

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 70/156/EØF og 80/1268/EØF for så vidt angår måling af N1-køretøjers CO₂-emissioner og brændstofforbrug«

(KOM(2001) 543 endelig — 2001/0255 (COD))

(2002/C 125/02)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 27. november 2002 under henvisning til EF-traktatens artikel 95 at anmode om Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til Sektionen for Det Indre Marked, Produktion og Forbrug, som udpegede Sergio Colombo til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 1. marts 2002.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 389. plenarforsamling den 20.-21. marts 2002, mødet den 20. marts, følgende udtalelse med 55 stemmer for, ingen imod og 5 hverken for eller imod.

1. Formålet med Kommissionens forslag

1.1. De harmoniserede regler for CO₂-emissioner og brændstofforbrug, der er fastlagt for M1-køretøjer (personbiler) i direktiv 1999/100/EØF – som ændrer grunddirektiverne 70/156/EØF og 80/1268/EØF — skal med det foreliggende forslag udvides til også at gælde for N1-køretøjer (lette erhvervskøretøjer).

1.2. Forslaget har det indlysende hovedformål at udforme specifikke foranstaltninger, der reducerer transportsektorens CO₂-emissioner og brændstofforbrug til gavn for miljøet.

2. Forslagets målgruppe

2.1. Forslaget tager sigte på lette erhvervskøretøjer (N1), der har en totalmasse på højst 3,5 tons. N₁-segmentet dækker en bred vifte af køretøjstyper fra de mindre personbilsbaserede varevogne, over de såkaldte off-roadere/SUV'er (sport utility vehicles) og MPV'er (multi purpose vehicles), til pickupper og større vare-/lastvogne. Hver basismodel findes som regel i et stort antal forskellige udgaver.

2.2. Dette markedssegment er temmelig stort. I 2000 blev der solgt 1,8 mio. N1-køretøjer, hvilket skal ses i forhold til et samlet salg af personbiler på 14 mio. Det kan således beregnes, at lette erhvervskøretøjer alene tegner sig for 10 % af de samlede CO₂-emissioner fra vejtransporten. Fænomenets præcise omfang fremgår af nedenstående oversigt, som er udarbejdet af Kommissionen:

- EU's samlede CO₂-emissioner fra vejtransportsektoren (1995): 655,7 mio. tons CO₂-ækvivalenter (=20 % af de samlede CO₂-emissioner),
- EU's CO₂-emissioner fra andre sektorer (1995):
 - anden transport: 195,7 mio. tons CO₂-ækvivalenter,
 - forbrænding (energisektoren): 1 041 mio. tons CO₂-ækvivalenter,
 - forbrænding (ikke-industriel): 654,9 mio. tons CO₂-ækvivalenter,
- CO₂-emissionerne fra N1-køretøjer anslås at udgøre ca. 10 % af de samlede CO₂-emissioner fra vejtransport (ca. 65 mio. tons CO₂-ækvivalenter),
- Bilparken fordeler sig skønsmæssigt på de tre klasser:
 - klasse I: 25 %
 - klasse II: 50 %
 - klasse III: 25 %
- CO₂-emissionerne for de forskellige klasser er formentlig af samme størrelsesorden – dog nok noget højere for klasse III (større brændstofforbrug, flere kørte kilometer),
- EU's samlede CO₂-emissioner (1995): 3 227 mio. tons CO₂-ækvivalenter,

— Klasse II- og III-køretøjer anslås at forekomme i 3 000 forskellige udgaver. Det betyder dog ikke, at der kræves 3 000 typegodkendelser, eftersom fabrikanterne har ret stor frihed til at samle forskellige udgaver i en enkelt typegodkendelse.

— Reelt gives der dispensation til små køretøjsfabrikanter for at sikre, at typegodkendelsesomkostningerne ikke bliver for høje i forhold til antallet af køretøjer, for hvilke godkendelsen gælder. Disse køretøjers CO₂-bidrag er ubetydeligt.

2.3. Disse tal vil formentlig stige, da der registreres en gradvis forøgelse af disse køretøjers markedsandel. Der er ikke hidtil truffet EU-foranstaltninger til overvågning eller forbedring af brændstofføkonomien og CO₂-emissionerne for denne kategori af køretøjer.

3. Generelle bemærkninger

3.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg støtter Kommissionens planer om nye foranstaltninger, der skal reducere CO₂-emissionerne og optimere brændstofforbruget. Initiativer af denne art er meget vigtige for gennemførelsen af EU's ambitiøse miljøbeskyttelsesplaner inden for transportsektoren.

3.2. Opfyldelsen af de mål for reduktion af CO₂-emissionerne, som blev fastlagt i Kyoto, bør have højeste prioritet som en strategi for at sikre bæredygtig udvikling. Transportsektorens medvirken er afgørende for at nå målet, hvilket udvalget adskillige gange har påpeget i tidligere udtalelser.

3.3. Selvom Kommissionens forslag går i den rigtige retning, ser udvalget det som et problem, at de forventede resultater måske udebliver, fordi dobbeltprøvning eller tilvejebringelse af de nødvendige finansielle midler til nye prøvninger medfører meromkostninger, som uvægerligt vil få gennemslag på produktets slutpris. Omkostningerne vil stige til det dobbelte, når produktionen foregår i forskellige virksomheder eller lande. En første undersøgelse af omkostningerne bekræfter faktisk denne konsekvens. Det har fået Kommissionen til at undtage virksomheder, der årligt producerer færre end 2 000 køretøjer, fra en sådan prøvningsmetode.

3.4. Der mangler faktisk i forslaget en differentiering mellem køretøjerne i kategori N₁, som i henhold til direktiv 98/69/EØF opdeles i tre klasser på grundlag af referencemassen (tara): klasse I op til 1 305 kg, klasse II fra 1 305 til 1 760 kg, klasse III over 1 760 kg.

3.5. Målekriteriet er et køretøj uden last. Udvalget noterer sig Kommissionens udsagn om de vanskeligheder, der er forbundet med flere prøvninger og dermed større omkostninger, men understreger dog, at nyttelasten og køretøjets model og udstyr klart påvirker brændstofforbruget.

3.6. Udvalget påpeger desuden, at der slet ikke refereres til cost-benefit-analyser, som imidlertid er en forudsætning for en nøjere evaluering af de resultater, der kan nås med det foreliggende forslag. Især hvad angår klasse II og klasse III, synes omkostningerne til finansiering af den påkrævede infrastruktur og arbejdskraft ikke at stå i rimeligt forhold til de forventede resultater.

4. Særlige bemærkninger

4.1. I kategori N₁, hvis opdeling er beskrevet nærmere i punkt 3.4 ovenfor, ser udvalget ingen særlige problemer for klasse I-køretøjer, da de direkte er baseret på personbiler, der som nævnt allerede testes på rullestand (dynamometerprøvning). Dette betyder, at gennemførelse af direktivet for denne klasse er uproblematisk.

4.2. Anderledes stiller sagen sig imidlertid for klasse II og især klasse III, hvor gennemførelsen af målinger er forbundet med ganske betydelige problemer.

4.3. Det drejer sig om køretøjer fra fabrikker, der fremstiller tunge køretøjer, hvis motorer gennemgår forskellige prøvninger (jf. direktiv 88/77/EØF med følgende ændringer). Det foreliggende direktivforslags udvidelse af de regler, der i øjeblikket kun gælder for personbiler, vil således medføre et system med to prøvninger.

4.4. Direktivforslaget holder nyttelasten ude fra prøvningsmetoden, selvom det i begrundelsens punkt E.2, første afsnit, påpeges, at »nyttelasten har en betydelig indvirkning på det faktiske brændstofforbrug og CO₂-emissionerne«. Udelukkelser skyldes tilsyneladende det forhold, at »skulle der tages hensyn til det store antal forskellige udgaver, ville det resultere i et betydeligt større prøvningsarbejde og tilhørende større omkostninger« (begrundelsens punkt E.2, andet afsnit; jf. desuden udtalelsens punkt 3.4).

4.5. Det foreslås endvidere at give dispensation til fabrikanter af et mindre antal køretøjer (jf. punkt 3.3 ovenfor). Det er forståeligt og prisværdigt, at Kommissionen beskæftiger sig med konsekvenserne for de små og mellemstore virksomheder, men det må undgås, at der gives dispensationer med det resultat, at den foreslåede lovgivning bliver mindre effektiv.

4.6. Udvalget bifalder ovenstående løsning, som har det bredere sigte at støtte EU's små og mellemstore virksomheder. Det foreslår, at de offentlige myndigheder, der kontrollerer typegodkendelserne, får mulighed for at stille deres tekniske prøvningsudstyr (dynamometerbænk) til rådighed for virksomheder, der producerer færre end 2 000 enheder, til en overkommelig pris.

Bruxelles, den 20. marts 2002.

Göke FRERICHS

Formand for

Det Økonomiske og Sociale Udvalg

Det Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 95/93 af 18 januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne«

(KOM(2001) 335 endelig — 2001/0140 (COD))

(2002/C 125/03)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 12 juli 2001 under henvisning til EF-traktatens artikel 80, stk. 2, at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til ØSU's Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informations-samfundet, som udpegede Bill Tosh til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 26 februar 2002.

Det Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 389. plenarforsamling af 20.-21. marts 2002, mødet den 20. marts, følgende udtalelse enstemmigt.

1. Indledning

1.1. Med forslaget ønsker Kommissionen på ny at fokusere på planlægningen af ankomst- og afgangstidspunkter, og i den forbindelse at tage hensyn til såvel luftfartskontrol, lufthavnsoperationer og luftfartskapacitet som de nugældende miljømålsætninger samt at udbrede fair og gennemskuelige procedurer, der kan beskytte og anspre sektoren og kunderne, og tilbyde mægling i tilfælde af overbelastning.

5. Konklusion

5.1. Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg bifalder af de ovenfor anførte grunde den foreslåede lovgivning for køretøjer i klasse I, men opfordrer Kommissionen til at fremlægge yderligere begrundelse for anvendelse af direktivfor-slagets bestemmelser på køretøjer i klasse II og III. Det forekommer mere realistisk, at de undtages fra direktivets anvendelsesområde. Det ville også være en god idé at udsætte fristen for nye typegodkendelser fra den 1. juli 2003 til den 1. oktober 2005, så det foreliggende direktiv kunne træde i kraft samtidig med de strengere regler for emissioner, de såkaldte EURO 4-regler.

1.2. Forslaget indeholder klarere definitioner af slotrettigheder, lufthavnes status, behandling af nytillkomne luftfartsselskaber, samordning, mægling og håndhævelse.

1.3. Med forslaget sætter Kommissionens sig for at øge chancen for at finde og opretholde den rigtige balance mellem luftfartsselskabernes interesser og udviklingen af et konkurrencedygtigt net internt i EU og mellem EU og tredjelande.