

II

(Valmistavat säädökset)

TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEA

Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi liikkuviin työkoneisiin asennettavien polttomoottoreiden kaasu- ja hiukkaspäästöjen torjuntatoimenpiteitä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun direktiivin 97/68/EY muuttamisesta"

(2001/C 260/01)

Neuvosto päätti 15. tammikuuta 2001 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 95 artiklan nojalla pyytää talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellä mainitusta ehdotuksesta.

Asian valmistelusta vastannut "yhtenäismarkkinat, tuotanto ja kulutus" -jaosto antoi lausuntonsa 27. kesäkuuta 2001. Esittelijä oli Paulo Barros Vale.

Talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 11. ja 12. heinäkuuta 2001 pitämässään 383. täysistunnossa (heinäkuun 11. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon äänin 94 puolesta, 1 vastaan 2:n pidättyessä äänestämästä.

1. Johdanto

1.1. TSK kannattaa komission ehdotusta direktiivin 97/68/EY muuttamiseksi. Muutoksen tavoitteena on "laajentaa liikkuviin työkoneisiin asennettavien polttomoottoreiden kaasu- ja hiukkaspäästöjä koskevan direktiivin soveltamisalaa niin, että se kattaa myös pienet kipinäsytytysmoottorit. Näin myötävaikutetaan ympäristön ilmanlaatutavoitteiden saavuttamiseen erityisesti otsonimuodostuksen osalta."

1.2. Nykyinen direktiivi kattaa ainoastaan puristusytetytysmoottorit, joiden teho on yli 18 kW ja enintään 560 kW. Se sisältää hiilimonoksidin, typen oksidien, hiilivetyjen ja hiukkasten päästörajat. Eri raja-arvot otetaan käyttöön kahdessa vaiheessa: ensimmäinen vaihe tuli voimaan vuonna 1999, ja toinen vaihe tulee voimaan vuosina 2000–2003 moottorin tehosta riippuen. Koska polttomoottorit saastuttavat ympäristöä enemmän kuin moottorit suuremman tehonsa ja suuren polttoaineenkulutuksensa takia, direktiivillä

97/68/EY haluttiin nimenomaan säännellä ensin polttomoottoreita ja jättää pienten bensiiniä käyttävien kipinäsytytysmoottoreiden sääntely myöhempään vaiheeseen. Direktiivin johdanto-osan 5 kappaleessa todetaan, että direktiivin soveltamisalaa voitaisiin laajentaa bensiinimoottoreihin, joita käytetään teholtaan korkeintaan 19 kW:n koneissa.

1.3. Komission tarkoituksena on edistää ehdotuksen avulla ilmanlaadun parantamista määrittelemällä normit ja testausmenetelmät teholtaan enintään 19 kW:n koneiden kaasupäästöille. Sisällyttämällä pienet bensiinimoottorit direktiiviin toteutetaan direktiivin 97/68/EY johdanto-osan 5 kappaleessa esitetty huomio. Direktiiviin on sisällytetty maksimi-arvojen määrittelyssä käytettävät testausmenetelmät, koska tarkoitusta varten ei ole ISO-standardeja. Direktiivin muutosehdotuksen liitteenä olevat säännökset ovat myös tehokas ja nopea keino säännellä kyseisen sovellusalan testausmenetelmiä.

2. Yleistä

2.1. Koska Auto-Oil II -ohjelman yhteydessä ei ole tutkittu työkoneiden kipinäsytytysmoottoreiden kustannustehokkuutta, komissio tukeutuu Yhdysvaltojen tilanteesta käytettävissä oleviin tietoihin, jotka on kerätty ympäristöetuja, päästöjen vaikutuksia ja annettujen normien aiheuttamia kustannuksia koskevista laaja-alaisista selvityksistä. Oletuksena on, että Yhdysvalloissa sääntelyn perustana käytetyt kustannustehokkuus selvitykset pätevät myös Euroopassa. Yhdysvaltain arvio perustui oletukseen, että lainsäädäntö otettaisiin käyttöön ainoastaan Yhdysvalloissa. Maailmanlaajuisille markkinoille moottoreita tuottavien eurooppalaisten valmistajien on kehitettävä ja tuotettava EU-lainsäädännön normit täyttävien moottoreiden lisäksi Yhdysvaltain normit täyttäviä moottoreita. Eurooppalaisille valmistajille, jotka eivät toimi maailmanlaajuisilla markkinoilla, suositellaan esimerkiksi pidempiä toimenpideoaikoja.

2.2. Uusiin vapaaehtoiisiin hallinnollisiin menettelyihin liittyvät ongelmat

Komission ehdotukseen sisältyy uusia ominaisuuksia, joita vaaditaan moottoreiden varmentamisessa vaiheessa II. Euroopan unionissa tavallisesti käytössä oleva hyväksymisprosessi on sekä vaiheessa I että vaiheessa II käytettävä standardiprosessi. Moottoreiden valmistajat voivat soveltaa vapaaehtoisesti Yhdysvalloissa menestyksekkäästi käytettyä järjestelmää, jota kutsutaan "keskiarvottamiseen ja panttaukseen perustuvaksi vapaaehtoiseksi järjestelmäksi". Järjestelmän soveltaminen saattaa olla EU:ssa hankalampaa kuin Yhdysvalloissa, sillä EU:ssa siihen osallistuu 15 jäsenvaltiota, mutta jos se suunnitellaan huolellisesti, sen tavoitteet voidaan saavuttaa kohtuullisen hyvin. Moottoreiden valmistajan tulee esimerkiksi ottaa yhteyttä vain yhden jäsenvaltion viranomaisiin, jos se haluaa laskea yhteisön markkinoille tuotteita, jotka kuuluvat keskiarvottamiseen ja panttaukseen perustuvan vapaaehtoisen järjestelmän piiriin.

Saastuttavampia moottoreita valmistaville saattaa järjestelmäästä aiheutua etuja. Niiden tasoittamiseksi standardiprosessissa hyväksymisessä soveltaville valmistajille annetaan mahdollisuus turvautua pienille moottoriyrityksille tarkoitettuun poikkejärjestelmään.

On toivottavaa, että liitteen XII alaviitteessä mainitut komission suunnittelemat tutkimukset antavat selvyuden järjestelmän soveltavuudesta EU:n oloihin.

2.3. Kaksi- ja nelitahtimoottoreiden tekninen erottelu

Komission lähtökohtana on periaate, jonka mukaan S-luokan moottorien (pienet, teholtaan enintään 19 kW:n moottorit) jako "kannettaviin" ja "muihin kuin kannettaviin" moottoreihin vastaa suoraan kaksi- ja nelitahtimoottoreiden välistä jaottelua. Siksi komissio ei viittaa kaksi- ja nelitahtimoottoreiden väliseen tekniseen erotteluun, vaan jakaa moottorit kahteen pääluokkaan, eli kannettaviin moottoreihin ja muihin kuin kannettaviin moottoreihin, jotka on puolestaan jaettu alaluokkiin moottorin tilavuuden perusteella.

3. Erityistä

3.1. Kaksi- ja nelitahtimoottoreihin sovellettavat tekniset ratkaisut ovat eri kehitysvaiheissa. On myös tavallista, että moottoreiden valmistajat tuottavat moottoreita koneiden valmistajille. Lisäksi näiden pienten moottoreiden valmistajat tuottavat yleensä myös teillä käytettävien työkoneiden moottoreita. Näin ollen on perusteltua, että menettelyistä tehdään väliarvioita ennen määräaikojen umpeutumista, jotta voidaan varmistaa, onko kannettavien mallien valmistajille markkinoilla moottoreita, jotka täyttävät nyt ehdotetut säännökset.

3.2. Edellisessä kohdassa esitettyä huolenaihetta lisää vielä se, että ehdotetut säännökset perustuvat testausmenetelmiin, jotka määritellään kyseisessä direktiivin muutosehdotuksessa ja direktiivin artikloissa.

3.3. On aiheellista pohtia vielä "vapaaehtoiseen keskiarvottamiseen ja panttaukseen perustuvan menettelyn" soveltuvuutta, sillä se on sekä hierarkian että hallinnon kannalta monimutkainen.

4. Loppuhuomiot

4.1. Vaikka käsiteltävänä olevan ehdotuksen ympäristönsuojelullinen periaate on kannatettava, on otettava huomioon myös odotettavissa olevat tekniset ja tuotannolliset vaikeudet sekä normien soveltamisen ja täytäntöönpanon valvontaongelmat.

4.2. Jos kannettavista ja muista kuin kannettavista moottoreista ei ole rekisteriä tai luetteloa, valvontajärjestelmä riippuu tyyppihyväksyntäprosessista. Rekisteröinti ja sitä tukeva arkistointi on monimutkaista erityisesti päästöoikeuksien kaupan osalta sekä tapauksissa, joissa moottoreilla ja niitä käyttävillä koneilla on eri valmistaja.

4.3. Toinen keskiarvottamiseen ja panttaukseen perustuvan vapaaehtoisen järjestelmän ongelmista johtuu siitä, että moottori, joka täyttää hyväksymisvaatimukset, kun moottoreiden valmistaja hakee sille hyväksyntää, ei välttämättä enää täytä niitä, kun koneiden valmistaja muuttaa sen jäähdytys-, polttoaineensyöttö- ja pakojärjestelmää (kyseiseen koneeseen sopiviksi), jolloin myös moottorin toiminta ja sen alkuperäiset päästöt muuttuvat.

5. Päätelmät

5.1. Komitea on tyytyväinen komission ehdotukseen, jonka tavoitteena on liikkuviin työkoneisiin asennettavien poltto-moottoreiden päästöjen vähentäminen.

5.2. Komitea kannattaa moottoreiden päästöille asetettuja asiallisia raja-arvoja, niiden soveltamiselle ehdotettua aikatau-

lua sekä direktiiviehdotuksen liitteissä esitettyjen uusien tes-tausmenettelyiden teknisiä osatekijöitä.

5.3. Vapaaehtoiseen keskiarvottamiseen ja panttaukseen perustuvaa menettelyä tulisi soveltaa korkeintaan kymmenen vuoden ajan, minkä jälkeen kaikille koneille on asetettava selkeät ja tarkkaan määritellyt päästörajat.

Bryssel 11. heinäkuuta 2001.

Talous- ja sosiaalikomitean

puheenjohtaja

Göke FRERICHS

Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheista:

- ”Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston päätös eurooppalaisen tutkimusalueen toteuttamista tukevasta Euroopan yhteisön monivuotisesta tutkimuksen, teknologian, kehittämisen ja esittelyn puiteohjelmasta 2002–2006”, ja
- ”Ehdotus: Neuvoston päätös eurooppalaisen tutkimusalueen toteuttamista tukevasta Euroopan atomienergiayhteisön (Euratomin) monivuotisesta tutkimuksen ja koulutuksen puiteohjelmasta 2002–2006”

(2001/C 260/02)

Neuvosto päätti 30. huhtikuuta 2001 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 166 artiklan 1 kohdan mukaisesti pyytää talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellä mainituista ehdotuksista.

Asian valmistelusta vastannut ”yhtenäismarkkinat, tuotanto ja kulutus” -jaosto antoi lausuntonsa 27. kesäkuuta 2001. Esittelijät olivat Giannino Bernabei ja Gerd Wolf.

Talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 11. ja 12. heinäkuuta 2001 pitämässään 383. täysistunnossa (heinäkuun 11. päivän kokouksessa) yksimielisesti seuraavan lausunnon.

1. Tiivistelmä

1.1. Esimerkiksi Lissabonissa ja Tukholmassa päätettyihin strategisiin tavoitteisiin pohjautuvan ja jäljempänä esitetyn analyysin ja päätelmien tiivistelmänä komitea suosittaa, että:

- Kuudennen puiteohjelman yli ulottuvaa ajanjaksoa koske- vaksi keskipitkän aikavälinen tavoitteeksi asetetaan yhteis- ön tutkimuksen, teknologian kehittämisen ja esittelyn

kokonaisbudjetin korottaminen 50 prosenttia ja että jäsenvaltioihin ja teollisuuteen vedottaisiin, jotta ne toimi- sivat omalta osaltaan samoin.

- Kuudennessa puiteohjelmassa kaavailusta rahoituksesta osa kohdentaan uudelleen ja lisätään talousarviota hie- man: 17 500 miljoonasta eurosta 18 930 miljoonaan.

- Varmistetaan nykyisen tutkimuksen, teknologian kehittä- misen ja esittelyn ohjelman jatkuminen ja minimoidaan riskit, joita esiintyy, kun otetaan mukaan uusia kokeile- mattomia rakenteita ja välineitä.