

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a benzinre, a dízelüzemanyagokra és a gázolajra vonatkozó műszaki előírások, illetőleg a közúti közlekedésben a tüzelőanyag-felhasználás következtében kibocsátott üvegházhatást okozó gázok mennyiségének ellenőrzését és mérséklését célzó mechanizmus bevezetése tekintetében a 98/70/EK irányelv módosításáról, a belvízi hajókban felhasznált tüzelőanyagokra vonatkozó műszaki előírások tekintetében az 1999/32/EK irányelv módosításáról, valamint a 93/12/EGK irányelv hatályon kívül helyezéséről

COM(2007) 18 final – 2007/0019 (COD)

(2008/C 44/15)

2007. március 14-én a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. és 175. cikke alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Mezőgazdaság, vidékfejlesztés és környezetvédelem” szekció véleményét 2007. július 4-én elfogadta. (Előadó: Derek Osborn.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2007. október 24–25-én tartott 439. plenáris ülésén (az október 24-i ülésnapon) 74 szavazattal, 3 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság (EGSZB) határozottan támogatja az Unió arra irányuló terveit, hogy az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése révén szembe száll az éghajlatváltozással. Az EGSZB úgy véli, hogy a közlekedési ágazatban a legalapvetőbb szinten kell kezdeni a cselekvést, vagyis azt kell megragadni, mi vezetett a közlekedés valamennyi típusának éveken át tartó folyamatos növekedéséhez.

1.2 Az EGSZB úgy véli emellett, hogy a közlekedés valamennyi típusának tekintetében hatalmas lehetőségek rejlenek még az energiahatékonyság fokozásában. Az EGSZB sajnálattal állapítja meg, hogy szembetűnően gyengültek az Európai Bizottság eredeti szándékai az autómotorok hatékonyságára vonatkozóan, ezáltal pedig gyengül a magasabb szintű normák elérésének érdekében az autópárra gyakorolt nyomás.

1.3 Az EGSZB alapvetően támogatja a bioüzemanyagoknak az Unióban való elterjedését. Úgy véli azonban, hogy a bioüzemanyagoknak a szén-dioxiddal kapcsolatos összesített hatása nagyon körültekintő értékelést igényel, valamint hogy a bioüzemanyagok terjedésének ütemét és egyensúlyát felügyelet alatt kell tartani.

1.4 Az Európai Bizottságnak pontosítania kellene, hogyan tervezi elérni a bioüzemanyagok arányának 2020-ra kitűzött 10 %-os célját, figyelembe véve a Tanács által kitűzött cél elérésének feltételeit, valamint késznek kell lennie módosítani ezen a megközelítésen, ha ez a remélnél kevésbé hatékonyan tűnik a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez, vagy más nem kívánatos hatásokkal jár a világ mezőgazdaságának szerkezetére vagy a biodiverzitásra nézve.

1.5 Az EGSZB mindazonáltal egyetért azzal, hogy az üzemanyagokra vonatkozó műszaki előírásokat a szóban forgó irányelvjavaslatnak megfelelően úgy kell módosítani, hogy lehetővé váljon az új, magas bioüzemanyag-tartalmú benzin gyártása és

forgalmazása, feltéve, hogy az esetleges szennyező hatásokkal kapcsolatos aggodalmakra figyelmet fordítanak.

1.6 Az EGSZB határozottan támogatja azt a javaslatot, mely szerint az üzemanyagiparnak figyelemmel kell kísérnie a forgalomba hozott üzemanyagokkal összefüggően az életciklus során kibocsátott üvegházhatást okozó gázok mennyiségét, és erről jelentésben kell beszámolnia, valamint hogy az üzemanyagipart kötelezni kell arra, hogy az ilyen kibocsátásokat 2010-től 2020-ig évi 1 %-kal csökkentse. Az EGSZB szerint ezt inkább európai szinten ajánlatos működtetni, mint a tagállamokra hagyni.

1.7 Az EGSZB támogatja az üzemanyagok kéntartalmának kisebb javasolt módosításait. Azt ajánlja, hogy a belvízi hajózás esetében a kéntartalomnak a javaslatban szereplő két szakaszban történő csökkentését úgy dolgozzák át, hogy egy lépésben kelljen elérni a végső célnak (10 ppm kéntartalom) megfelelő módosítást, hogy a hajótulajdonosoknak ne kelljen két különböző alkalommal átalakítani hajóikat.

2. Bevezetés

2.1 Az üzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK irányelv (és az azt követő és módosító irányelvek) közösségi szintű környezeti specifikációkat tartalmaz a benzin és dízelüzemanyagok minőségére vonatkozóan, elsősorban a maximális kéntartalomra, illetve a benzin esetében az ólom- és aromaszénhidrogén-tartalomra összpontosítva. Az irányelv a nem közúti mozgó gépekben felhasznált gázolaj maximális kéntartalmát is szabályozza.

2.2 A 93/12/EGK tanácsi irányelvet módosító 1999/32/EK tanácsi irányelv a kéntartalom határértékeit határozza meg bizonyos folyékony üzemanyagok esetében, különösen a belvízi hajók által felhasznált üzemanyagokra vonatkozóan.

2.3 A tárgyalt javaslat oly módon változtatná meg a jelenlegi műszaki előírásokat, hogy engedélyezné az új, magas bioüzemanyag-tartalmú, akár 10 % etanolt tartalmazó benzin bevezetését. Kismértékben szigorítaná az üzemanyagok megengedett kéntartalmát is.

3. A főbb EU-s fejlemények

3.1 A Közösség nemrég kötelezettséget vállalt arra, hogy az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását 2020-ig 20 %-kal az 1990-es szint alá csökkenteni.

3.2 A kibocsátás csaknem 20 %-a jelenleg a szárazföldi szállításból származik, ezért a szárazföldi szállításnak is hozzá kell járulnia a csökkenés eléréséhez. Az Európai Bizottság már foglalkozott a közlekedés során kibocsátott üvegházhatású gázok kérdésének egy aspektusával, amikor átfogó új stratégiát fogadott el az Európai Unióban értékesített új személyautók és hasznongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére. Ezáltal az EU elérheti régóta kitűzött célját, az új autók átlagos CO₂-kibocsátásának 2012-ig 120 g/km-re való csökkentését.

3.3 Az üzemanyagokat illetően a bioüzemanyagokról szóló (2003/30/EK) irányelv célja a további hozzájárulás a nettó CO₂-kibocsátás csökkentéséhez azáltal, hogy ösztönzi a biomasszából készült üzemanyagok, valamint más megújuló üzemanyagok közlekedésben történő felhasználását. A bioüzemanyagokkal kapcsolatos közösségi stratégiát az Európai Bizottság „A bioüzemanyagokra vonatkozó uniós stratégia” című közleményében dolgozták ki részletesebben. A közleményről az EGSZB 2007. október 24-én fogadta el véleményét.

3.4 A Tanács 2007. márciusában költséghatékony módon bevezetendő, kötelező, valamennyi tagállam által elérendő célként tűzte ki, hogy a bioüzemanyagok részaránya az EU teljes közlekedési benzin- és dízelüzemanyag-fogyasztásában 2020-ig minimálisan 10 %-ra emelkedjen.

3.5 A jelenlegi irányelv ezt a stratégiát hivatott támogatni. A legfőbb változás a nagyobb etanoltartalom engedélyezése az újfajta benzinben annak érdekében, hogy lehetővé váljon a bioüzemanyagoknak a Tanács által szorgalmazott gyors elterjedése.

4. Általános megjegyzések

4.1 Az Európai Unió helyesen tette, hogy vezető szerepet vállalt a világban az éghajlatváltozás kérdésében, és szigorú célokat tűzött ki az üvegházhatású gázok csökkentését illetően 2012-re és 2020-ra.

4.2 Az EGSZB teljes mértékben támogatja a célokat és az Európai Bizottságnak az átfogó cselekvési program létrehozására irányuló általános megközelítését. Úgy véli azonban, hogy a közlekedési ágazatban fennáll a veszély, hogy rosszul határozzák meg a prioritásokat.

4.3 Az EGSZB úgy véli, hogy a közlekedési ágazatban a legalapvetőbb szinten kell kezdeni a cselekvést, vagyis azt kell megragadni, mi vezetett a közlekedés valamennyi típusának folyamatos növekedéséhez az elmúlt két évszázadban. A Tanács által 2006-ban elfogadott európai fenntartható fejlődési stratégiával az Unió arra vállalt kötelezettséget, hogy a gazdasági növekedést elválasztja a közlekedés növekedésétől. Ennek kell jelentenie a legfontosabb feladatot. Az EGSZB ismételt felszólítja az Európai Bizottságot, hogy integrált módon vizsgálja meg, hogyan lehet ezt elérni.

4.4 Fontos feladat kell, hogy legyen a nagyobb energiahatékonyság megkövetelése is a személygépkocsik és más gépjárművek esetében. Hasznos lépést jelent a CO₂-kibocsátás 120 g/km-es határértékének meghatározására irányuló javaslat. Az EGSZB szerint nagyobb és gyorsabb haladás is elérhető e téren, és jobb lett volna ragaszkodni az eredeti javaslatához, amely szerint a motorgyártóktól meg kell követelni e cél elérését. Az EGSZB elvárja, hogy az Európai Bizottság erőteljesebb lépéseket tegyen ebben az irányban.

4.5 A bioüzemanyagokat illetően az EGSZB egyetért azzal, hogy hasznos szerepet tölthetnek be. Úgy véli azonban, hogy nagyobb jelentőséget kell tulajdonítani a hozzájuk kapcsolódó környezeti, társadalmi, mezőgazdasági és foglalkoztatási hatásoknak mind európai, mind globális szinten. Az EGSZB jelenleg önálló véleményt dolgoz ki e tárgyban.

4.6 A bioüzemanyag-előállításához használt növények termesztése hasznos földhasználati mód lehet, amennyiben nem olyan más hasznosítási módokat vált fel, amelyek az üvegházhatású gázok csökkentését tekintve ugyanolyan vagy jobb hatással járnak. Az európai mezőgazdasági gyakorlatban magas szintűek a környezetvédelmi szabványok az úgynevezett keresztmegerlelési rendszernek (cross compliance) köszönhetően, és ez a rendszer elvileg olyan eszközzé alakítható, amely biztosítja, hogy a bioüzemanyag-előállításához használt növényeket a szén-dioxid-hatékonyság szempontjából a legmegfelelőbb módon termeszték. Mindenképpen szükség lesz a bioüzemanyagok és a hagyományos üzemanyagok előállításához kapcsolódó szállítási és finomítási folyamatok összehasonlítására. A bioüzemanyagoknak a szén-dioxidra gyakorolt általános hatása nagyon körültekintő értékelést igényel, és valószínűleg nem minden esetben pozitív.

4.7 Általánosabban véve a bioüzemanyag-előállításához használt növények termesztésének erőteljes növekedése Európában és a világ más részein más jelentős hatásokkal is járhat az élelmiszer-előállításra, az erdők és a biodiverzitás védelmére, valamint más területekre. Ezeket a hatásokat szintén gondosan kell megvizsgálni. Ezzel a kérdéssel is önálló vélemény fog részletesen foglalkozni.

4.8 Az EGSZB szerint a biomassza- és bioüzemanyag-piac fejlődésének optimális iránya folyamatos ellenőrzést igényel, és lényeges, hogy a piac fejlődését támogató, ezen irányelvben szereplő vagy más intézkedések lehetővé tegyék, hogy a piac maga találja meg a legjobb utat a legeredményesebb és a széndioxid-kibocsátás szempontjából leghatékonyabb megoldások felé.

4.9 A bioüzemanyagok fejlődésének ütemével és mértékével kapcsolatos fenntartásokat tekintve az EGSZB úgy véli, hogy az Európai Bizottságnak és az Uniónak szemmel kell tartania a bioüzemanyagok felhasználásának 2020-ra kitűzött 10 %-os célját, és késznek kell lennie módosítani azt, ha szükséges.

4.10 Az EGSZB ebből az általános nézőpontból szemléli a szóban forgó irányelvet. Az EGSZB elvben nem ellenzi az üzemanyagok minőségéről szóló irányelv oly módon történő módosítását, hogy lehetővé tegye a megfelelő bioüzemanyagok bekeverését. Úgy véli azonban, hogy nagy figyelmet kell fordítani annak biztosítására, hogy a bioüzemanyagoknak a benzinhoz való keverése ne járjon más káros környezeti hatásokkal, mint pl. a még ártalmasabb illó szerves vegyületek felszabadulásával. A CO₂-kibocsátás csökkentési lehetőségeinek optimalizálása érdekében az is lényeges, hogy a nettó CO₂-kibocsátásra gyakorolt várható hatás kiszámítása nagyon alaposan történjen, esetről esetre, teljes mértékben figyelembe véve az egész életciklus elemzését.

5. Részletes megjegyzések

5.1 A bioüzemanyagok alkalmazásának növekedése

5.1.1 Az EGSZB elismeri, hogy valószínűleg szükséges a bioüzemanyag-felhasználás bizonyos mértékű növekedése. Ezért célszerű, hogy az üzemanyagokra vonatkozó műszaki előírások az irányelvben javasoltaknak megfelelően úgy módosuljanak, hogy lehetővé váljon az új, magas bioüzemanyag-tartalmú benzin előállítás és forgalmazása, feltéve, hogy figyelmet fordítanak az esetleges környezetszennyező mellékhatásokra.

5.1.2 Az EGSZB további cselekvésre szólít fel azzal a javaslattal kapcsolatosan, amely szerint a gőznyomásra vonatkozó határértékeket úgy kell módosítani, hogy új, magas bioüzemanyag-tartalmú benzin esetében magasabb gőznyomást tegyen lehetővé. A magasabb gőznyomás a benzin nagyobb volatilitásához vezet, valamint a káros illó szerves vegyületek magasabb kibocsátásához a benzinkútnál, illetve a benzintankból és a jármű más részeiből való párologás és szivárgás révén. Megfelelő műszaki intézkedésekkel ez a probléma jelentősen enyhíthető.

5.1.3 Az EGSZB azt javasolja, hogy az irányelv végrehajtása előtt az Európai Bizottság részletesebben vizsgálja meg ezt az aspektust. Többek szerint lehetséges lenne a bioüzemanyagok alkalmazásának növelése a magasabb gőznyomásszintek megkövetelése nélkül, vagy pedig a magasabb szint engedélyezésének további intézkedésekkel kell együtt járnia, amelyek (az Európai Bizottság szándékainak megfelelően) a benzinkutakra, továbbá a motorok tervezésében az áteresztő elemek használatának korlátozására vonatkoznak annak érdekében, hogy az illó szerves

vegyületek nettó kibocsátása ne növekedjen a bioüzemanyagok megnövekedett felhasználása révén.

5.2 Az üvegházhatású gázok teljes életciklusra számított kibocsátásának ellenőrzése

5.2.1 Az EGSZB határozottan támogatja azt a javaslatot, mely szerint az üzemanyagiparnak figyelemmel kell kísérnie a forgalomba hozott üzemanyagokkal összefüggően az életciklus során kibocsátott üvegházhatást okozó gázok mennyiségét, és erről jelentésben kell beszámolnia, valamint hogy az üzemanyagipart kötelezni kell arra, hogy az ilyen kibocsátásokat 2010-től 2020-ig évi 1 %-kal csökkentse. Bár az üzemanyagipar az utóbbi években növelte az energiahatékonyágát, még mindig rengeteget lehet javítani rajta. Még mindig túl sok gáz ég el a fűrólyukfejeknél. Ezáltal elpazarlódik egy értékes erőforrás, valamint több millió tonna szén-dioxid- és egyéb szennyezőanyag-kibocsátás keletkezik. Az üzemanyag-ágazaton belül is nagy különbségek vannak az egyes finomítási eljárások, illetve a vezetéken történő szállítási módok energiahatékonyága között, valamint az ezek során fellépő szivárgás és veszteség terén; sokat lehetne tenni annak érdekében, hogy a szabványokat az üzemanyag-ipar egészében a legjobb szereplők által alkalmazott szabványokhoz igazítsák.

5.2.2 Az üzemanyagiparral kapcsolatosan javasolt ellenőrzési követelmény szerint a bioüzemanyagoknak az energiamixbe történő fokozatos bevezetése hozzájárulásnak tekinthető az ágazat által elérendő kibocsátáscsökkentés átfogó céljának megvalósításához. Az EGSZB olyan stratégiát támogat, amely kihasználja a bioüzemanyagokban rejlő ökológiai, piaci és foglalkoztatáspolitikai potenciált, és ezáltal összességében a lehető legnagyobb szén-dioxid-csökkentést eredményezi, ugyanakkor nyugtalanságra ad okot, hogy a jelenlegi javaslat arra készítheti az üzemanyaggyártókat, hogy a bioüzemanyagok túlzottan gyors elterjesztése javára eljárásaikban elhanyagolják az energiahatékonyág javításának lehetőségeit.

5.2.3 Ha a javaslatot elfogadják, számos szempontot ki kell emelni. Különösen fontos lesz annak biztosítása, hogy a bioüzemanyagok és kőolajszármazékok életciklus-elemzését alaposan hajtásák végre, és ne csak forraságnak tekintsék. A különböző bioüzemanyag-típusok és -források nagyon különböző hatást gyakorolnak a teljes CO₂-mérlegre. A teljes életciklusra számított CO₂-kibocsátás terén a bioüzemanyagok általában jobb teljesítményt nyújtanak, mint a fosszilis tüzelőanyagok. Az Európai Uniónak a legjobb megoldásokat kell ösztönöznie.

5.2.4 A CO₂-kibocsátás megfelelő csökkentéséhez minden energiaforrást külön kell elemezni és értékelni, a bioüzemanyagok különböző alkalmazásai ugyanis különböző hatásokkal járhatnak a szén-dioxid-kibocsátásra.

5.2.5 A javaslat jogosan értékeli pozitívan a biomassza bioüzemanyag-gyártásra és villamosenergia-termelésre való felhasználását. Ez a biomasszapiac pozitív továbbfejlesztését kellene, hogy eredményezze.

5.2.6 Az irányelvjavaslat nem ejt szót az ellenőrzési szabványokról vagy a követelmények ellenőrzéséről és betartatásáról. Tekintve, hogy az érintett vállalatok legtöbbje világméretű tevékenységet folytat, és az általuk betartandó követelmények terén egységes megközelítést igényelnek, az EGSZB szerint a szabványok meghatározását, ellenőrzését és betartatását inkább európai szinten ajánlatos végezni, elkerülendő, hogy a tagállamok eltérően értelmezzék és jutassák érvényre azokat.

5.3 Az üzemanyagok kén tartalma

5.3.1 Az EGSZB támogatja a 2009-es év mint a dízelüzemanyag 10 mg/kg-os maximális kén tartalma kötelező határídjének megerősítését. Egyetért a nem közúti mozgó gépek, valamint a mezőgazdasági és erdészeti járművek által használt gázolaj

maximális kén tartamának javasolt csökkentésével is. E javaslatok a kénre vonatkozó követelményeket összhangba hozzák a közúti járművekre vonatkozó, már elfogadott szabályozással, valamint hozzájárulnak a kén- és a finompor-szennyezés további csökkentéséhez.

5.3.2 A belvízi hajózás esetében az Európai Bizottság a kén kibocsátás két szakaszban történő csökkentését javasolja. Az EGSZB szerint jobb lenne megfontolni az egy szakaszban történő csökkentést annak érdekében, hogy a hajótulajdonosoknak ne kelljen két különböző alkalommal átalakítani hajóikat. Ésszerű lenne mérlegelni néhány könnyítést a restaurált vagy műemlék hajók esetében, amelyeknél esetleg nehezen volnának elvégezhetőek a szükséges módosítások.

Kelt, Brüsszelben, 2007. október 24-én.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Tárgy: A kompenzációs támogatás változása a hátrányos helyzetű területeken 2010-től

(2008/C 44/16)

2007. február 16-án az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy határozott, hogy Eljárási Szabályzata 29. cikkének (2) bekezdése alapján saját kezdeményezésű véleményt dolgoz ki: *A kompenzációs támogatás változása a hátrányos helyzetű területeken 2010-től.*

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Mezőgazdaság, vidékfejlesztés és környezetvédelem” szekció véleményét 2007. október 1-jén elfogadta. (Előadó: Adalbert KIENLE.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. október 24–25-én tartott 439. plenáris ülésén (az október 24-i ülésnapon) 143 szavazattal 3 tartózkodás mellett elfogadta a következő véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy véli, hogy a természeti hátrányokkal küzdő területek a közsféra és a politika részéről kiemelt figyelmet igényelnek és érdemelnek. Ez fenntartás nélkül érvényes az alábbi véleményben elemzett, úgynevezett „egyéb hátrányokkal küzdő területekre” (közbeeső övezetekre) is.

1.2 Az EGSZB szerint az EU és a tagállamok által közösen finanszírozott kompenzációs támogatás nélkülözhetetlen eszköz a kultúrtáj és a mezőgazdaság megőrzéséhez a gazdaságilag, ökológiailag és szociálisan is különösen érzékeny területeken.

1.3 A kompenzációs támogatás célja egyértelműen túlmutat a hagyományos gazdálkodási formák megőrzésén. A hátrányos

helyzetű területek vonatkozásában a legfontosabb kiindulópont a jövőben is a mezőgazdasági termelők gazdasági hátrányainak kiegyenlítése kell, hogy legyen.

1.4 Az Európai Bizottságnak a támogatható területek újbóli meghatározásáról szóló esedékes megfontolásaival kapcsolatban az EGSZB ajánlja, hogy az EU rögzítse a területek kijelölésének keretfeltételeit és metodikai alternatíváit. A területek kijelölési rendszerének megválasztása és a területek meghatározása továbbra is a tagállamok és régiók felelőssége kell, hogy legyen.

1.5 Az EGSZB felhívja a figyelmet annak szükségességére, hogy a támogatásnyújtás hosszú távon megbízhatóbb legyen. A támogatható területek esetleges módosításai esetén kerülni kell a strukturális töréseket.