

Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi neuvoston direktiivien 70/156/ETY ja 80/1268/ETY muuttamisesta N₁-luokan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen mittaamisen osalta”

(KOM(2001) 543 lopullinen – 2001/0255 COD)

(2002/C 125/02)

Neuvosto päätti 27. marraskuuta 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 1. maaliskuuta 2002. Esittelijä oli Sergio Colombo.

Talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 20. ja 21. maaliskuuta 2002 pitämässään 389. täysistunnossa (maaliskuun 20. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 55 ääntä puolesta, 5:n pidättyessä äänestämästä.

1. Ehdotuksen tavoite

1.1. Tässä käsiteltävän ehdotuksen tarkoituksena on laajentaa direktiivillä 1999/100/ETY muutettujen alkuperäisten direktiivien 70/156/ETY ja 80/1268/ETY soveltamisalaa N₁-luokan ajoneuvoihin (kevyet hyötyajoneuvot). Nykyisin kyseisissä direktiiveissä säädetään hiilidioksidipäästöjä ja polttoaineen kulutusta koskevista yhdenmukaistetuista normeista vain M₁-luokan ajoneuvojen (henkilöautot) osalta.

1.2. Ehdotetun direktiivin päätavoitteena on laatia kuljetusalalle erityistoimia hiilidioksidipäästöjen ja polttoaineen kulutuksen vähentämiseksi ja siten ympäristön suojelemiseksi.

2. Ehdotuksen kohde

2.1. Ehdotus koskee kevyitä hyötyajoneuvoja (N₁-luokka), joiden suurin massa on korkeintaan 3,5 tonnia. N₁-luokkaan kuuluu monenlaisia ajoneuvoja (henkilöautoista muuntamalla saaduista pienistä kuljetusajoneuvoista maastureihin, monikäyttöautoihin, avopakettiautoihin ja isoihin pakettiautoihin). Kustakin perusmallista on usein lukuisia eri versioita.

2.2. N₁-luokan ajoneuvojen markkinat ovat huomattavat, sillä vuonna 2000 kyseisiä ajoneuvoja myytiin 1,8 miljoonaa. Henkilöautoja puolestaan myytiin 14 miljoonaa. Kevyiden hyötyajoneuvojen on kuitenkin laskettu aiheuttavan maantielikenteen hiilidioksidipäästöistä 10 prosenttia. Alla olevassa komission laatimassa analyttisessä taulukossa esitetään aiheesta tarkat luvut.

- EU:n hiilidioksidipäästöt tieliikenteessä (1995): 655,7 miljoonaa tonnia hiilidioksidi-ekvivalenttia (eli 20 % kaikista hiilidioksidipäästöistä)
- EU:n hiilidioksidipäästöt muilla aloilla (1995) ja muissa liikennemuodoissa: 195,7 miljoonaa tonnia hiilidioksidi-ekvivalenttia
- (energia-ala): 1 041 miljoonaa tonnia hiilidioksidi-ekvivalenttia
- (muut kuin teollisuus): 654,9 miljoonaa tonnia hiilidioksidi-ekvivalenttia
- N₁-luokan ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen arvioidaan olevan noin 10 % tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä (n. 65 miljoonaa tonnia hiilidioksidi-ekvivalenttia)
- Ajoneuvokannan arvioidaan jakautuvan alaluokkiin I, II ja III seuraavasti:
 - alaluokka I: 25 %
 - alaluokka II: 50 %
 - alaluokka III: 25 %.
- Eri alaluokkien hiilidioksidipäästöt ovat luultavasti samaa suuruusluokkaa, vaikkakin alaluokan III osuus on hieman korkeampi (suurempi polttoaineenkulutus ja kilometrimäärä).
- EU:n hiilidioksidipäästöt kokonaisuudessaan (1995): 3 227 miljoonaa tonnia hiilidioksidi-ekvivalenttia

- Alaluokissa II ja III arvioidaan olevan 3 000 eri ajoneuvoversiota. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että vaadittaisiin 3 000 tyyppihyväksyntää, sillä valmistajat voivat erittäin joustavasti ryhmittää eri versioita yhden tyyppihyväksynnän piiriin.
- Pieniä määriä tuottavia valmistajia koskevalla poikkeuksella varmistetaan, etteivät tyyppihyväksynnästä aiheutuvat kulut ole suhteettomia tyyppihyväksynnän piiriin kuuluvaan ajoneuvomäärään nähden. Kyseisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöt ovat vähäisiä.

2.3. Kevyiden hyötyajoneuvojen osuus hiilidioksidipäästöistä kasvaa sitä mukaa kuin kyseisten ajoneuvojen käyttö lisääntyy. Tästä huolimatta ei yhteisön tasolla ole tähän mennessä tehty mitään kyseisen ajoneuvoluokan polttoainetalouden parantamiseksi tai hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.

3. Yleistä

3.1. Komitea on tietoinen komission tulevista toimista, joilla pyritään vähentämään hiilidioksidipäästöjä ja parantamaan polttoaineen käyttöä. Komitea kannattaa kyseisiä aloitteita, jotka ovat merkittäviä pyrittäessä kuljetusalalla yhteisön päätösten mukaisiin kunnianhimoisiin ympäristönsuojelutavoitteisiin.

3.2. Kiotossa määriteltyjen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteiden saavuttamista on pidettävä ensisijaisena ja strategisena päämääränä kestävä kehityksen toteuttamiseksi. Kuljetusalan panos kyseisten tavoitteiden saavuttamiseen vaikuttaa perusluonteiselta. Komitea on aiemmissa lausunnoissaan tukenut tätä seikkaa useaan otteeseen.

3.3. Komitean mielestä komission ehdotus on oikeansuuntainen, mutta aiheuttaa epävarmuutta, minkä vuoksi toivottuja tuloksia ei ehkä saavuteta. Tämä johtuu lisäkustannuksista, jotka aiheutuvat sekä suunniteltujen testien päällekkäisyyksistä että uusia testejä varten tarvittavista laitteista. Kyseiset tekijät vaikuttavat vääjäämättä tuotteen hintaan. Lisäksi kustannukset kaksinkertaistuvat, kun tuotteita testataan eri tiloissa ja eri maissa. Ensimmäinen kustannustutkimus vahvistaa tämän, ja komissio aikookin vapauttaa kyseisestä testimenetelystä yritykset, joiden tuotantovolyyymi on vuosittain alle 2 000 yksikköä.

3.4. N₁-luokkaa ei myöskään ole eritelty. Direktiivin 98/69/ETY perusteella se jakautuu kolmeen alaluokkaan, jotka määritellään viitemassan (nettomassan) mukaan: alaluokka I enintään 1 305 kg, alaluokka II 1 305–1 760 kg ja alaluokka III yli 1 760 kg.

3.5. Yksinomaan ilman kuormaa suoritettujen ajoneuvojen mittausten suhteen komitea panee merkille komission toteamukset testien ja siten kustannusten lisääntymisestä aiheutuvista vaikeuksista. Komitea kuitenkin korostaa ja kehottaa komissiota ottamaan huomioon, että polttoaineen kulutus muuttuu selvästi sekä ajoneuvon kuorman että varustelun mukaan.

3.6. Komitea huomauttaa myös, ettei kustannus-hyöty-suhdetta mainita lainkaan. Sen avulla voitaisiin kuitenkin entistä paremmin arvioida tässä tarkasteltavalla direktiiviehdotuksella saavutettavia tuloksia. Jos nimittäin ajatellaan etenkin alaluokkia II ja III, rakenteiden ja tarvittavan työvoiman käytöstä aiheutuvat kustannukset eivät tunnu vastaavan odotettuja tuloksia.

4. Erityistä

4.1. Kohdassa 3.4 yksityiskohtaisesti kuvatun N₁-luokan jaottelun perusteella komitea katsoo, ettei alaluokka I aiheuta erityisongelmia, sillä siihen kuuluvat ajoneuvot ovat henkilöautojen muunnelmia, ja niille tehdään jo asianomaiset testit alustadynamometrillä. Näin ollen soveltamisongelmia ei ole.

4.2. Tilanne on kuitenkin toinen alaluokan II ja etenkin alaluokan III osalta. Molemmissa alaluokissa on huomattavia soveltamisongelmia.

4.3. Kyseessä ovat nimittäin ajoneuvot, jotka valmistetaan raskaita ajoneuvoja tuottavissa tehtaissa. Raskaiden ajoneuvojen moottoreille on säädetty erilaiset testit (direktiivi 88/77/ETY ja sitä muuttavat direktiivit). Ehdotetun direktiivin tavoitteena oleva henkilöautoja koskevien normien soveltamisalan laajentaminen johtaisi kaksinkertaiseen testaukseen.

4.4. Ehdotetun direktiivin mukaan kuormitusta ei tulisi ottaa huomioon testimenetelmissä, vaikka ehdotetun direktiivin 2 kohdassa todetaan, että "kuormituksella on suuri vaikutus todelliseen polttoaineen kulutukseen ja hiilidioksidipäästöihin". Kuormituksen huomiotta jättämistä perustellaan sillä, että "koska erilaisia versioita on paljon, tämä aiheuttaisi paljon lisätestausta ja -kuluja" (ks. kohta 3.4).

4.5. Lisäksi säädetään pieniä yrityksiä koskevasta poikkeuksesta (ks. kohta 3.3). Komitean mielestä on ymmärrettävää ja kannatettavaa, että komissio on huolissaan pk-yrityksiin kohdistuvista vaikutuksista. On kuitenkin vältettävä sitä, että poikkeusta käytetään vähentämään ehdotetussa direktiivissä säädetyn normin tehokkuutta.

4.6. Komitea kannattaa kyseistä ratkaisua, joka nivoutuu eurooppalaisille pk-yrityksille suunnattuun laaja-alaiseen tukeen. Komitea ehdottaa, että tyyppihyväksynnästä vastaavat julkiset elimet voisivat antaa hieman yli 2 000 yksikköä vuosittain tuottavien yritysten käyttöön kohtuullisin kustannuksin tyyppihyväksyntään tarvittavat tekniset laitteet (alustadynamometri).

Bryssel 20. maaliskuuta 2002.

Talous- ja sosiaalikomitean

puheenjohtaja

Göke FRERICHS

Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevista yhteisistä säännöistä 18. päivänä tammikuuta 1993 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 95/93 muuttamisesta"

(KOM(2001) 335 lopullinen – 2001/0140 COD)

(2002/C 125/03)

Neuvosto päätti 12. heinäkuuta 2001 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohdan nojalla pyytää talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellä mainitusta ehdotuksesta.

Asian valmistelusta vastannut "liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta" -jaosto antoi lausuntonsa 26. helmikuuta 2002. Esittelijä oli Bill Tosh.

Talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 20. ja 21. maaliskuuta 2002 pitämässään 389. täysistunnossa (maaliskuun 20. päivän kokouksessa) yksimielisesti seuraavan lausunnon.

1. Johdanto

1.1. Ehdotuksen tavoitteena on ottaa uudelleen esiin kysymys lähtö- ja saapumisajoista ja tarkastella samalla lentoliikenteen valvontaa, lentoasemien toimintaa ja lentoasemakapasiteettia nykyisten ympäristötavoitteiden valossa, jotta voidaan ottaa käyttöön puolueettomia, avoimia menetelmiä, joilla suojellaan ja kannustetaan elinkeinoelämää ja palveluiden käyttäjiä ja puututaan ruuhkiin.

5. Päätelmät

5.1. Komitea suhtautuu myönteisesti siihen, että ehdotettua direktiiviä sovelletaan alaluokan I ajoneuvoihin. Edellä mainituista syistä komitea kehottaa kuitenkin komissiota hankkimaan lisää vertailuaineistoa, jos ehdotettua direktiiviä aiotaan soveltaa alaluokkien II ja III ajoneuvoihin. Vaikuttaisikin realistisemmalla jättää ne ehdotetun direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle. Lisäksi olisi toivottavaa, että uusien tyyppihyväksyntöjen soveltamisaikaa jatketaan heinäkuun 1. päivästä 2003 lokakuun 1. päivään 2005. Ehdotettua direktiiviä voitaisiin näin alkaa soveltaa samanaikaisesti entistä tiukempia päästörajoja koskevien EURO 4 -normien kanssa.

1.2. Ehdotuksessa selkiytetään määritelmiä seuraavilta osin: lähtö- ja saapumisaikaoikeudet, lentoasemien status, uudet tulokkaat, koordinaatio, sovittelu ja viime kädessä täytäntöönpanon valvonta.

1.3. Ehdotuksella pyritään tasapainottamaan lentoliikenteen harjoittajien keskinäiset intressit ja luomaan kilpailukykyinen lentoliikenneverkko EU:n sisäisine ja unionin ulkopuolisiin maihin suuntautuvine reitteineen.