Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi ajoneuvojen dieselmoottoreiden kaasumaisten ja hiukkasmaisten epäpuhtauspäästöjen vähentämistä koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä annetun neuvoston direktiivin 88/77/ETY muuttamisesta" [1]

(98/C 407/05)

Neuvosto päätti 3. heinäkuuta 1998 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 100 a artiklan nojalla talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellä mainitusta ehdotuksesta.

Asian valmistelusta vastannut teollisuus-, kauppa-, käsiteollisuus- ja palvelujaosto antoi lausuntonsa 8. heinäkuuta 1998. Esittelijä oli Edoardo Bagliano.

Talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 9.–10. syyskuuta 1998 pitämässään 357. täysistunnossa (syyskuun 9. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 100 ääntä puolesta kolmen pidättyessä äänestämästä.

1. Johdanto

1.1. Hyötyajoneuvojen dieselmoottoreiden päästöjen rajoituksia koskevat yhteisön normit on määritelty 3. joulukuuta 1987 annetussa direktiivissä 88/77/ETY [2], jota on sittemmin muutettu 1. lokakuuta 1991 annetulla direktiivillä 91/542/ETY [3] sekä 22. tammikuuta 1996 annetulla direktiivillä 96/1/EY [4].

1.2. Direktiivin 91/542/ETY 5 artiklan mukaan komission on ehdotettava dieselmoottoreiden aiheuttamaa saastumista koskevien toimien tiukentamista edelleen. Toimien on määrä astua voimaan 1. lokakuuta 1999 jälkeen, ja niissä olisi otettava huomioon:

– tekniikan kehitys;

– polttoaineiden laadun parantuminen;

– mahdollisuus tarkistaa testausmenettelyjä, jotta parannetaan niiden vastaavuutta hyötyajoneuvojen todellisten käyttöolosuhteiden kanssa.

1.3. Tämän jälkeen komission Euroopan parlamentille ja neuvostolle antamassa tiedonannossa [5] Auto Oil I -ohjelmasta (1996) todettiin, että hyötyajoneuvojen päästöjä koskevaa lainsäädäntöä on tiukennettava, ja viitattiin erityisesti typen oksideihin (No_x) ja hiukkasiin. Tiedonannossa suositeltiin myös vuonna 1996 voimaan astuneiden päästörajojen tiukentamista 30 prosentilla.

1.4. Nyt käsiteltävällä ehdotuksella komissio täyttää neuvoston sille antaman tehtävän (vrt. edellä mainitun direktiivin 91/542/ETY 5 artikla) ja toimii samalla Auto Oil I -ohjelman suositusten mukaisesti.

2. Komission ehdotusten pääsisältö

2.1. Komissio (ks. direktiiviehdotuksen liitteet) ehdottaa hyötyajoneuvojen moottoreiden päästöjen uusien raja-arvojen ohella myös uusia seikkoja, jotka koskevat direktiivin sovellusalaa ja testausmenettelyjä.

2.2. Aikataulun suhteen komissio ehdottaa, että uusia vaatimuksia sovellettaisiin 1. lokakuuta 2000 alkaen uusiin moottorityyppeihin ja 1. lokakuuta 2001 alkaen kaikkiin niihin moottoreihin, joilla on jo vaatimustenmukaisuustodistus. Aikataulu siirtyisi siis vuodella neuvoston ilmoittamaan ajankohtaan nähden (ks. kohta 1.2).

2.3. Komissio aikoo myös esittää 31. joulukuuta 1999 mennessä lisäehdotuksen, jolla pyritään tiukentamaan käsillä olevassa direktiivissä määriteltyjä moottoripäästöjä huomattavasti 31. lokakuuta 2005 jälkeen (4 artikla). Siinä otetaan huomioon edistyminen:

– tekniikassa;

– maailmanlaajuisen, yhdenmukaistetun testisyklin määrittelyssä;

– ajoneuvon sisäisten valvontajärjestelmien (OBD-järjestelmä) tarkentamisessa;

– kestävyysvaatimusten määrittelyssä.

2.4. Komission ehdotukseen sisältyvät seuraavat uudet seikat:

– sovellusalan laajentaminen koskemaan hyötyajoneuvoissa käytettävää maakaasua (NG) ja nestekaasua (LPG);

---

[1] EYVL C 173, 8.6.1998, s. 1.
[2] EYVL 36, 3.12.1987.
[3] EYVL 295, 25.10.1991.
[4] EYVL 40, 17.2.1996.
[5] KOM(96) 248 lopull., 18.6.1996.

– vakiotilainen uusi testisykli (ESC-sykli), joka korvaa parhaillaan käytettävän testisyklin;

– savupäästöjen toteaminen muuttuvin kuormituksin toteutettavalla dynaamisella kuormavastetestillä (ELR-testi), jolla täydennetään 2. elokuuta 1972 annetulla direktiivillä 72/306/ETY käyttöönotettuja savupäästömittauksia;

– muuttuvatilainen testisykli, jossa moottorin kuormitusta ja kierrosnopeutta muutetaan (ETC-sykli).

2.5. Lisäksi komissio ehdottaa, että

– kaikki tavanomaiset dieselmoottorit testataan ECS- ja ELR-testein;

– dieselmoottorit, jotka on varustettu kehittynein päästövalvontajärjestelmin, testataan kahdella edellä mainitulla testisyklillä sekä muuttuvatilaisella testisyklillä (ETC-sykli);

– kaasulla (maa- tai nestekaasulla) toimivat moottorit testataan muuttuvatilaisella testisyklillä (ETC-sykli).

2.6. Dieselmoottorien uusilla päästörajoilla tiukennetaan – vuonna 1996 voimaan astuneeseen lainsäädäntöön verrattuna sekä ottaen huomioon uuden ja vanhan testimenettelyn erot – typen oksidien (NO_x) ja hiukkasten päästörajoja 30 prosentilla.

2.7. ETC-menetelmällä testattuja, kaasulla toimivia moottoreita varten otetaan käyttöön eriytetyt arvot hiilivetyjen (metaani ja muut kuin metaani) raja-arvoja varten.

2.8. Lisäksi komissio esittää tekniset perustelut, jotka oikeuttavat soveltamaan pienten, korkeiden kierrosnopeuksien dieselmoottoreiden hiukkaspäästöihin direktiivissä 96/1/EY mainittua alhaisempaa raja-arvoa. Hiukkaspäästöjä alennetaan kuitenkin 40 prosenttia 30. syyskuuta 1997 voimaan astuneisiin raja-arvoihin nähden.

3. **Yleistä**

3.1. Komitea on yhtä mieltä siitä, että neuvoston antamaan tehtävään verrattuna (ks. kohdat 1.2 ja 2.2) uuden direktiivin voimaanastumista lykätään vuodella. Direktiiviin sisältyvät tärkeät uudet seikat vaativat riittävän pitkän valmisteluajan, jotta teollisuus voi sopeutua niihin.

3.2. Hyötyajoneuvojen testiolosuhteiden ja todellisten käyttöolojen vastaavuuden parantuminen (ks. kohta 2.4) vähentää saastuttavia päästöjä käytännössä prosentuaalisesti enemmän kuin mihin päästään vertaamalla yksinkertaisesti vuonna 1996 käyttöönotettuja ja nyt ehdotettuja raja-arvoja. Tämä on hyvin myönteistä, sillä kaupalliseen toimintaan liittyvä liikenteen lisääntyminen on yhä ilmeisempää sekä tavara- että henkilöliikenteessä. Näin liikenne lisää myös ilman saastumista.

3.3. Näin ollen komitea kehottaa komissiota valmistelemaan pikaisesti moottoriajoneuvojen katsastusta koskevaa direktiiviä 96/96/EY muuttavan ehdotuksen. Tällä ehdotuksella tulisi pyrkiä ottamaan käyttöön matkan varrella tehdyt hyötyajoneuvojen savupäästötestit *(road side check)*. On nimittäin tavallista, että Euroopan teillä on usein ajoneuvoja, jotka puutteellisen huollon, iän, huonolaatuisen polttoaineen tai muiden syiden vuoksi päästävät mustaa savua ja saastuttavat näin ilmaa huomattavasti enemmän kuin alkuperäisissä sertifikaateissa todetaan. Ajoneuvojen entistä tiukempiin ja tehokkaampiin tarkastuksiin olisi liitettävä myös toimia, joilla edistetään ajoneuvokannan uudistamista sekä vanhojen ja pitkään käytettyjen ajoneuvojen romuttamista.

3.4. Direktiivin soveltamisalan laajentaminen (ks. kohta 2.4) kaasulla toimiviin moottoreihin (NG ja LPG) selkeyttää alaa lopultakin. Tähän mennessä ei nimittäin vielä ole kodifioitu, mihin ympäristösuojelusäädöksiin kyseisten moottoreiden tulisi kuulua. Komitea toivoo, että ajoneuvot, jotka hyödyntävät kyseistä tekniikkaa, yleistyvät yhä nopeammin erityisesti taajamissa, sillä ne saastuttavat vähän ja ovat hiljaisia. Tässä yhteydessä on punnittava soveltuvia verotuksellisia välineitä, joilla kannustetaan kaasulla toimivilla moottoreilla varustettujen ajoneuvojen ostoa ja parannetaan siten ilman laatua.

3.5. Komitea kehottaa komissiota määrittelemään kaasulla toimivilla moottoreilla varustettuja ajoneuvoja koskevat, entistä tiukemmat määräykset, jotta ne voivat hyötyä kohdassa 3.4 mainituista verohelpotuksista.

3.6. Komitea toivoo myös, että maailmanlaajuisesti yhdenmukaistetun testisyklin kehitystä koskevalla aloitteella (ks. kohta 2.3) ei hidasteta kyseisellä ehdotuksella aloitettua prosessia, jolla pyritään tarjoamaan entistä paremmin ympäristöä säästäviä hyötyajoneuvoja. Samalla komitea on tietoinen siitä, miten tärkeää yhä voimakkaammin maailmanlaajuistuvilla markkinoilla on yhdenmukaistaa maailmanlaajuisesti myös ajoneuvojen hyväksymismenettelyt. Tämän tarkoituksena on, että kaikki valtiot tunnustavat toisen valtion hyväksynnän.

4. **Erityistä**

4.1. *Testimenettelyt*

Komitea on yhtä mieltä siitä, että nykyiset testimenettelyt eivät vastaa saavutettua teknistä tasoa ja on tyytyväinen siihen, että komissio käsittelee tätä ongelmaa nyt tarkasteltavassa direktiiviehdotuksessa.

4.1.1. Tähän mennessä dieselmoottorit on hyväksytty 13 toimintatavan testisyklillä, jossa testataan moottorin vakiotilaisen kierrosnopeuden/kuormituksen 13 toimintatapaa. 13 toimintatavan sykli, jonka Yhdistyneiden Kansakuntien Euroopan talouskomission saastumista ja energiaa tutkiva työryhmä kehitti 1970-luvulla, ei enää sovellu päästöjen asianmukaiseen valvontaan, sillä sekä moottoreiden että ajoneuvojen teknisen kehityksen vuoksi se ei enää vastaa (ks. kohta 3.2) moottoreiden todellisia toimintaoloja liikenteessä.

Moottorin elektronisten tarkastusjärjestelmien yhä laajempi käyttö mahdollistaa myös moottoritehon optimoinnin: ”päästöjen” suhteen testisykliin kuuluvissa erityisissä simuloiduissa olosuhteissa (13 toimintatavan sykli) sekä ”kulutuksen” suhteen muissa käyttöolosuhteissa (päästöjä huomioon ottamatta) ”väärentämällä” sykli, eli muuttaen ajoneuvon todellisen käytön tuloksia.

4.1.2. Komitea toteaa, että YK:n alainen ryhmä ”Pollution and Energy” (GRPE) on kehittänyt uudet testimenetelmät, joilla pyritään vastaamaan edellä mainittuihin ongelmiin (vastaavuus todellisten käyttöolosuhteiden kanssa ja mahdollisuus ”väärentää” sykli). Komitea on tyytyväinen siihen, että

– työhön on osallistunut jäsenvaltioiden asiantuntijoita, riippumattomia laboratorioita sekä teollisuuden asiantuntijoita;

– työn aikana arvioitiin erilaisia testisyklejä, mukaanlukien muuttuvatilainen testisykli (ks. kohta 2.4);

– edellä mainittu ryhmä on ottanut huomioon muissa maissa (Yhdysvallat – muuttuvatilainen testisykli, Japani – vakiotilainen testisykli) käytössä olevat testimenetelmät sekä etukäteen määriteltyjen tavoitteiden käänteiset vaikutukset kyseisiin menetelmiin (esim. Yhdysvaltojen käyttämä testisykli vastaa hyvin todellisia käyttöoloja, mutta suojaa huonosti mahdollisuudelta ”väärentää” sykli).

4.1.3. Komitea on tyytyväinen komission asiakirjassaan ehdottamiin, asiantuntijoiden tekemiin suosituksiin, mutta korostaa, että näitä tutkimuksia ja kokemuksia on syvennettävä. Komitea kehottaa myös määrittelemään kaikkia moottoreita koskevan yhteisen ratkaisun komission vuonna 2005 toteutettavaksi suunnittelemaa säännösten tiukentamista silmällä pitäen. Komitea muistuttaa, että tällaisella yhteisellä ratkaisulla on tähdättävä korkeaan ympäristönsuojelutasoon ja siis otettava oikeutetusti huomioon moottorin toimintaolosuhteet (kuten siirtymävaiheet esim. kiihdytettäessä), joihin liittyy korkeita päästötasoja.

4.2. *Raja-arvot*

4.2.1. Komitea toteaa, että komission ehdottamat uudet raja-arvot ovat osa toimia, jotka toteutetaan Auto Oil I -ohjelmasta saatujen tulosten perusteella. Tämän tutkimuksen tavoitteena oli yksilöidä toimet, joilla pyritään vuonna 2010 saavuttamaan WHO:n [1] suosittelema ilman laadun taso vakuuttuneina siitä, että saastumisen sosiaaliset kustannukset antavat tavoitteelle oikeutuksen. Tässä yhteydessä toimet on nivottava toisiinsa oikein kustannus-hyötysuhteen optimointia ajatellen.

4.2.2. Komitea muistuttaa tärkeästä roolista, joka polttoaineiden laadun parantamisella voi ja on oltava vähennettäessä moottoriajoneuvojen päästötasoja. Se on siis sitä mieltä, että vuosiksi 2000 ja 2005 suunniteltuja toimia on laajennettava siten, että yhteisön ympäristönsuojelutavoitteiden kanssa yhdenmukaisille dieselöljyille ja bensiineille asetetaan (erityis)määräyksiä. Komitea kehottaa neuvostoa ja Euroopan parlamenttia tekemään päätöksiä (komission tekemien ehdotusten ”sovitteluvaiheessa”), jotka vastaavat myönteisesti Euroopan kansalaisten odotuksia ilman laadun suhteen.

4.2.3. Komitea toivoo, että komissio on tarkasteltavaa direktiiviehdotusta laatiessaan ottanut huomioon eräissä yhteisön jäsenvaltioissa (kuten Ruotsissa) saadut kokemukset.

Komitea huomauttaa edelleen, että käsillä olevaa ehdotusta, kuten vuodeksi 2005 valmisteltavaa seuraavaa ehdotusta, on arvioitava niitä hiilidioksidipäästöjen alentamistoimia silmällä pitäen, joihin komissio on sitoutunut Kioton ympäristökonferenssissa.

4.2.4. Komitea on tyytyväinen komission päätökseen (ks. kohta 2.7) ottaa käyttöön palamattomien hiilivetyjen (muut kuin metaani) raja-arvot määritellessään kaasulla toimivien moottorien päästörajoja.

4.2.5. Vaikka metaani on hyvin stabiili kaasu eikä siten vaikuta otsonimuodostukseen, suurimman sallitun ylärajan käyttöönotolla (ks. direktiiviehdotuksen liitteen I kohdassa 6.2.1 oleva taulukko 2) varmistetaan kuitenkin, ettei kaasujen laajamittainen käyttö polttoaineena estä kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä.

4.2.6. Pienten, korkean kierrosnopeuden dieselmoottoreiden osalta komitea vahvistaa komission esittämät tekniset perusteet, jotka puoltavat nykyistä korkeampaa hiukkaspäästörajaa (ks. kohta 2.8). Komitea vaatii kuitenkin, että teollisuuden ja työmarkkinaosapuolten yh-

[1] Maailman terveysjärjestö.

teistyön puitteissa (kuten komitea vaati jo vuonna 1995 antamassaan lausunnossa [1]), joka koski direktiiviä 96/1/EY) tutkitaan mahdollisuutta asettaa kyseinen raja-arvo kaikille muille dieselmoottoreille suunnitellun raja-arvon tasolle.

[1] EYVL N:o C 155, 21.6.1995.

Bryssel 9. syyskuuta 1998.

Talous- ja sosiaalikomitean

puheenjohtaja

Tom JENKINS

Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi tekijänoikeuden ja lähioikeuksien tiettyjen piirteiden yhdenmukaistamisesta tietoyhteiskunnassa" [1]

(98/C 407/06)

Neuvosto päätti 6. helmikuuta 1998 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 100 a artiklan nojalla pyytää talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellä mainitusta ehdotuksesta.

Asian valmistelusta vastannut teollisuus-, kauppa-, käsiteollisuus- ja palvelujaosto antoi lausuntonsa 8. heinäkuuta 1998. Esittelijä oli Robert Moreland.

Talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 9.–10. syyskuuta 1998 pitämässään 357. täysistunnossa (syyskuun 9. päivänä kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 93 ääntä puolesta ja kolme vastaan, kahden pidättyessä äänestämästä.

1. Johdanto: Komission ehdotus

1.1. Tämä direktiiviluonnos perustuu reaktioihin, jotka komission vihreä kirja vuodelta 1995 [2] on aiheuttanut. Se on kuitenkin viimeisin osa runsasta lainsäädäntöä, joka on seurannut alkuperäistä tekijänoikeuksia ja tietoyhteiskuntaa käsittelevää vihreää kirjaa vuodelta 1988 [3]. Todennäköisesti se on jopa tärkein ehdotus tähänastisista.

1.2. Tämän direktiivin antamiseen on kaksi pääasiallista syytä: ensinnäkin tarve jatkaa tekijänoikeuksien ja lähioikeuksien yhdenmukaistamistyötä vihreän kirjan pohjalta ja toiseksi panna täytäntöön yhteisön tasolla Maailman henkisen omaisuuden järjestön (WIPOn) uudet, Genevessä joulukuussa 1996 tehtyjen tekijänoikeuksia, esityksiä ja äänitteitä koskevien sopimusten määräykset.

1.3. Kokonaisuudessaan ehdotukset ovat yleisesti yhdenmukaisia komitean esittämien vihreää kirjaa koskevien kannanottojen ja WIPOn sopimusten kanssa. Komissio on omaksunut nelitahoisen lähestymistavan:

1.3.1. sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan säilyttäminen;

1.3.2. jäsenvaltioiden mahdollisimman suuren joustavuuden säilyttäminen läheisyysperiaatteen mukaisesti;

1.3.3. henkistä omaisuutta, erityisesti online-sisältöä koskevien oikeuksien suojeleminen ja turvaaminen ja

1.3.4. tasapainon löytäminen henkistä omaisuutta koskevien oikeuksien suojelutarpeen sekä käyttäjien ja suuren yleisön oikeuksien välille.

1.4. Keskeinen kysymys keskusteltavaksi on, missä määrin tiettyjen poikkeusten tekeminen yhdenmukaistettuihin tekijänoikeuksiin ja lähioikeuksiin pitäisi jättää yksittäisten jäsenvaltioiden tulkintaan. Toisin sanoen jäsenvaltioille on tämänhetkisessä luonnoksessa jätetty huomattava harkintavalta näiden poikkeusten tarkan rajan määräämisessä. Poikkeukset kattavat mm.

[1] EYVL C 108, 7.4.1998, s. 6.
[2] "Tekijänoikeus ja lähioikeudet tietoyhteiskunnassa" KOM(95) 382 lopull., annettu 19.7.1995; TSK:n lausunto 91/96, EYVL C 97, 1.4.1996.
[3] "Vihreä kirja tekijänoikeuksista ja teknologian haasteesta – Välittömiä toimia vaativat tekijänoikeuskysymykset", COM(88)172 final, annettu 7.6.1988; TSK:n lausunto 74/89, EYVL C 71, 23.3.1989.