

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „A közúti közlekedésben alkalmazható alternatív üzemanyagok fejlesztése és támogatása az Európai Unióban”

(2006/C 195/20)

2005. július 14-én az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a Működési Szabályzat 29. cikkének (2) bekezdése értelmében úgy határozott, hogy véleményt dolgoz ki a következő tárgyban: „A közúti közlekedésben alkalmazható alternatív üzemanyagok fejlesztése és támogatása az Európai Unióban”

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2006. március 24-én elfogadta. (Előadó: Virgilio Ranocchiaro.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. május 17–18-án tartott 427. plenáris ülésén (a 2006. május 17-i ülésnapon) 82 szavazattal 2 ellenében, 1 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Vezetői összefoglaló és ajánlások

1.1 Az elkövetkezendő évtizedekben az energia iránti kereslet drámai növekedése várható, és a külső régióktól való függést és a környezetvédelem témáját egyre nagyobb általános aggodalom övezi.

1.2 Az EGSZB teljes egészében tisztában van a problémával, és az energiával kapcsolatos, kulcsfontosságú kérdések terén már elfogadott fontos feltáró, illetve saját kezdeményezésű véleményeket⁽¹⁾, míg a többi téma még vita tárgyát képezi⁽²⁾.

1.3 Az összes EGSZB-velemény egyetért néhány alapvető feltételezéssel. A hagyományos (fosszilis) energiahordozók az elkövetkezendő két vagy három évtizedre meghatározók maradnak. Ugyanakkor a megújuló energiaforrások használatának aránya kétségtelenül növekedni fog, de ez a növekedés nem haladja meg az energiafogyasztás növekedésének arányát. Az energiaellátásból való részesedésük az energiafogyasztás 15–20 %-a marad. Mindazonáltal a megújuló energiaforrások előnyben részesítendőek, használatukat elő kell mozdítani és támogatni kell.

1.4 Ugyanez a helyzet a közúti közlekedési ágazat terén, amely gyakorlatilag teljes egészében az olajtól függ (benzin és hagyományos gázolaj). Ennélfogva a jelen vélemény hozzá kíván járulni az Európai Bizottság ambiciózus célkitűzéséhez, amely arra irányul, hogy 2020-ig a hagyományos üzemanyagok 20 %-át alternatív üzemanyagokkal váltsa fel.

1.5 Az Európai Bizottság terve a hagyományos üzemanyagoknak (kőolajszármazékoknak) a bioüzemanyagok, földgáz és a hidrogén (H₂) általi kiváltására irányul. Tulajdonképpen fosszilis eredete miatt a földgázt nem kellene teljes egészében alternatív üzemanyagnak tekinteni – mivel nem megújuló energiaforrás. Ennek ellenére az Európai Bizottság célkitűzéséhez való hozzájárulása kulcsfontosságú jelentőséggel bír, mivel nagy mennyiségben áll rendelkezésre, és környezetvédelmi szempontból előnyös. Az első két lehetőség közül (bioüzemanyagok és földgáz) egyik sem tekinthető tökéletesnek, a környezetre és az energiahatékonyságra gyakorolt káros hatá-

soktól mentesnek. A helyes megoldásnak a hidrogén tűnik, de több kutatásra és fejlesztésre van szükség ahhoz, hogy biztonságos és költséghatékony „hidrogéne alapuló gazdaságot” lehessen kialakítani.

1.6 A bioüzemanyagok környezetvédelmi előnyökkel járnak, mert általában jóval csekélyebb mértékben, sőt – ideális esetben – egyáltalán nem hatnak az éghajlatra. Mivel a bioüzemanyagok, mint például a bioetanol és a FAME (zsrósav-metilészter) magukkal a természetett növényekkel arányos mennyiségben állnak rendelkezésre, a bioetanol benzinnel, illetve a FAME dízelolajjal történő elegyítése hatékony és környezetbarát stratégia.

1.7 Az elegyítő elemeknek meg kell felelniük például a CEN (Európai Szabványügyi Bizottság) által kiadott műszaki specifikációknak, a motor megfelelő működésének megőrzése, valamint az üzemanyag-fogyasztás és a kipufogógáz-kibocsátás romlásának megakadályozása érdekében. A FAME dízelolajban való nagyobb koncentrációja a járművek átalakítását teszi szükségessé: ez a lehetőség fennáll különleges célú gépjárműflotta, pl. városi buszok esetén.

1.8 Az Európai Bizottság a 2003/30/EK irányelvet azzal a céllal adta ki, hogy előmozdítsa a bioüzemanyagok használatát. A földgáz vonatkozásában idáig nem történtek konkrét kezdeményezések, de az adócsökkentés tekintetében ugyanazok a lehetőségek, mint a bioüzemanyagoknál. Mindazonáltal az Európai Bizottság a 2020-as célkitűzésekhez való legnagyobb hozzájárulást a földgáztól várja. Az Európai Bizottság nyilvánvalóan látni kívánta, hogy a földgázt illetően milyen előrelépés történik az adókedvezmény eredményeként.

1.9 Öt évvel az Európai Bizottság közleményét, valamint három évvel az alternatív üzemanyagokról szóló irányelvet követően az előrelépés nem felel meg a várakozásoknak, mert a tagállamok nem igazán tesznek meg mindent a kitűzött célok elérése érdekében. Talán ez az egyik oka annak, hogy az Európai Bizottság nemrégiben közleményt adott ki a biomasszával kapcsolatos cselekvési tervről⁽³⁾.

(1) „A megújuló energia támogatása: cselekvési módszerek és finanszírozási eszközök” (HL C 108., 2004.4.30.); „Magfűzítő” (HL C 302., 2004.12.7.); „A” klasszikus „energiahordozók távlatai” (HL C 28., 2006.2.3.); „Megújuló energiaforrások” (HL C 65., 2006.3.17.); „Energiahatékonyság” (HL C 110., 2006.5.9.).

(2) „Az EU energiaellátása: stratégia az energiaforrások optimális arányának meghatározására” (CESE TEN 227);

(3) COM (2005) 628 final, 2005. december 7.

1.9.1 A terv a biomassza közlekedés, elektromos energia és fűtés területén történő használatára vonatkozik. A közlekedési ágazatban javasolt fő intézkedések a következők: i) a megújuló energiaforrások használatára vonatkozó új uniós jogszabályok; ii) a bioüzemanyagokról szóló irányelv lehetséges felülvizsgálata 2006 folyamán, amely nemzeti célkitűzéseket határozna meg a bioüzemanyagok piaci részesedése terén, és amely a bioüzemanyagok használatára kötelezné az üzemanyag-ellátókat; iii) nemzeti cselekvési tervek kidolgozása a biomassza vonatkozásában; iv) a második generációs (fa- és hulladék alapú) bioüzemanyagokra irányuló kutatás.

1.9.2 Az Európai Bizottság várakozásai szerint a tervnek – 9 milliárd eurónyi közvetlen költség mellett – az olajbehozatalt 8 %-kal, az üvegházhatásúgáz-kibocsátást pedig széndioxidban mérve 209 millió tonnával kell csökkentenie. A kilencmilliárdból hatmilliárdot közlekedési célokra használt bioüzemanyagokra szánják majd, amelyek sokkal költségesebbek a hagyományos üzemanyagoknál (kőolajszármazékoknál): ahhoz, hogy versenyképes legyen, a biodízel hordónként 95 dolláros áron, míg a bioetanolt hordónként 115 dolláros áron kell értékesíteni⁽⁴⁾.

1.9.3 Az EGSZB melegen üdvözli a cselekvési tervet, mivel összhangban van a jelen véleménnyel, amely arra irányul, hogy a többi európai uniós intézmény és tagállam ösztönözze az alternatív üzemanyagok használatát előmozdító megfelelő intézkedéseket.

1.9.4 Az EGSZB szintén üdvözli az Európai Bizottság legutóbbi, „A bioüzemanyagokra vonatkozó uniós stratégia”⁽⁵⁾ című közleményét, amely a bioüzemanyag-termelés növelésének az ösztönzésére irányul.

1.10 Tulajdonképpen míg a bioüzemanyagok és a földgáz a motorteknológiának és az üzemanyag-elosztó rendszernek köszönhetően nagyobb piaci részesedésre tehet szert, és e nagyobb részesedés révén a tervezett mértékig felválthatja a kőolajszármazékokat, a hosszú távú alternatívák, mint például a hidrogén még fejlesztési stádiumban vannak: tehát a bioüzemanyagok és a földgáz a fenntartható üzemanyag-mix felé vezető utat közelebbi ki 2020-ig és azon túl.

1.11 Az EGSZB azt ajánlja, hogy az Európai Bizottság kötelező érvényű intézkedéseket fogadjon el abban az esetben, amennyiben a 2006-ra tervezett bioüzemanyag-irányelv áttekintése azt mutatja, hogy a tagállamok intézkedései sem a bioüzemanyagok, sem a földgáz esetében nem voltak elegendőek a várt eredmények eléréséhez.

1.12 Az EGSZB elismeri, hogy a hidrogén alapú technológiák alkalmazhatóságáig tartó átmeneti időszakban a kőolaj alternatívájaként ésszerű nagyobb mértékben földgázt használni a járművek meghajtására. Ezért jó lenne, ha az Európai Bizottság és a tagállamok kommunikációs stratégiáikban újra meg újra megemlítenék ezt a már jelenleg is gazdaságos technológiát, és saját járműveik vásárlásakor is egyértelműen jó példával járnának elől.

⁽⁴⁾ A biomasszával kapcsolatos cselekvési terv (COM(2005) 628, 2005. december 7.) 16. lábjegyzete.

⁽⁵⁾ COM (2006) 34 final, 2006. február 7.

2. Indokolás

2.1 2001 novemberében az Európai Bizottság közleményt adott ki a közúti közlekedésben alkalmazható alternatív üzemanyagokra⁽⁶⁾ vonatkozóan, amelynek előzménye *Az energiaellátás biztonságának európai stratégiája* című zöld könyv⁽⁷⁾, valamint az *Európai közlekedéspolitiká 2010-ig* című fehér könyv⁽⁸⁾ volt. A 2001 novemberében kiadott közlemény egy két pontból álló cselekvési tervet foglalt magában.

2.2 Az első pont kettős megközelítés révén a bioüzemanyagok használatának kiterjesztését célozta. Egyrészt előirányozta, hogy az előírt bioüzemanyag-keverékekhez vezető út kikövezése érdekében a bioüzemanyagokkal kevert benzint, illetve dízelolaj egyre nagyobb mennyiségben kerüljön piacra. Másrészt adókedvezményekre tett javaslatot annak érdekében, hogy a bioüzemanyagokat – és velük együtt a földgázt – pénzügyi szempontból vonzóvá tegye. Az EGSZB az első pontot illetően véleményét 2002. április 25-én fejtette ki⁽⁹⁾. Végül mindkét javaslat elfogadásra került⁽¹⁰⁾.

2.3 A második pont egy „Alternatív üzemanyagokkal foglalkozó kapcsolattartó csoport” létrehozására szólított fel, amelynek általános feladata az volt, hogy az Európai Bizottságnak tanácsokat adjon az alternatív üzemanyagok – különösen a földgáz és a hidrogén (H₂) – piacának fejlesztésére vonatkozóan. A kapcsolattartó csoportnak tanulmányoznia kellett, hogy a következő 20 év során hogyan lehetne az Európai Bizottság célkitűzéseivel összhangban növelni az alternatív üzemanyagok piacát oly mértékben, hogy 2020-ra a hagyományos üzemanyagok (kőolajszármazékok) egyötödét felváltásák.

2.4 2003 decemberében a kapcsolattartó csoport egy alapos és tényszerű jelentést adott ki⁽¹¹⁾.

3. A 2020-as ütemterv és megvalósításának módja

3.1 Az Európai Bizottság tervében a bioüzemanyagok, a földgáz és a hidrogén az a három alternatív üzemanyag, amelyekről azt várják, hogy meghatározó szerepet játszanak majd a hagyományos üzemanyagok ötödének helyettesítésére irányuló célkitűzésben, a következőképpen:

Év	Bioüzemanyagok	Földgáz	Hidrogén	Összesen
2005	2			2
2010	6	2		8
2015	7	5	2	14
2020	8	10	5	23

⁽⁶⁾ COM(2001) 547.

⁽⁷⁾ COM(2000) 769.

⁽⁸⁾ COM(2001) 370.

⁽⁹⁾ HL C 149., 2002.6.21.

⁽¹⁰⁾ A 2003/30/EK irányelv (HL L 123/42, 2003.5.8.) és a 2003/96/EK irányelv (HL L 283/51, 2003.10.27.).

⁽¹¹⁾ Az alternatív üzemanyagokkal foglalkozó kapcsolattartó csoport jelentése: „Az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztése”, 2003. december.

3.1.1 A bioüzemanyagoktól 2005-től számítva 2 %-os, majd 2020-ig fokozatosan 8 %-os szintre emelkedő hozzájárulást várnak. Bármilyen biomasszából nyert üzemanyagot általánosan bioüzemanyagoknak neveznek. Jelenleg a közlekedés ágazatában a következő bioüzemanyagok jönnek szóba:

3.1.1.1 A **bioetanol**, vagyis az etanol (EtOH) – más néven etilalkohol – erjesztés révén keményítőtartalmú anyagokból, például gabonafélékből és cukorrépából készül. Vagy tisztán a benzin helyettesítésére használják, például Brazíliában, de ebben az esetben speciális motorokra van szükség, illetve tisztán vagy az ETBE (terc-butil-etil-éter) szintetikus vegyi anyag formában hozzáadják a benzinnel. A benzinszintet meghatározó műszaki specifikációk szerint az etanolt benzinnel 5 %-os arányig lehet keverni a motor bármilyen átalakítása nélkül.

3.1.1.2 A **biodízel** – más néven FAME (zsírsav-metil-észter) – alternatív dízel üzemanyag, amely többféle növényi olajból készül észterítés révén. Európában a legszélesebb körben használt bioüzemanyag a repce metil-észter (RME). Az Európai Szabványügyi Bizottság (CEN) egy olyan FAME szabványt és terméket határozott meg, amely megfelel a CEN specifikációknak, és a dízelmotoros járművekben már 5 %-ig elfogadott. Kihhasználva az adópolitikai ösztönzőket, a FAME növényi alapanyagokból – mint például repcemagból – történő előállítását ez idáig kielégítette az igényeket. A 2001. novemberi közleményben az Európai Bizottság aggodalmát fejezte ki a növényi alapanyagokból készült üzemanyagok nagyszabású termelését és annak kivitelezhetőségét illetően⁽¹²⁾.

3.1.1.3 A **biogáz**, azaz a szerves anyagokból – pl. trágyából, szennyvíziszapból, városi szilárd hulladékból – anaerob fermentáció révén előállított, metánban gazdag gáz hasonló a földgázhoz. A biogázt a földgáz minőségi szintjére kell emelni, annak érdekében, hogy a földgázra tervezett járművekben használni lehessen. Svédországban több mint 5000 jármű működik biogázzal. A svéd tapasztalat azt mutatja, hogy a metán – akár biogáz, akár földgáz formájában – gazdaságilag fenntartható üzemanyag, amelynek használata révén drasztikusan csökkenteni lehet a városi közlekedés okozta kibocsátást.

3.2 A **földgáz** szempontjából az Európai Bizottság nem volt annyira aktív, amennyire ez a 2020-as célkitűzés eléréséhez elvárható lett volna, és ez idáig semmilyen javaslatot nem terjesztett elő.

3.3 Az Európai Bizottság kezdeményezéseinek hiánya aggodalomra ad okot, mivel az általa kijelölt „Alternatív üzemanyagokkal foglalkozó kapcsolattartó csoport” által kiadott jelentés – amely az alternatív üzemanyagok WTW-elemzésén (Well-to-Wheels Analysis) alapszik – arra a következtetésre jutott, hogy: „a földgáz az egyetlen olyan alternatív üzemanyag, amely az 5 %-osnál jóval magasabb, jelentős piaci részesedésre tehet szert 2020-ig, és amely az ellátási rentabilitás szempontjából versenyre kelhet a hagyományos üzemanyagokkal egy érett piaci környezetben”.

3.4 A 2001. novemberi közleményben az Európai Bizottság a földgáztól várja a 2020-as célkitűzéshez való legnagyobb

önálló hozzájárulást. A kapcsolattartó csoport azonos nézeteket vallott a következő okok miatt:

3.4.1 A földgáz eleget tesz a jobb ellátási biztonság szükségletének, nemcsak az üzemanyagok skálájának változatosság tétele révén – mivel nem függ az olajtól – hanem amiatt is, mert az elsődleges ellátás nem korlátozza a keresletet. Míg a bioüzemanyagok elterjedését végül korlátozhatja majd az ellátás, a közúti közlekedés terén a 10 %-os részesedés – ami megfelel az Európai Bizottság 2020-as célkitűzésének – az EU ekkorra várt teljes földgázfogyasztásának kb. 5 %-át képviselné. Ez a megjegyzés azt hangsúlyozza, hogy a szinergikus fejlesztésre van szükség a három alternatív üzemanyag esetében.

3.4.2 A földgáz hozzájárul az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére irányuló stratégiai célkitűzések eléréséhez. A metán (CH₄) kémiai felépítéséből nyilvánvalóan látszik, hogy a földgáz kevesebb szén-tartalmat tartalmaz, mint a többi fosszilis üzemanyag, mint például a benzin vagy a dízelolaj. A WTW-elemzés azt mutatta, hogy az üvegházhatásúgáz-kibocsátás egy sűrített földgázzal működő járműnél (CNGV) alacsonyabb, mint egy benzinmotoros jármű esetében, valamint – tekintettel a mai technológiára – egy dízelmotoros járműhöz hasonlítható. A sűrített földgázzal működő járművek motortechnológiája terén tett előrelépések eredményeként várható, hogy 2010-ben és az utána következő években az üvegházhatásúgáz-kibocsátás jobb lesz, mint a dízel esetében.

3.4.3 Az üvegházhatásúgáz-kibocsátás mellett a földgáz – mint a gépjárművek üzemanyaga – további környezetvédelmi előnyökkel jár a kipufogógáz-kibocsátás vonatkozásában. A ma használt, földgázüzemű gépjárműveket nagyon alacsony nitrogén-oxid (NOx) kibocsátási szint jellemzi, és nem járulnak hozzá a komoly problémát jelentő por (PM) szintjének növeléséhez. Ebben az értelemben a földgázmeghajtású járművekre nézve kedvező, ha az Európai Unió szigorúan állapítja meg a levegő portelhelésének felső határértékeit. A földgázzal működő városi buszok alkalmazhatónak bizonyultak a városi közlekedés terén, és az Európai Bizottság a modelljárművek forgalomba állításához nyújtott pénzügyi támogatásával hozzájárult a fokozottabb bevezetéshez. Egy szigorú „zöld beszerzési terv” részeként a földgázzal működő busz- és szemégyűjtő-autó-flották kötelezővé tétele könnyen javíthat a városi környezetet.

3.4.4 Fontos előrelépést lehetne tenni ebben az irányban a tiszta közlekedési járművek használatának előmozdításával kapcsolatos, nemrégiben javasolt irányelv révén⁽¹³⁾. Elfogadása után ez az irányelv arra kötelezi majd a tagállamokat, hogy a közlekedési járművek által vásárolt vagy bérelt nehézgépjárművek (a 3,5 tonnát meghaladó járművek) 25 %-át minden évben alternatív üzemanyagokkal működő járművek tegyék ki⁽¹⁴⁾. Az EEV-szabványok (Enhanced Environmentally friendly vehicles – fokozottan környezetbarát járművek) a bioüzemanyagokkal, sűrített föld-, illetve cseppfolyós gázzal, valamint hidrogénnel működő járművekre, illetve hibrid és elektromos gépjárművekre érvényesek.

⁽¹²⁾ COM(2001) 547: „Agrárpolitika” címszó, 2.2. pont.

⁽¹³⁾ COM(2005) 634 final, 2005. december 21.

⁽¹⁴⁾ Lásd a 2005/55/EK irányelvet

3.5 A **hidrogén** a természetben szabad formában nem fordul elő. A természetben kémiai vegyületek – például a víz és a szénhidrogének – találhatók, amelyeknek alkotóeleme a hidrogén. A víz (H₂O) 11 %-a hidrogén (2/18). A benzin és a dízelolaj szénhidrogének keveréke. A metán – egy szénhidrogén – a földgáz és a biogáz alapvető alkotóeleme.

Mivel a hidrogén nem fordul elő a természetben, elő kell állítani, és kereskedelmi céllal elő is állítják a vegyipar, a petrokémia, a kőolaj-finomítás és más iparágak terén történő használatra.

A hidrogén (például vízből elektrolízissel vagy földgázból reformálás révén) történő előállításához energiára – az elektrolízisnél elektromos energiára, a gőzreformáláskor hőre – van szükség.

A WTT-elemzés (Well To Tank) nagy segítséget nyújt azért, hogy a módszereket energiafogyasztás és üvegházhatásúgáz-kibocsátás szerint rangsorolja a fűtőanyagoktól a hidrogénig.

A hidrogén régóta szerepel ipari cikként, amelyet az iparigázvállalatok állítanak elő és visznek piacra, illetve az olajfinomítók használnak saját célra. Mindazonáltal a közlekedés terén való használata még gyerekcipőben jár. Ezért a célkitűzés, mely szerint 2015-re 2 %-ig, ezt követően 2020-re 5 %-ig kell helyettesítenie a hagyományos üzemanyagokat, nagy kihívást jelent.

3.5.1 A hidrogén szélesebb körű (a közlekedés terén történő) használata vonatkozásában a kapcsolattartó csoport számos témát határozott meg:

- i) folyékony (tehát -252 °C-os) hidrogén kriogénikus tartályokban, például belső égésű motorral (ICE) működő járműben, illetve gáz halmazállapotú, 700 atmoszférára sűrített hidrogén tartályokban, üzemanyagcellás járművekben;
- ii) központosított hidrogéntermelés nagy teljesítményű egységekben, amelyeket optimalizálni lehet az energiafogyasztástól függően, illetve kis egységekre elosztott termelés a töltőállomásokon;
- iii) mivel az üzemanyagcellás gépjárművek a közepes teljesítményű motoroknál bizonyulnak a leghatékonyabbnak, javasolt lenne különbséget tenni az alacsony teljesítményű, általános működésre (pl. a városi közlekedésben) használt üzemanyagcellás járművek, illetve a hosszú távra, azaz hosszú időközönként használt belső égésű motoros gépjárművek között, ahol a motornak nagy teljesítményen kell működnie;
- iv) más lényeges kérdések magához az üzemanyagcellás technológiához kapcsolódnak, ahhoz az eszközhöz, amelyben a hidrogénből megindul az elektronáramlás, azaz az elektromos áram, amely meghajtja az elektromos motort, ennek révén pedig forogni kezdenek a gépjármű kerekei. Ezek a témák túlmutatnak a jelen vélemény hatáskörén.

3.5.2 Összegzésképpen, a hidrogén mint alternatív üzemanyag kettős kihívást jelent: i) az üzemanyag-ellátás, valamint ii) a teljesítmény szempontjából. Az EU részéről ésszerű döntés, hogy az ötödik és hatodik keretprogram révén egyre nagyobb összegeket fordít a hidrogénnel és üzemanyagcellákkal működő gépjárművekhez kapcsolódó kutatásra és fejlesztésre. Jelenleg, a hatodik keretprogramban a hidrogénhez és az üzemanyagcellákhoz kapcsolódó kutatás a fenntartható energiarendszer alprioritáson belül helyezkedik el, és teljes költségvetése 890 millió euró. Az Európai Parlament a következő, hetedik keretprogramról folytatott viták folyamán azt javasolja, hogy a téma egy új, kulcsfontosságú tematikus prioritáson belül szerepeljen – amely „az összes létező és jövőbeli nem szén-dioxid-kibocsátó energiaforrás” elnevezést kapta – még nagyobb erőforrásokkal. A környezeti előnyök – lévén, hogy az üzemanyagcellában a hidrogén oxidációja folyamán víz (és kizárólag víz) keletkezik – igazolják ezt az erőfeszítést.

4. Következtetések

4.1 Az Európai Bizottság 2001. novemberi célkitűzése, miszerint 2020-ig a hagyományos üzemanyagok 20 %-át alternatív üzemanyagokkal kell kiváltani, két bevált technológián/terméken – a bioüzemanyagokon és a földgázon – alapszik, valamint egy ígéretes fejlesztésen, a hidrogén- és üzemanyagcella-technológián.

4.2 A bioüzemanyagok és a földgáz – néhány akadályt leszámítva – jelenleg is hozzáférhetőek, és rendelkeznek azokkal a tulajdonságokkal, amelyek révén felvehetik a versenyt az üzemanyag-ellátáshoz kapcsolódó szakismeretek és a motorteknológia szempontjából is.

4.2.1 Fosszilis eredete révén, tehát mivel nem „megújuló”, a földgázt nem kellene teljes egészében alternatív energiahordozónak tekinteni; ennek ellenére ma ez az egyik leghatékonyabb választás a nyersolajból származó üzemanyagok felváltására, és nélkülözhetetlen a 2020-as célkitűzés – a 20 %-os helyettesítés – eléréséhez. A földgáz fontos szerepet játszhat alternatív üzemanyagként, ennek okai a következők:

- nagy mennyiségben áll rendelkezésre, és a tartalékok tovább tartanak, mint a nyersolaj;
- a nemrégiben tapasztalt zavarok ellenére geopolitikai eloszlása viszonylag stabil piacot biztosít az olajjal összehasonlítva;
- a szénhidrogének közül földgáz esetében a legmagasabb a hidrogén/szén aránya, és a legalacsonyabb széndioxid-kibocsátás;
- a földgáz a hidrogénhez vezető út lehet.

Egy erős földgázellátási hálózat végül elő fogja segíteni a helyi, kisebb léptékű hidrogén-elosztóhelyek kialakítását. A földgázzal működő gépjárművek elterjedésének jelenleg a nem elegendő és nem egységes ellátási hálózat szab gátat.

4.2.2 A bioüzemanyagok esetében megtalálhatók a földgáz pozitív környezeti hatásai, illetve az is, hogy megújuló energiaforrások, és ezáltal csökkentik a fosszilis üzemanyagoktól való függést. Továbbá – még ha nem is egyértelműen bizonyított tény – reális esély van arra, hogy növelni lehet a munkahelyek számát a mezőgazdasági ágazatban, de legalábbis csökkenteni nem kell majd. Az erdészeti források is hozzájárulhatnak a bioüzemanyagok előállításához, például a fekete lúg gázzá alakításával, illetve a cellulóztartalmú biomassa fermentatív hidrolízise révén. Jelenleg mindkét technológia kísérleti üzemi szinten van, és a bioüzemanyag-termeléshez való hozzájárulásuk majd a középtávú jövőben lesz érezhető. Mindazonáltal tekintettel a közlekedési célokra használt üzemanyagok iránti keresletre⁽¹⁵⁾, a bioüzemanyagok használatának óriási növekedését a járulékos környezeti hatások fényében kell értékelni:

- A biodízelhez használt növényi anyagok a termelésnek csak kis hányadát teszik ki, és nem képesek lefedni az EU üzemanyag-keresletét.
- Annak érdekében, hogy a 2010-es célkitűzésnek megfelelően eleget lehessen tenni a 6 %-os részesedésnek, az Unió teljes mezőgazdasági ágazatának 13 %-a a bioüzemanyagok előállításához szükséges növények termesztésére kell, hogy szakosodjon. Ez szigorú intézkedéseket eredményezhet a földek, a felszín alatti vizek és a biodiverzitás megóvása érdekében, illetve a további üvegházhatásúgáz-kibocsátás megelőzése céljából⁽¹⁶⁾. A behozatal csak más országok felé tolná el a problémát, valamint növelné a tengeri forgalmat.

4.2.3 Úgy tűnik, hogy az Európai Bizottság 2006. február 7-én kiadott közleménye kezelni kívánja ezeket a problémákat és bizonytalanságokat⁽¹⁷⁾. A bioüzemanyagok termelésének és használatának előmozdítására és támogatására irányuló számos intézkedést mind a tagállamokban, mind az Unión kívüli országokban összekapcsolták. Az EGSZB nagy érdeklődéssel követi majd a bejelentett stratégia megvalósítását.

4.3 A 2020-as, alternatív üzemanyagokhoz kapcsolódó célkitűzés szinergikus stratégiát igényel, azaz mindhárom üzemanyagot egyidejűleg tekintetbe kell venni.

4.4 Ésszerű elvárás, hogy a kereskedelmileg bevált alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére irányuló erőfeszítés kevesebb akadályba ütközik majd, mivel mind a szaktudás, mind a technológia jelenleg is rendelkezésre áll.

4.5 Az Európai Bizottságnak és az ipari szereplőknek közösen el kell gondolkodniuk azon, mind ez idáig miért

vallott kudarcot a földgáznak mint járműüzemanyagnak az elterjesztése. Véleményünk szerint minden tagállamnak meg kell határoznia egy minimális célkitűzést, tekintetbe véve az országra jellemző konkrét helyzetet.

4.6 Ennek a javaslatnak felül kellene vizsgálnia a sűrített földgázt biztosító töltőállomásokra vonatkozó műszaki és biztonsági követelményeket is. Sok esetben ezek a követelmények elavultak, és nem veszik tekintetbe a nemrégiben történt fejlesztéseket. Egy ilyen felülvizsgálat feltétlenül segítheti a sűrített földgázt biztosító töltőállomások további elterjedését, a bürokratikus folyamatok egyszerűsítésével együtt. A sűrített földgázt biztosító töltőállomások építéséhez szükséges engedélyezések igen sokszor túl bonyolultak és sok időt vesznek igénybe.

4.7 A fenti 4.2.1. pontban foglaltaknak megfelelően egy ilyen program szintén elő fogja segíteni a hidrogénnel működő gépjárművekre való jövőbeli átállást. Tulajdonképpen a járművekben tárolt üzemanyaghoz kapcsolódó technológiai fejlesztések a sűrített hidrogén esetében is hasznosnak bizonyulnak majd. Ugyanez áll fenn a hidrogéntöltésre, mérésre és a töltőállomások tervezésére. A földgázhoz kapcsolódó bármilyen beruházás újabb előrelépést jelent a hidrogén szempontjából is.

4.8 A kereskedelmileg bevált alternatív üzemanyagok gyors fejlődése hátrányos helyzetet idézhet elő abban az esetben, ha egy előre nem látott késés akadályozza a hidrogén ambiciózus fejlesztési menetrendjét.

4.9 Végül, de nem utolsósorban az EGSZB még egyszer hangsúlyozza, hogy jobb üzemanyag-fogyasztású, környezetvédelmi szempontból megfelelőbb gépjárművek felé tett valódi előrelépés nem csak az alternatív üzemanyagok fejlesztéséhez kapcsolódik. Jobb infrastruktúrák és a tömegközlekedés ösztönzése révén küzdeni lehet a torlódások elkerüléséért, valamint a fogyasztói magatartás megváltoztatásával még többet lehet tenni e célkitűzés elérése érdekében. A városi terepjárók (SUVs) jelenlegi divatja azt mutatja, hogy a fogyasztók nem hajlandók változtatni. E járművek közül a legtöbb nagy mennyiségű üzemanyagot igényel, és széndioxid-kibocsátásuk üzemanyag-fogyasztásukkal arányos. Az ilyen gépjárművek iránti növekvő kereslet megnehezíti az autógyárak helyzetét a környezetvédelmi szempontból megfelelőbb gépjárművek gyártása vonatkozásában.

Brüsszel, 2006. május 17.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke

Anne-Marie SIGMUND

⁽¹⁵⁾ A bioüzemanyagok az Európai Unióban jelenleg a dízel- és benzin-fogyasztásnak csupán kb. 0,6 %-át teszik ki.

⁽¹⁶⁾ Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA 2004/04). További tanulmányok próbálják értékelni, hogy Európa milyen mennyiségű biomasszát használhat fel anélkül, hogy károsítaná a környezetet.

⁽¹⁷⁾ „A bioüzemanyagokra vonatkozó uniós stratégia”, COM (2006) 34 final