών κατασκευαστικών στοιχείων που περιέχουν μόλυβδο σε υάλινη ή κεραμική μήτρα, εκτός της υάλου λαμπτήρων και του εφυσώματος σπινθηριστήρων (σημεία 11 και 14 αντίστοιχα) στην περίπτωση που αθροιστικά ο μόλυβδος υπερβαίνει τη μέση οριακή τιμή 60 γραμμαρίων ανά όχημα.

• Είναι ανεκτή τιμή συγκέντρωσης μολύβδου, εξασθενούς χρωμίου και υδραργύρου έως 0,1% κατά βάρος και ανά ομοιογενές υλικό, καθώς και καδμίου έως 0,01%, κατά βάρος ανά ομοιογενές υλικό, υπό τον όρο ότι οι ουσίες αυτές δεν έχουν προστεθεί σκοπίμως.

• Είναι επίσης ανεκτή τιμή συγκέντρωσης μολύβδου έως 0,4% στο χαλκό που προορίζεται για υλικά τριβής των επενδύσεων πέδησης, υπό τον όρο ότι δεν έχει προστεθεί σκοπίμως.

• Η επαναχρησιμοποίηση μερών οχημάτων τα οποία έχουν ήδη διατεθεί στην αγορά την καταληκτική ημερομηνία της εξαίρεσης επιτρέπεται χωρίς περιορισμούς, δεδομένου ότι δεν καλύπτεται από τον άρθρο 4, παράγραφο δ.

• Μέχρι την 1η Ιουλίου 2007 ισχύουν οι ίδιες εξαιρέσεις για νέα ανταλλακτικά που προορίζονται για την επιδιόρθωση μερών οχημάτων τα οποία εξαιρούνται από τις διατάξεις του άρθρου 4, παράγραφος δ. Η ρήτρα αυτή ισχύει για τα ανταλλακτικά που προορίζονται για την συντήρηση οχημάτων και όχι για συστατικά μέρη. Δεν ισχύει για βαρίδια ζυγοστάθμισης, ψήκτρες άνθρακα για ηλεκτρικά οχήματα και για επενδύσεις πέδησης, επειδή τα εν λόγω κατασκευαστικά στοιχεία καλύπτονται από ιδιαιτέρως καταχωρήσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

Ελάχιστες απαιτήσεις για το πιστοποιητικό καταστροφής σύμφωνα με την Απόφαση 2002/151/ΕΚ της Επιτροπής Ευρ. Κοινοτήτων (ΕΕΛ 50/94/21.2.2002).

Το πιστοποιητικό καταστροφής εκδίδεται σε τέσσερα αντίτυπα:

- α) για τον ιδιοκτήτη,
- β) για την Οικονομική Εφορία,
- γ) για το σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης,
- δ) για την εγκατάσταση αξιοποίησης.

Το πιστοποιητικό καταστροφής περιλαμβάνει τα εξής:

1. Επωνυμία, διεύθυνση, υπογραφή και αριθμό μητρώου της εγκατάστασης επεξεργασίας που παραδίδεται το όχημα στο τέλος κύκλου ζωής του.

2. Επωνυμία και διεύθυνση της αρμόδιας αρχής που εξέδωσε την άδεια λειτουργίας της παραπάνω εγκατάστασης.

3. Επωνυμία, διεύθυνση και αριθμό μητρώου του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης στο οποίο ανήκει ή με το οποίο έχει γραπτή συμφωνία συνεργασίας η εγκατάσταση επεξεργασίας στην οποία παραδίδεται το όχημα στο τέλος κύκλου ζωής του.

4. Ημερομηνία έκδοσης του Πιστοποιητικού Καταστροφής.

5. Εθνικό σήμα και αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος (επισυνάπτεται γνήσιο αντίγραφο της άδειας κυκλοφορίας). Εάν τα προηγούμενα δεν είναι διαθέσιμα, επισυνά-

πτεται δήλωση της εγκατάστασης, όπου σύντομα επεξηγούνται οι λόγοι (π.χ. εγκαταλειμμένο όχημα).

6. Κατηγορία οχήματος, εμπορική ονομασία και μοντέλο.

7. Αριθμός αναγνώρισης του οχήματος (πλασιού).

8. Όνομα, διεύθυνση, εθνικότητα και υπογραφή του κατόχου ή του ιδιοκτήτη του παραδοθέντος οχήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV

1. Συστήματα Ατομικής Εναλλακτικής Διαχείρισης Κατάθεση από πλευράς ενδιαφερομένων φακέλων με τα ακόλουθα κατ' ελάχιστον στοιχεία:

1. Αίτηση του συστήματος με τα πλήρη στοιχεία αυτού, συμπεριλαμβανομένου του καταστατικού του νομικού προσώπου που οργανώνει το σύστημα και την μετοχική σύνθεση.

2. Στοιχεία που αφορούν τον διαχειριστή. Συγκεκριμένα:

• Είδος και ετήσιες ποσότητες αυτών που τίθενται στην αγορά για την τελευταία τριετία.

• Να αναφερθεί, σε περίπτωση που υπάρχει, προϋπάρχουσα εμπειρία σε θέματα εναλλακτικής διαχείρισης.

3. Σκοπός - στόχοι του ατομικού συστήματος

Θα αναλυθεί ο σκοπός και θα αναφερθούν ποσοτικοποιημένοι οι στόχοι του συστήματος, επιπλέον θα γίνει συνοπτική αναφορά στις μεθόδους οι οποίες θα χρησιμοποιηθούν για την επίτευξη των στόχων αυτών. Η επίτευξη των στόχων του προτεινόμενου συστήματος να εκτιμηθεί κατά πόσο συνεισφέρει στην επίτευξη των Εθνικών στόχων.

4. Εμβέλεια του συστήματος

Θα δοθούν στοιχεία για το πεδίο εφαρμογής του συστήματος. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι τουλάχιστον θα γίνει αναφορά στο γεωγραφικό εύρος του, τον πληθυσμό στον οποίο απευθύνεται και την πυκνότητά του κ.ά. καθώς και το χρονοδιάγραμμα επέκτασής του.

5. Επιλογή / περιγραφή των μεθόδων εναλλακτικής διαχείρισης

Η μεθοδολογία του συστήματος πρέπει να περιγράφεται λεπτομερώς και η επιλογή της ή των συγκεκριμένων μεθόδων διαχείρισης (εργασίες συλλογής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης, επεξεργασίας και αξιοποίησης) πρέπει να τεκμηριώνεται με αξιόπιστα οικονομικά, περιβαλλοντικά, τεχνολογικά και κοινωνικά κριτήρια. Πρέπει να περιγράφονται συνοπτικά τα τεχνικά χαρακτηριστικά και ο τρόπος λειτουργίας. Η τεχνική υποδομή πρέπει να είναι σχεδιασμένη σύμφωνα:

α) με τις τεχνικές προδιαγραφές καθώς και με τους όρους και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στις σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τη διαχείριση των επικινδύνων και μη επικινδύνων αποβλήτων κατά περίπτωση

β) με την κοινή υπουργική απόφαση 29407/3508/2002 (Β' 1572)

γ) με τις γενικές κατευθύνσεις της πολιτικής διαχείρισης των στερεών αποβλήτων

δ) τους διαχρονικούς στόχους

6. Τεχνικοοικονομική μελέτη του συστήματος, η οποία θα περιλαμβάνει τουλάχιστον

• Σκοπιμότητα του έργου (εργασιών εναλλακτικής διαχείρισης)

• Αναμενόμενα αποτελέσματα

• Μεθοδολογία υλοποίησης

- Υπάρχουσα τεχνική υποδομή για τις ανάγκες της εναλλακτικής διαχείρισης / μηχανολογικός εξοπλισμός
- Απαιτούμενη υποδομή για τις ανάγκες του συστήματος / επέκταση υπάρχουσας υποδομής - εξοπλισμού
- Υπάρχον / απαιτούμενο προσωπικό για την κάλυψη των αναγκών του συστήματος - νέες θέσεις εργασίας
- Περιβαλλοντικό όφελος από την εναλλακτική διαχείριση - αντιμετώπιση προβλημάτων όπως η ασφαλής διάθεση καταλοίπων επεξεργασίας, εκτίμηση των επιπτώσεων στη δημόσια υγιεινή κ.ά.
- Περιγραφή συστήματος εγγυοδοσίας, εφόσον προτείνεται.

• Οικονομικά στοιχεία

7. Αντίγραφο προσυμφώνων του συστήματος με τρίτα μέρη (εκτός συστήματος) που συμμετέχουν στον κύκλο εργασιών διαχείρισης (αδειοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας κλπ.)

8. Προγράμματα ενημέρωσης - ευαισθητοποίησης χρηστών - κοινού, τα οποία προτίθεται να οργανώσει το σύστημα

2. Συστήματα Συλλογικής Εναλλακτικής Διαχείρισης

Κατάθεση από πλευράς ενδιαφερομένων φακέλων με τα ακόλουθα κατ' ελάχιστον στοιχεία:

1. Αίτηση του συστήματος με τα πλήρη στοιχεία αυτού, συμπεριλαμβανομένου του καταστατικού του νομικού προσώπου που οργανώνει το σύστημα και την μετοχική σύνθεση.

2. Στοιχεία που αφορούν τους διαχειριστές. Συγκεκριμένα:

• Πλήρη στοιχεία τους

• Είδος και ετήσιες ποσότητες αυτών που τίθενται στην αγορά για την τελευταία τριετία.

• Να αναφερθεί, σε περίπτωση που υπάρχει, προϋπάρχουσα εμπειρία σε θέματα εναλλακτικής διαχείρισης.

3. Σκοπός - στόχοι του συλλογικού συστήματος

Θα αναλυθεί ο σκοπός και θα αναφερθούν ποσοτικοποιημένοι οι στόχοι του συστήματος, επιπλέον θα γίνει συνοπτική αναφορά στις μεθόδους οι οποίες θα χρησιμοποιηθούν για την επίτευξη των στόχων αυτών. Η επίτευξη των στόχων του προτεινόμενου συστήματος να εκτιμηθεί κατά πόσο συνεισφέρει στην επίτευξη των Εθνικών στόχων.

4. Εμβέλεια του συστήματος

Θα δοθούν στοιχεία για το πεδίο εφαρμογής του συστήματος. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι τουλάχιστον θα γίνει αναφορά στο γεωγραφικό εύρος του, τον πληθυσμό στον οποίο απευθύνεται και την πυκνότητά του κ.ά. καθώς και το χρονοδιάγραμμα επέκτασής του.

6. Επιλογή / περιγραφή των μεθόδων εναλλακτικής διαχείρισης

Η μεθοδολογία του συστήματος πρέπει να περιγράφεται λεπτομερώς και η επιλογή της ή των συγκεκριμένων μεθόδων διαχείρισης (εργασίες συλλογής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης, επεξεργασίας και αξιοποίησης) πρέπει να τεκμηριώνεται με αξιόπιστα οικονομικά, περιβαλλοντικά, τεχνολογικά και κοινωνικά κριτήρια. Πρέπει να περιγράφονται συνοπτικά τα τεχνικά χαρακτηριστικά και ο τρόπος λειτουργίας. Η τεχνική υποδομή πρέπει να είναι σχεδιασμένη σύμφωνα:

α) με τις τεχνικές προδιαγραφές καθώς και με τους όρους και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στις σχετικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας για τη διαχείριση των επικινδύνων και μη επικινδύνων αποβλήτων κατά περίπτωση

β) με την κοινή υπουργική απόφαση 29407/3508/2002 (Β' 1572)

γ) με τις γενικές κατευθύνσεις της πολιτικής διαχείρισης των στερεών αποβλήτων

δ) τους διαχρονικούς στόχους

6. Τεχνικοοικονομική μελέτη του συστήματος, η οποία θα περιλαμβάνει τουλάχιστον

• Σκοπιμότητα του έργου (εργασιών εναλλακτικής διαχείρισης)

• Αναμενόμενα αποτελέσματα

• Μεθοδολογία υλοποίησης

• Υπάρχουσα τεχνική υποδομή για τις ανάγκες της εναλλακτικής διαχείρισης / μηχανολογικός εξοπλισμός

• Απαιτούμενη υποδομή για τις ανάγκες του συστήματος / επέκταση υπάρχουσας υποδομής - εξοπλισμού

• Υπάρχον / απαιτούμενο προσωπικό για την κάλυψη των αναγκών του συστήματος - νέες θέσεις εργασίας

• Περιβαλλοντικό όφελος από την εναλλακτική διαχείριση - αντιμετώπιση προβλημάτων όπως η ασφαλής διάθεση καταλοίπων επεξεργασίας, εκτίμηση των επιπτώσεων στη δημόσια υγιεινή κ.ά.

• Περιγραφή συστήματος εγγυοδοσίας, εφόσον προτείνεται.

• Οικονομικά στοιχεία

7. Αντίγραφο συμβάσεων και προσυμφώνων του συστήματος με τρίτα μέρη (εκτός συστήματος) που συμμετέχουν στον κύκλο εργασιών διαχείρισης (αδειοδοτημένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας κλπ.)

8. Αντίγραφο των προσυμφώνων συνεργασίας των συμμετεχόντων παραγωγών στο υπό έγκριση σύστημα

9. Προγράμματα ενημέρωσης - ευαισθητοποίησης χρηστών - κοινού, τα οποία προτίθεται να οργανώσει το σύστημα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή της Επικοινωνιακής Πολιτικής θα πρέπει να είναι εθνικής εμβέλειας και να απευθύνεται προς:

- τις παραγωγικές τάξεις καθώς και τους ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς που έχουν σχέση με τις διαδικασίες της εναλλακτικής διαχείρισης των ΟΤΚΖ και των εξαρτημάτων/ανταλλακτικών τους.

- το ευρύ κοινό, χωρίζεται για μεθοδολογικούς λόγους σε επιμέρους ομάδες στόχους ώστε να γίνουν εξειδικευμένες εκστρατείες, τόσο από την πλευρά του περιεχομένου του μηνύματος όσο και από τον τρόπο μετάδοσης του προς τους αποδέκτες τους.

Το περιεχόμενο της ενημέρωσης προτείνεται να κινηθεί στην εξής θεματολογία:

I. στα προγράμματα εναλλακτικής διαχείρισης για τα ΟΤΚΖ

II. στα συστήματα επιστροφής/παράδοσης των οχημάτων

III. στα συστήματα επαναχρησιμοποίησης/ανακύκλωσης/αξιοποίησης

IV. στο ρόλο των χρηστών-καταναλωτών για την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί στον τομέα της εναλλακτικής διαχείρισης

V. στη διάθεση των αναγκαίων στοιχείων και δεδομένων σχετικά με τη διαχείριση των ΟΤΚΖ και των εξαρτημάτων/ανταλλακτικών τους προς τους ενδιαφερόμενους.

Προτεινόμενες δράσεις:

• Ανάπτυξη Τράπεζας Πληροφοριών πάνω σε Βάση Δε-

δομένων, η οποία θα είναι προσπελάσιμη διαμέσου ιστοσελίδας στο διαδίκτυο.

- δημιουργία και διανομή CD-ROM για τους εμπλεκόμενους φορείς και τις παραγωγικές τάξεις.

- εκλαϊκευμένη πληροφορία για την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του ευρέως κοινού θα διατίθεται διαμέσου teletext.

- σχεδιασμός, εκτύπωση και διανομή έντυπου υλικού με τη μορφή:

α) αφίσας,

β) φυλλαδίων με πιο σύνθετη και ειδική πληροφορία για τους εμπλεκόμενους φορείς, παραγωγικές τάξεις και τους Ο.Τ.Α., και

γ) πολύπτυχων ή/και ολιγοσέλιδων εντύπων τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του ευρέως κοινού με τη διάθεσή τους: κατά τη διάρκεια ειδικών εκδηλώσεων ενημέρωσης, από επιλεγμένα σημεία ενημέρωσης στα οποία θα τοποθετηθούν stands με τα έντυπα και σαν ένθετα σε εφημερίδες μεγάλης κυκλοφορίας.

- παραγωγή διαφημιστικών μηνυμάτων για το ραδιόφωνο και την τηλεόραση

- παραγωγή οπτικοακουστικού υλικού σε βιντεοκασέτες και DVDs το οποίο θα διανεμηθεί επιλεκτικά σε αυτούς που κάνουν ενημέρωση σε ομάδες του κοινού όπως: σχολεία, συλλόγους, χώρους εργασίας, επαγγελματικές ομάδες

Άρθρο 19

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος Δ/τος κάθε διάταξη που αντίκειται μερικά ή συνολικά στις διατάξεις του ή ανάγεται σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτό καταργείται.

Άρθρο 20

Η ισχύς του παρόντος Δ/τος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στην Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημ. Έργων αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 5 Μαρτίου 2004

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ
ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ

Α. ΠΑΠΑΔΗΜΑΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Β. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

ΑΛ. ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΡΟΝΟΙΑΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Ε. ΝΑΣΙΩΚΑΣ

Χ. ΒΕΡΕΛΗΣ

ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ

Γ. ΦΩΛΩΡΙΔΗΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ**ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ**

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: <http://www.et.gr> - e-mail: webmaster@et.gr

Πληροφορίες Α.Ε. - Ε.Π.Ε. και λοιπών Φ.Ε.Κ.: 210 527 9000-4
Φωτοαντίγραφα παλαιών ΦΕΚ - ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ - ΜΑΡΝΗ 8 - Τηλ. (210)8220885 - 8222924
Δωρεάν διάθεση τεύχους Προκηρύξεων ΑΣΕΠ αποκλειστικά από Μάρνη 8

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227	(2310) 423 956	ΛΑΡΙΣΑ - Διοικητήριο	(2410) 597449
ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Ευριπίδου 63	(210) 413 5228	ΚΕΡΚΥΡΑ - Σομαρά 13	(26610) 89 127
ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327	(2610) 638 109		(26610) 89 105
	(2610) 638 110	ΗΡΑΚΛΕΙΟ - Πλ. Ελευθερίας 1	(2810) 396 409
ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο	(26510) 87215	ΛΕΣΒΟΣ - Πλ.Κωνσταντινουπόλεως	(22510) 46 888
ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1	(25310) 22 858		(22510) 47 533

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ**Σε έντυπη μορφή:**

- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 16 σελίδες σε 1 euro, προσαυξανόμενη κατά 0,20 euro για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.
- Για τα φωτοαντίγραφα ΦΕΚ σε 0,15 euro ανά σελίδα.

Σε μορφή CD:

Τεύχος	Περίοδος	EURO	Τεύχος	Περίοδος	EURO
Α'	Ετήσιο	150	Αναπτυξιακών Πράξεων	Ετήσιο	50
Α	3μηναίο	40	Ν.Π.Δ.Δ.	Ετήσιο	50
Α'	Μηνιαίο	15	Παράρτημα	Ετήσιο	50
Β'	Ετήσιο	300	Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας	Ετήσιο	100
Β'	3μηναίο	80	Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου	Ετήσιο	5
Β'	Μηνιαίο	30	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Ετήσιο	200
Γ	Ετήσιο	50	Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων	Εβδομαδιαίο	5
Δ'	Ετήσιο	220	Α.Ε. & Ε.Π.Ε	Μηνιαίο	100
Δ'	3μηναίο	60			

- Η τιμή πώλησης μεμονωμένων Φ.Ε.Κ. ειδικού ενδιαφέροντος σε μορφή cd-rom και μέχρι 100 σελίδες σε 5 euro προσαυξανόμενη κατά 1 euro ανά 50 σελίδες.
 - Η τιμή πώλησης σε μορφή cd-rom δημοσιευμάτων μιας εταιρείας στο τεύχος Α.Ε. και Ε.Π.Ε. σε 5 euro ανά έτος.
- Τα παραπάνω cd-rom διατίθενται ύστερα από σχετική παραγγελία και αφορούν Φ.Ε.Κ. που έχουν δημοσιευθεί μετά από το έτος 1994.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΗ Φ.Ε.Κ. : τηλεφωνικά : 210- 9472555 , fax :210- 9472556 internet : <http://www.et.gr> .

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.**Σε έντυπη μορφή****Από το Internet**

Α' (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κτλ.)	225 €	190 €
Β' (Υπουργικές αποφάσεις κτλ.)	320 €	225 €
Γ' (Διορισμοί, απολύσεις κτλ. Δημ. Υπαλλήλων)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δ' (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κτλ.)	320 €	160 €
Αναπτυξιακών Πράξεων και Συμβάσεων (Τ.Α.Π.Σ.)	160 €	95 €
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κτλ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	65 €	ΔΩΡΕΑΝ
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κτλ.)	33 €	ΔΩΡΕΑΝ
Δελτίο Εμπορικής και Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	65 €	33 €
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	10 €	ΔΩΡΕΑΝ
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	2.250 €	645 €
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	225 €	95 €
Πρώτο (Α'), Δεύτερο (Β') και Τέταρτο (Δ')	-	450 €

Για την παροχή δικαιώματος ηλεκτρονικής πρόσβασης σε Φ.Ε.Κ. προηγούμενων ετών, η τιμή προσαυξάνεται πέραν του ποσού της ετήσιας συνδρομής έτους 2004, κατά 25 euro ανά έτος παλαιότητας και ανά τεύχος.

- * Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ (το ποσό συνδρομής καταβάλλεται στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 2531 και το ποσό υπέρ ΤΑΠΕΤ (5% του ποσού της συνδρομής) στον κωδικό αριθμό εσόδων ΚΑΕ 3512). Το πρωτότυπο αποδεικτικό εισπραχθείς (διπλότυπο) θα πρέπει να αποστέλλεται ή να κατατίθεται στην αρμόδια Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
- * Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
- * Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ.
- * Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών πληρώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
- * Η συνδρομή ισχύει για ένα ημερολογιακό έτος. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
- * Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι την 31ην Δεκεμβρίου κάθε έτους.
- * Αντίγραφα διπλότυπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00' έως 13.00'

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ



01001790608010016



2767

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 179

6 Αυγούστου 2001

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 2939

Συσκευασίες και εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων - Ίδρυση Εθνικού Οργανισμού Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και Άλλων Προϊόντων (Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π.) και άλλες διατάξεις.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1 Σκοπός

1. Σκοπός του παρόντος νόμου είναι η θέσπιση μέτρων για τη διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων με στόχο την επαναχρησιμοποίηση ή αξιοποίηση των αποβλήτων τους.

2. Ειδικότερα οι ρυθμίσεις του νόμου αυτού αποσκοπούν:

α) Στην πρόληψη της δημιουργίας αποβλήτων συσκευασιών με τον περιορισμό του συνολικού όγκου των συσκευασιών, καθώς και με τον περιορισμό των βλαπτικών συνεπειών από τα απορρίμματα αυτά για την υγεία των καταναλωτών και για το περιβάλλον, για μία σταθερή και διαρκή ανάπτυξη.

β) Στη μείωση της τελικής διάθεσης των αποβλήτων των συσκευασιών ή άλλων προϊόντων με την ενθάρρυνση κατά προτεραιότητα:

- συστημάτων επαναχρησιμοποίησής τους κατά τρόπο αβλαβή για το περιβάλλον, καθώς και ανάκτησης υλικών και ανακύκλωσής τους, ώστε να μειωθεί η κατανάλωση ενέργειας και πρωτογενών πρώτων υλών,

- της ανάκτησης ενέργειας ως αποτελεσματικό μέσο της αξιοποίησης των αποβλήτων τους.

γ) Στον καθορισμό ποσοτικών στόχων για την ανακύκλωση και τις άλλες εργασίες αξιοποίησης των αποβλήτων των συσκευασιών και άλλων προϊόντων, καθώς και μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων χρονικών ορίων.

δ) Στο σχεδιασμό και την καθιέρωση συστημάτων επιστροφής (εγγυοδοσίας), συλλογής και αξιοποίησης με τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων μερών.

ε) Στην πρόβλεψη σήμανσης των συσκευασιών.

στ) Στον καθορισμό των βασικών απαιτήσεων ως προς τη σύνθεση και τη φύση της επαναχρησιμοποιήσιμης και αξιοποιήσιμης συσκευασίας και άλλων προϊόντων συμπεριλαμβανομένης της ανακύκλωσης.

ζ) Στο διαχωρισμό των αποβλήτων στην πηγή, ώστε να επιτυγχάνεται υψηλό επίπεδο ανακύκλωσης και ανάκτησης υλικών.

η) Η πρόβλεψη υιοθέτησης προτύπων τυποποίησης των συσκευασιών.

θ) Η πρόβλεψη μέτρων και όρων για τη συνεργασία όλων όσων προβαίνουν σε διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων στα πλαίσια της αρχής "ο ρυπαίνων πληρώνει" και της συμμετοχής τους στην ευθύνη.

ι) Η καθιέρωση συστημάτων ενημέρωσης του καταναλωτή για την προσαρμογή της στάσης και συμπεριφοράς του κατά τη διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων.

ια) Η καθιέρωση διαδικασίας πληροφόρησης του κοινού στον τομέα των τεχνικών προτύπων και προδιαγραφών.

3. Η πραγματοποίηση των στόχων του νόμου αυτού ανατίθεται στον Εθνικό Οργανισμό Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και άλλων προϊόντων (Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π.), σύμφωνα με τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ε' του νόμου αυτού.

Οι ρυθμίσεις του νόμου αυτού ως προς τις συσκευασίες και τα απόβλητα των συσκευασιών εναρμονίζονται με τις διατάξεις της Οδηγίας 94/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1994 "για τις συσκευασίες και τα απόβλητα της συσκευασίας" (ΕΕ L 365/10/31.12.1994).

Άρθρο 2 Ορισμοί

Κατά την έννοια του νόμου αυτού νοούνται ως:

1. "Συσκευασία": κάθε προϊόν, κατασκευασμένο από οποιοδήποτε είδος υλικού από πρώτες ύλες μέχρι επεξεργασμένα υλικά και προοριζόμενο να χρησιμοποιείται για να περιέχει αγαθά με σκοπό την προστασία, διακίνηση, τη διάθεση και την παρουσίασή τους από τον παραγωγό μέχρι τον χρήστη ή τον καταναλωτή. Ως συσκευασίες θεωρούνται όλα τα είδη μίας ή πολλαπλής χρήσης που χρησιμοποιούνται για τον ίδιο σκοπό.

Ως "συσκευασία" νοείται μόνο:

α) Η συσκευασία προς πώληση ή πρωτογενής συσκευασία, δηλαδή η συσκευασία η σχεδιασμένη κατά τρόπο που να αποτελεί, στο σημείο αγοράς, χωριστή μονάδα προς πώληση στον τελικό χρήστη ή καταναλωτή.

β) Η ομαδοποιημένη συσκευασία ή δευτερογενής συσκευασία, δηλαδή η συσκευασία η σχεδιασμένη κατά τρόπο που να αποτελεί στο σημείο αγοράς σύνολο ορισμένου αριθμού μονάδων προς πώληση, είτε αυτές πωλούνται ως έχουν στον τελικό χρήστη ή καταναλωτή είτε χρησιμοποιούνται μόνο για την πλήρωση των εκθετηρίων στο σημείο πώλησης. Η εν λόγω συσκευασία μπορεί να αφαιρεθεί από το προϊόν χωρίς να επηρεάζονται τα χαρακτηριστικά του και να παραδίδεται από τον τελικό χρήστη ή καταναλωτή στον πωλητή.

γ) Η συσκευασία μεταφοράς ή τριτογενής συσκευασία, δηλαδή η συσκευασία η σχεδιασμένη κατά τρόπο που να διευκολύνει τη διακίνηση και μεταφορά αριθμού μονάδων προς πώληση ή ομαδοποιημένων συσκευασιών, προκειμένου να αποφεύγεται η δια χειρός διακίνηση και οι ζημιές κατά τη μεταφορά. Στις συσκευασίες μεταφοράς δεν περιλαμβάνονται τα εμπορευματοκιβώτια των οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών.

2. "Συσκευασία πολλαπλής χρήσης": Η συσκευασία που έχει σχεδιαστεί για να επαναχρησιμοποιείται. Η συσκευασία αυτή γίνεται απόβλητο συσκευασίας όταν πάψει να υπόκειται σε επαναχρησιμοποίηση.

3. "Συσκευασία μίας χρήσης": Η συσκευασία που έχει σχεδιαστεί για να χρησιμοποιείται μία φορά και που γίνεται απόβλητο συσκευασίας όταν χρησιμοποιηθεί.

4. "Άλλα προϊόντα": νοούνται τα προϊόντα όπως οχήματα, λάστιχα, καταλύτες οχημάτων, ορυκτέλαια, μπαταρίες και συσσωρευτές, ηλεκτρικά είδη, ηλεκτρικές και ηλεκτρονικές συσκευές, υλικά τηλεπικοινωνιών, υλικά εκσκαφών και κατεδαφίσεων, είδη επίπλωσης, εφημερίδες και περιοδικά, είδη χάρτινης γραφικής ύλης κ.ά., τα οποία μετά τη χρήση τους και αφού καταστούν απόβλητα (στερεά ή επικίνδυνα), κατά την έννοια των διατάξεων της κείμενης σχετικής νομοθεσίας, υπόκεινται σε επαναχρησιμοποίηση ή αξιοποίηση.

5. "Πρόληψη": η μείωση της ποσότητας και της ζημιόγνου για το περιβάλλον δράσης:

- των περιεχομένων υλικών και ουσιών στις συσκευασίες και τα απόβλητα συσκευασίας, και άλλων προϊόντων,
- των συσκευασιών ή των αποβλήτων σε επίπεδο παραγωγικών διαδικασιών και στα στάδια της εμπορίας, διανομής, χρήσης και εξάλειψης, ιδίως με την ανάπτυξη "κάθαρών" προϊόντων και τεχνολογιών.

6. "Απόβλητα συσκευασίας και άλλων προϊόντων": κάθε συσκευασία ή υλικό συσκευασίας ή κάθε άλλο προϊόν που καλύπτεται από τον ορισμό των αποβλήτων που περιέχεται στην υπ' αριθ. 69728/824/1996 Κ.Υ.Α. (ΦΕΚ 358 Β'), εξαιρουμένων των καταλοίπων παραγωγής.

7. "Διαχείριση αποβλήτων συσκευασίας και άλλων προϊόντων": η διαχείριση των αποβλήτων, όπως ορίζεται στο άρθρο 2 της υπ' αριθ. 69728/824/1996 Κ.Υ.Α. "Μέτρα και όροι για τη διαχείριση στερεών αποβλήτων" (ΦΕΚ 358 Β').

8. "Δημοτικά απόβλητα": τα απόβλητα όπως ορίζονται στο άρθρο 2 (περ. λ) της υπ' αριθ. 69728/824/1996 Κ.Υ.Α..

9. "Επαναχρησιμοποίηση": Κάθε διεργασία με την οποία οι συσκευασίες πολλαπλής χρήσης επαναπληρώνονται ή χρησιμοποιούνται για τον ίδιο σκοπό για τον οποίο έχουν σχεδιαστεί με ή χωρίς την υποστήριξη βοηθητικών προϊόντων που υπάρχουν στην αγορά και που επιτρέπουν την επαναπλήρωση των συσκευασιών αυτών.

10. "Αξιοποίηση": κάθε πραγματοποιούμενη εργασία από τις προβλεπόμενες στο Παράρτημα II Β του άρθρου 21 της υπ' αριθ. 69728/824/1996 Κ.Υ.Α..

11. "Ανακύκλωση": η επανεπεξεργασία σε διαδικασία παραγωγής των αποβλήτων συσκευασιών ή άλλων προϊόντων προκειμένου να χρησιμοποιηθούν για τον αρχικό τους σκοπό ή για άλλους σκοπούς, συμπεριλαμβανομένης της οργανικής ανακύκλωσης, αλλά εξαιρουμένης της ανάκτησης ενέργειας.

12. "Ανάκτηση ενέργειας": η χρησιμοποίηση καύσιμων αποβλήτων συσκευασίας και άλλων προϊόντων ως μέσων παραγωγής ενέργειας, με άμεση καύση, μαζί ή χωρίς άλλα απόβλητα, αλλά με ανάκτηση της θερμότητας, χωρίς ρύπανση του περιβάλλοντος.

13. "Οργανική ανακύκλωση": η επεξεργασία υπό αερόβιες συνθήκες (λιπασματοποίηση) ή αναερόβιες συνθήκες (βιομεθανοποίηση), με μικροοργανισμούς κάτω από ελεγχόμενες συνθήκες των βιοαποικοδομήσιμων μερών των αποβλήτων συσκευασίας, με παραγωγή οργανικών καταλοίπων σταθεροποιημένων ή μεθανίου. Η ταφή δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μορφή οργανικής ανακύκλωσης.

14. "Διάθεση": κάθε πραγματοποιούμενη εργασία από τις προβλεπόμενες στο Παράρτημα II Α του άρθρου 21 της υπ' αριθ. 69728/824/1996 Κ.Υ.Α. (άρθρο 2).

15. "Συλλογή": η συλλογή των αποβλήτων όπως ορίζεται στο άρθρο 2 (περ. Η') της υπ' αριθ. 69728/824/1996 Κ.Υ.Α..

16. "Διαχείριση συσκευασιών": νοείται:

- η παραγωγή ή/και διάθεση υλικών από τα οποία κατασκευάζονται άμεσα συσκευασίες (προμήθεια πρωτογενών και δευτερογενών υλικών) ή η εισαγωγή συσκευασιών, εφεξής: "προμήθεια",
- η παραγωγή και μετατροπή των συσκευασιών ("κατασκευή"),

- θέση των προϊόντων σε συσκευασία ("συσκευασία"),
- η διάθεση στην αγορά (εμπορία συμπεριλαμβανομένης και της εισαγωγής) συσκευασμένων προϊόντων ("διακίνηση"), προκειμένου να καταλήξουν στον χρήστη ή στον τελικό καταναλωτή. Στη διακίνηση δεν περιλαμβάνονται οι υπηρεσίες μεταφοράς καθ' εαυτές.

17. "Διαχείριση άλλων προϊόντων" νοείται:

- η παραγωγή ή/και διάθεση υλικών από τα οποία κατασκευάζονται άμεσα τα άλλα προϊόντα (προμήθεια πρωτογενών και δευτερογενών υλικών), εφεξής: "προμήθεια",
- η παραγωγή και μετατροπή των άλλων προϊόντων ("κατασκευή"),

- η διάθεση στην αγορά (εμπορία συμπεριλαμβανομένης και της εισαγωγής) των άλλων προϊόντων, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν ή να καταναλωθούν από τον κοινό ("διακίνηση").

Στη διακίνηση δεν περιλαμβάνονται οι εργασίες μεταφοράς καθ' εαυτές.

18. "Εναλλακτική διαχείριση συσκευασιών και άλλων προϊόντων": νοούνται οι εργασίες συλλογής συμπεριλαμβανομένης της εγγυοδοσίας, μεταφοράς, μεταφόρτωσης, προσωρινής αποθήκευσης, επαναχρησιμοποίησης και αξιοποίησης των χρησιμοποιημένων συσκευασιών πολλαπλής χρήσης ή των αποβλήτων των συσκευασιών και άλλων προϊόντων, ώστε μετά την επαναχρησιμοποίηση ή αξιοποίησή τους αντίστοιχα να επιστρέφουν στο ρεύμα της αγοράς.

19. "Σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης": νοείται η οργάνωση σε ατομική ή συλλογική βάση με οποιαδήποτε νομική μορφή των εργασιών συλλογής συμπεριλαμβανομένης της εγγυοδοσίας, μεταφοράς, επαναχρησιμοποίη-

σης και αξιοποίησης των χρησιμοποιημένων συσκευασιών ή των αποβλήτων των συσκευασιών και άλλων προϊόντων:

- η επαναχρησιμοποίηση των χρησιμοποιημένων συσκευασιών πολλαπλής χρήσης μετά τη συλλογή, συμπεριλαμβανομένης της εγγυοδοσίας ή μεταφοράς τους, καθώς και

- η αξιοποίηση των αποβλήτων των συσκευασιών ή άλλων προϊόντων μετά τη συλλογή, μεταφορά, μεταφόρτωση ή προσωρινή αποθήκευσή τους, ώστε τόσο οι χρησιμοποιημένες συσκευασίες όσο και τα απόβλητα των συσκευασιών και άλλων προϊόντων να επιστρέφουν στο ρεύμα της αγοράς.

20. "Οικονομικοί παράγοντες": νοούνται σε σχέση με τη διαχείριση των συσκευασιών, οι προμηθευτές υλικών συσκευασίας, οι παραγωγοί και μετατροπείς συσκευασιών, τα εμπιαλωτήρια και οι χρήστες, οι εισαγωγείς, οι έμποροι και οι διανομείς, οι δημόσιες αρχές, οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης και άλλοι δημόσιοι οργανισμοί, ινστιτούτα ή ιδρύματα. Κατ' αναλογία η έννοια αυτή ισχύει και για τη διαχείριση των άλλων προϊόντων.

21. "Εθελοντική συμφωνία": νοείται κάθε επίσημη συμφωνία που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων δημόσιων αρχών και των ενδιαφερόμενων τομέων δραστηριότητας, η οποία πρέπει να είναι ανοικτή σε όλα τα μέρη που επιθυμούν να συμμορφωθούν με τους όρους της συμφωνίας προκειμένου να συμβάλλουν στην εκτέλεση των στόχων του παρόντος νόμου.

22. "Σύστημα εγγυοδοσίας": νοείται το σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης της συσκευασίας κατά το οποίο ο αγοραστής συσκευασμένου προϊόντος καταβάλλει στον πωλητή χρηματικό αντίτιμο (εγγυοδοτικό αντίτιμο), το οποίο του αποδίδεται κατά την επιστροφή της συσκευασίας (μίας ή πολλαπλής χρήσεως) με σκοπό την εναλλακτική διαχείρισή της.

23. "Δήμοι / Κοινότητες": όπως προσδιορίζονται στο άρθρο 2 (παρ. ρ) της κοινής υπουργικής απόφασης υπ' αριθ. 69728/824/1996 που αναφέρεται στη διαχείριση των στερεών αποβλήτων εκτός των συμβουλίων περιοχής που καταργήθηκαν με το ν. 2539/1997 (ΦΕΚ 244 Α).

24. "Πρώτη ύλη": νοείται το προϊόν που αντλείται πρωτότυπα από το φυσικό περιβάλλον.

25. "Πρωτογενές υλικό": νοείται κάθε υλικό το οποίο είναι προϊόν επεξεργασίας πρώτων υλών ανεξάρτητα από το στάδιο της επεξεργασίας έως και το τελικό προϊόν.

26. "Δευτερογενές υλικό": νοείται κάθε υλικό το οποίο είναι προϊόν επεξεργασίας πρωτογενών υλικών, τα οποία φέρουν την ιδιότητα του αποβλήτου.

27. "Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π.": ο Εθνικός Οργανισμός Εναλλακτικής Διαχείρισης των Συσκευασιών και άλλων προϊόντων, σύμφωνα με το Κεφάλαιο Ε' του νόμου αυτού.

Άρθρο 3

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο νόμος αυτός εφαρμόζεται:

α. Σε όλες τις συσκευασίες που διατίθενται στην αγορά και στα απόβλητα των συσκευασιών που προέρχονται από τις βιομηχανίες, το εμπόριο, τα γραφεία, τα καταστήματα, τις υπηρεσίες, τα νοικοκυριά ή από οποιαδήποτε άλλη πηγή, ανεξάρτητα από τα υλικά από τα οποία αποτελούνται.

β. Στα άλλα προϊόντα, όπως ορίζονται στις διατάξεις του άρθρου 2 (παρ. 4).

2. Ο νόμος αυτός εφαρμόζεται στις ανωτέρω περιπτώ-

σεις, με την επιφύλαξη των διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας, που αφορούν ποιοτικές απαιτήσεις για τις συσκευασίες και τα άλλα προϊόντα, όπως τις απαιτήσεις ασφάλειας, προστασίας της υγείας και της υγιεινής των συσκευασμένων προϊόντων και των άλλων προϊόντων ή απαιτήσεις για τις μεταφορές και τη διαχείριση των επικίνδυνων αποβλήτων.

Άρθρο 4

Γενικές αρχές εναλλακτικής διαχείρισης των συσκευασιών και άλλων προϊόντων

Η εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων βασίζεται στις ακόλουθες αρχές:

α) στην αρχή της πρόληψης της δημιουργίας αποβλήτων από τη διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων με τη μείωση του συνολικού όγκου τους και των επικίνδυνων συστατικών τους, και περαιτέρω:

- στην αρχή της κατά προτεραιότητα επαναχρησιμοποίησης των συσκευασιών και της ανάκτησης υλικών και της ανακύκλωσης των αποβλήτων των συσκευασιών και άλλων προϊόντων και εν συνεχεία,

- στην ανάκτηση ενέργειας χωρίς ρύπανση του περιβάλλοντος, ώστε να μειώνεται η τελική διάθεση των αποβλήτων αυτών,

β) στην αρχή "ο ρυπαίνων πληρώνει", και

γ) στην αρχή της ευθύνης όλων των εμπλεκόμενων οικονομικών παραγόντων, δημόσιων και ιδιωτικών,

δ) στην αρχή της δημοσιότητας προς τους χρήστες και καταναλωτές ως προς τα μέτρα που λαμβάνονται για την εφαρμογή αυτού του νόμου προκειμένου να αναδειχθεί ο ρόλος τους ως παράγοντες συμβολής στην επαναχρησιμοποίηση ή αξιοποίηση (εναλλακτική διαχείριση) των συσκευασιών και άλλων προϊόντων.

Στην αρχή της δημοσιότητας υπάγονται και τα μέτρα της υποχρεωτικής αναγραφής στη συσκευασία του εγγυοδοτικού αντιτίμου, όπου επιβάλλεται, καθώς και της ειδικής σήμανσης ότι η συσκευασία υπόκειται σε εναλλακτική διαχείριση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΕΣ - ΑΠΟΒΛΗΤΑ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΩΝ

Άρθρο 5

Προγράμματα εναλλακτικής διαχείρισης των συσκευασιών

1. Ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. εκπονεί και εφαρμόζει προγράμματα για την εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών. Τα προγράμματα αυτά αναφέρονται στην πρόληψη των ζημιωγόνων για το περιβάλλον δράσεων που προέρχονται από τη διαχείριση των συσκευασιών και των αποβλήτων των συσκευασιών και στη λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων σύμφωνα με τις γενικές αρχές του άρθρου 4.

2. Τα προγράμματα περιλαμβάνουν κατά κύριο λόγο:

- Μέτρα για την ενθάρρυνση:

i) της επαναχρησιμοποίησης των συσκευασιών, εφόσον σύμφωνα με τις προδιαγραφές του συσκευαζόμενου προϊόντος, η επαναχρησιμοποίηση είναι οικολογικά συμφέρουσα, τεχνολογικά και οικονομικά εφικτή, καθώς και

ii) χρήσης υλικών από ανακυκλωμένα απόβλητα συσκευασίας για την παραγωγή συσκευασιών και άλλων προϊόντων.

- Μέτρα για την καθιέρωση συστημάτων διαχωρισμού των αποβλήτων στην πηγή, με υποχρεωτική τη συμμετοχή σε αυτά του τελικού χρήστη ή καταναλωτή.

- Μεθόδους για την οργάνωση της εναλλακτικής διαχείρισης των συσκευασιών κατ' εφαρμογή του άρθρου 7.

- Μέτρα για την επίτευξη των ποσοτικών στόχων για ανάκτηση και ανακύκλωση, σύμφωνα με το άρθρο 10.

- Κατευθυντήριες γραμμές για την οργάνωση συστημάτων επιστροφής - συλλογής - αξιοποίησης, σύμφωνα με το άρθρο 7.

- Γενικές προδιαγραφές για τη χορήγηση εγκρίσεων συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης, σύμφωνα με το άρθρο 7.

- Μέτρα για την προώθηση κοινοτικών προτύπων και γενικά μέτρα για τη διαχείριση των συσκευασιών κατ' εφαρμογή του άρθρου 6.

- Μέτρα ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης του καταναλωτή ή άλλου τελικού χρήστη, κατ' εφαρμογή του άρθρου 19.

- Τεχνικά μέτρα για την αντιμετώπιση τυχόν δυσκολιών που ανακύπτουν κατά την εφαρμογή του παρόντος νόμου, κυρίως στις πρωτογενείς συσκευασίες ιατρικών βοηθημάτων και φαρμακευτικών προϊόντων, στις μικρές συσκευασίες, καθώς και στις συσκευασίες πολυτελείας, όταν η Επιτροπή Ε.Κ. προβεί στον καθορισμό αυτών των τεχνικών μέτρων.

3. Τα προγράμματα εγκρίνονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Ανάπτυξης, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Γεωργίας.

Άρθρο 6

Όροι και προϋποθέσεις για τη διαχείριση των συσκευασιών

1. Προκειμένου οι συσκευασίες να διακινηθούν στην αγορά πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθοι όροι και προϋποθέσεις, που αφορούν στη σύνθεση, καθώς και στην επαναχρησιμοποιήσιμη και αξιοποιήσιμη φύση των συσκευασιών:

α. Ειδικές απαιτήσεις που αφορούν την κατασκευή και τη σύνθεση συσκευασιών:

α.1. Οι συσκευασίες πρέπει να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε ο όγκος και το βάρος των συσκευασιών να περιορίζεται στο ελάχιστο όριο που επαρκεί, ώστε να διατηρείται το αναγκαίο επίπεδο ασφαλείας, υγιεινής και αποδοχής για το συσκευασμένο προϊόν και για τον καταναλωτή.

α.2. Οι συσκευασίες πρέπει να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να διατίθενται στο εμπόριο κατά τρόπο που να επιτρέπει την επαναχρησιμοποίηση ή την αξιοποίηση των αποβλήτων τους, συμπεριλαμβανομένης της ανακύκλωσής τους και να περιορίζει στο ελάχιστο τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον, όταν γίνεται διάθεση των αποβλήτων συσκευασίας ή των καταλοίπων από εργασίες διαχείρισης αποβλήτων συσκευασίας.

α.3. Οι συσκευασίες πρέπει να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να προωθούνται στην αγορά προϊόντα με τις λιγότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον και να χρησιμοποιούνται δευτερογενή υλικά και υλικά που δεν μειώνουν τις δυνατότητες αξιοποίησης.

α.4. Οι συσκευασίες πρέπει να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε η παρουσία επιβλαβών και άλλων επικίνδυνων ουσιών και υλικών ως συστατικών του υλικού συσκευασίας ή οποιουδήποτε στοιχείου της συσκευασίας να ελαχιστοποιείται όσον αφορά την παρουσία τους σε

εκπομπές, την τέφρα ή το απόβλυμα, όταν γίνεται καύση ή υγειονομική ταφή των συσκευασιών ή των καταλοίπων από διαδικασίες διαχείρισης ή των αποβλήτων συσκευασίας.

β. Ειδικές απαιτήσεις που αφορούν την επαναχρησιμοποίηση φύση συσκευασιών πρέπει να πληρούνται συγχρόνως. Ειδικότερα:

β.1. οι φυσικές ιδιότητες και χαρακτηριστικά της συσκευασίας πρέπει να επιτρέπουν έναν ορισμένο αριθμό διακινήσεων ή επαναλαμβανόμενης χρήσης υπό κανονικά προβλέψιμες συνθήκες χρήσης,

β.2. η δυνατότητα κατεργασίας της χρησιμοποιημένης συσκευασίας, ούτως ώστε να πληρούνται απαιτήσεις υγείας και ασφάλειας για το εργατικό δυναμικό,

β.3. η τήρηση ειδικών απαιτήσεων για τις ανακτήσιμες συσκευασίες, όταν οι συσκευασίες δεν χρησιμοποιούνται πλέον και επομένως καθίστανται απόβλητα,

β.4. η χρησιμοποίηση καθαρών τεχνολογιών για την επαναχρησιμοποίηση των αποβλήτων.

γ. Ειδικές απαιτήσεις που αφορούν την αξιοποιήσιμη φύση συσκευασιών:

γ.1. Συσκευασίες αξιοποιήσιμες υπό μορφή ανακύκλωσης υλικών.

Οι συσκευασίες πρέπει να κατασκευάζονται έτσι ώστε να επιτρέπουν την ανακύκλωση ορισμένου ποσοστού κατά βάρος των υλικών που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή προϊόντων τα οποία διατίθενται στην αγορά, σύμφωνα με τα εκάστοτε σχετικά ισχύοντα πρότυπα. Αυτό το ποσοστό μπορεί να ποικίλλει, ανάλογα με τον τύπο του υλικού που αποτελεί τη συσκευασία.

γ.2. Συσκευασίες αξιοποιήσιμες υπό μορφή ανάκτησης ενέργειας.

Τα απόβλητα συσκευασίας που υπόκεινται σε κατεργασία, με σκοπό την ανάκτηση ενέργειας, πρέπει να έχουν ελάχιστη κατώτατη θερμογόνο τιμή που να επιτρέπει βελτιστοποίηση της ανάκτησης ενέργειας.

γ.3. Συσκευασίες αξιοποιήσιμες υπό μορφή λιπασματοποίησης.

Τα απόβλητα συσκευασίας που υφίστανται κατεργασία με σκοπό τη λιπασματοποίηση πρέπει να είναι βιοαποδομήσιμα, κατά τρόπο που να μην εμποδίζει τη χωριστή συλλογή και τη διαδικασία ή δραστηριότητα λιπασματοποίησης στην οποία υποβάλλονται.

γ.4. Βιοαποδομήσιμες συσκευασίες.

Τα βιοαποδομήσιμα απόβλητα συσκευασίας πρέπει να είναι τέτοια ώστε να μπορούν να αποσυντίθενται με φυσικό, χημικό, θερμικό ή βιολογικό τρόπο, έτσι ώστε το μεγαλύτερο μέρος του λιπάσματος που προκύπτει να αποσυντίθεται τελικώς σε διοξείδιο του άνθρακα, βιομάζα και νερό και να μην αφήνουν επικίνδυνα κατάλοιπα.

2.1. Ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. σε συνεργασία με τον ΕΛΟΤ εφαρμόζει τα κοινοτικά πρότυπα, τα οποία αναφέρονται στις απαιτήσεις του άρθρου αυτού. Αν δεν υπάρχουν κοινοτικά πρότυπα ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. μπορεί να καταρτίζει εθνικά πρότυπα, τα οποία θα αναφέρονται:

- σε κριτήρια και μεθόδους για την ανάλυση του κύκλου ζωής των συσκευασιών,

- σε μεθόδους για τη μέτρηση και την εξακρίβωση της παρουσίας βαρέων μετάλλων και άλλων επικίνδυνων ουσιών στις συσκευασίες και της ελευθέρωσής τους στο περιβάλλον από συσκευασίες και απόβλητα συσκευασιών,

- σε κριτήρια για ένα ελάχιστο όριο ανακυκλωμένων υ-

λικών εμπειροχομένων στις συσκευασίες, για κατάλληλους τύπους συσκευασιών,

- σε κριτήρια για μεθόδους ανακύκλωσης,
- σε κριτήρια για μεθόδους λιπασματοποίησης και για παραγόμενα λιπάσματα,
- σε κριτήρια για τη σήμανση συσκευασιών.

Τα εθνικά πρότυπα εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Ανάπτυξης και Γεωργίας.

2.2. Το άθροισμα των τιμών συγκέντρωσης μολύβδου, καδμίου, υδραργύρου και εξασθενούς χρωμίου στις συσκευασίες ή στα υλικά των συσκευασιών δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 100 ppm κατά βάρος.

Τα επίπεδα συγκέντρωσης που αναφέρονται στην παράγραφο αυτή δεν ισχύουν για συσκευασίες κατασκευασμένες εξ ολοκλήρου από μολυβδύαλο (κρύσταλλο), όπως ορίζεται στην Οδηγία 69/493/Ε.Ο.Κ..

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων είναι δυνατόν να τροποποιούνται οι ως άνω οριακές τιμές σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις στο κοινοτικό δίκαιο. Σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 11 (παρ. 3) της Οδηγίας 94/62/Ε.Κ. καθορίζονται:

α. Οι προϋποθέσεις σύμφωνα με τις οποίες δεν εφαρμόζονται στα ανακυκλωμένα υλικά και στα κυκλώματα προϊόντων που βρίσκονται σε κλειστή και ελεγχόμενη αλυσίδα, τα ως άνω επίπεδα συγκέντρωσης.

β. Οι τύποι συσκευασίας που ενδεχομένως απαλλάσσονται από κάποια από τις ως άνω καθορισθείσες οριακές τιμές επιπέδων συγκέντρωσης.

3. Κάθε διαχειριστής συσκευασιών πρέπει να διαθέτει πιστοποιητικό εναλλακτικής διαχείρισης σύμφωνα με το άρθρο 9.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, που εκδίδεται μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. μπορεί να απαγορεύεται ή να περιορίζεται η χρήση ορισμένων υλικών ή να επιβάλλεται η χρήση συγκεκριμένης σύνθεσης υλικών ή η επαναχρησιμοποίηση ή εγγυοδοσία για ορισμένες συσκευασίες με την προϋπόθεση ότι δεν δημιουργούνται εμπόδια στο εμπόριο και στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό.

5. Όσοι προβαίνουν σε προμήθεια και κατασκευή συσκευασιών, κατά την έννοια του άρθρου 2 παρ. 16 υποβάλλουν κάθε χρόνο στον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. έκθεση σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου, καθώς και το σχεδιασμό εφαρμογής τους για το επόμενο έτος.

Η πρώτη έκθεση υποβάλλεται ένα χρόνο μετά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού ανεξάρτητα από την έγκριση εθνικού προγράμματος (άρθρο 5) ή την ύπαρξη προτύπων (κοινοτικών - εθνικών).

Άρθρο 7

Όροι και προϋποθέσεις για την εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών - Συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης

Α. Όσοι προβαίνουν σε διαχείριση των συσκευασιών, οι οποίοι στο εξής αποκαλούνται "διαχειριστές", υποχρεούνται να οργανώνουν συστήματα ή να συμμετέχουν σε συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης των συσκευασιών αυτών που αφορούν τη δραστηριότητά τους.

1. Οι διαχειριστές των συσκευασιών προωθούν κατ'εφαρμογή των προγραμμάτων (άρθρο 5) την πλέον ενδεδειγμένη μέθοδο εναλλακτικής διαχείρισης, με την οργάνωση συστημάτων συλλογής, στην οποία συμπεριλαμβάνεται η εγγυοδοσία, και αξιοποίησης των χρησιμοποιημένων συσκευασιών ή των αποβλήτων των συσκευασιών, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της υπ' αριθ. 69728/824/1996 Κ.Υ.Α. (ΦΕΚ 358 Β'), καθώς και συστημάτων επαναχρησιμοποίησης των χρησιμοποιημένων συσκευασιών.

Τα συστήματα αυτά αποβλέπουν ειδικότερα:

α) Στην επιστροφή ή και τη συλλογή χρησιμοποιημένων συσκευασιών ή και αποβλήτων συσκευασίας από τον καταναλωτή ή άλλο τελικό χρήστη ή από τη ροή των αποβλήτων, προκειμένου να διοχετεύονται προς τις πλέον ενδεδειγμένες εναλλακτικές λύσεις διαχείρισης αποβλήτων.

β) Στην επαναχρησιμοποίηση ή στην αξιοποίηση, συμπεριλαμβανομένης της ανακύκλωσης των συλλεγόμενων συσκευασιών ή αποβλήτων συσκευασίας με τη χρησιμοποίηση καθαρών τεχνολογιών.

2. Τα ως άνω συστήματα εφαρμόζονται και για τα εισαγόμενα προϊόντα με συνθήκες που να μην εισάγουν διακρίσεις. Ειδικότερα τα συστήματα αυτά:

α) σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να αποφεύγονται εμπόδια στο εμπόριο ή στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό σύμφωνα με το εθνικό και κοινοτικό δίκαιο, και

β) λαμβάνουν κατά κύριο λόγο υπόψη τις απαιτήσεις σε θέματα:

- προστασίας του περιβάλλοντος και της υγείας, ασφάλειας και υγιεινής των καταναλωτών,
- προστασίας της ποιότητας, της γνησιότητας και των τεχνικών χαρακτηριστικών των συσκευασμένων αγαθών και των χρησιμοποιούμενων υλικών, καθώς και
- προστασίας των δικαιωμάτων βιομηχανικού και εμπορικού απορρήτου.

Β. Η οργάνωση των συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης γίνεται από τους διαχειριστές των συσκευασιών:

α) ατομικά από τους ίδιους με την υποχρέωση εφαρμογής συστημάτων εγγυοδοσίας, ή

β) συλλογικά, με τη συμμετοχή τους σε εγκεκριμένα συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης οποιασδήποτε νομικής μορφής, όπως εταιρείες (Α.Ε.- Ε.Π.Ε. κ.λπ.), συνεταιρισμούς, κοινοπραξίες κ.λπ..

Για την οργάνωση κάθε συστήματος ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης απαιτείται η χορήγηση έγκρισης από τον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π.. Η έγκριση αυτή αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη χορήγηση της προβλεπόμενης στο άρθρο 10 (παρ. 2) της υπ' αριθ. 69728/824/1996 Κ.Υ.Α. άδειας διαχείρισης στερεών αποβλήτων. Ειδικότερα:

1. Συστήματα Ατομικής Εναλλακτικής Διαχείρισης.

α) Για την έγκριση κάθε συστήματος ατομικής εναλλακτικής διαχείρισης, απαιτείται ο διαχειριστής της συσκευασίας:

- α.1. Να εφαρμόζει σύστημα εγγυοδοσίας.
- α.2. Να καταθέτει στον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. φάκελο με μελέτη ή/και στοιχεία από τον οποίο:

- να αποδεικνύεται ότι ο διαχειριστής:
- εφαρμόζει σύστημα εγγυοδοσίας, και
- διαθέτει την απαιτούμενη οικονομική και τεχνική υποδομή για την εφαρμογή του συστήματός του,
- ανταποκρίνεται στους όρους της παρ. Α 1.2.,

- να προσδιορίζονται:
- οι στόχοι και οι μέθοδοι εναλλακτικής διαχείρισης. Ειδική πρόβλεψη απαιτείται για τα νησιά και τις απομακρυσμένες περιοχές.

- το ποσό του εγγυοδοτικού αντιτίμου.

α.3. Να καταβάλλει στον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. σχετικό ανταποδοτικό τέλος, το ύψος του οποίου προσδιορίζεται αρχικά με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Το ποσό του ανταποδοτικού τέλους αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των ως άνω Υπουργών μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. με κριτήριο την έκταση του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης.

β) Οι διαχειριστές των συσκευασιών που οργανώνουν συστήματα ατομικής εναλλακτικής διαχείρισης φέρουν ευθύνη για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών τους όπως περιγράφονται στο άρθρο 12.

2. Συστήματα Συλλογικής Εναλλακτικής Διαχείρισης.

α) Για την έγκριση κάθε συστήματος συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης απαιτείται ο διαχειριστής της συσκευασίας:

α.1) να καταθέτει στον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. φάκελο με μελέτη ή/και στοιχεία από τον οποίο:

- να αποδεικνύεται ότι το σύστημα διαθέτει την απαιτούμενη τεχνική και οικονομική υποδομή για την εφαρμογή του και ότι ανταποκρίνεται στους όρους της παρ. Α1.2.,

- να προσδιορίζεται το ποσό της χρηματικής εισφοράς που καταβάλλουν στο σύστημα οι συμμετέχοντες διαχειριστές με κριτήρια κυρίως τον όγκο και το βάρος της συσκευασίας, την ποσότητα των παραγόμενων αποβλήτων, το ρυπαντικό φορτίο και άλλα,

- να καθορίζονται:

- οι στόχοι και οι μέθοδοι εναλλακτικής διαχείρισης. Ειδική πρόβλεψη απαιτείται για τα νησιά και τις απομακρυσμένες περιοχές, και

- το εγγυοδοτικό αντίτιμο, εφόσον εφαρμόζεται σύστημα εγγυοδοσίας.

α.2) Να διασφαλίζει τη δυνατότητα συμμετοχής στο σύστημα των ενδιαφερόμενων διαχειριστών συσκευασιών οι οποίοι εκπληρώνουν τους όρους και τις προϋποθέσεις του συστήματος.

α.3) Να προσδιορίζει το πλαίσιο των συμβάσεων προσχώρησής τους στο σύστημα με συνοπτική περιγραφή των συμβατικών υποχρεώσεων των ενδιαφερόμενων διαχειριστών.

α.4) Να διασφαλίζει τη δυνατότητα κατάρτισης συμβάσεων συνεργασίας με τους υπόχρεους φορείς διαχείρισης δημοτικών αποβλήτων σύμφωνα με το άρθρο 8.

α.5) Να καταβάλλει στον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. σχετικό ανταποδοτικό τέλος, το ύψος του οποίου προσδιορίζεται αρχικά με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Το ποσό του ανταποδοτικού τέλους αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των ως άνω Υπουργών μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. με κριτήριο την έκταση του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης.

β) Όροι συμμετοχής στο σύστημα:

Οι διαχειριστές συσκευασιών, εφόσον δεν προβαίνουν στη οργάνωση συστήματος ατομικής εναλλακτικής διαχείρισης με εφαρμογή συστήματος εγγυοδοσίας σύμφωνα με τους όρους της περίπτωσης 1, συμμετέχουν υποχρεωτικά σε συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης με την προϋπόθεση ότι τα συστήματα αυτά έχουν

λάβει την προβλεπόμενη στην παράγραφο αυτή σχετική έγκριση από τον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. και ότι οι ήδη συμμετέχοντες διαχειριστές είναι νόμιμοι κάτοχοι του Πιστοποιητικού Εναλλακτικής Διαχείρισης (Π.Ε.Δ.) σύμφωνα με το άρθρο 9.

Η συμμετοχή στα συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης:

i) συνοδεύεται από την καταβολή στο σύστημα εκ μέρους του ενδιαφερόμενου διαχειριστή χρηματικής εισφοράς. Το ύψος της εισφοράς αυτής καθορίζεται στη σύμβαση προσχώρησης του διαχειριστή στο σύστημα, σύμφωνα με τους όρους που αναφέρονται στην περίπτωση 2α,

ii) παρέχει το δικαίωμα στον συμμετέχοντα διαχειριστή να επισημαίνει τις συσκευασίες με την ένδειξη που περιγράφεται στη σύμβαση προσχώρησης, ως απόδειξη της συμμετοχής του στο σύστημα,

iii) απαλλάσσει τους συμβαλλόμενους διαχειριστές από την ευθύνη εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που περιγράφονται στο άρθρο 12.

Γ. Η έγκριση ή ανανέωση κάθε συστήματος ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης χορηγείται μόνον εφόσον:

1) Οι επιχειρήσεις που αποτελούν συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης δεν έχουν κηρυχθεί σε πτώχευση και δεν βρίσκονται σε κατάσταση εκκαθάρισης ή παύσης πληρωμών, καθώς και οι μετέχοντες σε αυτά διαχειριστές δεν έχουν καταδικασθεί για φορολογικές ή οικονομικές παραβάσεις, καθώς και για παραβάσεις των διατάξεων του ανταγωνισμού ή αισχροκέρδειας που αποτελούν κώλυμα άσκησης επιχειρηματικής δραστηριότητας κατά το ισχύον δίκαιο.

Στην περίπτωση που το σύστημα έχει τη νομική μορφή Α.Ε. θα πρέπει να μην έχουν καταδικασθεί για τα προαναφερόμενα αδικήματα τα μέλη των διοικήσεων, οι διευθύνοντες σύμβουλοι και τα ανώτερα διευθυντικά στελέχη τους.

2) Βεβαιώνεται από τον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. ότι το εν λόγω σύστημα ανταποκρίνεται στους όρους των προηγούμενων παραγράφων Α (εδ.2) και Β του άρθρου αυτού και στα προγράμματα εναλλακτικής διαχείρισης (άρθρο 5).

Στην έγκριση του συστήματος ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης μπορεί να προβλέπονται ειδικότεροι όροι για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή του.

Η έγκριση ισχύει για έξι (6) χρόνια και μπορεί να ανανεώνεται με τροποποίηση ή αναθεώρηση της προβλεπόμενης μελέτης σύμφωνα με τα τότε ισχύοντα νέα δεδομένα ή κατ' εφαρμογή του άρθρου 9 (παρ. 4). Η διαδικασία ανανέωσης, αναστολής ή ανάκλησης των εγκρίσεων, καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής ρυθμίζονται από κανονισμούς που εκδίδονται με αποφάσεις του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π..

Δ. Οι διαχειριστές των συσκευασιών υποχρεούνται να καταρτίσουν λεπτομερή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του συστήματος ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης και τον τρόπο εκπλήρωσης των υποχρεώσεών τους κατ' εφαρμογή του άρθρου αυτού. Η έκθεση αυτή περιλαμβάνει και τον προγραμματισμό του συστήματος για τον επόμενο χρόνο. Η έκθεση υποβάλλεται στον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. την 1η Ιανουαρίου κάθε έτους.

Άρθρο 8

Όροι και προϋποθέσεις για την εναλλακτική διαχείριση των δημοτικών αποβλήτων συσκευασίας

1. Η εναλλακτική διαχείριση των δημοτικών αποβλήτων συσκευασίας είναι υποχρεωτική για τους Ο.Τ.Α. και οργανώνεται:

α) από τους υπόχρεους φορείς διαχείρισης των αποβλήτων (Δήμους ή Κοινότητες ή Σύνδεσμοι Δήμων ή Κοινοτήτων ή Λιμενικό Οργανισμό - Λιμενικό Ταμείο), στο πλαίσιο εφαρμογής του άρθρου 6 της υπ' αριθ. 69728/824/1996 Κ.Υ.Α. (ΦΕΚ 358 Β') σε συνδυασμό με το άρθρο 10 αυτής, ή

β) από τους διαχειριστές συσκευασιών (συστήματα ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης), σε συνεργασία με τους παραπάνω υπόχρεους φορείς. Σε κάθε περίπτωση η εναλλακτική διαχείριση των δημοτικών αποβλήτων συσκευασίας γίνεται σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο προηγούμενο άρθρο, σε συνδυασμό με τους ποσοτικούς στόχους που καθορίζονται στο άρθρο 10.

2. Αν η εναλλακτική διαχείριση των δημοτικών αποβλήτων οργανώνεται από κοινού σύμφωνα με την παράγραφο 1 (περ. β') καταρτίζονται μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών (υπόχρεων φορέων διαχείρισης αποβλήτων και διαχειριστών των συσκευασιών) εξαιρέσεις συμβάσεις συνεργασίας.

Στις συμβάσεις αυτές καθορίζονται ιδίως:

α) τα επιχειρησιακά σχέδια της εναλλακτικής διαχείρισης που ενδεικτικά περιλαμβάνουν εργασίες διαχείρισης των αποβλήτων που αναλαμβάνουν οι υπόχρεοι φορείς διαχείρισης αποβλήτων, τους ποσοτικούς στόχους και το χρονοδιάγραμμα επίτευξής τους, τις προδιαγραφές των δευτερογενών υλικών, όπως αποβλήτων συσκευασιών,

β) το πλαίσιο, οι όροι και τα κριτήρια αξιολόγησης του ποσού χρηματοδότησης των υπόχρεων φορέων διαχείρισης αποβλήτων λαμβάνοντας υπόψη το άρθρο 17 (παρ. β') της Κ.Υ.Α. υπ' αριθ. 69728/854/1996.

Η χρηματοδότηση αυτή στηρίζεται σε μηχανισμό εξεύρεσης του πραγματικού κόστους της συνολικής διαχείρισης των δημοτικών αποβλήτων κατά τον οποίο συνυπολογίζεται η μείωση των δαπανών των υπόχρεων φορέων για τη διαχείριση των αποβλήτων συσκευασίας.

γ) μέτρα και όροι σε περίπτωση αθέτησης των συμβατικών υποχρεώσεων των μερών.

Αντίγραφο των εξαετών αυτών συμβάσεων συνεργασίας υποβάλλεται στον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. μέσα σε ένα μήνα από την υπογραφή τους.

3. Σε περίπτωση που διαπιστώνεται αδυναμία συμφωνίας μεταξύ υπόχρεων φορέων διαχείρισης των δημοτικών αποβλήτων και διαχειριστών των συσκευασιών αναφορικά με τους όρους σύναψης της σύμβασης συνεργασίας, το θέμα παραπέμπεται με μέριμνα ενός των ενδιαφερόμενων μερών στο Διοικητικό Συμβούλιο του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. ή στην Επιτροπή που προβλέπεται στο άρθρο 24 (παρ. 11), προκειμένου να προτείνει την προσφορότερη και για τα δύο μέρη δυνατή λύση.

4. Οι υπόχρεοι φορείς διαχείρισης των δημοτικών αποβλήτων των συσκευασιών λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την ομαλή και αποδοτική λειτουργία της εναλλακτικής διαχείρισης. Τα μέτρα αυτά αναφέρονται κατά κύριο λόγο στην εφαρμογή συστημάτων επιστροφής και συλλογής των αποβλήτων με υποχρεωτική συμμετοχή του κα-

ταναλωτή ή τελικού χρήστη κατά το στάδιο διαλογής των αποβλήτων στην πηγή. Σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του καταναλωτή ή τελικού χρήστη με τα ως άνω μέτρα, ο υπόχρεος φορέας διαχείρισης έχει τη δυνατότητα να επιβάλλει πρόστιμο με βάση την εκάστοτε ισχύουσα κανονιστική πράξη που εκδίδει ο κάθε Ο.Τ.Α., σύμφωνα με το άρθρο 15 (παρ.5) του ν. 2539/1997.

5. Σε κάθε περίπτωση δεν αποκλείεται η δραστηριότητα των ατόμων που ευκαιριακά ασχολούνται με τη συλλογή ανακυκλώσιμων χρησιμοποιημένων υλικών, καθώς και των σχολείων, προσκόπων, οικολογικών οργανώσεων μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα με την προϋπόθεση ότι δεν παρακωλύεται το έργο των εγκεκριμένων συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης.

Άρθρο 9

Πιστοποιητικό Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών

1. Κάθε τρία (3) χρόνια από τη χορήγηση της έγκρισης του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης (άρθρο 7) διενεργείται έλεγχος από τον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. μετά από αίτηση του διαχειριστή συσκευασίας ή του συστήματος συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης ή αυτεπαγγέλτως, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι κατά το χρονικό αυτό διάστημα εφαρμόζονται οι μέθοδοι εναλλακτικής διαχείρισης και επιτυγχάνονται οι στόχοι της σύμφωνα με τις απαιτήσεις του άρθρου 7.

Αν από τον έλεγχο διαπιστώνεται ότι εφαρμόζονται οι μέθοδοι εναλλακτικής διαχείρισης και επιτυγχάνονται οι στόχοι σύμφωνα με τα παραπάνω, ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. εκδίδει το Πιστοποιητικό Εναλλακτικής Διαχείρισης (Π.Ε.Δ.) με το οποίο βεβαιώνεται η υπαγωγή του σχετικού υλικού ή συσκευασίας σε εναλλακτική διαχείριση.

2. Το Π.Ε.Δ. εκδίδεται στο όνομα του διαχειριστή για όλα τα υλικά ή συσκευασίες ή συσκευασμένα προϊόντα που διαχειρίζεται. Με το Π.Ε.Δ. απαλλάσσονται οι λοιποί συνυπεύθυνοι διαχειριστές του εν λόγω υλικού ή συσκευασίας από την υποχρέωση έκδοσής του.

3. Το Π.Ε.Δ. χορηγείται εφόσον ο αιτών διαχειριστής:

α) Αποδεικνύει, με βάση τα στοιχεία που του ζητά ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π., ότι εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις εναλλακτικής διαχείρισης για την προηγούμενη τριετία σύμφωνα με τους όρους που προσδιορίζονται στη χορηγηθείσα έγκριση του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης (άρθρο 7). Σε περίπτωση που ο αιτών διαχειριστής συμμετέχει σε συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης (άρθρο 7 παρ. 3) αρκεί η κατάθεση στον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. των αποδεικτικών συμμετοχής στα συστήματα αυτά και εκπλήρωσης των υποχρεώσεών του.

β) Καταβάλλει ανταποδοτικό τέλος, το ύψος του οποίου προσδιορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Το ποσό αυτό αναπροσαρμόζεται με κοινή απόφαση των ως άνω Υπουργών μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π..

4. Αν ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. διαπιστώσει ότι δεν πληρούνται οι υποχρεώσεις εναλλακτικής διαχείρισης ή ότι δεν τηρούνται οι όροι της έγκρισης που χορηγήθηκε, μπορεί να θέσει ειδικούς όρους για την έκδοσή του Π.Ε.Δ. με προθεσμία συμμόρφωσης με αυτούς ή να επιβάλλει χρηματικό πρόστιμο σύμφωνα με το άρθρο 20.

Εάν ο αιτών επί δύο φορές δεν επιδεικνύει επάρκεια ή δεν συμμορφώνεται με τους τιθήμενους ειδικούς όρους, ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. έχει τη δυνατότητα:

α) Στην περίπτωση συστήματος ατομικής εναλλακτικής διαχείρισης να υποχρεώσει τον αιτούντα να συμμετάσχει σε υπάρχον σύστημα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης που αφορά τον κλάδο του ή να συμπράξει στη δημιουργία νέου, άλλως προβαίνει σε αναθεώρηση των όρων ή σε ανάκληση της έγκρισης του συστήματος αυτού.

β) Στην περίπτωση συστήματος συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης να προβεί σε αναθεώρηση των όρων ή σε ανάκληση της έγκρισης του συστήματος αυτού.

5. Οι αιτήσεις και τα σχετικά αποδεικτικά στοιχεία για την έκδοση του Π.Ε.Δ. κατατίθενται στον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. κάθε τρία (3) χρόνια, από τη χορήγηση της έγκρισης του συστήματος εναλλακτικής διαχείρισης, από 1ης Ιανουαρίου - 31ης Ιανουαρίου. Μέσα σε έξι (6) μήνες από την υποβολή όλων των αιτούμενων από τον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. στοιχείων χορηγείται το Π.Ε.Δ., το οποίο εν συνεχεία δημοσιεύεται στον κατάλογο του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. που προβλέπεται στο άρθρο 13.

Άρθρο 10

Ποσοτικοί στόχοι για την αξιοποίηση - επαναχρησιμοποίηση των αποβλήτων των συσκευασιών

Α. Ως προς την αξιοποίηση των αποβλήτων συσκευασίας (ανακύκλωση - ανάκτηση ενέργειας):

1.α) Μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2005 πρέπει να αξιοποιείται τουλάχιστον το 50% κατά βάρος των αποβλήτων συσκευασίας με ανώτατο όριο το 65%.

β) Στο πλαίσιο του παραπάνω στόχου και για το ίδιο χρονικό διάστημα πρέπει να ανακυκλώνεται από το σύνολο των υλικών συσκευασίας τουλάχιστον το 25% κατά βάρος με ανώτατο όριο το 45%. Στο ποσοστό αυτό πρέπει να ανακυκλώνεται τουλάχιστον το 15% κάθε υλικού συσκευασίας.

γ) Μετά την ημερομηνία αυτή το ποσοστό αξιοποίησης και ανακύκλωσης καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 6 (παρ. 1γ) της οδηγίας 94/62/ΕΚ.

Οι παραπάνω ποσοτικοί στόχοι τροποποιούνται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ώστε να εναρμονίζονται με τα εκάστοτε ισχύοντα στο Κοινοτικό Δίκαιο.

2. Για την επίτευξη των ποσοτικών στόχων που προβλέπονται στην προηγούμενη παράγραφο ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. ή μέχρι την ίδρυσή του η αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων εισηγείται στον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ή/και στον Υπουργό Ανάπτυξης τη λήψη των αναγκαίων μέτρων στο πλαίσιο εφαρμογής του σχετικού προγράμματος, σύμφωνα με το άρθρο 5, ή, σε περίπτωση που δεν έχει καταρτισθεί το πρόγραμμα αυτό, σύμφωνα με τις γενικές αρχές εναλλακτικής διαχείρισης (άρθρο 4).

3. Σε περίπτωση που ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. καταρτίζει ή πρόκειται να καταρτίσει πρόγραμμα, σύμφωνα με το οποίο γίνεται υπέρβαση των οριζόμενων στην παρ. 1 (α και β) ποσοτικών στόχων, με την πρόβλεψη παράλληλα κατάλληλων δυνατοτήτων ανακύκλωσης και ανάκτησης, για μία υψηλού επιπέδου προστασία του περιβάλλοντος, το πρόγραμμα αυτό εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, με την

προϋπόθεση ότι τα προβλεπόμενα για την εφαρμογή τους μέτρα δεν θα προκαλέσουν στρεβλώσεις στην εθνική και κοινοτική αγορά.

Ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. μέσω του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ενημερώνει την Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικά με το πρόγραμμα αυτό.

Β. Ως προς την επαναχρησιμοποίηση των συσκευασιών:

Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Ανάπτυξης μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. μπορούν να εγκρίνονται ποσοτικοί στόχοι για την προώθηση της επαναχρησιμοποίησης των συσκευασιών διαφόρων προϊόντων, καθώς και τα μέτρα για την επίτευξή τους, όπως η προώθηση συστήματος εγγυοδοσίας.

Άρθρο 11

Σήμανση συσκευασιών και σύστημα αναγνώρισης

1. Οι συσκευασίες φέρουν την κατάλληλη σήμανση είτε επί της (διας της συσκευασίας είτε στην ετικέτα. Η σήμανση πρέπει να είναι ευδιάκριτη και ευανάγνωστη, καθώς και αρκούτσως ανθεκτική και μακρόβια ακόμα και όταν ανοιχθεί η συσκευασία.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π., προσδιορίζεται η σήμανση των συσκευασιών σύμφωνα με τους όρους της παραγράφου αυτής.

Η νόμιμη χρήση της σήμανσης ελέγχεται από τον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π..

2. Στη συσκευασία αναγράφεται η φύση του ή των χρησιμοποιημένων υλικών συσκευασίας για λόγους αναγνώρισης και κατάταξης από τη βιομηχανία ή επιχείρηση που προβαίνει σε προμήθεια ή κατασκευή της συσκευασίας κατά την έννοια του άρθρου 2 (παρ. 16).

Η αρίθμηση και οι συντομογραφίες επί των οποίων βασίζεται το σύστημα αναγνώρισης περιλαμβάνεται στην απόφαση της Επιτροπής 97/129/ΕΚ της 28ης Ιανουαρίου 1997.

Άρθρο 12

Υποχρεώσεις διαχειριστών συσκευασίας

1. Οι διαχειριστές των συσκευασιών έχουν ευθύνη για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τις διατάξεις του παρόντος νόμου και ειδικότερα των άρθρων 6, 7, 8, 9, 10 και 11 αυτού στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τους. Ειδικότερα από τους διαχειριστές των συσκευασιών έχουν ευθύνη:

α) Οι προμηθευτές - κατασκευαστές: να παραλαμβάνουν από εγκεκριμένους χώρους ή εγκαταστάσεις το δευτερογενές υλικό (απόβλητα συσκευασίας) και να το χρησιμοποιούν για τη παραγωγή νέων προϊόντων (ανακύκλωση - ανάκτηση υλικών).

β) Οι συσκευαστές - εισαγωγείς συσκευασιών: να προβαίνουν σε συλλογή και διαλογή στη πηγή των αποβλήτων συσκευασίας και να μεριμνούν ώστε τα απόβλητα αυτά να οδηγούνται σε επαναχρησιμοποίηση ή σε εγκεκριμένες εγκαταστάσεις αξιοποίησης κατά περίπτωση, σύμφωνα με τις εκάστοτε κείμενες σχετικές διατάξεις.

γ) Οι διακινητές να συλλέγουν τα απόβλητα συσκευασίας ή τις χρησιμοποιημένες συσκευασίες και να μη διακινούν προϊόντα χωρίς σήμανση ή αναγνώριση σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.

2. Από τις υποχρεώσεις που περιγράφονται στην παράγραφο 1 (εδάφια α', β' και γ) του άρθρου αυτού απαλλάσσονται οι διαχειριστές των συσκευασιών που συμμετέχουν σε συστήματα συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης, σύμφωνα με το άρθρο 7 (παρ. Β εδάφιο β') του παρόντος νόμου, με τον όρο ότι τηρούνται αμοιβαία οι συμβατικές δεσμεύσεις μεταξύ διαχειριστών ή διαχειριστών και Ο.Τ.Α..

Άρθρο 13

Συστήματα πληροφορικής

1. Ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. μεριμνά για τη δημιουργία βάσεων δεδομένων για τις συσκευασίες και τα απόβλητα των συσκευασιών.

2. Οι βάσεις δεδομένων παρέχουν πληροφορίες κυρίως ως προς την έκταση, τα χαρακτηριστικά και την εξέλιξη της ροής των συσκευασιών και αποβλήτων συσκευασίας (συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών για τον επικίνδυνο χαρακτήρα των υλικών συσκευασίας και των συστατικών που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή τους) στον εθνικό χώρο.

3. Για την εναρμόνιση των χαρακτηριστικών και της παρουσίας των διαθέσιμων δεδομένων ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. παρέχει στην Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων τα διαθέσιμα δεδομένα σύμφωνα με το άρθρο 12 (παρ.3) της οδηγίας 94/62/ΕΚ.

4. Οι διαχειριστές συσκευασιών υποχρεούνται να παρέχουν στον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. ακριβή και αξιόπιστα δεδομένα που αφορούν τον τομέα της δραστηριότητάς τους.

Ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π., λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις στην παροχή λεπτομερών δεδομένων, έχει δικαίωμα: α) ελέγχου της αξιοπιστίας των παρεχόμενων δεδομένων και β) συλλογής και επεξεργασίας περαιτέρω πληροφοριών, με την επιφύλαξη του βιομηχανικού και εμπορικού απορρήτου.

5. Ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. αποστέλλει τα δεδομένα που του παρέχονται κατ' εφαρμογή του άρθρου αυτού στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων μαζί με τις εθνικές εκθέσεις που προβλέπονται στο άρθρο 14 προκειμένου να διαβιβασθούν στη συνέχεια από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων στην Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

6. Ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. δημοσιεύει κάθε δύο (2) χρόνια κατάλογο με τα εγκεκριμένα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης, καθώς και με τους νόμιμους κατόχους των πιστοποιητικών εναλλακτικής διαχείρισης.

Άρθρο 14

Υποβολή εκθέσεων

Ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. υποβάλλει μέσω του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων στην Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εκθέσεις σχετικά με την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος νόμου. Οι εκθέσεις αυτές καταρτίζονται σύμφωνα με το άρθρο 5 της οδηγίας 91/692/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 23ης Δεκεμβρίου 1991 "Για την τυποποίηση και τον εξορθολογισμό των εκθέσεων κ.λπ."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΆΛΛΑ ΠΡΟΪΟΝΤΑ - ΑΠΟΒΛΗΤΑ ΆΛΛΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Άρθρο 15

Προγράμματα εναλλακτικής διαχείρισης άλλων προϊόντων

1. Ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. εκπονεί και εφαρμόζει πρόγραμμα τα εναλλακτικής διαχείρισης για τα άλλα προϊόντα, που περιλαμβάνουν κατευθυντήριες γραμμές και μέτρα πρόληψης των ζημιωγόνων για το περιβάλλον δράσεων. Τα προγράμματα αυτά είναι αποτέλεσμα συγκέντρωσης και αξιοποίησης όλων των σχετικών πρωτοβουλιών και εισηγήσεων των οικονομικών παραγόντων προς τον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. και αποβλέπουν στη λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων για την εναλλακτική διαχείριση των άλλων προϊόντων, σύμφωνα με τις γενικές αρχές του άρθρου 4.

2. Το περιεχόμενο των προγραμμάτων για κάθε προϊόν είναι ανάλογο αυτών για την εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών όπως προσδιορίζεται με το άρθρο 5, εκτός εάν για ορισμένα προϊόντα ισχύουν ειδικότερες προβλέψεις από τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας όπως μπαταρίες, χρησιμοποιημένα ορυκτέλαια.

3. Για την κατάρτιση προγραμμάτων για τα δημοτικά απόβλητα των άλλων προϊόντων οι Ο.Τ.Α. μέσα σε ένα χρόνο από την έναρξη ισχύος του νόμου υποβάλλουν στον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. τις προτάσεις τους, μετά από συνεργασία με τους διαχειριστές των προϊόντων και άλλους αρμόδιους φορείς, αναφορικά με το σχεδιασμό της διαχείρισης των αποβλήτων των προϊόντων αυτών, καθώς και μελέτη σχετικά με τις μεθόδους οργάνωσης της εναλλακτικής διαχείρισής τους.

4. Κάθε πρόγραμμα εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Εσωτερικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

5. Αν μέχρι την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού έχουν ήδη καταρτισθεί προγράμματα για ορισμένα προϊόντα, σύμφωνα με ειδικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, σε συμμόρφωση με το κοινοτικό δίκαιο (π.χ. μπαταρίες, χρησιμοποιημένα ορυκτέλαια κ.λπ.), τα προγράμματα αυτά εντάσσονται στις ρυθμίσεις του νόμου αυτού από την έναρξη ισχύος του σε συνδυασμό με τις υφιστάμενες ειδικότερες ρυθμίσεις της νομοθεσίας που τα διέπει με φορέα υλοποίησής τους τον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π..

Άρθρο 16

Όροι και προϋποθέσεις για τη διαχείριση των άλλων προϊόντων

1. Προκειμένου τα άλλα προϊόντα να διακινηθούν στην αγορά εφαρμόζονται ευρωπαϊκά πρότυπα που αναφέρονται στις απαιτήσεις ως προς τη σύνθεση και την επαναχρησιμοποίησιμη και αξιοποίησιμη φύση των άλλων προϊόντων.

Αν δεν έχουν θεσπισθεί ευρωπαϊκά πρότυπα, οι διαχειριστές των άλλων προϊόντων μπορούν να υποβάλλουν στον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. μέσα στο πρώτο εξάμηνο από την παρέλευση ενός χρόνου από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού προτάσεις για την κατάρτιση εθνικών προτύπων με βάση τα κριτήρια και τις μεθόδους που περιγράφονται στην παράγραφο 2.1. του άρθρου 6. Οι προτάσεις αυτές μπορούν να αναφέρονται και στη σύναψη συμφωνιών.

2. Τα εθνικά πρότυπα διαχείρισης των άλλων προϊό-

των εγκρίνονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και του καθ' ύλην αρμόδιου Υπουργού μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π..

Άρθρο 17

Όροι και προϋποθέσεις για την εναλλακτική διαχείριση άλλων προϊόντων

1. Όσοι προβαίνουν σε διαχείριση άλλων προϊόντων (διαχειριστές), υποχρεώνονται να οργανώνουν συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης των άλλων προϊόντων που αφορούν τη δραστηριότητά τους.

2. Οι διαχειριστές των άλλων προϊόντων προωθούν, κατ' εφαρμογή των προγραμμάτων που προβλέπονται στο άρθρο 15, την πλέον ενδεδειγμένη μέθοδο εναλλακτικής διαχείρισης με την οργάνωση συστημάτων συλλογής, μεταφοράς, προσωρινής αποθήκευσης, αξιοποίησης των αποβλήτων των άλλων προϊόντων, τηρουμένων των διατάξεων του άρθρου 8 της υπ' αριθ. 69728/824/ 1996 Κ.Υ.Α., καθώς και συστημάτων επαναχρησιμοποίησής τους.

3. Οι δημόσιες υπηρεσίες, επιχειρήσεις και οργανισμοί οργανώνουν τη συλλογή των αποβλήτων των άλλων προϊόντων που προέρχονται από τη δραστηριότητά τους.

4. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π., καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι και προϋποθέσεις και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εναλλακτική διαχείριση των άλλων προϊόντων και για την έκδοση του πιστοποιητικού εναλλακτικής διαχείρισης.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π., καθορίζονται οι ποσοτικοί στόχοι για την εναλλακτική διαχείριση των προϊόντων, καθώς και τα μέτρα για την επίτευξή τους, όπως η προώθηση εγγυοδοτικού συστήματος κ.ά..

6. Οι υποχρεώσεις των διαχειριστών συσκευασίας που περιγράφονται στο άρθρο 12 εξειδικεύονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, μετά από εισήγηση του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π., για τους διαχειριστές των άλλων προϊόντων.

Άρθρο 18

Συστήματα πληροφορικής

Οι διατάξεις του άρθρου 13 (παράγραφοι 1, 2, 4 και 6) εφαρμόζονται αναλογικά και για τα άλλα προϊόντα και τα απόβλητά τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 19

Εθνικό σύστημα πληροφόρησης του κοινού

Ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. οργανώνει εθνικό σύστημα πληροφόρησης για τους χρήστες των συσκευασιών και άλλων προϊόντων και ιδιαίτερα τους καταναλωτές, καθώς και για κάθε ενδιαφερόμενο ιδιωτικό ή δημόσιο φορέα που αναφέρεται κυρίως:

- στα προγράμματα διαχείρισης των συσκευασιών ή άλλων προϊόντων,

- στα συστήματα επιστροφής, συλλογής και αξιοποίησης,

- στο ρόλο των χρηστών - καταναλωτών ως παραγόντων συμβολής στην αποτελεσματικότητα της εναλλακτικής

διαχείρισης με την ουσιαστική συμμετοχή τους στα συστήματα επιστροφής, συλλογής/διαλογής στην πηγή των χρησιμοποιημένων συσκευασιών ή των αποβλήτων συσκευασίας και άλλων προϊόντων,

- στη σημασία των σημάνσεων στις συσκευασίες που διακινούνται στην αγορά,

- στα αναγκαία στοιχεία για τη διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων και αποβλήτων συσκευασίας και άλλων προϊόντων.

Άρθρο 20

Κυρώσεις

Α. ΠΟΙΝΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

1.α. Κάθε διαχειριστής συσκευασίας και άλλου προϊόντος ο οποίος ασκεί δραστηριότητα ή επιχείρηση κατά παράβαση των διατάξεων των άρθρων 12 και 17, καθώς και των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται σε εκτέλεση αυτών, τιμωρείται με φυλάκιση μέχρι τριών (3) ετών ή χρηματική ποινή από 100.000 δρχ. μέχρι 1.000.000 δρχ. ή και με τις δύο αυτές ποινές.

β. Αν οι πράξεις αυτές τελέσθηκαν από αμέλεια, οι δράστες τιμωρούνται με φυλάκιση μέχρι ένα (1) χρόνο ή με χρηματική ποινή 150.000 μέχρι 300.000 δρχ..

2. Αν η ρύπανση ή άλλη υποβάθμιση του περιβάλλοντος προέρχεται από τη δραστηριότητα νομικού προσώπου, το δικαστήριο κηρύσσει "αστικώς υπεύθυνο εις ολόκληρον" για την καταβολή της χρηματικής ποινής και το νομικό πρόσωπο.

3. Οι πρόεδροι διοικητικών συμβουλίων, οι εντεταλμένοι ή διευθύνοντες σύμβουλοι ανωνύμων εταιριών, οι διαχειριστές εταιριών περιορισμένης ευθύνης, ο πρόεδρος του διοικητικού και εποπτικού συμβουλίου συνεταιρισμών, καθώς και τα πρόσωπα που ασκούν τη διοίκηση ή τη διαχείριση κοινοπραξιών και άλλων νομικών προσώπων του δημόσιου ή του ιδιωτικού τομέα, συμπεριλαμβανομένων και των Ο.Τ.Α., έχουν ιδιαίτερη νομική υποχρέωση να μεριμνούν για την τήρηση των διατάξεων του παρόντος νόμου.

Για κάθε πράξη ή παράλειψη του νομικού προσώπου που εμπίπτει στην παράγραφο 1 του άρθρου αυτού, τα πρόσωπα αυτά τιμωρούνται ως αυτουργοί ανεξάρτητα από την τυχόν ποινική ευθύνη άλλου φυσικού προσώπου και την αστική ευθύνη του νομικού προσώπου, εφόσον από πρόθεση ή αμέλεια δεν τήρησαν την ιδιαίτερη νομική τους υποχρέωση να μεριμνούν για την εφαρμογή των διατάξεων του νόμου αυτού.

4. Όποιος παρεμποδίζει τη διενέργεια ελέγχων από τον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. κατ' εφαρμογή του άρθρου 24 (παρ. 3 εδάφιο ι'), καθώς και όποιος αρνείται την παροχή στοιχείων ή πληροφοριών ενώ είναι υπόχρεος για την παροχή τους ή παρέχει ψευδείς πληροφορίες ή στοιχεία τιμωρείται σύμφωνα με το άρθρο 458 του Ποινικού Κώδικα.

5. Στις περιπτώσεις των παραβάσεων του παρόντος άρθρου παρίσταται χωρίς έγγραφη προδικασία στο ακροατήριο ως πολιτικώς ενάγων το Δημόσιο, οι Ο.Τ.Α. στην περιφέρεια των οποίων διαπιστώθηκε η παράβαση εφόσον το Δημόσιο ή οι Ο.Τ.Α. δεν είναι παραβάτες ανεξάρτητα αν έχουν υποστεί περιουσιακή ζημία, με αίτημα την αποκατάσταση των πραγμάτων στο μέτρο που είναι δυνατή.

Β. ΑΣΤΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ

Οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο παραβαίνει τις διατάξεις του νόμου αυτού και των κανονιστικών πράξε-

ων που εκδίδονται σε εκτέλεση αυτού, υποχρεούται σε αποζημίωση εκτός αν αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε ανώτερη βία ή ότι προήλθε από ενέργεια τρίτου που ενήργησε δολίως.

Γ. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΥΡΩΣΕΙΣ

1. Σε κάθε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, που παραβαίνει τις διατάξεις του νόμου αυτού και ειδικότερα των άρθρων 6, 7, 8, 9, 11, 12, 16 και 17 και των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται με εξουσιοδότησή τους, επιβάλλονται ανεξάρτητα από την αστική ή ποινική ευθύνη του ως διοικητικές κυρώσεις:

α) από τον οικείο Νομάρχη μετά από αιτιολογημένη εισήγηση του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. και ύστερα από προηγούμενη ακρόαση του ενδιαφερομένου:

- πρόστιμο για κάθε παράβαση από εκατό χιλιάδες (100.000) μέχρι ένα εκατομμύριο (1.000.000) δραχμές,
- προσωρινή διακοπή της λειτουργίας της συγκεκριμένης δραστηριότητας για χρονικό διάστημα μέχρι πέντε ημερές.

β) Από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, ο οποίος από κοινού με τον τυχόν συναρμόδιο Υπουργό μπορούν να επιβάλλουν με κοινή απόφαση, ύστερα από αιτιολογημένη εισήγηση του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. και προηγούμενη ακρόαση του ενδιαφερομένου:

- πρόστιμο για κάθε παράβαση από ένα εκατομμύριο (1.000.000) μέχρι πενήντα εκατομμύρια (50.000.000) δραχμές,

- προσωρινή διακοπή λειτουργίας της συγκεκριμένης δραστηριότητας για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των πέντε ημερών,

- οριστική διακοπή λειτουργίας της συγκεκριμένης δραστηριότητας.

Με την απόφαση επιβολής της διακοπής λειτουργίας μπορεί να προβλέπεται και πρόστιμο από διακόσιες χιλιάδες (200.000) μέχρι ένα εκατομμύριο (1.000.000) δραχμές για κάθε ημέρα παράβασης της απαγόρευσης.

2. Κατά την επιλογή και επιβολή των παραπάνω κυρώσεων λαμβάνονται υπόψη κυρίως η σοβαρότητα της παράβασης, η τυχόν επαναλαμβανόμενη μη συμμόρφωση στις υποδείξεις των αρμόδιων οργάνων, οι παρόμοιες παραβάσεις στο παρελθόν και ο βαθμός υπαιτιότητας.

3. Πριν από την επιβολή των παραπάνω διοικητικών κυρώσεων μπορεί να χορηγηθεί εύλογη προθεσμία για συμμόρφωση ή να παραταθεί μία μόνο φορά η προθεσμία, αν κριθεί ότι εκείνη που χορηγήθηκε αρχικά δεν ήταν επαρκής.

4. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Οικονομικών, ύστερα από εισήγηση του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π., μπορεί να αυξάνονται τα ανώτατα όρια των παραπάνω προστίμων.

5. Η διαδικασία επιβολής των διοικητικών κυρώσεων του παρόντος άρθρου αρχίζει με την έκδοση της απόφασης του αρμόδιου οργάνου που διαπιστώνει τη παράβαση. Η απόφαση αυτή κοινοποιείται με έγγραφη κλήτευση στον παραβάτη να υποβάλλει τις απόψεις του μέσα σε πέντε ημέρες από την κοινοποίηση της κλήτευσης.

6. Η εκτέλεση των διοικητικών κυρώσεων του άρθρου αυτού, για προσωρινή ή οριστική διακοπή λειτουργίας της δραστηριότητας, γίνεται από την αρμόδια αστυνομική αρχή.

7. Τα πρόστιμα που προβλέπονται στο άρθρο αυτό εισπράττονται από τις Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες (Δ.Ο.Υ.) σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα "περί εισπράξεως δημοσίων εσόδων" και αποδίδονται στον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. από την αρμόδια Διεύθυνση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών ρυθμίζονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες για την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας παραγράφου.

Δ. Οι κυρώσεις που προβλέπονται στο άρθρο αυτό επιβάλλονται ανεξάρτητα από τις κυρώσεις που προβλέπονται σε άλλες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, όπως στις ισχύουσες διατάξεις για την προστασία του εμπορικού και βιομηχανικού απορρήτου κ.λπ..

Άρθρο 21 Κίνητρα

Στους διαχειριστές που προβαίνουν σε εναλλακτική διαχείριση συσκευασιών και άλλων προϊόντων, σύμφωνα με τους στόχους, τις απαιτήσεις και τις γενικές αρχές του παρόντος νόμου, παρέχονται κίνητρα σύμφωνα με το εκάστοτε ισχύον νομοθετικό καθεστώς ενισχύσεων των ιδιωτικών επενδύσεων.

Άρθρο 22

Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου καταργείται η υπ' αριθ. 31784/954/1990 υπουργική απόφαση "Για τους τύπους συσκευασίας υγρών τροφίμων" (ΦΕΚ 251 Β') καθώς και κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις του νόμου αυτού ή ανάγεται σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτόν.

Άρθρο 23

Μεταβατικές διατάξεις

1. Οι διαχειριστές των συσκευασιών και οι διαχειριστές άλλων προϊόντων υποχρεούνται μέσα σε οκτώ μήνες ή δεκαοκτώ μήνες αντίστοιχα από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου να υποβάλουν για έγκριση συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης των συσκευασιών και άλλων προϊόντων, σύμφωνα με τα άρθρα 7 και 17 και μέσα σε πέντε μήνες από τη λειτουργία κάθε συστήματος να υποβάλλουν σχετική αίτηση στον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. για τη χορήγηση του προβλεπόμενου στο άρθρο 9 πιστοποιητικού εναλλακτικής διαχείρισης.

2. Όσες επιχειρήσεις προβαίνουν ήδη σε εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων υποχρεούνται μέσα σε τρεις μήνες από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού να το γνωστοποιήσουν στην αρμόδια Υπηρεσία Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων προκειμένου να λάβουν την προβλεπόμενη έγκριση και το πιστοποιητικό εναλλακτικής διαχείρισης.

3. Οι υποχρεώσεις που προβλέπονται στις προηγούμενες παραγράφους 2 και 3 αναφέρονται και στους Ο.Τ.Α. όταν προβαίνουν σε εναλλακτική διαχείριση συσκευασιών και άλλων προϊόντων.

4. Εφόσον δεν έχουν καταρτισθεί τα προγράμματα εναλλακτικής διαχείρισης που προβλέπονται στα άρθρα 5 και 15, η οργάνωση των συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης, καθώς και η χορήγηση των προβλεπόμενων στις προηγούμενες παραγράφους 2 και 3 εγκρίσεων γίνονται στο πλαίσιο υλοποίησης των στόχων του παρόντος

νόμου, σύμφωνα με τις γενικές αρχές εναλλακτικής διαχείρισης (άρθρο 4) και τις ειδικότερες ρυθμίσεις του νόμου αυτού.

5. Οι απαιτήσεις για την κατασκευή των συσκευασιών ισχύουν για τις συσκευασίες που χρησιμοποιούνται για ένα συγκεκριμένο προϊόν πριν από την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

Άρθρο 24

Εθνικός Οργανισμός Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και Άλλων Προϊόντων (Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π.)

1. Ιδρύεται νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου (Ν.Π.Ι.Δ.) με την επωνυμία "Εθνικός Οργανισμός Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και Άλλων Προϊόντων" και το διακριτικό τίτλο "Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π.". Ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. λειτουργεί χάριν του δημόσιου συμφέροντος και δεν έχει κερδοσκοπικό χαρακτήρα.

Για τις σχέσεις του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. με το εξωτερικό χρησιμοποιείται η επωνυμία στην αγγλική γλώσσα ".....National Organisation for the Alternative Management of Packaging and Other Waste....." και ο διακριτικός τίτλος "NOAMPOW".

2. Ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. εδρεύει στην Αθήνα, έχει πλήρη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και υπάγεται στον έλεγχο και την εποπτεία του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

3. Σκοπός του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. είναι κατά κύριο λόγο ο σχεδιασμός και η εφαρμογή της πολιτικής για την εναλλακτική διαχείριση των συσκευασιών και των άλλων προϊόντων σύμφωνα με τους στόχους και τις γενικές αρχές του παρόντος νόμου.

Για την επίτευξη του σκοπού του ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

α) Εισηγείται στον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων:

- τα προγράμματα εναλλακτικής διαχείρισης συσκευασιών και άλλων προϊόντων κατ' εφαρμογή των άρθρων 5 και 15,

- τα εθνικά πρότυπα για τη διαχείριση των συσκευασιών κατ' εφαρμογή του άρθρου 6,

- επί μέρους πρόγραμμα σε περίπτωση υπέρβασης των ποσοτικών στόχων εναλλακτικής διαχείρισης των συσκευασιών που προβλέπονται στο άρθρο 10,

- παρεκκλίσεις από τους προβλεπόμενους στο άρθρο 10 ποσοτικούς στόχους σύμφωνα με τις προβλέψεις της παρ. Α4 αυτού,

- την έκδοση κανονισμών σχετικά με τη διαδικασία ανανεώσεων, τροποποιήσεων, αναστολών ή ανακλήσεων των εγκρίσεων των συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης σύμφωνα με το άρθρο 7,

- την τροποποίηση του ποσού των ανταποδοτικών τελών που προβλέπονται στα άρθρα 7 (παρ. Β1 ii) και 9 (παρ. 3β),

- σχετικά με τη σήμανση των συσκευασιών κατ' εφαρμογή του άρθρου 11,

- τον καθορισμό ειδικότερων όρων και προϋποθέσεων για την εναλλακτική διαχείριση άλλων προϊόντων (άρθρο 17 παρ. 4),

- ποσοτικούς στόχους για εναλλακτική διαχείριση άλλων προϊόντων (άρθρο 17 παρ. 5),

- την απαγόρευση ή τον περιορισμό της χρήσης ορι-

σμένων υλικών, την επιβολή χρήσης κάποιας συγκεκριμένης σύνθεσης υλικών ή επαναχρησιμοποίηση ή εγγυοδοσία σύμφωνα με το άρθρο 6 (παρ. Β4).

- την επιβολή των κυρώσεων σύμφωνα με την παρ. Γ (εδάφιο 1β) του άρθρου 20 και στον οικείο Νομάρχη σύμφωνα με την παρ. Γ (εδάφιο 1α) του άρθρου 20,

- τη λήψη των αναγκαίων νομοθετικών και διοικητικών μέτρων για την αποτελεσματικότερη υλοποίηση των στόχων του νόμου,

- προγράμματα επενδύσεων για τη προστασία του περιβάλλοντος προκειμένου να γίνει σχετική χρηματοδότηση από το Δημόσιο ή διεθνείς οργανισμούς.

β) Χορηγεί:

- εγκρίσεις των συστημάτων ατομικής ή συλλογικής εναλλακτικής διαχείρισης κατ' εφαρμογή των άρθρων 7 και 17,

- πιστοποιητικά εναλλακτικής διαχείρισης των συσκευασιών και άλλων προϊόντων κατ' εφαρμογή του άρθρου 9.

γ) Απευθύνει προς τους διαχειριστές, είτε αυτεπαγγέλτως είτε κατόπιν αιτήματος των οικονομικών παραγόντων ή τρίτων, οδηγίες ή συστάσεις και υποβάλλει προς το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων σχετικές προτάσεις σε θέματα πολιτικής εναλλακτικής διαχείρισης συστημάτων/άλλων προϊόντων.

δ) Γνωμοδοτεί για οποιοδήποτε θέμα παραπέμπεται σε αυτόν από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων σχετικά με την εφαρμογή του νόμου.

ε) Δημιουργεί βάσεις δεδομένων (σύστημα πληροφορικής) για συσκευασίες και άλλα προϊόντα και απόβλητά τους, και δημοσιεύει κατάλογο με τα εγκεκριμένα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης και με τους νόμιμους κατόχους σχετικών πιστοποιητικών (άρθρα 12 και 17).

στ) Δημιουργεί σύστημα πληροφόρησης του κοινού κατ' εφαρμογή του άρθρου 18.

ζ) Καταρτίζει και υποβάλλει εκθέσεις στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων σχετικά με την εφαρμογή του νόμου.

η) Εκπονεί ή αναθέτει μελέτες και χρηματοδοτεί έρευνες που εξυπηρετούν το σκοπό του.

θ) Οργανώνει τακτικούς και έκτακτους ελέγχους που αναφέρονται:

- στην τήρηση και εφαρμογή των προγραμμάτων εναλλακτικής διαχείρισης (άρθρα 5 και 14),

- στη νόμιμη διακίνηση των συσκευασιών και άλλων προϊόντων,

- στη νόμιμη χρήση της σήμανσης, καθώς και

- γενικά στην τήρηση των όρων και υποχρεώσεων που απορρέουν από τις διατάξεις του νόμου.

Οι έκτακτοι έλεγχοι διενεργούνται αυτεπάγγελα ή κατόπιν καταγγελίας. Είναι δυνατόν να ανατίθεται η διενέργεια μέρους ή του συνόλου των ελέγχων σε επιστήμονες με εξειδικευμένες γνώσεις που θα συνεισφέρουν ουσιαστικά στο έργο αυτό. Στην περίπτωση αυτή ανάθεσης των ελέγχων σε τρίτους η δαπάνη βαρύνει τους διαχειριστές των συσκευασιών και άλλων προϊόντων.

ι) Μετά από καταγγελία εκ μέρους οικονομικών παραγόντων ή τρίτων ή και αυτεπαγγέλτως καλεί τους παραβάτες να παύσουν την παράβαση.

ια) Εκτελεί και εφαρμόζει κάθε είδους εθνικά ή κοινοτικά προγράμματα που του ανατίθενται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων για την υλοποίηση των στόχων του νόμου, με παράλληλη α-

νάληψη, απορρόφηση και διαχείριση των σχετικών κονδυλίων της Ε.Ο.Κ..

ιβ) Συντονίζει τη δραστηριότητα των άλλων αρμόδιων φορέων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για το σχεδιασμό και την εφαρμογή σχεδίων και προγραμμάτων εναλλακτικής διαχείρισης και παρέχει τη συνδρομή του όταν απαιτείται.

ιγ) Συνάπτει συμφωνίες με ατομικά ή συλλογικά συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης συσκευασιών/άλλων προϊόντων για την επίτευξη των στόχων του παρόντος νόμου.

ιδ) Συνεργάζεται με ομοειδή όργανα ή οργανισμούς άλλων χωρών, καθώς και με διεθνείς οργανισμούς για ανταλλαγή πληροφοριών και ενδεχομένως κατάρτιση κοινών προγραμμάτων.

ιε) Οργανώνει συνέδρια και εκπαιδευτικά προγράμματα.

ιστ) Ασκεί τις αρμοδιότητες που ανατίθενται σε αυτόν από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων με ειδική εξουσιοδότηση για την επίτευξη του σκοπού του.

ιζ) Διαχειρίζεται τους πόρους του οργανισμού.

4. Όργανα διοίκησης του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. είναι το Διοικητικό Συμβούλιο (Δ.Σ.) και ο Γενικός Διευθυντής (Γ.Δ.). Τα όργανα αυτά:

- εισηγούνται την πολιτική της εναλλακτικής διαχείρισης των συσκευασιών και των άλλων προϊόντων στον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, καθώς και

- μεριμνούν για την επίτευξη των στόχων του νόμου αυτού.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. αποτελείται από μη αμειβόμενα μέλη και συγκροτείται από εκπροσώπους του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, αιρετούς εκπροσώπους των Ο.Τ.Α., εκπροσώπους συλλογικών φορέων, οικολογικών οργανώσεων και οργανώσεων των καταναλωτών.

5. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, καθορίζονται οι αρμοδιότητες των οργάνων διοίκησης του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π., ο αριθμός και οι ιδιότητες, οι γνώσεις και η εμπειρία των μελών των οργάνων αυτών, η διάρκεια της θητείας τους, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια. Επίσης ρυθμίζονται θέματα που αναφέρονται:

- στη συγκρότηση και λειτουργία των οργάνων διοίκησης του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π.,

- στην οργανωτική διάρθρωση κατά τομέα δράσης του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. και στην κατάσταση του προσωπικού,

- στην οικονομική διαχείριση, στις προμήθειες και σε θέματα διοικητικής μέριμνας.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων καθορίζονται οι αποδοχές του Γενικού Διευθυντή του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

7. Ο οργανισμός του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. εγκρίνεται με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

Με τον οργανισμό αυτό ρυθμίζονται:

α) Η οργάνωση των υπηρεσιών και οι αρμοδιότητές τους.

β) Ο αριθμός των οργανικών θέσεων του προσωπικού και η κατανομή του σε ειδικότητες, καθώς και τα απαιτούμενα τυπικά και ουσιαστικά προσόντα για την κάλυψη των θέσεων αυτών.

Οι θέσεις του προσωπικού του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. είναι δυνατόν να καλύπτονται και με απόσπαση ή μεταφορά προσωπικού από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και από άλλα Υπουργεία ή Ν.Π.Δ.Δ. μετά από κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και του αρμόδιου κατά περίπτωση Υπουργού. Η διαδικασία μεταφοράς του προσωπικού καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

8. Πόροι του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. προέρχονται από:

α) Επιχορηγήσεις από το πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

β) Κοινοτικοί πόροι που διατίθενται για την εκπόνηση προγραμμάτων μελετών και ερευνών σχετικά με θέματα που ανάγονται στους σκοπούς του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π..

γ) Ανταποδοτικά τέλη για την έγκριση των συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης και σχετικών πιστοποιητικών (άρθρα 7 και 9 του παρόντος).

δ) Πρόσοδοι από την εκμετάλλευση περιουσιακών στοιχείων από επιχορηγήσεις ελληνικών και ξένων οργανισμών και από δωρεές ή κληρονομίες.

ε) Επιχορηγήσεις (τακτικές και έκτακτες) από το Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (Ε.Τ.Ε.Ρ.Π.Σ.).

ς) Τα πρόστιμα από διοικητικές κυρώσεις (άρθρο 20 του παρόντος).

η) Ειδικές εισφορές και χρηματοδοτήσεις από δημόσιες επιχειρήσεις, άλλους δημόσιους φορείς, διεθνείς οργανισμούς, ιδιωτικές επιχειρήσεις ή ιδιώτες κ.λπ..

θ) Μέρος των εσόδων του άρθρου 18 του ν. 2052/1992 (ΦΕΚ 94 Α') που αποδίδονται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων το οποίο καλύπτει το 1/3 του λειτουργικού προϋπολογισμού και καθορίζεται κάθε χρόνο με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Οικονομικών. Με όμοια απόφαση καθορίζεται επίσης και ο τρόπος και η διαδικασία απόδοσης και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

ι) Οι εισπράξεις από εκδόσεις, καθώς και από τις εν γένει δραστηριότητες του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π..

Οι υπό στοιχεία α' και β' πόροι παύουν να υφίστανται μετά την πάροδο διετίας από την έναρξη λειτουργίας του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π..

Οι πόροι του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. διατίθενται για τις δαπάνες λειτουργίας του και για τη μερική ή ολική χρηματοδότηση μελετών, προγραμμάτων, έργων ή δραστηριοτήτων δημοσίων ή ιδιωτικών φορέων ή Ο.Τ.Α. για την επίτευξη των στόχων του νόμου.

9. Οι δαπάνες για την εκπλήρωση του σκοπού του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. πραγματοποιούνται σύμφωνα με τον οικονομικό κανονισμό του που καταρτίζεται από τον Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. και εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

10. Ο Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. έχει τα δικονομικά προνόμια του

Δημοσίου. Τα προνόμια του Δημοσίου έχει και στην αναγκαστική εκτέλεση και ιδίως εκείνα που αφορούν κατάταξη σε πλειστηριασμό ή πτώχευση.

11.1. Μέχρι την έναρξη λειτουργίας του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. οι αρμοδιότητες που ανατίθενται σε αυτόν με τον παρόντα νόμο ασκούνται από την Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Για τον σκοπό αυτόν συστήνεται στη Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος Γραφείο Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών/άλλων προϊόντων υπαγόμενο στη Διεύθυνση Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού. Στο Γραφείο αυτό ανατίθεται η εποπτεία και ο έλεγχος εφαρμογής των διατάξεων του παρόντος νόμου.

11.2. Για τη στελέχωση του Γραφείου αυτού συνιστώνται δύο (2) θέσεις γραμματείας του κλάδου (ΔΕ) Διοικητικού και τρεις (3) θέσεις ειδικού επιστημονικού - τεχνικού προσωπικού κατά το άρθρο 25 (παρ. 2) του ν.1943/1991 (ΦΕΚ 50 Α') στα θέματα που πραγματεύεται ο παρών νόμος. Για την υποστήριξη του έργου του ως άνω Γραφείου συστήνεται Επιτροπή Παρακολούθησης της Εναλλακτικής Διαχείρισης (Ε.Π.Ε.Δ.), η οποία συγκροτείται από δεκαεπτά (17) μη αμειβόμενους εκπροσώπους των Υπουργείων Ανάπτυξης (1), Οικονομικών (1), Εθνικής Οικονομίας (1), Γεωργίας (1), Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων (1), Εσωτερικών Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης (1), Κ.Ε.Δ.Κ.Ε. (1), Ε.Ν.Α.Ε. (1), δύο (2) εκπροσώπους των διαχειριστών των συσκευασιών/άλλων προϊόντων κατά περίπτωση, τέσσερις (4) εκπροσώπους παραγωγών πρώτων υλών, έναν (1) εκπρόσωπο των διακινητών, έναν (1) εκπρόσωπο των οικολογικών οργανώσεων και έναν (1) εκπρόσωπο συνδέσμων των καταναλωτών. Τα μέλη της ως άνω επιτροπής προτείνονται από τους φορείς που εκπροσωπούν και ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Με την ίδια διαδικασία αντικαθίστανται τα μέλη της Επιτροπής.

11.3. Η θητεία των μελών της επιτροπής διαρκεί μέχρι την έναρξη λειτουργίας του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. σύμφωνα με την παράγραφο 12 του άρθρου αυτού. Στην επιτροπή προεδρεύει ο εκάστοτε εκπρόσωπος του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Η επιτροπή συγκαλείται σε τακτά διαστήματα κάθε μήνα με μέριμνα του Γραφείου της Εναλλακτικής Διαχείρισης της Γενικής Διεύθυνσης Περιβάλλοντος ή εκτάκτως εφόσον το ζητήσει ο πρόεδρος ή το 1/3 των μελών της. Με την ίδια ως άνω απόφαση καθορίζεται ο τρόπος σύγκλησης των μελών, ο τρόπος και η διαδικασία λήψης αποφάσεων και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εκτέλεση του έργου της επιτροπής.

11.4. Η επιτροπή έχει τις ακόλουθες αρμοδιότητες:

α) Εισηγείται στον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων:

- προγράμματα εναλλακτικής διαχείρισης συσκευασιών και άλλων προϊόντων κατ' εφαρμογή των άρθρων 5 και 15,

- εθνικά πρότυπα για τη διαχείριση των συσκευασιών (άρθρο 6 παρ. 1),

- παρεκκλίσεις από τους προβλεπόμενους στο άρθρο 10 ποσοτικούς στόχους σύμφωνα με την παρ. 4 αυτού,

- τη σήμανση των συσκευασιών,

- τη χορήγηση ή μη των εγκρίσεων συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης κατ' εφαρμογή των άρθρων 7, 8 και 17,

- τη χορήγηση ή μη των Πιστοποιητικών Εναλλακτικής Διαχείρισης (άρθρο 9),

- την επιβολή κυρώσεων σύμφωνα με το άρθρο 20,

- τη λήψη των αναγκαίων μέτρων για την εφαρμογή των διατάξεων του νόμου.

β) Γνωμοδοτεί για κάθε θέμα που παραπέμπεται από τη Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ή από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων σχετικά με την εφαρμογή του νόμου.

γ) Μετά από καταγγελία εκ μέρους οικονομικών παραγόντων ή τρίτων ή αυτεπαγγέλτως καλεί τους παραβάτες να παύσουν την παράβαση.

δ) Επιβλέπει τη δημιουργία βάσης δεδομένων για τις συσκευασίες/άλλα προϊόντα και δημοσιεύει κατάλογο με τα εγκεκριμένα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης και με τους κατόχους των Π.Ε.Δ..

ε) Συνεργάζεται με ομοειδή όργανα ή οργανισμούς άλλων χωρών.

12. Μετά την έναρξη λειτουργίας του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π. το Γραφείο Εναλλακτικής Διαχείρισης Συσκευασιών και άλλων προϊόντων εξακολουθεί υφιστάμενο με τη στελέχωση που προβλέπεται στην προηγούμενη παράγραφο 11 με αρμοδιότητα τον έλεγχο και την εποπτεία του έργου του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π.. Η προβλεπόμενη στην ίδια ως άνω παράγραφο Επιτροπή Παρακολούθησης της Εναλλακτικής Διαχείρισης (Ε.Π.Ε.Δ.) καταργείται.

Άρθρο 25

Πριν από την έκδοση των αναφερόμενων στις παραγράφους 5 και 7 του άρθρου 24 προεδρικών διαταγμάτων, υποβάλλεται υποχρεωτικά από την Ε.Π.Ε.Δ., μετά πάροδο δεκαοκτώ (18) μηνών από την έναρξη της λειτουργίας της, στους αναφερόμενους στις παραπάνω παραγράφους Υπουργούς, ειδική μελέτη ως προς τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας του Ε.Ο.Ε.Δ.Σ.Α.Π..

Άρθρο 26

1.α. Οι διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 2 του α.ν. 173/1967 (ΦΕΚ 189 Α'), που αφορούν στο ύψος της οφειλόμενης στο απολυτόμενο προσωπικό της Ε.Υ.Δ.Α.Π. αποζημίωσης του ν. 2112/1920 (ΦΕΚ 57 Α'), όπως ισχύουν, μετά τις υπογραφείσες μεταξύ της Ε.Υ.Δ.Α.Π. και της Ομοσπονδίας Εργαζομένων Ε.Υ.Δ.Α.Π. Ειδικές Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας και την υπ' αριθμ. 6471/1989 απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου Ε.Υ.Δ.Α.Π., εξακολουθούν να ισχύουν.

β. Ομοίως, εξακολουθεί να λειτουργεί ο λογαριασμός εφάπαξ του προσωπικού που υπάρχει στην Ε.Υ.Δ.Α.Π., σύμφωνα με τις από 2.4.1990, 2.7.1991 και 25.5.1992 Ε.Σ.Σ.Ε. και με τους όρους που προβλέπονται σε αυτές. Η διαχείριση του λογαριασμού αυτού θα ασκείται από τετραμελή επιτροπή, που αποτελείται από έναν (1) εκπρόσωπο, υποδεικνυόμενο από την Ε.Υ.Δ.Α.Π., έναν (1) από το Υπουργείο Οικονομικών, έναν (1) από το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και έναν (1) από την Ομοσπονδία Εργαζομένων της Ε.Υ.Δ.Α.Π..

Τυχόν έλλειμμα του λογαριασμού, που θα αναφέρεται στο προσωπικό που υπηρετούσε μέχρι 25.10.1999, θα καλύπτεται από το Ελληνικό Δημόσιο, απολογιστικά στο τέλος του έτους.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, που εκδίδε-

ται μέσα στο μήνα Ιανουάριο κάθε έτους, θα καθορίζεται η διαδικασία και ο τρόπος καταβολής του.

Προς κάλυψη του ελλείμματος των χρήσεων μέχρι 31.12.2001, το Δημόσιο θα προκαταβάλει το ποσόν του ενός δισεκατομμυρίου πεντακοσίων εκατομμυρίων (1.500.000.000) δραχμών, σε πίστωση του ποσού που θα προκύψει, απολογιστικά, στο τέλος του έτους.

2.α. Μετά το τέταρτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 2744/1999 προστίθεται εδάφιο πέμπτο με το ακόλουθο περιεχόμενο:

"Οι ανωτέρω εργασίες ή τμήμα αυτών δύναται να ανατίθενται στην Ε.Υ.Δ.Α.Π. έναντι εύλογης αμοιβής."

β. Οι συμβάσεις που προβλέπονται από τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 6 του ν. 2744/1999 (ΦΕΚ 222 Α') και αναφέρονται στην εκτέλεση των εργασιών των παραγράφων 1 εδάφιο τέταρτο και έβδομο και 2 του αυτού άρθρου, έχουν αναδρομική ισχύ και ανεξαρτήτως του χρόνου υπογραφής τους, ισχύουν από τις 25.10.1999.

Το τίμημα που οφείλεται προς την Ε.Υ.Δ.Α.Π. εκ μέρους του Δημοσίου, για τις εκτελεσθείσες σχετικές εργασίες κατά το χρονικό διάστημα από τις 25.10.1999 μέχρι την ημέρα έναρξης της ισχύος του νόμου αυτού και αφορούν τα μη συγχρηματοδοτούμενα από το Ταμείο Συνοχής έργα είναι αυτό που προκύπτει από τις σχετικές εγγραφές στα λογιστικά βιβλία της Ε.Υ.Δ.Α.Π. και σε αυτό προστίθεται εύλογη αμοιβή για την Ε.Υ.Δ.Α.Π., που καθορίζεται με σύμβαση που καταρτίζεται με την Ε.Υ.Δ.Α.Π. και το Ελληνικό Δημόσιο, που εκπροσωπείται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

γ. Η Ε.Υ.Δ.Α.Π. Α.Ε. εξακολουθεί και μετά την έναρξη της ισχύος του ν. 2744/1999 (ΦΕΚ 222 Α') να είναι ο φορέας υλοποίησης των έργων που αφορούν το υδρευτικό σύστημα του λεκανοπεδίου Αττικής και έχουν υπαχθεί στον Κανονισμό (Ε.Κ.) με αριθμό 1164/1994 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στις εγκριτικές αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με αριθμούς Ε (1999) 2973 τελικό/15.9.1999, Ε (1999) 2978 τελικό/15.9.1999, Ε (1999) 3611 τελικό/8.11.1999 και Ε (1999) 4089 τελικό/17.12.1999 και δικαιούται να εισπράττει την επιχορήγηση του Ταμείου Συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αναδρομικά, για τα ποσά που καταβλήθηκαν ή καταβάλλονται μετά την έναρξη της ισχύος του ν. 2744/1999 (ΦΕΚ 222 Α') και εφεξής και εγγράφηκαν στη συλλογική απόφαση έργων (Σ.Α.Ε.) 0762. Η Ε.Υ.Δ.Α.Π. δικαιούται επιπλέον χρηματοδότηση για την κάλυψη του ποσοστού του κόστους των επιλέξιμων δαπανών, που δεν καλύπτεται από τις σχετικές επιχορηγήσεις του Ταμείου Συνοχής και του συνόλου των μη επιλέξιμων δαπανών, αναδρομικά, για τα ποσά που έχει καταβάλει ή καταβάλλει αυτή, μετά την έναρξη ισχύος του ν. 2744/1999 (ΦΕΚ 222 Α') και εφεξής, καθώς και εύ-

λογη αμοιβή. Η επιπλέον αυτή χρηματοδότηση, καθώς και η αμοιβή της Ε.Υ.Δ.Α.Π. και οι όροι της καταβολής αυτών αναδρομικά από την 25.10.1999, καθορίζονται με ιδιαίτερη σύμβαση μεταξύ αυτής και του Ελληνικού Δημοσίου, που εκπροσωπείται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων. Για τις μέχρι τη δημοσίευση του νόμου αυτού δαπάνες και την καταβολή αυτών θα ληφθούν υπόψη οι σχετικές εγγραφές στα λογιστικά βιβλία της Ε.Υ.Δ.Α.Π.. Επ' αυτών θα υπολογισθεί και η άνω αμοιβή της Ε.Υ.Δ.Α.Π..

δ. Τα συγχρηματοδοτούμενα από το Ταμείο Συνοχής έργα ύδρευσης που έχουν υπαχθεί στον Κανονισμό (Ε.Κ.) με αριθμό 1164/1994 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατασκευάζονται από την Ε.Υ.Δ.Α.Π. και παραδίδονται στο ν.π.δ.δ. με την επωνυμία "Εταιρεία Παγίων Ε.Υ.Δ.Α.Π."

ε. Οι διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 4 και του εδαφίου γ' της παραγράφου 9 του άρθρου 1 του ν. 2744/1999 εφαρμόζονται και για την περίπτωση μεταβίβασης έργων, που αναφέρονται στην προηγούμενη παράγραφο στο ν.π.δ.δ. με την επωνυμία "Εταιρεία Παγίων Ε.Υ.Δ.Α.Π."

Άρθρο 27

Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του νόμου αυτού αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επί μέρους διατάξεις του.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 2 Αυγούστου 2001

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ
ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ

Β. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΑΣ

Γ. ΑΝΩΜΕΡΙΤΗΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΓΙΑΝ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

Κ. ΛΑΛΙΩΤΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

ΜΙΧΑΗΛ ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ

Ωθευρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 2 Αυγούστου 2001

Ο ΕΠΙΤΡΟΠΟΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Μ. ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ**ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ**

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * TELEX 223211 ΥΡΕΤ GR * FAX 52 21 004

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: <http://www.et.gr>e-mail: webmaster@et.gr**ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ**

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Σολωμού 51		ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΠΩΛΗΣΗΣ Φ.Ε.Κ.	
Πληροφορίες δημοσιευμάτων Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	5225 761 - 5230 841	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - Βασ. Όλγας 227 - Τ.Κ. 54100	(031) 423 956
Πληροφορίες δημοσιευμάτων λοιπών Φ.Ε.Κ.	5225 713 - 5249 547	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - Γούναρη και Εθν. Αντίστασης Τ.Κ. 185 31	4135 228
Πώληση Φ.Ε.Κ.	5239 762	ΠΑΤΡΑ - Κορίνθου 327 - Τ.Κ. 262 23	(061) 638 109 - 110
Φωτοαντίγραφα παλαιών Φ.Ε.Κ.	5248 141	ΙΩΑΝΝΙΝΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 450 44	(0651) 87215
Βιβλιοθήκη παλαιών Φ.Ε.Κ.	5248 188	ΚΟΜΟΤΗΝΗ - Δημοκρατίας 1 Τ.Κ. 691 00	(0531) 22 858
Οδηγίες για δημοσιεύματα Α.Ε. - Ε.Π.Ε.	5248 785	ΛΑΡΙΣΑ - Διοικητήριο Τ.Κ. 411 10	(041) 597449
Εγγραφή Συνδρομητών Φ.Ε.Κ. και αποστολή Φ.Ε.Κ.	5248 320	ΚΕΡΚΥΡΑ - Σαμαρά 13 Τ.Κ. 491 00	(0661) 89 127 / 89 120
		ΗΡΑΚΛΕΙΟ - Πλ. Ελευθερίας 1, Τ.Κ. 711 10	(081) 396 223
		ΛΕΙΨΟΣ - Πλ. Κωνσταντινουπόλεως Τ.Κ. 811 00 Μυτιλήνη	(0251) 46 888 / 47 533

ΤΙΜΗ ΠΩΛΗΣΗΣ ΦΥΛΛΩΝ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ**Σε έντυπη μορφή**

- Για τα ΦΕΚ από 1 μέχρι 24 σελίδες 300 δρχ. (0,88 euro)
- Για τα ΦΕΚ από 24 σελίδες και πάνω η τιμή πώλησης κάθε φύλλου (8σελίδου ή μέρους αυτού) προσαιξάνεται κατά 100 δρχ. ανά 8σελίδο ή μέρος αυτού.

Σε μορφή CD:**Τεύχος**

Α'

Β'

Δ'

Α.Ε. - Ε.Π.Ε. (μηνιαίο)

Α', Β', Δ' (τριμηνιαίο)

ΔΡΧ.**EURO**

60.000

176,08

70.000

205,43

50.000

146,74

20.000

58,69

30.000

88,04

Η τιμή των CD8 παρελθόντων ετών προσαιξάνεται κατά 2.000 δρχ. (5,87 euro) ανά έτος παλαιότητας.

Η τιμή διάθεσης φωτοαντιγράφων ΦΕΚ 50 δρχ. (0,15 euro) ανά σελίδα

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ Φ.Ε.Κ.

Τεύχος	Σε έντυπη μορφή				Από το Internet			
	Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531		Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512		Κ.Α.Ε. Προϋπολογισμού 2531		Κ.Α.Ε. εσόδου υπέρ ΤΑΠΕΤ 3512	
	δρχ.	euro	δρχ.	euro	δρχ.	euro	δρχ.	euro
Α' (Νόμοι, Π.Δ., Συμβάσεις κ.τ.λ.)	70.000	205,43	3.500	10,27	60.000	176,08	3.000	8,80
Β' (Υπουργικές αποφάσεις κ.τ.λ.)	100.000	293,47	5.000	14,67	70.000	205,43	3.500	10,27
Γ' (Διορισμοί, απολύσεις κ.λπ. Δημ. Υπαλλήλων)	20.000	58,69	1.000	2,93	ΔΩΡΕΑΝ	-	-	-
Δ' (Απαλλοτριώσεις, πολεοδομία κ.τ.λ.)	100.000	293,47	5.000	14,67	50.000	146,74	2.500	7,34
Αναπτυξιακών Πράξεων (Τ.Α.Π.Σ.)	50.000	146,74	2.500	7,34	30.000	88,04	1.500	4,40
Ν.Π.Δ.Δ. (Διορισμοί κ.λπ. προσωπικού Ν.Π.Δ.Δ.)	20.000	58,69	1.000	2,93	ΔΩΡΕΑΝ	-	-	-
Παράρτημα (Προκηρύξεις θέσεων ΔΕΠ κ.τ.λ.)	10.000	29,35	500	1,47	ΔΩΡΕΑΝ	-	-	-
Δελτίο Βιομηχανικής Ιδιοκτησίας (Δ.Ε.Β.Ι.)	20.000	58,69	1.000	2,93	10.000	29,35	500	1,47
Ανωτάτου Ειδικού Δικαστηρίου (Α.Ε.Δ.)	ΔΩΡΕΑΝ	-	-	-	ΔΩΡΕΑΝ	-	-	-
Προκηρύξεων Α.Σ.Ε.Π.	30.000	88,04	1.500	4,40	10.000	29,35	500	1,47
Ανωνύμων Εταιρειών & Ε.Π.Ε.	700.000	2.054,29	35.000	102,71	200.000	586,94	10.000	29,35
Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων (Δ.Δ.Σ.)	70.000	205,43	3.500	10,27	30.000	88,04	1.500	4,40

Το κόστος για την ηλεκτρονική μορφή πρόσβασης σε προηγούμενα έτη προσαιξάνεται κατά 2.000 δρχ. (5,87 euro) ανά έτος παλαιότητας.

- * Οι συνδρομές του εσωτερικού προπληρώνονται στις ΔΟΥ που δίνουν αποδεικτικό είσπραξης (διπλότυπο) το οποίο με τη φροντίδα του ενδιαφερομένου πρέπει να στέλνεται στην Υπηρεσία του Εθνικού Τυπογραφείου.
- * Η πληρωμή του υπέρ ΤΑΠΕΤ ποσού που αντιστοιχεί σε συνδρομές, εισπράττεται και από τις ΔΟΥ.
- * Οι συνδρομητές του εξωτερικού έχουν τη δυνατότητα λήψης των δημοσιευμάτων μέσω internet, με την καταβολή των αντίστοιχων ποσών συνδρομής και ΤΑΠΕΤ.
- * Οι Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις, οι Δήμοι, οι Κοινότητες ως και οι επιχειρήσεις αυτών τηλώνουν το μισό χρηματικό ποσό της συνδρομής και ολόκληρο το ποσό υπέρ του ΤΑΠΕΤ.
- * Η συνδρομή ισχύει για ένα χρόνο, που αρχίζει την 1η Ιανουαρίου και λήγει την 31η Δεκεμβρίου του ίδιου χρόνου. Δεν εγγράφονται συνδρομητές για μικρότερο χρονικό διάστημα.
- * Η εγγραφή ή ανανέωση της συνδρομής πραγματοποιείται το αργότερο μέχρι τον Μάρτιο κάθε έτους.
- * Αντίγραφα διπλοτύπων, ταχυδρομικές επιταγές και χρηματικά γραμμάτια δεν γίνονται δεκτά.

Οι υπηρεσίες εξυπηρέτησης των πολιτών λειτουργούν καθημερινά από 08.00' έως 13.00'

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ



02003322003030008



4859

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 332

20 Μαρτίου 2003

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

Έγκριση τροποποίησης διάταξης του οργανισμού του κοινωφελούς ιδρύματος με την επωνυμία "ΙΔΡΥΜΑ ΣΑΜΟΥΡΚΑ" που κυρώθηκε με το από 3.4.1986 π. δ/γμα (ΦΕΚ 282/Β') και τροποποιήθηκε με το από 11.9.1996 όμοιο (ΦΕΚ 879/Β)..... 1

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Διαδικασία Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης (Π.Π.Ε.Α.) και Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Ε.Π.Ο.) σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ν.1650/1986 (Α'160) όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του Ν.3010/2002 "Εναρμόνιση του Ν.1650/1986 με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ και άλλες διατάξεις" (Α'91). 2

Τροποποίηση της ΔΥ1δ/οικ. Γ.Π. 26461/7.3.2002 (ΦΕΚ 329/19.3.2002 τ. Β') απόφασης Ανασυγκρότησης για την ειδικότητα της Αναισθησιολογίας, της Ειδικής Επιτροπής εκδίκασης ενστάσεων που εκκρεμούν στα καταργηθέντα Δευτεροβάθμια Συμβούλια Κρίσης Ιατρικού και Οδοντιατρικού Προσωπικού Νοσηλευτικών Ιδρυμάτων..... 3

Τροποποίηση της 243266/27.3.2002 απόφασης "Συγκρότηση Επιτροπής Παρακολούθησης του Προγράμματος ΠΟΛΙΤΕΙΑ στο Υπουργείο Γεωργίας"..... 4

Χ. Νικηφοράκη και δημοσιεύτηκε με το 1512/9.5.1983 πρακτικό του Μονομελούς Πρωτοδικείου Αθηνών, με την οποία ο Χρήστος Θεοδωρ. Σαμούρκας σύστησε ίδρυμα με την επωνυμία "ΣΑΜΟΥΡΚΕΙΟ ΙΔΡΥΜΑ", β) του από 3.4.1986 Π.Δ/τος με το οποίο εγκρίθηκε η σύσταση του ανωτέρω ιδρύματος και κυρώθηκε ο οργανισμός του, όπως τροποποιήθηκε με το από 11.9.1996 όμοιο, γ) του άρθρου 98 παρ. 2 του Α.Ν. 2039/39, δ) του άρθρου 101 του Εισαγωγικού Νόμου του Αστικού Κώδικα και ε) του άρθρου 110 του Αστικού Κώδικα.

2. Την 1100383/1330/Α0006/31.10.2001 (ΦΕΚ 1485/Β/31.10.2001) κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Οικονομικών σχετικά με την ανάθεση αρμοδιοτήτων του Υπουργού Οικονομικών στους Υφυπουργούς Οικονομικών.

3. Τη 3418/8.7.2002 (ΦΕΚ 861/Β') κοινή απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Υγείας σχετικά με την ανάθεση αρμοδιοτήτων του Υπουργού Υγείας και Πρόνοιας στους Υφυπουργούς Υγείας και Πρόνοιας.

4. Τη 2/20.5.2002 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εθνικών Κληροδοτημάτων.

Με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Πολιτισμού και των Υφυπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Υγείας και Πρόνοιας, αποφασίζουμε:

Άρθρο μόνο.

Εγκρίνουμε την τροποποίηση της διάταξης της παρ. 4 του άρθρου 4 (Διοίκηση) του οργανισμού του κοινωφελούς ιδρύματος με την επωνυμία "ΙΔΡΥΜΑ ΣΑΜΟΥΡΚΑ", όπως αποφασίστηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο αυτού κατά τη συνεδρίαση της 14ης Νοεμβρίου 2001, ως εξής:

"Σε περίπτωση αποποίησης, παραίτησης, έκπτωσης, ανικανότητας, θανάτου ή αντικατάστασης, για οποιοδήποτε νόμιμο λόγο, κάποιου από τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου η κενή θέση συμπληρώνεται με απόφαση των υπολοίπων μελών και σε περίπτωση διαφωνίας με απόφαση του αρχαιότερου μέλους που προέρχεται από την οικογένεια του ιδρυτή. Εξαιρετικά τα μέλη που προέρχονται από την οικογένεια του ιδρυτή μπορούν για τις πιο πάνω περιπτώσεις να ορίσουν από πριν τον αντικαταστάτη τους με συμβολαιογραφική πράξη, αλλιώς χωρίς τίποτε άλλο, τη θέση του αναπληρούμενου μέλους από την οικογένεια του ιδρυτή θα παίρνει το μεγαλύτερο σε ηλικία παιδί του μέλους αυτού. Αν για οποιοδήποτε λόγο στη Διοίκηση παραμείνει ένα μόνο μέλος η συμπλήρωση της διο-

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(1)
Έγκριση τροποποίησης διάταξης του οργανισμού του κοινωφελούς ιδρύματος με την επωνυμία "ΙΔΡΥΜΑ ΣΑΜΟΥΡΚΑ" που κυρώθηκε με το από 3.4.1986 π. δ/γμα (ΦΕΚ 282/Β') και τροποποιήθηκε με το από 11.9.1996 όμοιο (ΦΕΚ 879/Β).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις: α) της με αριθμ. 2415/14.7.1982 δημόσιας διαθήκης που συνέταξε η συμβ/φος Αθηνών Μαρία

κτησης γίνεται με απόφαση του είτε από κατόντες του τελευταίου μέλους που προέρχεται από την οικογένεια του Ιδρυτή, είτε γενικά από άλλους απογόνους του Ιδρυτή, είτε από Επίτιμους Δικαστές. Ως προς τα λοιπά εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 99 του Α.Ν. 2039/39".

Στους Υπουργούς Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και Πολιτισμού και στους Υφυπουργούς Οικονομίας και Οικονομικών και Υγείας και Πρόνοιας αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 28 Φεβρουαρίου 2003

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Δ. ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΦΩΤΙΑΔΗΣ

ΠΕΤΡΟΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΘΑΝΟΣ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. Η.Π.11014/703/Φ104

(2)

Διαδικασία Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης (Π.Π.Ε.Α.) και Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Ε.Π.Ο.) σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ν.1650/1986 (Α'160) όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του Ν.3010/2002 "Εναρμόνιση του Ν.1650/1986 με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ και άλλες διατάξεις" (Α'91).

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

**ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ -
ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜ. ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ -
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 4 του Ν.1650/86 "για την προστασία του Περιβάλλοντος (Α'160) όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του Ν.3010/2002 "Εναρμόνιση του Ν.1650/1986 με τις οδηγίες 97/11/ΕΕ και 96/61/ΕΕ κ.λπ." (Α'91).

2. Τις διατάξεις του άρθρου δεύτερου του Ν.2077/1992 "Κύρωση Συνθήκης για την Ευρ. Ένωση ..." (Α' 136) και τις διατάξεις του άρθρου 1 του Ν.1338/1983 "Εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου" (Α' 34) όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 6 του Ν.1440/1984 "Συμμετοχή της Ελλάδας στο κεφάλαιο, στα αποθεματικά και στις προβλέψεις της Ευρ. Τράπεζας Επενδύσεων, στο κεφάλαιο της Ευρ.Κοινότητας Άνθρακος και Χάλυβος και του Οργανισμού Εφοδισμού ΕΥΡΑΤΟΜ" (Α'70) και του άρθρου 65 του Ν.1892/1990 (Α'101).

3. Τις διατάξεις των άρθρων 23 (παρ.1) και 24 του Ν.1558/1985 "Κυβέρνηση και Κυβερνητικά όργανα" (Α'137) και των άρθρων 9 και 13 του Π.Δ/τος 473/1985 "Καθορισμός και ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων" (Α'157).

4. Τις διατάξεις του Ν.2516/21997 "Ίδρυση και λειτουργία βιομηχανικών και βιοτεχνικών εγκαταστάσεων και άλλες διατάξεις" (Α'159).

5. Τις διατάξεις του Ν.3028/2002 "Για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς." (Α' 153).

6. Την ΗΠ15393/2332 /2002 κοινή Υπουργική Απόφαση "Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν.1650/1986 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του Ν.3010/2002 "Εναρμόνιση του Ν.1650/1986 με τις οδηγίες 97/11 και 96/61/ΕΕ κ.λπ." (Α'91)".

7. Την 25535/3281/2002 Κοινή Υπουργική Απόφαση "Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων από το Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας των έργων και δραστηριοτήτων που κατατάσσονται στην υποκατηγορία 2 της Α' Κατηγορίας...κ.λπ." (Β' 1463).

8. Την οδηγία 85/337 του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 1985 των Ευρ. Κοινοτήτων (ΕΕΛ 175/40/5-7-85).

9. Την οδηγία 97/11/ΕΚ του Συμβουλίου της 3ης Μαρτίου 1997 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕΛ 73/5/14-3-97).

10. Την οδηγία 96/61 του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 1996 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕΛ 257/26/10.10.96).

11. Τις διατάξεις του άρθρου 29 του Ν.1558/1985 "Κυβέρνηση και Κυβερνητικά όργανα" (Α'137) όπως το άρθρο αυτό συμπληρώθηκε με το άρθρο 27 του Ν.2081/1992 (Α'154) και τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 (παρ.2 περ.α) του Ν.2469/1997 "περιορισμός και βελτίωση της αποτελεσματικότητας των Κρατικών δαπανών και άλλες διατάξεις" (Α'38), αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Σκοπός

1. Με την παρούσα απόφαση αποσκοπείται η εφαρμογή του άρθρου 4 του Ν.1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του Ν.3010/2002 και συγχρόνως η συμμόρφωση με τις οδηγίες 85/337 του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 1985 των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων "για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων δημόσιων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον" και 97/11 του Συμβουλίου της 3ης Μαρτίου 1997 των Ευρ. Κοινοτήτων "περί τροποποίησης της οδηγίας 85/337 για την εκτίμηση των επιπτώσεων ορισμένων δημόσιων και ιδιωτικών έργων στο περιβάλλον" καθώς και με την οδηγία 96/61 του Συμβουλίου της 24ης Σεπτεμβρίου 1996 των Ευρ. Κοινοτήτων "σχετικά με την ολοκληρωμένη πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης" που έχουν δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΕΕΛ 175/40/5.7.85) (ΕΕΛ 257/26/10.10.96) και (ΕΕΛ 73/5/14.3.97) αντίστοιχα ώστε στο πλαίσιο μιας ισόρροπης ανάπτυξης να καθίσταται περισσότερο ευχερής και αποτελεσματική η πρόληψη και η αποτροπή της ρύπανσης και της υποβάθμισης του περιβάλλοντος με την αξιολόγηση των άμεσων και έμμεσων επιπτώσεων των δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων που κατατάσσονται στις κατηγορίες Α και Β σύμφωνα με την ΗΠ.15393/2332/2002 ΚΥΑ "Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες κ.λπ." (Β'1022)

Άρθρο 2

Πεδίο Εφαρμογής

1. Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται στα νέα έργα και δραστηριότητες των υποκατηγοριών 1 και 2 της Α' κατηγορίας και 3 και 4 της Β' κατηγορίας σύμφωνα με την ΗΠ.15393/2332/2002 ΚΥΑ (Β'1022) καθώς και στον εκσυγχρονισμό, επέκταση, βελτίωση ή τροποποίηση των υφιστάμενων έργων και δραστηριοτήτων των (ιδίων υποκατηγοριών εφόσον επέρχονται ουσιαστικές διαφορο-

ποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 4 του Ν.1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 (παραγ. 1) Ν.3010/2002.

2. Η παρούσα απόφαση δεν εφαρμόζεται σε έργα και δραστηριότητες που εξυπηρετούν σκοπούς εθνικής άμυνας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

Διαδικασία Προκαταρκτικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης και Αξιολόγησης (Π.Π.Ε.Α.) και Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Ε.Π.Ο.) για έργα και δραστηριότητες της υποκατηγορίας 1 της πρώτης (Α') κατηγορίας.

Άρθρο 3

Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση (Π.Π.Ε.Α.)

1. Για την διενέργεια Π.Π.Ε.Α., ο ενδιαφερόμενος φορέας ή ιδιώτης υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια Υπηρεσία Περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ που συνοδεύεται από φάκελο ο οποίος περιέχει Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Π.Π.Ε) τύπου Ι σε έξι (6) τουλάχιστον αντίγραφα. Η ΠΠΕ περιλαμβάνει πληροφορίες ως προς:

- α) τη θέση, και το μέγεθος του έργου
- β) το είδος, την εφαρμοζόμενη τεχνολογία, τα γενικά τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου ή της δραστηριότητας
- γ) τις συνθήκες της περιοχής που θα πραγματοποιηθεί το έργο ή η δραστηριότητα, κυρίως ως προς το φυσικό και το πολιτιστικό περιβάλλον
- δ) τη χρήση των φυσικών πόρων
- ε) τη συσσωρευτική δράση με άλλα έργα ή δραστηριότητες
- στ) την παραγωγή αποβλήτων
- ζ) την προκαλούμενη ρύπανση και τις οχλήσεις
- η) την πρόληψη των ατυχημάτων ιδίως από τη χρήση ουσιών ή τεχνολογίας.

θ) συνοπτική καταρχήν περιγραφή των μέτρων που προβλέπονται προκειμένου να αποφευχθούν, να μειωθούν και εφόσον είναι δυνατό, να επανορθωθούν σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις.

ι) συνοπτική περιγραφή των κύριων εναλλακτικών λύσεων που μελετά ο κύριος του έργου ή της δραστηριότητας και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής του, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεών τους στο περιβάλλον.

1.1 Οι προδιαγραφές και το περιεχόμενο της ΠΠΕ καθώς και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και στοιχεία που την τεκμηριώνουν καθορίζονται σύμφωνα με την παραγ. 10 του άρθρου 4 του Ν.1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με την παραγ. 10 εδ. β του άρθρου 2 του Ν.3010/2002

Τα κείμενα και οι χάρτες της ΠΠΕ υποβάλλονται και σε ηλεκτρονική μορφή.

1.2 Σε περίπτωση που ο φάκελος δεν είναι πλήρης, η ως άνω αρμόδια υπηρεσία το αργότερο εντός 10 ημερών από την υποβολή του, ενημερώνει εγγράφως τον αιτούντα για τα απαιτούμενα δικαιολογητικά ή/και στοιχεία που πρέπει να συμπληρώσουν το φάκελο.

2. Η αρμόδια υπηρεσία Περ/ντος του ΥΠΕΧΩΔΕ αφού εξετάσει τον φάκελο και διαπιστώσει ότι είναι πλήρης και πριν γνωμοδοτήσει επί του περιεχομένου του, τον διαβιβάζει εντός 10 ημερών από την υποβολή του, στο (α) κατά περίπτωση συναρμόδιο (α) Υπουργείο (α) και φορείς, στις αρμόδιες Εφορίες Αρχαιοτήτων του Υπουργείου Πολιτισμού και στην Δ/νση Χωροταξίας του ΥΠΕΧΩΔΕ καθώς και κατά περίπτωση στους Οργανισμούς Αθήνας και Θεσσαλονίκης ή στους Οργανισμούς του άρθρου του άρθρου 3 του

Ν.2508/1997 εφόσον αυτοί έχουν συσταθεί, για να διατυπώσουν τη γνώμη τους. Σε περίπτωση που κατά την υποβολή του φακέλου, ο ενδιαφερόμενος προσκομίζει μία ή περισσότερες από τις ως άνω απαιτούμενες γνωμοδοτήσεις κάποιου (ων) Υπουργείου (ων) ή φορέα (ων), η αρμόδια υπηρεσία Περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ αφού διαπιστώσει ότι ο φάκελος είναι πλήρης και ότι η(οι) γνωμοδότηση (εις) αυτή (ες) ανταποκρίνεται (ονται) στο περιεχόμενό του, δεν προβαίνει στην προαναφερόμενη διαδικασία διαβίβασής του στο(α) εν λόγω Υπουργείο(α) ή φορέα(εις).

Είναι δυνατόν κατά την εξέταση του φακέλου και πριν την διαβίβασή του για γνωμοδοτήσεις η ως άνω αρμόδια Υπηρεσία να απαιτήσει από τον ενδιαφερόμενο πρόσθετα στοιχεία και τεκμηριώσεις, αν αυτό κρίνεται αναγκαίο, για την καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος.

Μέσα σε 15 ημέρες από την παραλαβή του φακέλου τα προαναφερόμενα Υπουργεία, οι φορείς και Οργανισμοί διαβιβάζουν τη γνώμη τους στην ως άνω αρμόδια Υπηρεσία του ΥΠΕΧΩΔΕ.

3. Η αρμόδια υπηρεσία Περ/ντος του ΥΠΕΧΩΔΕ από την παραλαβή των ως άνω γνωμοδοτήσεων ή άλλως από την παρέλευση της προθεσμίας της παραγ. 2 και ανεξάρτητα από το αν έχουν διαβιβασθεί ή όχι γνωμοδοτήσεις, προβαίνει εντός 5 ημερών σε Π.Π.Ε.Α. που συνίσταται σε θετική γνωμοδότηση ή αρνητική απόφαση επί της Π.Π.Ε. σύμφωνα με το στο άρθρο 4 (παρ. 10) του Ν.1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 (παραγ. 6 εδ. α) του Ν.3010/2002 λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που περιγράφονται στο εδάφιο β της παραγ. 6 του ίδιου ως άνω άρθρου 2 του Ν.3010/2002.

4. Η θετική γνωμοδότηση ή αρνητική απόφαση υπογράφεται από τον Γενικό Δ/ντή Περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ. Η θετική γνωμοδότηση ισχύει για περιορισμένο χρονικό διάστημα που καθορίζεται σ' αυτήν.

5. Μετά την Π.Π.Ε.Α. ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται στο εδάφιο γ της παραγ. 6 του άρθρου 2 του Ν.3010/2002. Σε περίπτωση θετικής γνωμοδότησης και εφόσον κληθεί ο ενδιαφερόμενος να συνεχίσει περαιτέρω τη διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων σύμφωνα με το άρθρο 4 της παρούσας θα πρέπει να συμμορφωθεί με τις υποδείξεις της αρμόδιας υπηρεσίας και ενδεχομένως εφόσον του ζητηθεί να υποβάλλει πρόσθετα στοιχεία και τεκμηριώσεις για επιμέρους περιβαλλοντικούς τομείς (μέσα) και παραμέτρους.

6. Η θετική γνωμοδότηση ή αρνητική απόφαση μαζί με το φάκελο της Π.Π.Ε. διαβιβάζονται στο(α) οικείο(α) Νομαρχιακό(ά) Συμβούλιο(α) προκειμένου να λάβουν γνώση και να ενημερώσουν τους πολίτες και τους φορείς εκπροσώπησής τους σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 5 του Ν.1650/86 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 (παρ. 1 εδ. δα) και 3 του Ν.3010/2002.

Άρθρο 4

Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων (Ε.Π.Ο.)

1. Ο ενδιαφερόμενος φορέας ή ιδιώτης υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια Υπηρεσία Περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ που διενήργησε και την ΠΠΕΑ. Η αίτηση συνοδεύεται από φάκελο ο οποίος περιέχει:

α) Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) τύπου Ι σε έξι (6) τουλάχιστον αντίγραφα. η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τις εξής πληροφορίες:

- περιγραφή του έργου ή της δραστηριότητας

- περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του περιβάλλοντος με τα απαραίτητα στοιχεία και τεκμηριώσεις προκειμένου να γίνει αξιολόγηση και εκτίμηση των κυριότερων άμεσων και έμμεσων περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου ή της δραστηριότητας:

- στον άνθρωπο, στην πανίδα και στην χλωρίδα
- στο έδαφος, στα νερά, στον αέρα, στο κλίμα και στο τοπίο

- στα υλικά αγαθά και στην πολιτιστική κληρονομιά
- στην αλληλεπίδραση μεταξύ των παραγόντων που αναφέρονται

- στις προηγούμενες περιπτώσεις

- περιγραφή των μέτρων που προβλέπονται να ληφθούν προκειμένου να αποφευχθούν, να μειωθούν και εφόσον είναι δυνατόν να επανορθωθούν σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον

- συνοπτική περιγραφή των κύριων εναλλακτικών λύσεων που μελετά ο κύριος του έργου ή της δραστηριότητας και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής του λαμβανόμενων υπόψη των επιπτώσεών τους στο περιβάλλον.

- απλή (μη τεχνική) περίληψη των πληροφοριών που αναφέρονται στις προηγούμενες περιπτώσεις

Σε περίπτωση που το προτεινόμενο έργο ή δραστηριότητα περιλαμβάνεται στο παράρτημα ΙΙ του άρθρου 5 της ΗΠ 15393/2332/2002 ΚΥΑ (Β' 1022) η ΜΠΕ περιλαμβάνει επιπλέον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- τα κατάλληλα προληπτικά αντιρροπυπαντικά μέτρα ιδίως με τη χρήση των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών όπως ορίζονται στο Παράρτημα Ι παραγ.6 του άρθρου 16 της παρούσας απόφασης, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων παρακολούθησης των εκτεινόμενων ρύπων.

- την επιλογή των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν λαμβάνοντας υπόψη τα Κοινωνικά και Διεθνή δεδομένα και πρακτικές.

- τις πρώτες και βοηθητικές ύλες, τις ουσίες και την ενέργεια που χρησιμοποιούνται ή παράγονται από την εγκατάσταση

- τις πηγές εκπομπών της εγκατάστασης

- τη φύση και τις ποσότητες των προβλεπόμενων εκπομπών της εγκατάστασης καθώς και προσδιορισμό των σημαντικών επιπτώσεων των εκπομπών στο περιβάλλον

- την προβλεπόμενη τεχνολογία και τις άλλες τεχνικές που αποσκοπούν στην πρόληψη των εκπομπών που προέρχονται από την εγκατάσταση ή, εάν αυτό δεν είναι δυνατόν, στη μείωσή τους

- ενδεχομένως, τα μέτρα πρόληψης και αξιοποίησης των αποβλήτων που παράγει η εγκατάσταση

- τα αναγκαία μέτρα μετά την οριστική παύση της δραστηριότητας ώστε να αποφεύγεται κάθε κίνδυνος ρύπανσης και ο χώρος να αποκαθίσταται ικανοποιητικά.

- τα προβλεπόμενα μέτρα παρακολούθησης των εκπομπών στο περιβάλλον

Οι προδιαγραφές και το περιεχόμενο της ΜΠΕ καθώς και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και στοιχεία που την τεκμηριώνουν, καθορίζονται σύμφωνα με την παραγ.10 του άρθρου 4 του Ν.1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με την παραγ.10 εδ.β του άρθρου 2 του Ν.3010/2002

Τα κείμενα και οι χάρτες της ΜΠΕ υποβάλλονται και σε ηλεκτρονική μορφή.

β) την θετική γνωμοδότηση (ΠΠΕΑ) του Γενικού Δ/ντή Περι/ντος του ΥΠΕΧΩΔΕ σύμφωνα με το άρθρο 3 (παρ.3) μαζί με αντίγραφο του θεωρημένου από την ως άνω Υπηρεσία χάρτη και τοπογραφικού σχεδίου απ' όπου εμφανί-

ζεται η προεπιλεγείσα αλλά και οι εναλλακτικές λύσεις του έργου ή της δραστηριότητας.

Σε περίπτωση που ο φάκελος δεν είναι πλήρης, η ως άνω αρμόδια υπηρεσία, το αργότερο εντός 10 ημερών από την υποβολή του, ενημερώνει εγγράφως τον αιτούντα για τα απαιτούμενα δικαιολογητικά ή/και στοιχεία που πρέπει να συμπληρώσουν το φάκελο.

2. Η αρμόδια υπηρεσία Περι/ντος του ΥΠΕΧΩΔΕ αφού εξετάσει τον φάκελο και διαπιστώσει ότι είναι πλήρης πριν προβεί στην έκδοση απόφασης έγκρισης Περι/κών Όρων και εφόσον το κρίνει σκόπιμο του διαβιβάζει εντός 10 ημερών από την υποβολή του στα κατά περίπτωση συναρμόδια Υπουργεία, και φορείς, στους Οργανισμούς Αθήνας ή Θεσσαλονίκης κατά περίπτωση, ή στους Οργανισμούς του άρθρου 3 του Ν.2508/1997, εφόσον αυτοί έχουν συσταθεί καθώς και στη Δ/νση Χωροταξίας του ΥΠΕΧΩΔΕ για να εκφράσουν τυχόν παρατηρήσεις επί του περιεχομένου του. Επίσης ο φάκελος διαβιβάζεται και στο οικείο ή στα οικεία Νομαρχιακά Συμβούλια για δημοσιοποίηση του φακέλου της ΜΠΕ και γνωμοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν.1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του Ν.3010/2002.

2.1. Εάν ο ενδιαφερόμενος φορέας ή ιδιώτης υποβάλει τον προβλεπόμενο στην παράγραφο 1 φάκελλο με την ΜΠΕ μαζί με το φάκελο της ΠΠΕ ή σε κάποιο στάδιο της διαδικασίας της ΠΠΕΑ σύμφωνα με το άρθρο 3, η αρμόδια υπηρεσία Περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ ελέγχει την πληρότητα του φακέλου της ΜΠΕ πριν την ολοκλήρωση της ΠΠΕΑ. Στη περίπτωση αυτή και εφόσον επακολογήσει θετική γνωμοδότηση επί της ΠΠΕ, η ως άνω αρμόδια υπηρεσία διαβιβάζει άμεσα το φάκελο της ΜΠΕ στο (α) Νομαρχιακό (β) Συμβούλιο (α).

2.2. Είναι δυνατόν πριν από τη διαβίβαση του φακέλου η αρμόδια υπηρεσία να απαιτήσει την υποβολή και πρόσθετων στοιχείων και τεκμηριώσεων για την καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος.

3. Σε περίπτωση που η αρμόδια υπηρεσία Περι/ντος του ΥΠΕΧΩΔΕ κρίνει ότι ένα έργο ή δραστηριότητα ενδέχεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον άλλου κράτους-Μέλους της Ευρ. Ένωσης ή όταν το ζητήσει ένα Κράτος-Μέλος της Ευρ. Ένωσης που ενδέχεται να θιγεί σοβαρά, η ως άνω αρμόδια υπηρεσία διαβιβάζει στο ενδιαφερόμενο Κράτος-Μέλος το ταχύτερο δυνατόν και όχι αργότερα από την προθεσμία που ορίζεται στην παράγραφο 2, πληροφορίες σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν. 1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του Ν. 3010/2002.

4. Μέσα σε 35 ημέρες από την παραλαβή του φακέλου οι προαναφερόμενες υπηρεσίες, Φορείς, Οργανισμοί, διαβιβάζουν στην ως άνω αρμόδια υπηρεσία τις τυχόν παρατηρήσεις τους και το οικείο ή τα οικεία Νομαρχιακά Συμβούλια τη (τις) γνωμοδότηση(εις) τους.

5. Μετά την παραλαβή της (των) ως άνω γνωμοδότησης(ων) ή άλλως μετά την παρέλευση της προθεσμίας της παραγ.4 και ανεξάρτητα από το αν έχει (ουν) διαβιβασθεί ή όχι(η) (οι) γνωμοδότηση(εις) αυτή (ές), εκδίδεται μέσα σε 15 ημέρες η απόφαση έγκρισης ή μη περιβαλλοντικών όρων από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ και τον (ους) αρμόδιο (ους) κατά περίπτωση Υπουργό(ούς), μετά από σχετική εισήγηση της αρμόδιας Υπηρεσίας Περι/ντος του ΥΠΕΧΩΔΕ σύμφωνα με το άρθρο 4(παρ.2) του Ν.1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 (παρ.2) του Ν.3010/2002.

Το περιεχόμενο της εν λόγω απόφασης καθορίζεται στο άρθρο 12 της παρούσας απόφασης.

6. Η απόφαση έγκρισης ή μη περ/κών όρων διαβιβάζεται στο (α) οικείο(α) Νομαρχιακό(ά) Συμβούλιο(α) για να λάβει(ουν) γνώση και να ενημερώσει(ουν) τους πολίτες και τους φορείς εκπροσώπησής τους σύμφωνα με το άρθρο 5 (παρ.3) του Ν. 1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 (παρ.3) του Ν.3010/2002.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

Διαδικασία Π.Π.Ε.Α. και διαδικασία Ε.Π.Ο. για έργα και δραστηριότητες της υποκατηγορίας 2 της πρώτης (Α') κατηγορίας

Άρθρο 5

Εξαιρέσεις

1. Στις διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου δεν υπάγονται τα έργα και οι δραστηριότητες:

α) που πρόκειται να πραγματοποιηθούν εν μέρει ή στο σύνολό τους σε περιοχές του εθνικού καταλόγου του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου NATURA 2000 σύμφωνα με το άρθρο 6 της 33318/3028/1998 ΚΥΑ "Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων κ.λπ." (Β' 1289).

β) που πραγματοποιούνται εν μέρει ή στο σύνολό τους από κεντρικές υπηρεσίες Υπουργείων σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ν. 1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 (παρ. 5) του Ν.30120/2002.

γ) που βρίσκονται σε περιοχές στις οποίες εφαρμόζονται ειδικά προγράμματα περιβαλλοντικής διαχείρισης και προστασίας εφόσον για τις περιοχές αυτές έχουν καθορισθεί με σχετική απόφαση του Γενικού Γραμματέα ΥΠΕΧΩΔΕ.

2. Στις ως άνω περιπτώσεις ακολουθούνται οι διαδικασίες των άρθρων 3 και 4 αλλά ως προς τον τύπο των απαιτούμενων μελετών ισχύουν τα άρθρα 6 και 7 του παρόντος.

Άρθρο 6

Προκαταρκτική Περιβαλλοντική Εκτίμηση και Αξιολόγηση (ΠΠΕΑ)

1. Για την διενέργεια Π.Π.Ε.Α., ο ενδιαφερόμενος φορέας ή ιδιώτης υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια υπηρεσία Περιβάλλοντος της οικείας Περιφέρειας που συνοδεύεται από φάκελλο ο οποίος περιέχει Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΠΠΕ) τύπου II σε σε έξι (6) τουλάχιστον αντίγραφα. Η ΠΠΕ περιλαμβάνει πληροφορίες ως προς:

- α) τη θέση, και το μέγεθος του έργου,
- β) το είδος, την εφαρμοζόμενη τεχνολογία, τα γενικά τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου ή της δραστηριότητας
- γ) τις συνθήκες της περιοχής που θα πραγματοποιηθεί το έργο ή η δραστηριότητα, κυρίως ως προς το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον
- δ) τη χρήση των φυσικών πόρων
- ε) τη συσσωρευτική δράση με άλλα έργα ή δραστηριότητες
- στ) την παραγωγή αποβλήτων
- ζ) την προκαλούμενη ρύπανση και τις οχλήσεις
- η) την πρόληψη ατυχημάτων ιδίως από τη χρήση ουσιών ή τεχνολογίας
- θ) συνοπτική καταρχήν περιγραφή των μέτρων που προβλέπονται προκειμένου να αποφευχθούν, να μειωθούν και εφόσον είναι δυνατό, να επανορθωθούν σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις,
- ι) συνοπτική περιγραφή των κύριων εναλλακτικών λύσεων που μελετά ο κύριος του έργου ή της δραστηριότητας

και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής του, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεών τους στο περιβάλλον.

1.1 Οι προδιαγραφές και το περιεχόμενο της ΠΠΕ καθώς και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και στοιχεία που την τεκμηριώνουν καθορίζονται,

σύμφωνα με την παρ. 10 του άρθρου 4 του Ν. 1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με την παρ. 10 εδ.β του άρθρου 2 του Ν.3010/2002. Τα κείμενα και οι χάρτες της ΠΠΕ υποβάλλονται και σε ηλεκτρονική μορφή.

1.2 Σε περίπτωση που ο φάκελος δεν είναι πλήρης, η ως άνω αρμόδια υπηρεσία, το αργότερο εντός 10 ημερών από την υποβολή του, ενημερώνει εγγράφως τον αιτούντα για τα απαιτούμενα δικαιολογητικά ή/και στοιχεία που πρέπει να συμπληρώσουν το φάκελο.

2. Η αρμόδια υπηρεσία Περ/ντος της Περιφέρειας αφού εξετάσει τον φάκελο και διαπιστώσει ότι είναι πλήρης και πριν γνωμοδοτήσει επί του περιεχομένου του, τον διαβιβάζει εντός 10 ημερών από την υποβολή του, στις κατά περίπτωση συναρμόδιες Περιφερειακές ή Νομαρχιακές υπηρεσίες και φορείς, στις κατά τόπο αρμόδιες Εφορίες Αρχαιοτήτων καθώς και κατά περίπτωση στους Οργανισμούς Αθήνας και Θεσσαλονίκης ή στους Οργανισμούς του άρθρου του άρθρου 3 του Ν.2508/1997 εφόσον αυτοί έχουν συσταθεί για να διατυπώσουν τη γνώμη τους. Σε περίπτωση που κατά την υποβολή του φακέλου, ο ενδιαφερόμενος προσκομίζει μία ή περισσότερες από τις ως άνω απαιτούμενες γνωμοδοτήσεις κάποιου (ων) Υπουργείου (ων) ή φορέα (ων), η αρμόδια υπηρεσία Περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ αφού διαπιστώσει ότι ο φάκελος είναι πλήρης και ότι η(οι) γνωμοδότηση (εις) αυτή (ες) ανταποκρίνεται (ονται) στο περιεχόμενό του, δεν προβαίνει στην προαναφερόμενη διαδικασία διαβίβασής του στο(α) εν λόγω Υπουργείο(α) ή φορέα(εις).

Είναι δυνατόν κατά την εξέταση του φακέλου και πριν την διαβίβασή του για γνωμοδοτήσεις η ως άνω αρμόδια υπηρεσία να απαιτήσει από τον ενδιαφερόμενο πρόσθετα στοιχεία και τεκμηριώσεις αν αυτό κρίνεται αναγκαίο για την καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος.

Μέσα σε 15 ημέρες από την παραλαβή του φακέλου οι προαναφερόμενες υπηρεσίες, φορείς και Οργανισμοί διαβιβάζουν τη γνώμη τους στην ως άνω αρμόδια Υπηρεσία της Περιφέρειας.

3. Η αρμόδια υπηρεσία Περιβάλλοντος της Περιφέρειας από την παραλαβή των ως άνω γνωμοδοτήσεων ή άλλως από την παρέλευση της προθεσμίας της παρ.2 και ανεξάρτητα από το αν έχουν διαβιβασθεί ή όχι απόψεις, προβαίνει εντός 5 ημερών σε Π.Π.Ε.Α. που συνίσταται σε θετική γνωμοδότηση ή αρνητική απόφαση επί της Π.Π.Ε. σύμφωνα με το άρθρο 4 (παρ.10) του Ν.1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 (παρ.6 εδ.α) του Ν.3010/2002 λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που περιγράφονται στο εδάφιο (β) της παρ.6 του ίδιου ως άνω άρθρου 2 του Ν. 3010/2002.

4. Η θετική γνωμοδότηση ή αρνητική απόφαση υπογράφεται από τον αρμόδιο Γενικό Δ/ντή της οικείας Περιφέρειας. Η θετική γνωμοδότηση ισχύει για περιορισμένο χρονικό διάστημα που καθορίζεται σ' αυτήν.

5. Μετά την Π.Π.Ε.Α. ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται στο εδάφιο γ της παρ.6 του άρθρου 2 του Ν.3010/2002. Σε περίπτωση θετικής γνωμοδότησης και εφόσον κληθεί ο ενδιαφερόμενος να συνεχίσει περαιτέρω τη διαδικασία έγκρισης περιβαλλοντικών όρων σύμφωνα με το άρθρο 7 της παρούσας θα πρέπει να συμμορ-

φωθεί με τις υποδείξεις της αρμόδιας υπηρεσίας και ενδεχομένως εφόσον του ζητηθεί να υποβάλλει πρόσθετα στοιχεία και τεκμηριώσεις για επιμέρους περιβαλλοντικούς τομείς (μέσα) και παραμέτρους.

6. Η θετική γνωμοδότηση ή αρνητική απόφαση μαζί με το φάκελο της Π.Π.Ε. διαβιβάζονται στο(α) οικείο(α) Νομαρχιακό(ά) Συμβούλιο(α) προκειμένου να λάβουν γνώση και να ενημερώσουν τους πολίτες και τους φορείς εκπροσώπησής τους σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 5 του Ν. 1650/86 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 (παρ.1 εδ.δα) και 3 του Ν.3010/2002.

Άρθρο 7

Εγκριση Περιβαλλοντικών Όρων (Ε.Π.Ο.)

1. Ο ενδιαφερόμενος φορέας ή ιδιώτης υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια Υπηρεσία Περιβάλλοντος της Περιφέρειας, που συνοδεύεται από φάκελο ο οποίος περιέχει:

α) Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ) τύπου II σε έξι (6) τουλάχιστον αντίγραφα η οποία περιλαμβάνει τουλάχιστον τις εξής πληροφορίες:

- περιγραφή του έργου ή της δραστηριότητας
- περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του περιβάλλοντος με τα απαραίτητα στοιχεία και τεκμηριώσεις προκειμένου να γίνει αξιολόγηση και εκτίμηση των κυριότερων άμεσων και έμμεσων περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου ή της δραστηριότητας:

- στον άνθρωπο, στην πανίδα και στην χλωρίδα
- στο έδαφος, στα νερά, στον αέρα, στο κλίμα και στο τοπίο
- στα υλικά αγαθά και στην πολιτιστική κληρονομιά
- στην αλληλεπίδραση μεταξύ των παραγόντων που αναφέρονται

- στις προηγούμενες περιπτώσεις
- συνοπτική περιγραφή των μέτρων που προβλέπονται να ληφθούν προκειμένου να αποφευχθούν, να μειωθούν και εφόσον είναι δυνατόν να επανορθωθούν σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον
- συνοπτική περιγραφή των κύριων εναλλακτικών λύσεων που μελετά ο κύριος του έργου και υπόδειξη των κύριων λόγων της επιλογής του, λαμβανομένων υπόψη των επιπτώσεων στο περιβάλλον,
- απλή (μη τεχνική) περίληψη των πληροφοριών που αναφέρονται στις προηγούμενες περιπτώσεις.

Σε περίπτωση που το προτεινόμενο έργο ή δραστηριότητα περιλαμβάνεται στο παράρτημα II του άρθρου 5 της ΗΠ. 15393/2332 /2002 ΚΥΑ (Β'1022) η ΜΠΕ περιλαμβάνει επιπλέον τις ακόλουθες πληροφορίες:

- τα κατάλληλα προληπτικά αντιρροπυπτικά μέτρα ιδίως με τη χρήση των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών όπως ορίζονται στο Παράρτημα I παραγ.6 του άρθρου 16 της παρούσας απόφασης συμπεριλαμβανομένων των μέτρων παρακολούθησης των εκπεμπόμενων ρύπων.
- την επιλογή των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν λαμβάνοντας υπόψη τα Κοινοτικά και Διεθνή δεδομένα και πρακτικές.

- τις πρώτες και βοηθητικές ύλες, τις ουσίες και την ενέργεια που χρησιμοποιούνται ή παράγονται από την εγκατάσταση
- τις πηγές εκπομπών της εγκατάστασης
- τη φύση και τις ποσότητες των προβλεπόμενων εκπομπών της εγκατάστασης καθώς και προσδιορισμό των σημαντικών επιπτώσεων των εκπομπών στο περιβάλλον
- την προβλεπόμενη τεχνολογία και τις άλλες τεχνικές

που αποσκοπούν στην πρόληψη των εκπομπών που προέρχονται από την εγκατάσταση ή, εάν αυτό δεν είναι δυνατόν, στη μείωσή τους

- ενδεχομένως τα μέτρα πρόληψης και αξιοποίησης των αποβλήτων που παράγει η εγκατάσταση

- τα αναγκαία μέτρα μετά την οριστική παύση της δραστηριότητας ώστε να αποφεύγεται κάθε κίνδυνος ρύπανσης και ο χώρος να αποκαθίσταται ικανοποιητικά.

- τα προβλεπόμενα μέτρα παρακολούθησης των εκπομπών στο περιβάλλον

Οι προδιαγραφές και το περιεχόμενο της ΜΠΕ καθώς και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και στοιχεία που την τεκμηριώνουν καθορίζονται, σύμφωνα με την παραγ.10 του άρθρου 4 του Ν.1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με την παραγ. 10 εδ.β του άρθρου 2 του Ν.3010/2002.

Τα κείμενα και οι χάρτες της ΜΠΕ υποβάλλονται και σε ηλεκτρονική μορφή.

β) τη θετική γνωμοδότηση (ΠΠΕΑ) του αρμόδιου Γενικού Δ/ντή της Περιφέρειας σύμφωνα με το άρθρο 6 (παρ.3), μαζί με αντίγραφο του θεωρημένου από την ως άνω Υπηρεσία χάρτη και τοπογραφικού σχεδίου απ' όπου εμφανίζεται η προεπιλεγείσα αλλά και οι εναλλακτικές λύσεις του έργου ή της δραστηριότητας.

Σε περίπτωση που ο φάκελος δεν είναι πλήρης η ως άνω αρμόδια υπηρεσία, το αργότερο εντός 10 ημερών από την υποβολή του, ενημερώνει εγγράφως τον αιτούντα για τα απαιτούμενα δικαιολογητικά ή/και στοιχεία που πρέπει να συμπληρώσουν το φάκελο.

2. Η αρμόδια υπηρεσία Περι/ντος της Περιφέρειας αφού εξετάσει τον φάκελο και διαπιστώσει ότι είναι πλήρης πριν προβεί στην έκδοση απόφασης έγκρισης Περι/κών Όρων και εφόσον το κρίνει σκόπιμο τον διαβιβάζει εντός 10 ημερών από την υποβολή του στις συναρμόδιες Περιφερειακές και Νομαρχιακές Υπηρεσίες και Φορείς και κατά περίπτωση στους Οργανισμούς Αθήνας ή Θεσσαλονίκης ή στους Οργανισμούς του άρθρου 3 του Ν.2508/1997, εφόσον αυτοί έχουν συσταθεί για να εκφράσουν τυχόν παρατηρήσεις επί του περιεχομένου του. Επίσης ο φάκελος διαβιβάζεται και στο οικείο ή στα οικεία Νομαρχιακά Συμβούλια για δημοσιοποίηση του φακέλου της ΜΠΕ και γνωμοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν.1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του Ν.3010/2002.

2.1. Εάν ο ενδιαφερόμενος φορέας ή ιδιώτης υποβάλει τον προβλεπόμενο στην παράγραφο 1 φάκελο με την ΜΠΕ, μαζί με τον φάκελο της ΠΠΕ, ή σε κάποιο στάδιο της διαδικασίας της ΠΠΕΑ σύμφωνα με το άρθρο 6, η αρμόδια υπηρεσία περιβάλλοντος της Περιφέρειας ελέγχει την πληρότητα του φακέλου της ΜΠΕ πριν την ολοκλήρωση της ΠΠΕΑ. Στη περίπτωση αυτή και εφόσον επακολουθήσει θετική γνωμοδότηση επί της ΠΠΕ, η ως άνω αρμόδια υπηρεσία διαβιβάζει άμεσα το φάκελλο της ΜΠΕ στο(α) Νομαρχιακό(ά) Συμβούλιο(α).

2.2. Είναι δυνατόν πριν από τη διαβίβαση του φακέλου η αρμόδια υπηρεσία να απαιτήσει την υποβολή και πρόσθετων στοιχείων και τεκμηριώσεων για την καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος

3. Σε περίπτωση που η αρμόδια υπηρεσία Περι/ντος της Περιφέρειας κρίνει ότι ένα έργο ή δραστηριότητα ενδέχεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον άλλου Κράτους -Μέλους της Ευρ. Ένωσης ή όταν το ζητήσει Κράτος - Μέλος της Ευρ. Ένωσης που ενδέχεται να θιγεί σοβαρά, η υπηρεσία αυτή εισηγείται στην αρμόδια Κεντρική υπηρεσία Περι/ντος του ΥΠΕΧΩΔΕ τη διαβίβαση πληρο-

φοριών στο ενδιαφερόμενο Κράτος -Μέλος το ταχύτερο δυνατόν και όχι αργότερα από την προθεσμία που ορίζεται στην παράγ. 2 σύμφωνα με το άρθρο 5 του Ν. 1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του Ν. 3010/2002.

4. Μέσα σε 35 ημέρες από την παραλαβή του φακέλου οι προαναφερόμενες υπηρεσίες, Φορείς, Οργανισμοί, διαβιβάζουν στην ως άνω αρμόδια υπηρεσία τις τυχόν παρατηρήσεις τους και το οικείο ή τα οικεία Νομαρχιακά Συμβούλια τη (τις) γνωμοδότηση(εις) τους.

5. Μετά την παραλαβή της (των) ως άνω γνωμοδότησης(ων) ή άλλως μετά την παρέλευση της προθεσμίας της παραγ. 4 και ανεξάρτητα από το αν έχει (ουν) διαβιβασθεί ή όχι η (οι) γνωμοδότηση (εις) αυτή (ές), εκδίδεται μέσα σε 15 ημέρες η απόφαση έγκρισης ή μη περιβαλλοντικών όρων από τον Γενικό Γραμματέα της Περιφέρειας, μετά από σχετική εισήγηση της ως άνω αρμόδιας υπηρεσίας Περ/ντος της Περιφέρειας όπως προβλέπεται στο άρθρο 4(παρ.2) του Ν. 1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 (παρ.2) του Ν.3010/2002.

Το περιεχόμενο της εν λόγω απόφασης καθορίζεται στο άρθρο 12 της παρούσας απόφασης.

6. Η απόφαση έγκρισης ή μη περ/κών όρων διαβιβάζεται στο (α)οικείο(α) Νομαρχιακό(ά) Συμβούλιο(α) για να λάβει(ουν) γνώση και να ενημερώσει(ουν) τους πολίτες και τους φορείς εκπροσώπησής τους σύμφωνα με το άρθρο 5 (παρ.3) του Ν.1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 (παρ.3) του Ν.3010/2002.

7. Η αρμόδια υπηρεσία Περ/ντος της Περιφέρειας διαβιβάζει αντίγραφα των αποφάσεων εγκρίσεων περιβ/κών όρων στην αρμόδια κεντρική υπηρεσία περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

Διαδικασία Π.Π.Ε.Α και διαδικασία Ε.Π.Ο. για έργα και δραστηριότητες της υποκατηγορίας 3 της Δεύτερης (Β') κατηγορίας

Άρθρο 8

Εξαιρέσεις

1. Στις διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου δεν υπάγονται συγκεκριμένα έργα και δραστηριότητες από τα αναφερόμενα στην υποκατηγορία 3 τα οποία πρόκειται να πραγματοποιηθούν εν μέρει ή στο σύνολό τους σε περιοχές του εθνικού καταλόγου του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου NATURA 2000 σύμφωνα με την 33318/3028/1998 ΚΥΑ "Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων κ.λπ." (Β'1289). Τα εν λόγω έργα και δραστηριότητες καθορίζονται στις κανονιστικές διατάξεις για την προστασία και διαχείριση των περιοχών αυτών που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 6 (παρ.1 εδ.α και β) της εν λόγω ΚΥΑ με τις οποίες προσδιορίζονται και οι διαδικασίες ΠΠΕΑ και ΕΠΟ που θα τηρηθούν ως έργα και δραστηριότητες ανώτερης υποκατηγορίας.

2. Στην ως άνω περίπτωση ακολουθούνται οι διαδικασίες των διατάξεων των άρθρων 6 και 7 του Κεφαλαίου Β της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 9

Διαδικασία αξιολόγησης

1. Ο ενδιαφερόμενος φορέας ή ιδιώτης υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια υπηρεσία Περ/ντος της οικείας Περιφέρειας, που συνοδεύεται από φάκελλο ο οποίος περιλαμβάνει Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Π.Π.Ε.)

τύπου II και τα απαιτούμενα στοιχεία και δικαιολογητικά σύμφωνα με το άρθρο 6 (παρ. 1) της παρούσας απόφασης.

2. Η αρμόδια υπηρεσία Περιβάλλοντος της οικείας Περιφέρειας αξιολογεί εντός 10 ημερών αν για το συγκεκριμένο έργο ή δραστηριότητα θα ακολουθηθεί η διαδικασία των άρθρων 6 και 7 ή του άρθρου 11 της παρούσας απόφασης. Σε περίπτωση που κριθεί ότι το εν λόγω έργο ή δραστηριότητα υπάγεται:

α) στην διαδικασία της υποκατηγορίας 2: η ως άνω αρμόδια υπηρεσία προβαίνει σε ΠΠΕΑ σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 6.

β) στην διαδικασία της υποκατηγορίας 4: εκδίδεται σχετική απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας η οποία διαβιβάζεται στο(α) οικείο(α) Νομαρχιακό(ά) Συμβούλιο(α) προκειμένου να λάβει (ουν) γνώση και να ενημερώσει (ουν) τους πολίτες και τους φορείς εκπροσώπησής τους, σύμφωνα με το άρθρο 5 (παρ.3) του Ν. 1650/1986 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 (παρ.3) του Ν.3010/2002. Παράλληλα η εν λόγω απόφαση διαβιβάζεται μαζί με τον σχετικό φάκελλο στην αρμόδια υπηρεσία Περιβάλλοντος της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης για να ακολουθήσει η διαδικασία του άρθρου 11.

3. Ως κριτήρια αξιολόγησης για την επιλογή της ως άνω κατάταξης λαμβάνονται:

α. Τα χαρακτηριστικά του έργου ή της δραστηριότητας ιδίως, ως προς:

- το είδος, το μέγεθος του έργου, ή της δραστηριότητας
- τη συσσωρευτική δράση με άλλα έργα ή δραστηριότητες
- τη χρήση των φυσικών πόρων,
- την παραγωγή αποβλήτων,
- τη ρύπανση και τις οχλήσεις,
- τον κίνδυνο ατυχημάτων, ιδίως ως προς χρησιμοποιούμενες ουσίες ή τεχνολογίες

β. Η χωροθέτηση του έργου ή της δραστηριότητας

Πρέπει να εξετάζεται η περιβαλλοντική ευαισθησία των γεωγραφικών περιοχών που ενδέχεται να θιγούν από το έργο ή τη δραστηριότητα ιδίως ως προς:

- την υπάρχουσα χρήση γης,
- το σχετικό πλούτο, την ποιότητα και την αναγεννητική ικανότητα των φυσικών πόρων της περιοχής,
- την ικανότητα απορρόφησης του φυσικού περιβάλλοντος, με ιδιαίτερη προσοχή στις ακόλουθες περιοχές

α) υγρότοποι

β) παράκτιες περιοχές

γ) ορεινές και δασικές περιοχές

δ) προστατευόμενες φυσικές περιοχές και φυσικά πάρκα

ε) διατηρητέες ή προστατευόμενες περιοχές σύμφωνα με την εκάστοτε κείμενη νομοθεσία περιοχές ειδικής προστασίας, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 33318/3028/1998 ΚΥΑ (Β'1989)

στ) περιοχές στις οποίες καταστρατηγούνται ήδη τα πρότυπα για την ποιότητα του περιβάλλοντος που καθορίζει η κείμενη νομοθεσία

ζ) πυκνοκατοικημένες περιοχές

η) χώροι και τοπία ιστορικής, πολιτιστικής ή αρχαιολογικής σημασίας

γ. Τα χαρακτηριστικά των ενδεχομένων επιπτώσεων

Οι ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις των έργων ή της δραστηριότητας πρέπει να εξετάζονται σε συνάρτηση με κριτήρια που καθορίζονται ανωτέρω στα σημεία 1 και 2, ιδίως ως προς:

- την έκταση των επιπτώσεων (γεωγραφική περιοχή και μέγεθος του θιγόμενου πληθυσμού),

- το διασυνοριακό χαρακτήρα των επιπτώσεων,
- το μέγεθος και την πολυπλοκότητα των επιπτώσεων,
- την πιθανότητα των επιπτώσεων,
- τη διάρκεια, τη συχνότητα και την αναστρεψιμότητα των επιπτώσεων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'

Διαδικασία Ε.Π.Ο. υποκατηγορίας 4 της Β' κατηγορίας

Άρθρο 10

Εξαιρέσεις

1. Στις διατάξεις του Κεφαλαίου αυτού δεν υπάγονται:
 - α) συγκεκριμένα έργα και δραστηριότητες από τα αναφερόμενα στην υποκατηγορία 4 τα οποία πρόκειται να πραγματοποιηθούν, εν μέρει ή στο σύνολό τους σε περιοχές του εθνικού καταλόγου του Ευρωπαϊκού Οικολογικού Δικτύου NATURA 2000 σύμφωνα με την υπ' αριθ. 33318/3028/1998 ΚΥΑ (Β'1289). Τα εν λόγω έργα και δραστηριότητες καθορίζονται στις κανονιστικές διατάξεις για την προστασία και διαχείριση των περιοχών αυτών που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 6 (παρ. 1 εδ.α και β) της εν λόγω ΚΥΑ.
 - β) που πραγματοποιούνται εν μέρει ή στο σύνολό τους από υπηρεσίες της Περιφέρειας σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ν. 1650 /86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2(παρ. 5) του Ν. 3010/2002.
2. Στις ως άνω περιπτώσεις ακολουθείται η διαδικασία του άρθρου 11 αλλά αρμόδιος για την έκδοση της απόφασης έγκρισης περιβαλλοντικών όρων είναι ο Γενικός Γραμματέας της Περιφέρειας μετά από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας Περιβάλλοντος της Περιφέρειας.

Άρθρο 11

Διαδικασία Ε.Π.Ο.

1. Ο ενδιαφερόμενος φορέας ή ιδιώτης υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια Υπηρεσία Περιβάλλοντος της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης που συνοδεύεται από φάκελλο ο οποίος περιλαμβάνει Περιβαλλοντική Εκθεση σε τέσσερα (4) τουλάχιστον αντίγραφα. Η Περιβαλλοντική Εκθεση υποβάλλεται και σε ηλεκτρονική μορφή. Το περιεχόμενο της Περιβαλλοντικής Εκθέσης καθώς και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και στοιχεία που την τεκμηριώνουν καθορίζεται σύμφωνα με την παρ.10 του άρθρου 4 του Ν.1650/1986, όπως αντικαταστάθηκε με την παρ.10 εδ.β του άρθρου 2 του Ν.3010/2002.
- Στην περίπτωση έργων ή δραστηριοτήτων της υποκατηγορίας 3, για τα οποία θα ακολουθηθεί η διαδικασία του παρόντος άρθρου, η Περιβαλλοντική Εκθεση συνοδεύεται και από τη σχετική απόφαση του Γενικού Γραμματέα της οικείας Περιφέρειας όπως προβλέπεται στο άρθρο 9 (παρ.2 εδ.β) , μαζί με αντίγραφο του θεωρημένου χάρτη - τοπογραφικό από την αρμόδια υπηρεσία της παραγράφου 1 του άρθρου 9 της παρούσης, απ' όπου εμφανίζεται η θέση του έργου ή της δραστηριότητας.
2. Η αρμόδια υπηρεσία Περ/ντος της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης αφού εξετάσει το φάκελο και διαπιστώσει ότι είναι πλήρης τον διαβιβάζει εντός 10 ημερών στις τυχόν συναρμόδιες Νομαρχιακές Υπηρεσίες ή Φορείς και στις κατά τόπο αρμόδιες Εφορίες Αρχαιοτήτων, καθώς και σε εξαιρετικές περιπτώσεις, αν κριθεί αναγκαίο, σε Περιφερειακές Υπηρεσίες και κατά περίπτωση στους Οργανισμούς Αθήνας και Θεσσαλονίκης ή στους Οργανισμούς του άρθρου 3 του Ν.2508/1997, εφόσον αυ-

τοί έχουν συσταθεί προκειμένου να εκφράσουν γνώμη.

Είναι δυνατόν κατά την εξέταση του φακέλου και πριν τη διαβίβασή του για γνωμοδοτήσεις η ως άνω αρμόδια υπηρεσία να απαιτήσει από τον ενδιαφερόμενο πρόσθετα στοιχεία και τεκμηριώσεις αν αυτό κρίνεται αναγκαίο για την καλύτερη προστασία του Περιβάλλοντος.

3. Εντός 15 ημερών από τη παραλαβή του φακέλου οι προαναφερόμενες υπηρεσίες και φορείς διαβιβάζουν τη γνώμη τους στην αρμόδια ως άνω υπηρεσία της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης.

4. Μετά την παραλαβή των ως άνω γνωμοδοτήσεων ή άλλως μετά την παρέλευση της προθεσμίας της παραγράφου 3 και ανεξάρτητα από το αν έχουν διαβιβασθεί ή όχι οι γνωμοδοτήσεις αυτές, εκδίδεται μέσα σε 15 ημέρες η απόφαση έγκρισης ή μη Περιβαλλοντικών Όρων από τον οικείο Νομάρχη μετά από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας περιβάλλοντος της Ν.Α. όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 (παρ.3) του Ν.1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 (παρ.3) του Ν.3010/2002.

5. Η απόφαση έγκρισης ή μη περιβαλλοντικών όρων διαβιβάζεται στο οικείο Νομαρχιακό Συμβούλιο για να λάβει γνώση και να ενημερώσει τους πολίτες και τους φορείς εκπροσώπησής τους, σύμφωνα με το άρθρο 5 (παρ.3) του Ν.1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 3 του Ν.3010/2002.

6. Η ως άνω αρμόδια υπηρεσία Περιβάλλοντος της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης διαβιβάζει αντίγραφο της απόφασης έγκρισης περιβ/κών όρων στην αρμόδια κεντρική υπηρεσία Περ/ντος του ΥΠΕΧΩΔΕ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε'

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 12

Περιεχόμενο απόφασης Ε.Π.Ο.

1. Με την απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων επιβάλλονται σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ν.1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 (παρ.1β) του Ν.3010/2002, μέτρα, προϋποθέσεις, όροι, περιορισμοί και διαφοροποιήσεις για την πραγματοποίηση του έργου ή της δραστηριότητας που κατά κύριο λόγο αναφέρονται:
 - α) στο είδος, στο μέγεθος και στα βασικά τεχνικά χαρακτηριστικά του έργου ή της δραστηριότητας
 - β) στις οριακές τιμές εκπομπής, που εκφράζονται ως συγκεντρώσεις ή/και φορτία των εκπεμπόμενων ρύπων σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες σχετικές διατάξεις και ανάλογα με τις ειδικές περιβαλλοντικές συνθήκες της περιοχής.

Σε περίπτωση έργων και δραστηριοτήτων που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα ΙΙ του άρθρου 5 της υπ' αριθ. ΗΠ15393/2332/2002 ΚΥΑ (Β'1022) οι οριακές τιμές που έχουν καθορισθεί με ειδικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, εφαρμόζονται ως ελάχιστες απαιτήσεις των οριακών τιμών.

 - γ) σε περίπτωση απορρίψεων επικίνδυνων ουσιών στα υγρά απόβλητα, στον καθορισμό ενδεχομένων ειδικών οριακών τιμών σύμφωνα με τα εκάστοτε ισχύοντα προγράμματα μείωσης της ρύπανσης των υδατικών αποδεκτών όπως προβλέπεται στο άρθρο 4 της υπ' αριθμ. 2/2001 Πράξης Υπουργικού Συμβουλίου και στο άρθρο 4 της υπ' αριθμ. 4859/2001 ΚΥΑ (Β'253).
 - δ) στα τεχνικά έργα, μέτρα, όρους και περιορισμούς που επιβάλλεται να κατασκευασθούν ή να ληφθούν για την αντιμετώπιση της ρύπανσης ή γενικότερα της υπο-

βάθμισης του περιβάλλοντος τα οποία αναφέρονται στην κατασκευή και λειτουργία του έργου ή της δραστηριότητας καθώς και στην παρακολούθηση της εφαρμογής των περιβαλλοντικών όρων

ε) στην παρακολούθηση της τήρησης των περιβαλλοντικών όρων και από τον κύριο του έργου ή δραστηριότητας.

στ) στο περιβάλλον της περιοχής και ιδιαίτερα στα ευαίσθητα στοιχεία του και ενδεχομένως στις ειδικά προστατευόμενες ζώνες και στον καθορισμό αναγκαίων για τη διατήρησή τους μέτρων και έργων.

ζ) στον καθορισμό του χρονικού διαστήματος για το οποίο ισχύει η χορηγούμενη έγκριση περιβαλλοντικών όρων, στους ειδικούς όρους ισχύος της καθώς και των προϋποθέσεων για την ανανέωσή της σύμφωνα με το άρθρο 4 του Ν. 1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 (παρ.7) του Ν.3010/2002.

2. Εάν κατά την κατασκευή και λειτουργία ενός έργου ή μιας δραστηριότητας προκύπτει ότι δεν προστατεύεται επαρκώς το περιβάλλον, με όμοια απόφαση επιβάλλονται πρόσθετοι όροι ή τροποποιούνται οι υφιστάμενοι σύμφωνα με το άρθρο 2 (παρ.8) του Ν.3010/2002.

3. Στη περίπτωση έργων και δραστηριοτήτων που λαμβάνονται στο Παράρτημα ΙΙ του άρθρου 5 της υπ' αριθ. ΗΠ15393/2332/2002 ΚΥΑ (Β' 1022), η απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων εκτός από τα στοιχεία που περιγράφονται στην προηγούμενη παράγραφο (1) αναφέρεται επιπλέον και σε μέτρα για την εξασφάλιση της προστασίας της ατμόσφαιρας, του νερού και του εδάφους ώστε να επιτυγχάνεται υψηλό επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος στο σύνολό του (ιδίως με:

α) τον καθορισμό οριακών τιμών εκπομπής σύμφωνα με τη παραγ. 1 ε.δ.β για τις ρυπαντικές ουσίες που αναφέρονται ενδεικτικά στο Παράρτημα ΙΙ του άρθρου 16 της παρούσας απόφασης, οι οποίες αναμένεται να εκπέμπονται σε σημαντική ποσότητα και να διασπείρονται στο νερό, τον αέρα και το έδαφος. Στη προκειμένη περίπτωση εφόσον χρειάζεται επιβάλλονται όροι, περιορισμοί, μέτρα και προϋποθέσεις για την προστασία του εδάφους και των υπόγειων νερών και μέτρα για τη διαχείριση των αποβλήτων. Στις εγκαταστάσεις της παραγ. 6.6 του παραρτήματος ΙΙ του άρθρου 5 της υπ' αριθ. ΗΠ15393/2332/2002 ΚΥΑ κατά τον καθορισμό οριακών τιμών εκπομπής λαμβάνονται υπόψη οι προσαρμοσμένες σε αυτές πρακτικές μεθοδεύσεις.

β) την χρήση των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών όπως ορίζονται στο Παράρτημα Ι (παρ.6) του άρθρου 16 της παρούσας απόφασης και λαμβανόμενης υπόψη μεταξύ των άλλων της Κοινοτικής και της Διεθνούς εμπειρίας και πρακτικής, προκειμένου να καθορισθούν οι ως άνω οριακές τιμές χωρίς να προδιαγράφεται η χρήση μιας συγκεκριμένης τεχνικής ή τεχνολογίας. Για τον καθορισμό αυτών των οριακών τιμών λαμβάνονται υπόψη τα τεχνικά χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης εγκατάστασης, η γεωγραφική της θέση και οι τοπικές περιβαλλοντικές συνθήκες. Εάν ένα ποιοτικό πρότυπο περιβάλλοντος όπως ορίζεται στο Παράρτημα Ι (παρ. 5) του άρθρου 16 της παρούσας απόφασης, το οποίο έχει καθορισθεί με ειδικές διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας επιβάλλει όρους αυστηρότερους από αυτούς που είναι δυνατόν να επιτευχθούν με τη χρήση των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών επιβάλλονται πρόσθετοι όροι με την επιφύλαξη άλλων μέτρων που μπορεί να ληφθούν για την τήρηση των ποιοτικών προτύπων περιβάλλοντος.

γ) την πρόβλεψη όρων για την ελαχιστοποίηση της δια-

συνοριακής ρύπανσης σε μεγάλη απόσταση και την εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος στο σύνολό του.

δ) την δυνατότητα επιβολής προσωρινών παρεκκλίσεων από τις απαιτήσεις των εδαφίων (β) και (γ) ανη τήρησή τους μέσα σ'ένα εξάμηνο εξασφαλίζεται με πρόγραμμα αποκατάστασης για μείωση της ρύπανσης εγκεκριμένο από την αρμόδια για την έγκριση περιβαλλοντικών όρων αρχή.

ε) τον καθορισμό κατάλληλων απαιτήσεων παρακολούθησης των απορρίψεων, στις οποίες καθορίζεται η μεθοδολογία και η συχνότητα των μετρήσεων, η διαδικασία αξιολόγησης των μέτρων, καθώς και η υποχρέωση καταγραφής και παροχής στην αρμόδια αρχή των αναγκαίων στοιχείων για τον έλεγχο της τήρησης των περιβαλλοντικών όρων που έχουν εγκριθεί με σχετική απόφαση.

Για τις εγκαταστάσεις της παραγράφου 6.6. του παραρτήματος ΙΙ της υπ' αριθ. Η.Π.15393/2332/2002 ΚΥΑ, κατά τη θέσπιση των μέτρων αυτών μπορούν να λαμβάνονται υπόψη το κόστος και η ωφέλεια.

στ) Τον καθορισμό μέτρων σχετικά με τις μη κανονικές συνθήκες λειτουργίας. Ετσι, όταν κινδυνεύει το περιβάλλον να υπάρξει κατάλληλη πρόβλεψη για την έναρξη λειτουργίας, τις διαρροές, τις δυσλειτουργίες, τις προσωρινές διακοπές και την οριστική παύση της λειτουργίας.

ζ) την επιβολή υποχρέωσης στον φορέα εκμετάλλευσης του έργου ή της δραστηριότητας:

i) να ενημερώνει σε τακτά χρονικά διαστήματα την αρμόδια αρχή για τα αποτελέσματα της παρακολούθησης των απορρίψεων της εγκατάστασης και το συντομότερο δυνατό για κάθε συμβάν ή ατύχημα που επηρεάζει σημαντικά το περιβάλλον.

Η υποχρέωση αυτή ισχύει και για τα έργα και τις δραστηριότητες που έχουν ήδη λάβει κατά την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης έγκριση περιβαλλοντικών όρων σύμφωνα με τις μέχρι τότε ισχύουσες διατάξεις.

ii) να παρέχει στους εκπροσώπους της αρμόδιας αρχής κάθε αναγκαία βοήθεια για τη διενέργεια των επιθεωρήσεων της εγκατάστασης, τη δειγματοληψία και τη συλλογή των στοιχείων που απαιτούνται για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 13

Διαδικασία αξιολόγησης επιπτώσεων από τη βελτίωση, τροποποίηση, επέκταση ή εκσυγχρονισμό ή ανανέωση έργου ή δραστηριότητας

1. Προκειμένου να εκτιμηθεί αν από τον εκσυγχρονισμό, επέκταση, βελτίωση, τροποποίηση υφιστάμενων έργων ή δραστηριοτήτων επέρχονται ουσιαστικές διαφοροποιήσεις σε σχέση με τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον, ο ενδιαφερόμενος φορέας ή ιδιώτης υποβάλλει φάκελο του οποίου το περιεχόμενο καθορίζεται στην απόφαση της παρ. 10 του άρθρου 4 του Ν. 1650/1986 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 (παρ. 10β) του Ν.3010/2002. Ο φάκελος αυτός υποβάλλεται στην αρμόδια υπηρεσία ανάλογα με την υποκατηγορία στην οποία εντάσσεται το έργο ή η δραστηριότητα, η οποία εντός 30 ημερών αποφαινεται αν απαιτείται η υποβολή ΠΠΕ προκειμένου να γίνει νέα προκαταρκτική περιβαλλοντική εκτίμηση και αξιολόγηση ή ΜΠΕ ή Περιβαλλοντική Έκθεση προκειμένου να επιβληθούν νέοι περιβαλλοντικοί όροι, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας απόφασης.

2. Σε περίπτωση ανανέωσης της απόφασης έγκρισης

περιβαλλοντικών όρων (ή παράτασης της χρονικής ισχύος της), ο ενδιαφερόμενος φορέας ή ιδιώτης υποβάλλει φάκελο του οποίου το περιεχόμενο καθορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 10 του άρθρου 4 του Ν. 1650/86 όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 (παρ. 10β) του Ν.3010/2002. Ο φάκελος αυτός υποβάλλεται στην αρμόδια υπηρεσία ανάλογα με την υποκατηγορία στην οποία εντάσσεται το έργο ή η δραστηριότητα η οποία εντός 30 ημερών αποφαινεται αν απαιτείται ή όχι η υποβολή νέας ΜΠΕ ή Περιβαλλοντικής Έκθεσης.

3. Σε περίπτωση έργων ή δραστηριοτήτων που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα II του άρθρου 5 της υπ' αριθ. ΗΠ15393/2332/2002 ΚΥΑ (Β'1022) η κατά περίπτωση αρμόδια αρχή για την έγκριση περιβαλλοντικών όρων σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας απόφασης με την επιφύλαξη του άρθρου 14 (παρ. 1) επανεξετάζει και ενδεχομένως αναπροσαρμόζει τους περιβαλλοντικούς όρους όταν:

- η ρύπανση από την εγκατάσταση είναι τέτοια ώστε να πρέπει να αναθεωρηθούν οι ισχύουσες οριακές τιμές εκπομπής ή να καθορισθούν νέες οριακές τιμές εκπομπής,
- ουσιαστικές μεταβολές των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών επιτρέπουν σημαντική μείωση των εκπομπών χωρίς υπερβολικό κόστος,
- η ασφάλεια εκμετάλλευσης της διεργασίας απαιτεί την εφαρμογή άλλων τεχνικών,
- αυτό επιβάλλεται από νέες διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας.

Άρθρο 14

Μεταβατικές διατάξεις

1. Για τα υφιστάμενα έργα και δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στο Παράρτημα II του άρθρου 5 της υπ' αριθ. Η.Π. 15393/2332/2002 ΚΥΑ (Β'1022) η χορηγηθείσα σ' αυτά έγκριση περιβαλλοντικών όρων ανεξάρτητα από το χρόνο λήξης της, επανεξετάζεται και υπόκειται στις διατάξεις της παρούσας απόφασης το αργότερο μέχρι τις 30.9.2007 με την επιφύλαξη ειδικότερων διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας.

2. α) Μέχρι την έκδοση των αποφάσεων της παραγράφου 10 β. του άρθρου 4 του Ν.1650/86 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 (παρ. β.β.) του Ν.3010/2002, καθώς και, β) για μελέτες που ανατέθηκαν για εκπόνηση πριν την έκδοση των προαναφερόμενων αποφάσεων, ισχύουν τα ακόλουθα:

i) η Μελέτη του Πίνακα 1 του άρθρου 16 της ΚΥΑ 69269/5387/90 (ΦΕΚ 678/Β) αποτελεί την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων τύπου I της παρούσας

ii) η Μελέτη του Πίνακα 2 του άρθρου 16 της ΚΥΑ 69269/5387/90 (ΦΕΚ 678 Β) αποτελεί την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων τύπου II της παρούσας

iii) η Μελέτη του Πίνακα 3 του άρθρου 16 της ΚΥΑ 69269/5387/90 (ΦΕΚ 678 Β) όπως τα περιεχόμενά της έχουν εξειδικευθεί με εγκυκλίους των αρμοδίων Υπηρεσιών Περιβάλλοντος του ΥΠΕΧΩΔΕ, αποτελεί την Προμελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων τύπου I και τύπου II καθώς και της Περιβαλλοντικής Έκθεσης της παρούσας.

Η μεταβατική διάταξη της παραγράφου 2β ανωτέρω, παύει να ισχύει ένα (1) έτος μετά την έκδοση της αντίστοιχης απόφασης της παραγράφου 10β του άρθρου 4 του Ν. 1650/86, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 του Ν.3010/2002, εφόσον η αντίστοιχη μελέτη δεν έχει υποβληθεί για αξιολόγηση στις αρμόδιες Υπηρεσίες σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρούσα απόφαση.

3. Διαδικασίες για Π.Π.Ε.Α. και Ε.Π.Ο. που εκκρεμούν κατά τον χρόνο έναρξης ισχύος της παρούσας απόφασης συνεχίζονται και ολοκληρώνονται σύμφωνα με το άρθρο 6 του Ν.3010/2002.

Άρθρο 15

Με την επιφύλαξη του άρθρου 6 του Ν.3010/2002 και του άρθρου 14 της παρούσας από την έναρξη ισχύος της απόφασης αυτής καταργούνται οι διατάξεις των άρθρων 6,7,8,9 και 10 της υπ' αριθ. 69269/5387/1990 "Κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες κ.λπ." (Β'678) καθώς και κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στις διατάξεις της παρούσας απόφασης ή ανάγεται σε θέματα που ρυθμίζονται από αυτήν.

Άρθρο 16

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παρούσας απόφασης τα Παραρτήματα I και II που αναφέρονται στα έργα και τις δραστηριότητες του Παραρτήματος II του άρθρου 5 της υπ' αριθ. Η.Π. 15393/2332/2002 ΚΥΑ (Β'1022) και είναι τα ακόλουθα:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I ΟΡΙΣΜΟΙ

Για την εφαρμογή των διατάξεων της παρούσας απόφασης που αναφέρονται στα έργα και τις δραστηριότητες του παραρτήματος II του άρθρου 5 της υπ' αριθ. Η.Π. 15393/2332/2002 ΚΥΑ (Β'1022), νοούνται ως:

1. "ουσίες": τα χημικά στοιχεία και οι ενώσεις τους, πλην των κατά την έννοια της οδηγίας 80/836/Ευρατόμ ραδιενεργών ουσιών καθώς και των γενετικώς τροποποιημένων οργανισμών κατά την έννοια ειδικότερων διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας

2. "ρύπανση": η άμεση ή έμμεση εισαγωγή, στην ατμόσφαιρα, το νερό ή το έδαφος, ως αποτέλεσμα ανθρώπινης δραστηριότητας, ουσιών, κραδασμών, θερμότητας ή θορύβου που ενδέχεται να θίξουν την ανθρώπινη υγεία ή το περιβάλλον, να υποβαθμίσουν υλικά αγαθά, να παραβιάσουν ή να εμποδίσουν την ψυχαγωγική λειτουργία καθώς και τις άλλες νόμιμες χρήσεις του περιβάλλοντος

3. "εκπομπή": η άμεση ή έμμεση απόρριψη ουσιών, κραδασμών θερμότητας ή θορύβου στον αέρα, το νερό ή το έδαφος, από σημειακές ή διάχυτες πηγές της εγκατάστασης

4. "οριακές τιμές εκπομπής": η μάζα εκφρασμένη σε σχέση με ορισμένες ειδικές παραμέτρους, η συγκέντρωση ή/και η στάθμη μιας εκπομπής της οποίας δεν επιτρέπεται η υπέρβαση κατά τη διάρκεια μιας ή περισσοτέρων συγκεκριμένων χρονικών περιόδων. Οριακές τιμές εκπομπής μπορούν να ορίζονται και για συγκεκριμένες ομάδες, οικογένειες ή κατηγορίες ουσιών, ιδίως δε όσες αναφέρονται στο παράρτημα II.

Οι οριακές τιμές εκπομπής ουσιών ισχύουν κανονικά στο σημείο όπου οι εκπομπές βγαίνουν από την εγκατάσταση χωρίς να υπολογίζεται για τον προσδιορισμό τους, η τυχόν αραίωσή τους. Όσον αφορά τις έμμεσες απορρίψεις στο νερό, οι επιπτώσεις ενός σταθμού καθαρισμού μπορούν να συνυπολογίζονται κατά τον προσδιορισμό των οριακών τιμών εκπομπής της εγκατάστασης, με την προϋπόθεση ότι κατοχυρώνεται ισοδύναμο επίπεδο προστασίας του όλου περιβάλλοντος και ότι δεν γεννώνται μεγαλύτερα ρυπαντικά φορτία για το περιβάλλον, με την επιφύλαξη ότι θα τηρηθούν οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας σχετικά με την προστασία των νερών από τις

απορρίψεις επικίνδυνων ουσιών.

5. "ποιοτικό πρότυπο περιβάλλοντος": η δέση απαιτήσεων που πρέπει να πληρούνται σε συγκεκριμένο χρόνο από ένα συγκεκριμένο περιβάλλον ή ένα επί μέρους τμήμα του, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

6. "βέλτιστες διαθέσιμες τεχνικές": το πλέον αποτελεσματικό και προηγμένο στάδιο εξέλιξης των δραστηριοτήτων και μεθόδων λειτουργίας που αποδεικνύει την πρακτική ικανότητα συγκεκριμένων τεχνικών να συνιστούν καταρχήν τη βάση των οριακών τιμών εκπομπής για την αποφυγή και, όταν αυτό δεν είναι πρακτικά εφαρμόσιμο, τη γενική μείωση των εκπομπών και των επιπτώσεων για το περιβάλλον στο σύνολό του

- στις "τεχνικές" περιλαμβάνονται τόσο η τεχνολογία που χρησιμοποιείται όσο και ο τρόπος σχεδιασμού, κατασκευής, συντήρησης, λειτουργίας και παροπλισμού της εγκατάστασης,

- "διαθέσιμες" τεχνικές είναι οι αναπτυχθείσες σε κλίμακα που επιτρέπει την εφαρμογή τους εντός του οικείου βιομηχανικού κλάδου, με οικονομικά και τεχνικά βιώσιμες συνθήκες, λαμβανομένων υπόψη του κόστους και των πλεονεκτημάτων, ανεξαρτήτως αν οι ως άνω τεχνικές χρησιμοποιούνται ή παράγονται εντός της επικράτειας, εφόσον εξασφαλίζεται η πρόσβαση του φορέα εκμετάλλευσης σ' αυτές με λογικούς όρους

- "βέλτιστες" σημαίνει τις πλέον αποτελεσματικές όσον αφορά την επίτευξη υψηλού γενικού επιπέδου προστασίας του περιβάλλοντος στο σύνολό του.

Κατά τον προσδιορισμό των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνικών, πρέπει να λαμβάνονται ιδιαίτερα υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία:

α) Η χρησιμοποίηση τεχνικών που παράγουν λίγα απόβλητα

β) Η χρησιμοποίηση λιγότερο επικίνδυνων ουσιών

γ) Η εξέλιξη των τεχνικών ανάκτησης και ανακύκλωσης των ουσιών που εκπέμπονται και χρησιμοποιούνται κατά τη διεργασία και, ενδεχομένως, των αποβλήτων

δ) Οι συγκρίσιμες διεργασίες, εξοπλισμοί ή τρόποι λειτουργίας που έχουν δοκιμαστεί επιτυχώς σε βιομηχανική κλίμακα

ε) Η τεχνική πρόοδος και η εξέλιξη των επιστημονικών γνώσεων

στ) Η φύση, οι επιπτώσεις και ο όγκος των συγκεκριμένων εκπομπών

ζ) Οι ημερομηνίες έναρξης λειτουργίας των νέων ή υφιστάμενων εγκαταστάσεων

η) Ο χρόνος που απαιτεί η εγκαθίδρυση μιας βέλτιστης διαθέσιμης τεχνικής

θ) Η κατανάλωση και η φύση των πρώτων υλών (συμπεριλαμβανομένου του νερού) και η αποτελεσματική χρήση της ενέργειας

ι) Η ανάγκη πρόληψης ή μείωσης στο ελάχιστο δυνατό των γενικών επιπτώσεων των εκπομπών και των κινδύνων για το περιβάλλον.

ια) Η ανάγκη πρόληψης των ατυχημάτων και μείωσης των επιπτώσεών τους στο περιβάλλον.

ιβ) Οι πληροφορίες που δημοσιεύει η Επιτροπή δύναμει του άρθρου 16 παράγραφος 2 της οδηγίας 96/61/ΕΚ (ΕΕΛ 257/26/10-10-96) ή που δημοσιεύουν διεθνείς οργανισμοί

Για την εκτίμηση των παραπάνω στοιχείων λαμβάνεται υπόψη το κόστος και το όφελος που μπορεί να προκύψουν καθώς και οι αρχές της πρόνοιας και της προληπτικής δράσης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΩΝ ΡΥΠΟΓΟΝΩΝ ΟΥΣΙΩΝ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΥΠΟΨΗ, ΕΑΝ ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΟΡΙΑΚΩΝ ΤΙΜΩΝ ΕΚΠΟΜΠΗΣ

ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑ

1. Διοξείδιο του θείου και άλλες ενώσεις του θείου
2. Οξείδια του αζώτου και άλλες ενώσεις του αζώτου
3. Μονοοξείδιο του άνθρακα
4. Πτητικές οργανικές ενώσεις
5. Μέταλλα και ενώσεις τους
6. Σκόνη
7. Αμίαντος (σωματίδια εν αιωρήσει και ίνες)
8. Χλώριο και ενώσεις του χλωρίου
9. Φθόριο και ενώσεις του φθορίου
10. Αρσενικό και ενώσεις του αρσενικού
11. Κυανούχες ενώσεις
12. Ουσίες και παρασκευάσματα που έχουν αποδεδειγμένα ιδιότητες καρκινογόνες, μεταλλαξιογόνες, ή ικανές να βλάψουν την αναπαραγωγή μέσω της ατμόσφαιρας
13. Πολυχλωροδιβενζοδιεξίνη και πολυχλωροδιβενζοφουράνια

ΝΕΡΟ

1. Αλγαινομόνες οργανικές ενώσεις και ουσίες από τις οποίες δύνανται να προκύψουν αναλόγου είδους ενώσεις μέσα στο υδάτινο περιβάλλον.
2. Οργανοφωσφορικές ενώσεις
3. Οργανοκασιτερικές ενώσεις
4. Ουσίες και παρασκευάσματα που έχουν αποδεδειγμένα ιδιότητες καρκινογόνες μεταλλαξιογόνες ή ικανές να βλάψουν την αναπαραγωγή στο υδάτινο περιβάλλον ή μέσω αυτού.
5. Ανθεκτικοί υδρογονάνθρακες και ανθεκτικές και βιοσσωρευμένες τοξικές ουσίες.
6. Κυανιούχες ενώσεις
7. Μέταλλα και οι ενώσεις τους
8. Αρσενικό και οι ενώσεις του
9. Βιοκτόνα και φυτοϋγειονομικά προϊόντα
10. Αιωρούμενες ουσίες
11. Ουσίες που συμβάλλουν στον ευτροφισμό (ιδίως νιτρικά και φωσφορικά άλατα)
12. Ουσίες που έχουν αρνητική επίδραση στον ισολογισμό του οξυγόνου (και που μετρούνται με παραμέτρους όπως DBO, DCO).

Άρθρο 17

Από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού

Άρθρο 18

Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 14 Μαρτίου 2003

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Ν. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΑΚΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ
 ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ
Κ. ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
 ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
Β. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

Αριθ. ΔΥ15/Γ.Π. 19209

(3)

Τροποποίηση της ΔΥ15/οικ. Γ.Π. 26461/7.3.2002 (ΦΕΚ 329/19.3.2002 τ. Β') απόφασης Ανασυγκρότησης για την ειδικότητα της Αναισθησιολογίας, της Ειδικής Επιτροπής εκδίκασης ενστάσεων που εκκρεμούν στα καταργηθέντα Δευτεροβάθμια Συμβούλια Κρίσης Ιατρικού και Οδοντιατρικού Προσωπικού Νοσηλευτικών Ιδρυμάτων.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του Ν.Δ. 2592/53 (Φ.Ε.Κ. 254/53 Τ.Α).
2. Τις διατάξεις του άρθρου 37 παρ. 12 του Ν. 2519/1997 (Φ.Ε.Κ. 165/97 Τ.Α) "Ανάπτυξη και Εκσυγχρονισμός του Εθνικού Συστήματος Υγείας, οργάνωση των Υγειονομικών Υπηρεσιών, ρυθμίσεις για το φάρμακο και άλλες διατάξεις".
3. Τις διατάξεις του άρθρου 28 παρ. 7 του Ν.2646/98 (ΦΕΚ 236/98 τ. Α) "Ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Κοινωνικής Φροντίδας και άλλες διατάξεις".
4. Την 513/00 Ερ.25/00 γνωμοδότηση της 4ης Οκτωβρίου 2000 του Δ' Τμήματος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους.
5. Την απόφαση μας ΔΥ15/οικ. Γ.Π. 26461/7.3.2002 (ΦΕΚ 329/19.3.2002 τ. Β').
6. Την από 24.2.2003 αίτηση παραίτησης της Σπυροπούλου Παναγιώτας, αποφασίζουμε:

1. Τροποποιούμε την ανωτέρω (5) σχετική απόφαση μας και ορίζουμε γραμματέα στην Ειδική Επιτροπή εκδίκασης ενστάσεων που εκκρεμούν στα καταργηθέντα Δευτεροβάθμια Συμβούλια Κρίσης Ιατρικού και Οδοντιατρικού Προσωπικού Νοσηλευτικών Ιδρυμάτων για την ειδικότητα της Αναισθησιολογίας την Κοκλώνη Ερασμία, υπάλληλο του κλάδου ΔΕ Διοικητικού - Λογιστικού με Α' βαθμό που υπηρετεί στη Δ/ση Προσωπικού Νομικών Προσώπων του Υπουργείου Υγείας και Πρόνοιας σε αντικατάσταση της Σπυροπούλου Παναγιώτας, που παραιτήθηκε.

2. Κατά τα λοιπά ισχύει η ανωτέρω τροποποιούμενη απόφαση.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 13 Μαρτίου 2003

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΗΣ

Αριθ. 222786

(4)

Τροποποίηση της 243266/27.3.2002 Απόφασης "Συγκρότηση Επιτροπής Παρακολούθησης του Προγράμματος ΠΟΛΙΤΕΙΑ στο Υπουργείο Γεωργίας".

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 2 παρ.4 του Ν. 2880/2001 "Πρόγραμμα "ΠΟΛΙΤΕΙΑ" για τη μεταρρύθμιση και τον εκσυγχρονισμό της Δημόσιας Διοίκησης και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ 9/30/1/2001 Τ.Α).

2. Τις διατάξεις της παρ. 18 του άρθρου 18 του Ν. 2503/1997 (ΦΕΚ 107/Α/30/5/1997) "Διοίκηση, οργάνωση, στελέχωση της Περιφέρειας, ρύθμιση θεμάτων για την Τοπική Αυτοδιοίκηση και άλλες διατάξεις".

3. Την ανάγκη προώθησης του Προγράμματος "ΠΟΛΙΤΕΙΑ" στο Υπουργείο Γεωργίας.

4. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, καθόσον η σχετική δαπάνη θα προκύψει με τον καθορισμό της αμοιβής της Επιτροπής, αποφασίζουμε:

Α. Τροποποιούμε την με αριθμό 243266/27.3.2002 απόφασή μας ως ακολούθως:

1) Η παράγραφος Α1 τροποποιείται ως εξής: Παναγιώτη Κολύρη, Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Γεωργίας ως Πρόεδρο, με αναπληρωτή την Γ. Αυγητίδου, Προϊσταμένη της Γενικής Δ/σης Διοικητικής Υποστήριξης.

2) Η παράγραφος Α2 τροποποιείται ως εξής: Γεωργία Αυγητίδου, ως τακτικό μέλος, Προϊσταμένη της Γενικής Δ/σης Διοικητικής Υποστήριξης, με αναπληρωτή τον Βλαχόκωστα Κων/νο, Δ/ντή Δ/σης Μόνιμου Προσωπικού.

3) Η παράγραφος Α3 τροποποιείται ως εξής: Κολοτούρα Κων/νο, ως τακτικό μέλος, Προϊστάμενο της Γεν. Δ/σης Οικονομικής Υποστήριξης και Επιθεώρησης, με αναπληρωτή τον Βορρέ Παντελή, Δ/ντή Δ/σης Οικονομικής.

4) Η παράγραφος Α4 διαγράφεται.

5) Στην παράγραφο Α5 ορίζουμε τον Αρβανιτάκη Ευάγγελο, ως τακτικό μέλος, Προϊστάμενο κατ' αναπλήρωση της Γεν. Δ/σης Φυτικής Παραγωγής, αντί του Οικονομολόγου Κων/νου με αναπληρωτή του τον Βαϊλάκη Στέλιο, Δ/ντή Δ/σης Παραγωγής & Αξιοποίησης προϊόντων Δενδροκηπευτικής, αντί του Κουφάκη Χρήστου.

6) Η παράγραφος Α9 τροποποιείται ως εξής: Μπενίδη Δημήτριο, ως τακτικό μέλος, Προϊστάμενο της Γεν. Δ/σης Ανάπτυξης και Προστασίας Δασών και Φυσικού Περιβάλλοντος με αναπληρωτή τον Παπαεγγέλου Ευάγγελο, Δ/ντή Δ/σης Αναδασώσεων και Ορεινής Υδρονομίας.

7) Στην παράγραφο Α 12 ορίζουμε τον Ερρίκο Τάρτα, ως τακτικό μέλος, Διευθύνοντα Σύμβουλο ΟΓΕΕΚΑ "ΔΗΜΗΤΡΑ" Υπουργείου Γεωργίας, αντί του Μπάρλου Παρασκευά, με αναπληρωτή τον νόμιμο αναπληρωτή του.

8) Η παράγραφος Α 14 τροποποιείται ως εξής: Σαμαρά Αλέξανδρο, ως τακτικό μέλος, Πρόεδρο Μπενάκειου Φυτοπαθολογικού Ινστιτούτου, με αναπληρωτή τον Αθανάσιο Αλιβιζάτο, Δ/ντή του Ινστιτούτου, Διδάκτορα του Γεωπονικού Πανεπιστημίου Αθηνών.

9) Στην παράγραφο Α 15 ορίζουμε τον Παπαβασιλείου Γεώργιο, ως τακτικό μέλος, Πρόεδρο Γεωτεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, αντί του Σταυρακάκη Μανόλη με αναπληρωτή τον Λεοντίδη Σωτήριο, Αντιπρόεδρο ΓΕΩΤΕΕ, αντί του Νεοφύτου Χρήστου.

Β. Κατά τα λοιπά ισχύει η με αριθμό 243266/27.3.2002 απόφασή μας.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 13 Μαρτίου 2003

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
Γ. ΔΡΥΣ