

III

(Valmistelevat säädökset)

EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEA

17. JA 18. SYYSKUUTA 2008 PIDETTY 447. TÄYSISTUNTO

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi”

KOM(2007) 856 lopullinen — 2007/0297 COD

(2009/C 77/01)

Euroopan unionin neuvosto päätti 22. helmikuuta 2008 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 95 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi.

Asian valmistelusta vastannut ”yhtenäismarkkinat, tuotanto ja kulutus” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 15. heinäkuuta 2008. Esittelijä oli Edgardo Maria **Iozia**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 17.–18. syyskuuta 2008 pitämässään 447. täysistunnossa (syyskuun 17 päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 140 ääntä puolesta ja 4 vastaan.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 ETSK on hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevissa lausunnoissaan kannattanut aina painokkaasti kaikkia komission lainsäädäntöaloitteita, joilla pyritään konkreettisiin ja näkyviin tavoitteisiin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisessä, sillä se on perustavaa laatua oleva tekijä ilmastonmuutoksen torjumisessa.

1.2 ETSK kannattaa käsillä olevan asetuksen tavoitteita, joilla pyritään hiilidioksidipäästöjen konkreettiseen ja asteittaiseen vähentämiseen. Ehdotuksen mukaan hiilidioksidipäästöjä vähennettäisiin 130 grammaan kilometrillä vuoteen 2012 mennessä ajoneuvojen moottoreihin tehtävien teknisten parannusten avulla.

1.3 Komitea toivoo lisäksi kaikkien asianomaisten osapuolten sitoutumista, jotta kokonaisvaltaisen lähestymistavan avulla voitaisiin saavuttaa vuoteen 2012 mennessä tavoite 120 g CO₂/km, joka on määritelty komission helmikuussa 2007 antamassa tiedonannossa. Komitea kehottaa neuvostoa ja Euroopan parlamenttia hyväksymään nopeasti kaikki säädökset, joilla voidaan vaikuttaa myönteisesti ilmastonmuutoksen torjuntaan.

1.3.1 ETSK suosittaa Euroopan parlamentin tapaan, että komissio asettaisi pitkän aikavälin tavoitteita. On esitettävä rohkeampia ratkaisuja vuotta 2020 silmällä pitäen.

1.4 Erityisesti komitea toivoo henkilöautojen verotusta koskevan ehdotetun direktiivin (KOM(2005) 261 lopullinen) nopeaa hyväksymistä ja hiilidioksidipäästöjä koskevista merkinnoista annetun direktiivin 1999/94/ETY parantamista. Komitea kehottaa komissiota koordinoimaan ja ehdottamaan aloitteita, jotka koskevat mainontaa ja markkinointia autoteollisuudessa, jotta voitaisiin edistää vähemmän kuluttavia ajoneuvoja.

1.5 Autoteollisuudelle suunnatun erityisen asetuksen valitseminen lainsäädäntövälineeksi vaikuttaa välttämättömältä, jotta päästäisiin eroon yritysten vapaaehtoisista sitoumuksista. Vaikka nämä sitoumukset ovat tärkeitä, kun otetaan huomioon merkittävä edistys henkilöautoihin tehdyissä hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevissa parannuksissa, ne ovat kuitenkin osoittautuneet riittämättömiksi asetettujen tavoitteiden saavuttamisen kannalta.

1.6 ETSK hyväksyy strategian ja suunnitellut toimet, mutta edellyttää, että toimenpiteet ovat realistisesti toteutettavissa siten, että saavutetaan asianmukainen tasapaino seuraavien tekijöiden välillä: välttämättömät ympäristöön liittyvät parannukset, teollisuuden työpaikkojen säilyttäminen — ala työllistää 13 miljoonaa työntekijää — ja eurooppalaisen teollisuuden kilpailukykyyn ylläpitäminen Euroopan talouden kannalta selkeästi strategisella alalla.

1.7 Komitea pitää myönteisenä sitä, että lainsäädäntövälineeksi on valittu asetus, sillä sen avulla voidaan varmistaa tehtyjen päätösten välitön noudattaminen ja välttää näin mahdolliset kilpailuvääristymät. On tärkeää arvioida tarkkaan ehdotettujen toimenpiteiden aikatauluja ja konkreettista perustaa sekä päästä niistä yleisesti yksimielisyyteen, jotta eurooppalaisten yritysten kilpailukyky voidaan vahvistaa ja ylläpitää maailmanlaajuisilla markkinoilla ja jotta voidaan estää se, että alan sisällä syntyy keinotekoisia etuja tuotannon eri segmenttien välillä.

1.8 ETSK ehdottaakin, että komissio pohtisi mahdollisuutta luopua nykyisestä järjestelmästä, jossa päästöraajat määritellään yksinomaan ajoneuvojen massan perusteella (käytössä Japanissa), ja tutkisi tarkemmin vaihtoehtoisia parametreja, esimerkiksi jalanjälkeä (auton akseliväli kerrottuna auton raidevälillä), jota sovelletaan jo tavaroiden kuljetuksessa käytettäviin ajoneuvoihin Yhdysvalloissa.

1.9 ETSK kehottaa kiinnittämään tarkemmin huomiota lineaarisen funktion (prosenttimääräiseen) kaltevuuteen, sillä se vaikuttaa suoraan valmistajien väliseen taakanjakoon. Komissio toteaa itse tiivistelmässä vaikutusten arvioinnista (SEK(2007) 1724) seuraavaa: "Alustavan analyysin perusteella voidaan todeta, että tässä vaiheessa olisi tutkittava tarkemmin 50–80 prosentin kaltevuuksia, jotta eri perusteiden välille voitaisiin luoda tasapaino." Komissio myöntää implisiittisesti, että näin arkaluonteisesta aiheesta tehtyä vaikutusten arviointia olisi parannettava huomattavasti. 60 prosentin kaltevuuden valitseminen jättää ongelmat avoimeksi, ja se saattaa johtaa oikeudenkäynteihin niiden valmistajien kanssa, jotka katsovat, ettei valinta ole oikeudenmukainen eikä tasapainoinen. ETSK toivoo, että kaikkien tarkennusten jälkeen päädytään lopulliseen valintaan, joka ei aiheuta etuja eikä haittoja.

1.10 Toinen näkökohta, jota olisi arvioitava tarkkaan, on käsiteltävänä olevan asetuksen 7 artiklassa ehdotettujen liikapäästömaksujen käyttöönotto. ETSK on samaa mieltä siitä, että niillä on ehkäisevä vaikutus, mutta katsoo, ettei niiden vahvasti progressiivinen luonne anna eurooppalaiselle teollisuudelle mahdollisuutta sopeuttaa tuotantoaan vaaditussa ajassa raja-arvoihin. Toimenpiteet vaikuttavat suhteettomilta muille aloille asetettuihin toimenpiteisiin verrattuna. Lisäksi pienten ja keski-suuren sekä suurten ajoneuvovalmistajien välillä on epätasapaino, sillä toimenpiteet vaikuttavat paljon enemmän ensiksi mainittuihin.

1.11 ETSK katsoo, että maksut nousevat progressiivisesti merkittävällä tavalla ja että ne vaikuttavat loppuhintoihin ja päätyvät siten lopulta ostajan maksettaviksi ja vääristävät mahdollisesti kilpailua sekä hidastavat autokannan uudistumista. Komitea kehottaa komissiota varmistamaan, että toimenpiteestä mahdollisesti saatavat varat jäävät autoteollisuudelle ja että niitä voidaan käyttää kannustimena saastuttavampien ajoneuvojen korvaamiseksi sekä valistusohjelmiin, joiden avulla pyritään saamaan ostajat ostopäätöstä tehdessään kiinnittämään entistä enemmän huomiota hiilidioksidipäästöarvoihin. Niitä voitaisiin myös käyttää lisänä tutkimuksen ja kehittämisen alalla tarvittaviin huomattaviin varoihin.

1.12 Kun otetaan huomioon mahdollisten tulosten merkitys, ETSK katsoo, että tieteellinen tutkimus on oleellisen tärkeää alalta odotetun edistyksen kannalta. Ensimmäisessä vaiheessa tuloksia voidaan saada nykyisellä teknologialla, mutta perustellusti voidaan olettaa, että tulevaisuudessa nykyinen teknologinen taso on kuitenkin ylitettävä ja on otettava käyttöön kehittyneempää teknologiaa.

1.13 Tutkimus vaatii ETSK:n mukaan valtavia resursseja ja vahvaa määrätietoista sitoutumista. Yksittäisissä jäsenvaltioissa, korkeakouluissa ja kaikissa eri tasoilla toimivissa huipputechnologiakeskuksissa käynnissä olevat aloitteet on ensinnäkin koordinoitava ja valmistajien suoraa osallistumista on edistettävä.

1.14 ETSK katsoo, että kaikki tieteelliset piirit voitaisiin saada mobilisoitua luomalla autoteollisuutta varten erillinen yhteinen teknologia-aloite.

1.15 ETSK:n mielestä vaikutusten arviointi ei ole riittävän perusteellinen, kuten vaikutustenarviointikomiteakin toteaa. Asiakirjassa SEC(2007) 1725 kehoitetaan selvittämään mahdolliset vaikutukset tavoitteiden saavuttamiseen ja selittämään ennakoanalyysien ja TREMOVE-mallin tulosten mahdollisia eroja. Lisäksi tulee tehdä herkkyysanalyysjä muista muuttujista, kuten polttoaineen hinnoista ja autokannan massan autonomisesta kasvusta. Alueellisten vaikutusten arviointia ja analyysiiä on vahvistettava erityisesti, kun kyseessä ovat vaikutukset työllisyyteen, autoteollisuuden hankkijoihin ja kansainväliseen kilpailuun.

1.16 ETSK katsoo, että näin laaja-alaisen strategian onnistumiseksi tarvitaan toimenpiteitä Euroopan teollisuusrakenteen tukemiseksi ja puolustamiseksi, jotta kilpailukyky voitaisiin säilyttää nykyisellä tasolla tai mahdollisesti vahvistaa sitä ja jotta voitaisiin turvata alan laadukkaat työpaikat. ETSK pitää toivottavana asteittaista etenemistä, jossa vuoteen 2012 mennessä olisi täytettävä vähintään 80 prosenttia lopullisista tavoitteista. Osuus kasvaisi asteittain, ja lopullinen tavoite tulisi saavuttaa vuoteen 2015 mennessä.

1.17 Tärkeänä tekijänä ympäristötavoitteiden saavuttamisessa ja kilpailuvyyntä säilyttämisessä on päästörajojen ehdoton soveltaminen kaikkiin Euroopassa kaupan oleviin henkilöautoihin, vaikka ne olisi valmistettu yhteisön alueen ulkopuolella. Rajoja sovelletaan tuontiautoihin.

1.18 Ehdotusta voidaan pitää alkuna prosessille, jossa liikenteeseen liittyviä ympäristöongelmia käsitellään kokonaisvaltaisesti. ETSK kehottaa komissiota antamaan pikaisesti asianmukaiset säädökset kevyiden hyötyajoneuvojen, raskaiden ajoneuvojen ja kaksipyöräisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä ja keräämään kaikki kyseisten ajoneuvojen päästötä koskevat tiedot.

1.19 ETSK toteaa, että vaikka autoteollisuuden alakohtainen politiikka on todella tärkeää, se ei edusta kattavampaa yleisen liikennepolitiikan sitoumusta. Se antaa kuitenkin ratkaisevat suuntaviivat koko alalle pyrittäessä Euroopan teollisuuden muiden alojen jo saavuttamiin ympäristötavoitteisiin.

1.20 ETSK toivoo hartaasti, että kyseiselle alalle tarkoitettujen erityisten toimien toteuttamisen ohella odotettujen tulosten saavuttamiseen pyritään myös toteuttamalla toimia liikenteen kysynnän alalla. ETSK katsoo, että on välttämätöntä toteuttaa tiukkaa politiikkaa kuljetusten siirtämiseksi maanteiltä yhä enemmän muihin liikennemuotoihin, jotka tuottavat vähemmän kasvihuonekaasupäästöjä. Näistä voidaan mainita rautatieliikenne, sisävesiliikenne sekä joukkoliikenne mahdollisuuksien mukaan vähän päästöjä tuottavilla liikennevälineillä.

1.21 ETSK ei kannata asetuksen 9 artiklassa ehdotettua väliaikaista poikkeusta esitetyin ehdoin, sillä se merkitsee valmistajien eriarvoista kohtelua. ETSK:n mielestä sääntely ei saa aiheuttaa mitään etuja, jotka vääristävät kilpailua.

1.22 ETSK suosittaa laatimaan mallin, jossa hiilidioksidipäästöjen laskentaan sisällytetään kaikki autojen tuotantoon liittyvät päästöt. Hiilidioksidijalanjäljessä tulisi ottaa huomioon ajoneuvojen koko elinkaari.

1.23 Jotta tavoitteeseen päästäisiin, on käynnistettävä keskustelu elämäntavoista. ETSK on antanut aiheesta hiljattain erillisiä lausuntoja. Yleisen näkemyksen mukaan hiilidioksidipäästöjen 20 prosentin vähennystä ei saavuteta, jos yksityisautojen määrä ja koko kasvaa jatkuvasti ja jos edelleenkin suositaan kuljetusajoneuvoja, jotka tuottavat paljon kasvihuonekaasupäästöjä ja typen oksideja. Tätä ei voida eikä pidä hyväksyä.

2. Johdanto: ehdotuksen tausta

2.1 Ilmastonmuutosta koskeva Yhdistyneiden Kansakuntien puitesopimus, joka hyväksyttiin 15. joulukuuta 1993 Euroopan yhteisön puolesta päätöksellä 94/69/EY, edellyttää, että kaikki sopimuspuolet laativat ja panevat täytäntöön ohjelmia, jotka sisältävät ilmastonmuutosta lieventäviä toimia.

2.2 Komissio onkin kehittänyt asteittain lainsäädäntötoimia, joiden johdosta Euroopan unioni ehdotti tammikuussa 2007 kansainvälisissä neuvotteluissa, että kasvihuonekaasupäästöjä pyritäisiin vähentämään 30 prosentilla vuoden 1990 tasosta ja 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä. Neuvosto ja Euroopan parlamentti hyväksyivät nämä tavoitteet.

2.3 Yksittäisten alojen tarkastelu osoittaa, että kun kasvihuonekaasupäästöt vähenivät kaudella 1990–2004 kokonaisuudessaan noin 5 prosenttia, ne kasvoivat samana ajanjaksona liikennealalla 26 prosenttia.

2.4 Näin ollen tarvittiin erityisiä lainsäädäntötoimia, jotta autoteollisuus saataisiin seuraamaan kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen tähtäävää yleistä suuntausta. Tämä koskee erityisesti henkilöautoteollisuutta, jonka tilanne on kriittinen, sillä se tuottaa noin 12 prosenttia kaikista hiilidioksidipäästöistä. Hiilidioksidi on tunnetusti pääasiallinen kasvihuonekaasu.

2.5 Autoteollisuudessa on tapahtunut huomattavaa teknologista kehitystä, jonka ansiosta hiilidioksidipäästöt ovat vähenyneet 12,4 prosenttia kaudella 1995–2004 polttoainetehokkuuden kasvaessa. Toisaalta liikenne ja ajoneuvojen koko kasvavat jatkuvasti. Tämä on kumonnut täysin saavutetut edut, ja itse asiassa liikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat kokonaisuudessaan kasvaneet.

2.6 Kyseisestä kehityksestä johtuen on hyvin epätodennäköistä, että uuden autokannan keskimääräisiä päästöjä koskeva tavoite 120 g CO₂/km voitaisiin saavuttaa ilman erityisiä aloitteita.

3. Komission strategian kehitys

3.1 Hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtäävää yhteisön strategiaa alettiin kehittää vuonna 1995. Strategia perustui seuraaviin tekijöihin:

— autoteollisuuden vapaaehtoiset sitoumukset päästöjen vähentämiseksi

— kuluttajavalistuksen parantaminen

— polttoainetehokkaiden autojen tukeminen verotoimenpitein.

3.2 Vuonna 1998 Euroopan autonvalmistajien liitto (ACEA) sitoutui vähentämään uusien autojen keskimääräisiä päästöjä niin, että ne saadaan tasolle 140 g CO₂/km vuoteen 2008 mennessä, ja vuonna 1999 Japanin autonvalmistajien liitto (JAMA) ja Etelä-Korean autonvalmistajien liitto (KAMA) sitoutuivat saavuttamaan saman tason vuoteen 2009 mennessä.

3.3 Komissio tunnusti nämä sitoumukset ja antoi suosituksen 1999/125/EY (vapaaehtoisesta ACEA-sopimuksesta), suosituksen 2000/303/EY (vapaaehtoisesta KAMA-sopimuksesta) ja suosituksen 2000/304/EY (vapaaehtoisesta JAMA-sopimuksesta). Päästöjen valvonnan alalla komissio hyväksyi Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1753/2000/EY uusien henkilöautojen keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen seuranta-järjestelmästä.

3.4 Komissio antoi 7. helmikuuta 2007 kaksi alaa koskevaa tiedonantoa:

— ”Yhteisön strategia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi: uudelleentarkastelun tulokset”, KOM(2007) 19 lopullinen (ETSK:n lausunto TEN/301, esittelijä: Virgilio Ranocchieri)

— ”Kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelykehys 2000-lukua varten (CARS 21 -aloite)”, KOM(2007) 22 lopullinen (ETSK:n lausunto INT/351, esittelijä: Francis Davoust).

3.5 Tiedonannoissa korostetaan, että vaikka vuosiin 2008–2009 mennessä saavutettavaksi asetetussa tavoitteessa eli 140 g CO₂/km on edistytty jonkin verran, uudelle autokannalle asetettua tavoitetta 120 g CO₂/km ei saavuteta, jos lisätoimenpiteitä ei toteuteta.

3.6 Molemmissa tiedonannoissa ehdotetaan kahdella rintamalla etenevää kokonaisvaltaista lähestymistapaa:

- hiilidioksidipäästöjen pakollinen vähentäminen ajoneuvoteknologiaa parantamalla, jotta voidaan saavuttaa keskimääräinen taso 130 g/km
- lisävähennys 10 g/km muilla henkilöautoihin tehtävillä teknisillä parannuksilla (vaihdon ilmaisin, rengaspaineen ilmaisin, vierintävastukseltaan alhaiset renkaat, tehokkaat ilmastointilaitteet jne.) ja **lisäämällä biopolttoaineiden käyttöä.**

3.7 Komissio totesi edellä mainituissa tiedonannoissa, että uudelle autokannalle asetetussa keskimääräisessä tavoitteessa tulisi ottaa huomioon seuraavat tekijät:

- neutraalius kilpailun kannalta
- sosiaalisesti oikeudenmukaiset ja kestävä valinnat
- valmistajien välisen kilpailun perusteettoman vääristymisen välttäminen
- yhteensopivuus Kioton pöytäkirjan tavoitteiden kanssa.

3.8 Kilpailukykyneuvoston ja liikenneneuvoston ehdottamat ja tukemat puitteet perustuvat siihen, että kaikki ajoneuvovalmistajat tiivistävät toimiaan, jotta ajoneuvotuotannosta voitaisiin tehdä entistä ympäristöystävällisempää kustannustehokkaalla tavalla.

3.9 Tämä tarkoittaa, että hiilidioksidipäästöjen vähentämisen tulee olla osa kokonaisvaltaista lähestymistapaa, johon kaikki toimijat osallistuvat. Tarvitaankin lainsäädäntöehdotusta, jossa varmistetaan tavoitteiden saavuttaminen ja autoteollisuuden maailmanlaajuisen kilpailukykyyn säilyminen.

4. Komission ehdotus

4.1 Käsiteltävänä olevan asetusehdotuksen (KOM(2007) 856 lopullinen) tavoitteena on vähentää uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä ja saavuttaa taso 130 g/km vuoteen 2012 mennessä. Sitä sovelletaan direktiivin 2007/46/EY liitteessä II määriteltyihin M1-luokan moottoriajoneuvoihin ja asetuksen (EY) N:o 715/2007 2 artiklan 2 kohdan mukaisiin ajoneuvoihin, jotka rekisteröidään yhteisössä ensimmäistä kertaa ja joita ei ole aiemmin rekisteröity yhteisön ulkopuolella.

4.2 Ehdotus on osa kokonaisvaltaista lähestymistapaa, jota täydennetään toimilla, joilla pyritään saamaan aikaan lisävähennys 10 g CO₂/km ja siten saavuttamaan yhteisön tavoite

120 g CO₂/km, joka on määritelty tiedonannossa KOM(2007) 19 lopullinen.

4.3 Asetuksessa otetaan huomioon seuraavat seikat hiilidioksidipäästötasojen määrittelemiseksi:

- toimenpiteiden vaikutukset markkinoihin ja valmistajien kilpailukykyyn
- innovoinnin edistäminen
- energiakulutuksen vähentäminen.

4.4 Käsillä olevalla asetuksella pyritään myös seuraaviin tavoitteisiin:

- Kannustetaan autoteollisuutta investoimaan uuteen teknologiaan.
- Edistetään aktiivisesti ekoinnovointia.
- Otetaan huomioon tuleva tekninen kehitys.
- Vahvistetaan Euroopan teollisuuden kilpailukykyä.
- Luodaan korkeatasoisia työpaikkoja.

4.5 Komission mukaan käsillä oleva asetus on johdonmukainen unionin muiden tavoitteiden ja politiikkojen kanssa. Sitä on edeltänyt laaja kuuleminen, ja unionin ilmastomuutosohjelman yhteydessä perustettu työryhmä (CARS 21) on antanut siihen panoksensa kaikkien osapuolien osallistuessa työskentelyyn.

4.6 **Oikeusperusta.** Oikeusperusta on Euroopan yhteisöjen perustamissopimuksen 95 artikla, joka vaikuttaa asianmukaiselta yhtäläisten toimintaolosuhteiden varmistamiseksi kaikille toimijoille sekä terveyden ja ympäristön suojelun korkean tason takaamiseksi.

4.7 **Toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaate.** Ehdotuksessa noudatetaan molempia periaatteita. Vaikka asia ei kuulu yhteisön yksinomaiseen toimivaltaan, ehdotuksella pyritään välttämään sisämarkkinoiden toimintaa haittaavien esteiden syntyminen. Yhteisön tason lainsäädäntötoimien hyväksyminen yksinkertaistaa toimenpiteitä henkilöautojen ilmastovaikutusten yhdenmukaiseksi vähentämiseksi.

4.8 **Sääntelytavan valinta.** Komission mukaan asetus vaikuttaa asianmukaisimmalta tavalta varmistaa säännösten välitön noudattaminen, ja sillä voidaan välttää sisämarkkinoihin mahdollisesti vaikuttavat kilpailun vääristymät.

4.9 **Seuranta.** Uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöt mitataan yhdenmukaistetulla menetelmällä, josta säädetään asetuksessa (EY) N:o 715/2007. Jokaisen jäsenvaltion on kerättävä tiedot ja toimitettava ne komissiolle 6 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti.

4.10 Vaatimustenmukaisuustodistus.

Direktiivissä 2007/46/EY säädetään, että valmistajien on annettava vaatimustenmukaisuustodistus, jonka on seurattava jokaisen henkilöauton mukana. Se on välttämätön väline, jonka perusteella jäsenvaltiot rekisteröivät uudet ajoneuvot ja sallivat niiden käytön. Ainoista poikkeuksista säädetään asetuksen 9 artiklassa.

4.11 Liikapäätösmaksu.

Käsiteltävänä olevan asetuksen 7 artiklassa ehdotetaan, että jos päästöt ylittävät vuodesta 2012 lähtien asetetun päästötavoitteen, valmistajalle tai ryhmittymän johtajalle langetetaan liikapäätösmaksu. Kyseisen artiklan mukaan liikapäätösmaksu nousee asteittain huomattavasti määräajan jälkeisinä vuosina, ja maksuista kertyviä summia pidetään Euroopan unionin talousarvioon otettavina tuloina.

5. Euroopan parlamentin strateginen ehdotus

5.1 Euroopan parlamentti kannatti 24. lokakuuta 2007 antamassaan päätöslauselmassa komission strategiaa, mutta esitti, että päästötavoitteita sovellettaisiin vuodesta 2011 alkaen, jotta keskimääräiset päästöt saataisiin tasolle 125 g CO₂/km vuoteen 2015 mennessä pelkästään ajoneuvojen teknisillä parannuksilla. Euroopan parlamentti vaati, että toisen vaiheen täytäntöönpanossa otetaan huomioon pidemmän aikavälin tavoitteet: 95 g CO₂/km viimeistään vuonna 2020 ja mahdollisesti 70 g CO₂/km viimeistään vuonna 2025 komission vuoteen 2016 mennessä toteuttaman tarkastelun perusteella.

6. Kuluttajakäyttötymisen merkitys

6.1 Kuluttajien käyttötymisellä on huomattava merkitys myönteisten tulosten saavuttamiseksi henkilöautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä. Komissio onkin käynnistänyt valmistelut direktiivin 1999/94/EY muuttamiseksi. Kyseinen direktiivi koskee kuluttajien mahdollisuutta saada tietoa siitä, noudatetaanko uusissa henkilöautoissa päästötavoitteita ja säästävätkö ne siten polttoainetta. Tavoitteena on lisätä käyttäjien panosta asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen.

7. Yleistä

7.1 Samaan tapaan kuin aiemmissa lausunnoissaan hiilidioksidipäästöjen vähentämistä koskevista säädösehdoista, ETSK vahvistaa tukevasa kaikkia yhteisön aloitteita, joilla pyritään konkreettisiin ja näkyviin tavoitteisiin kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen, sillä se on perustavaa laatua oleva tekijä ilmastomuutoksen torjumisessa.

7.2 ETSK on samaa mieltä käsillä olevan asetusehdotuksen tavoitteista jäljempänä esitetyin huomioin. Komitea kehottaa neuvostoa ja Euroopan parlamenttia hyväksymään pikaisesti kaikki säädökset, joilla voidaan vaikuttaa myönteisesti käynnissä olevaan ilmastomuutokseen.

7.3 ETSK kehottaa unionin toimielimiä hyväksymään joutuisasti henkilöautojen verotusta koskevan ehdotetun direktiivin (KOM(2005) 261 lopullinen), jonka avulla voidaan nopeuttaa tavoitteen saavuttamista ja kannustaa yrityksiä entistä suurempiin sitoumuksiin. Toimielinten tulisi myös ryhtyä pikaisesti parantamaan hiilidioksidipäästöjä koskevista merkinnöistä

annettua direktiiviä 1999/94/EY sekä koordinoita ja ehdottaa autoteollisuuden mainontaa ja markkinointia koskevia aloitteita, joihin sisältyy toimenpiteitä vähemmän kuluttavien ajoneuvojen edistämiseksi ja enemmän saastuttavien ajoneuvojen mainonnan kieltämiseksi.

7.4 ETSK kannattaa sitä, että asetuksen oikeusperustaksi on valittu perustamissopimuksen 95 artikla, joka vaikuttaa asianmukaiselta yhtäläisten toimintaolosuhteiden varmistamiseksi kaikille toimijoille sekä terveyden ja ympäristön suojelun korkean tason takaamiseksi.

7.5 Komitea pitää myönteisenä sitä, että lainsäädäntövälineeksi on valittu asetus, sillä sen avulla voidaan varmistaa tehtyjen päätösten välitön noudattaminen ja välttää näin mahdolliset kilpailuvääristymät. Valinta vaikuttaa välttämättömältä, kun otetaan huomioon, että autoteollisuuden tähän asti tekemät vapaaehtoiset sitoumukset, jotka ovat sinänsä tuottaneet merkittäviä tuloksia henkilöautojen suorituskyvyn parantamisessa hiilidioksidipäästöjen osalta, ovat osoittautuneet riittämättömiksi asetettujen tavoitteiden saavuttamisen kannalta.

7.6 ETSK kannattaa ehdotusta vähentää hiilidioksidipäästöjä 130 g/km moottoreihin tehtävien teknisten parannusten avulla. Komitea pahoittelee kuitenkin, ettei enää vaikuta käytännössä mahdolliselta pyrkiä alun perin asetettua tiukempaan tavoitteeseen, jonka mukaan hiilidioksidipäästöt vähennettäisiin 120 grammaan kilometriltä vuoteen 2012 mennessä. Komitea toteaa, että komissio ehdottaa nyt kyseisen tavoitteen (120 g/km) saavuttamista eri tavalla osana kokonaisvaltaista lähestymistapaa, johon kuuluu muun muassa renkaita koskevien vaatimusten tiukentaminen, kuluttajien tietoisuuden lisääminen, ekologisen ajotavan edistäminen⁽¹⁾ sekä erityisesti biopolttoainneiden käytön lisääminen. Kun otetaan huomioon lisääntyvät epäilyt biopolttoainneiden liikennekäyttöä koskevan tavoitteen toteutettavuudesta ja hyväksyttävyydestä, komitea ei kuitenkaan pidä tätä vaihtoehtoa tyydyttävänä.

7.7 Komitea suosittaakin, että komission olisi nyt asetettava autoteollisuudelle lisätavoitteita ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi tulevina vuosina. Komitea katsoo, että kun nyt asetetaan joukko asteittain tiukenevia tavoitteita tulevia vuosia varten, annetaan selvä merkki siitä, minkälaisia vaatimuksia on noudatettava kyseisinä vuosina, jotta Euroopan teollisuus voi mukauttaa tuotantosuunnitelmansa näihin vaatimuksiin.

7.8 Komitea katsoo, että tavoitteen saavuttaminen merkitsisi autoteollisuuden merkittävää panosta liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen torjuntaan, sillä se vähentäisi kyseisellä ajanjaksolla hiilidioksidipäästöjä 400 miljoonalla tonnilla.

7.9 Kun otetaan huomioon saavutettaviksi asetetut kunnianhimoiset tavoitteet ja pidemmälle tulevaisuuteen ulottuvat toivotut tavoitteet, ETSK katsoo, että tarvitaan huomattavia investointeja tutkimukseen ja kehittämiseen. Tavoitteena on koota yhteen ja koordinoita yksittäisissä jäsenvaltioissa, korkeakouluissa ja kaikissa alan huipputeknologiakeskuksissa käynnissä olevat aloitteet ja varmistaa lisäksi valmistajien suora osallistuminen.

⁽¹⁾ ETSK:n lausunto EUVL C 44, 16.2.2008 (esittelijä: Virgilio Ranocchiaro).

7.9.1 ETSK huomauttaa komissiolle ja jäsenvaltioille, että suurperheille, joiden on käytettävä suuria autoja, on annettava tulotukea myös verokannustimien muodossa. Olisi myös tutkittava markkinatilannetta Itä-Euroopassa, jossa autokannan keski-ikä on hyvin korkea ja jossa myydään muita saastuttavampia käytettyjä autoja. Kyseisissä maissa olisi löydettävä mahdollisuuksia auton vaihdon kannustamiseen erityisin toimenpitein. On selvää, että maissa, joissa asukaskohtaiset tulot ovat alaiset, ei voida saavuttaa päästöjen yleisestä vähentymisestä saatavia hyötyjä, sillä uusien, tehokkaampien ja mitä luultavimmin siten myös kalliimpien autojen hankkiminen ei ole mahdollista.

7.10 Vaikka lähivuosina kohtuullisiin tuloksiin voidaan päästä käyttämällä nykyistä teknologiaa, tulevaisuudessa nykyinen teknologinen taso on kuitenkin ylitettävä ja otettava käyttöön kehittyneempää teknologiaa.

7.11 ETSK katsookin, että koko tieteellinen maailma voidaan saada mobilisoitua perustamalla yhteinen teknologia-aloite, joka yhteisrahoitus suunnitelman mukaisesti saisi merkittävän rahoitusosuuden unionilta ja saman verran varoja yrityksiltä. Vastaavaa menettelyä on hiljattain ehdotettu sellaisilla tärkeillä aloilla kuin vety- ja polttokennot, ilmailu ja lentoliikenne, innovatiiviset lääkkeet, tietojärjestelmät ja nanoelektroniikka.

7.12 ETSK kannattaa käsillä olevan asetuksen 7 artiklan säännöstä, jonka mukaan vuodesta 2012 ne, jotka eivät ole saavuttaneet ehdotettuja tavoitteita, joutuvat maksamaan sakkomaksun. Komitea on samaa mieltä toimenpiteen ehkäisevästä vaikutuksesta, mutta katsoo, että maksuista kerääntyneet varat tulisi kohdentaa autoteollisuuteen liittyvään toimintaan esimerkiksi seuraavasti:

- Vahvistetaan kaikkia tutkimus- ja kehittämisaloitteita.
- Investoidaan ammattikoulutukseen.
- Rahoitetaan toimenpiteitä, joilla kannustetaan vanhojen ja saastuttavien autojen omistajia vaihtamaan autosensa.
- Toteutetaan tiedotuskampanjoita, jotta kuluttajat ottaisivat autonhankinnan yhteydessä huomioon haitalliset kaasupäästöt.
- Tuetaan julkista paikallisliikennettä.

7.13 ETSK katsoo, etteivät kyseiset toimenpiteet ja niiden vahva asteittainen kasvu vastaa Euroopan teollisuuden kapasiteettia mukauttaa tuotantoaan uusiin raja-arvoihin. Sakkomaksut heijastuvat jokseenkin varmasti loppuhintoihin, ja ne vaikuttavat varsin korkeilta, joten ne voivat vääristää kilpailua ja aiheuttaa tilanteen, jossa ala joutuu epäedulliseen asemaan verrattuna muihin aloihin. On löydettävä ratkaisu maksujen yhdenmukaistamiseksi ottaen samalla huomioon ne keskimääräiset kustannukset, jotka aiheutuvat muille tuotantolohkoille, joita hiilidioksidipäästöjen kurissa pitäminen koskee.

7.14 ETSK ehdottaakin, että komissio pohtisi mahdollisuutta luopua nykyisestä järjestelmästä, jossa päästöraajat määritellään yksinomaan ajoneuvojen massan perusteella, ja tutkisi

tarkemmin vaihtoehtoisia parametreja, esimerkiksi jalanjälkeä (joka lasketaan siten, että auton akseliväli kerrotaan auton raidevälillä).

7.15 Lineaarisen funktion (prosenttimääräinen) kaltevuus vaikuttaa valmistajien väliseen taakanjakoon ja ympäristövaikutuksiin. Mitä lähempänä kaltevuus on sataa, sitä pienempi on massaltaan suurien autojen valmistajien taakka, ja vastaavasti mitä lähempänä kaltevuus on nollaa, sitä enemmän työtä joudutaan tekemään tavoitteiden saavuttamiseksi (80 prosentin kaltevuus mahdollistaa 6 g:n päästöylijäämän, 20 prosentin kaltevuus vain 1,5 g:n päästöylijäämän). Komitea ehdottaa 60 prosentin kaltevuutta (4,6 g:n ylijäämä). Komitea kehottaa komissiota miettimään vielä ehdotusta, jotta voitaisiin ehdottomasti välttää sellaisen asetuksen antaminen, joka suosii tiettyjä eurooppalaisia yrityksiä tai asettaa tietyt yritykset epäedulliseen asemaan.

7.16 Jos komissio säilyttää tämän massaan perustuvan lähestymistavan, ei ole varsinaisesti järkeä tarkistaa kaltevuutta vuonna 2010, ja massan lisäystä tulisi harkita vuodesta 2013 lähtien.

7.17 ETSK kehottaa komissiota antamaan pikaisesti uusia asianmukaisia säädöksiä, joiden avulla voitaisiin rajoittaa kevyiden hyötyajoneuvojen, raskaiden ajoneuvojen ja kaksipyöräisten ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä. Kyseisten ajoneuvojen todellisista päästöistä tarvitaan luotettavia ja todennettuja tietoja.

7.18 ETSK kehottaa komissiota välttämättömien ympäristön-suojelullisten näkökohtien ohella ottamaan asianmukaisesti huomioon myös kyseisen monimutkaisen prosessin mahdolliset vaikutukset työllisyyteen autoteollisuudessa, joka työllistää nykyään kokonaisuudessaan 13 miljoonaa henkeä. Kun öljyn hinta jatkaa nousuaan ja kuluttajat toivovat voivansa säästää polttoainemenoissa, EU:n autonvalmistajat voisivat saada kilpailuetua valmistamalla entistä tehokkaampia autoja, mikä saattaisi edistää työllisyyttä EU:ssa.

7.19 ETSK katsoo, että on toteutettava asianmukaisia ja konkreettisia tutkimustoimia uusien, innovatiivisten ja tehokkaiden teknologioiden alalla, jotta voitaisiin säilyttää Euroopan autoteollisuuden kilpailukyky nykyisellä tasolla ja mahdollisesti vahvistaa sitä ja jotta voitaisiin turvata alan laadukkaat työpaikat.

7.20 Tärkeänä tekijänä prosessissa on ETSK:n mielestä päästörajojen tarkka ja ehdoton soveltaminen kaikkiin Euroopassa kaupan oleviin henkilöautoihin, vaikka ne olisi valmistettu yhteisön alueen ulkopuolella. Päästöraajat lasketaan tuonnin pohjalta.

7.21 ETSK katsoo, että edistymistä koskevat kertomukset, jotka on tarkoitus antaa vuonna 2010, tarjoavat erinomaisen tilaisuuden tarkistaa koko strategiaa. Komitea toivoo kuitenkin voivansa osallistua näihin säännöllisesti tehtäviin arviointeihin ja antaa aiheesta lausunnon.

7.22 ETSK:n mielestä vaikutustenarviointi ei ole riittävän perusteellinen. Asian keskeisen merkityksen vuoksi myös vaikutustenarviointikomitea on todennut, että eräitä keskeisiä kohtia olisi pitänyt tarkentaa.

7.23 Asiakirjassa SEC(2007) 1725 kehoitetaan selvittämään vaikutukset autokannan rakenteeseen sekä mahdolliset vaikutukset tavoitteiden saavuttamiseen ja selittämään ennakkoonalyysien ja TREMOVE-mallin ⁽²⁾ tulosten mahdollisia eroja. Lisäksi tulee tehdä herkkyyksianalyysijä muista muuttujista, kuten polttoaineen hinnoista ja autokannan massan autonomisesta kasvusta. Olisi myös arvioitava alueellisia vaikutuksia erityisesti työllisyyteen. Lopuksi ehdotetaan arvion tekemistä autoteollisuuden hankkijoista ja kansainvälisestä kilpailukykyvystä. ETSK kannattaa näitä ehdotuksia ja toivoo, että vaikutustenarviointi on tarkka ja täydellinen.

7.24 ETSK katsoo, että ehdotettujen toimien lisäksi on lujitettava politiikkaa, jolla pyritään vähentämään kuljetuksen kysyntää siirtämällä kuljetuksia maanteiltä yhä enemmän muihin liikennemuotoihin, jotka tuottavat vähemmän kasvihuonekaasupäästöjä. Näistä voidaan mainita mm. rautatieliikenne, sisävesiliikenne sekä joukkoliikenne.

7.25 ETSK ei kannata asetuksen 9 artiklassa ehdotettua väliaikaista poikkeusta. Esitetyssä muodossaan se on ristiriidassa yritysten yhdenvertaisen kohtelun kanssa, ja se vääristää kilpailua kyseisellä vastaavien, ominaisuuksiltaan samanlaisten tuotteiden erityisellä markkinalohkolla. ETSK katsookin, että

poikkeus tulisi myöntää kaikille (toisiinsa sidoksissa oleville tai toisistaan riippumattomille) valmistajille, jotka kilpailevat samalla markkinalohkolla, joka on sitä paitsi vain 0,2 prosenttia.

7.26 ETSK suosittaa Euroopan parlamentin tapaan, että komissio asettaisi pitkän aikavälin tavoitteita. On esitettävä rohkeampia ratkaisuja vuoden 2020 jälkeiselle ajalle ja on kiinnitettävä erityistä huomiota niiden toteuttamiskelpoisuuteen. Päästöjä on edelleenkin vähennettävä ja on annettava yksiselitteisiä viestejä halusta jatkaa tällä tiellä.

7.27 ETSK suosittaa laatimaan mallin, jossa hiilidioksidipäästöjen laskentaan sisällytetään kaikki autojen tuotantoon liittyvät päästöt. Joissain maissa esimerkiksi monet osat tulevat hyvin kaukaa, jolloin valmistettua autoa kohden lasketut päästöt kasvavat jo ennen kuin auto tulee liikenteeseen. Hiilidioksidijalanjäljessä tulisi ottaa huomioon ajoneuvojen koko elinkaari, mukaan lukien sen hävittämisen tuottama hiilidioksidi.

7.28 ETSK on kehottanut eräissä hiljattain antamissa lausunnoissaan komissiota käynnistämään keskustelun elämäntavoista. Komitea kannattaa kyllä ehdotettuja tavoitteita, mutta huomauttaa, että jos yksityisautojen, tieliikenteen tavarankuljetusajoneuvojen ja muiden kasvihuonekaasupäästöjä ja typen oksideja paljon tuottavien liikennemuotojen määrä jatkaa kasvuaan entiseen tahtiin ja jos komission ennakoimat kasvuennusteet toteutuvat, komission tuoreissa ehdotuksissa esittämää hiilidioksidipäästöjen 20 prosentin vähennystavoitetta on mahdotonta saavuttaa.

Bryssel 17. syyskuuta 2008

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Dimitris DIMITRIADIS

⁽²⁾ TREMOVE on analyysimalli, jolla arvioidaan sellaisten teknisten ja muiden kuin teknisten toimenpiteiden kustannustehokkuutta, joilla pyritään vähentämään koko liikennealan päästöjä ja parantamaan ilmanlaatua 21 maassa: EU-15 maat, Sveitsi, Norja, Tšekki, Unkari, Puola ja Slovenia (neljä uutta maata valittiin tietojen saatavuuden perusteella).