

**Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Forslag til direktiv om ændring af direktiv 98/70/EF dels for så vidt angår specifikationer for benzin, diesel og gasolie, dels ved indførelse af en mekanisme for overvågning og nedsættelse af emissionerne af drivhusgasser som følge af brug af brændstoffer til vejtransport, og om ændring af Rådets direktiv 1999/32/EF for så vidt angår specifikationer for brændstof, der benyttes i fartøjer til indlandstransport, og om ophævelse af direktiv 93/12/EØF«**

KOM(2007) 18 endelig — 2007/0019 (COD)

(2008/C 44/15)

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 14. marts 2007 under henvisning til EF-traktatens artikel 95 og 175 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om det ovennævnte emne.

Det forberedende arbejde henvistes til EØSU's Sektion for Landbrug, Udvikling af Landdistrikterne og Miljø, der vedtog sin udtalelse den 4. juli 2007. Ordføreren var Frederic Adrian Osborn.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 439. plenarforsamling den 24. og 25. oktober 2007, mødet den 24. oktober 2007, følgende udtalelse med 74 stemmer for og 3 hverken for eller imod:

## 1. Konklusioner og henstillinger

1.1 Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) støtter i høj grad EU's tiltag til imødegåelse af klimaændringer gennem nedsættelse af drivhusgasemissioner. Udvalget mener, at indsatsen inden for transportsektoren må tage fat om nældens rod og imødegå det pres, der igennem mange år har medført en jævn stigning i alle trafikformer.

1.2 Udvalget mener ligeledes, at der stadig er gode muligheder for at forbedre samtlige transportformers energieffektivitet. Udvalget beklager den tilsyneladende svækkelse af Kommissionens oprindelige planer i forbindelse med bilmotorens effektivitet med det resultat at det pres, der lægges på bilindustrien for at nå op på højere standarder, mindskes.

1.3 Udvalget støtter i princippet udbredelsen af biobrændstoffer i EU. Det mener dog, at biobrændstoffernes samlede CO<sub>2</sub>-indvirkning bør vurderes meget nøje og at tempoet og balancen i udbredelsen bør evalueres løbende.

1.4 Mere specifikt bør Kommissionen præcisere, hvordan den agter at nå målet om 10 % biobrændstoffer inden 2020 under hensyntagen til de betingelser for at opfylde dette mål, som Rådet har stillet, og Kommissionen bør være parat til at ændre fremgangsmåde, hvis denne viser sig at være mindre effektiv til begrænsning af kulstofemissioner end håbet eller har andre uønskede følger for den globale landbrugsstruktur eller biodiversitet.

1.5 EØSU accepterer at det ikke desto mindre er passende at ændre bestemmelserne vedrørende specifikation af brændstof som foreslået i det foreliggende direktiv med henblik på at gøre

det muligt at producere og markedsføre en ny benzin med højt indhold af biobrændstof, forudsat at bekymringerne for eventuelle forureningsmæssige følger virkninger imødegås.

1.6 Udvalget bakker stærkt op om forslaget om, at brændstofbranchen pålægges at overvåge og indberette vugge-til-grav-emissionerne af de drivhusgasser, den markedsfører, og at reducere udledningerne med 1 % om året fra 2010 til 2020. EØSU mener, at meget taler for at forvalte denne ordning på EU-plan i stedet for at overlade forvaltningen til medlemsstaterne.

1.7 Udvalget støtter de foreslåede mindre ændringer vedrørende brændstoffers svovlindhold. Det foreslår, at forslaget om nedsættelse af svovlemissioner i to etaper for de indre vandveje revideres til nedsættelse og opnåelse af det endelige mål (10 ppm svovlindhold) i én etape for at undgå, at skibsejere skal foretage justeringer af deres fartøjer i to omgange.

## 2. Introduktion

2.1 Direktivet om brændstoffers kvalitet 98/70/EF (og senere ændringsdirektiver) indeholder miljøspecifikationer for brændstofkvaliteten af benzin og dieselolie i Fællesskabet med hovedvægt på en begrænsning af svovlindhold og for benzins vedkommende bly- og aromatindhold. Det fastlægger ligeledes en grænseværdi for svovl i gasolie brugt til mobile ikke-vejgående maskiner.

2.2 Rådets direktiv 1999/32/EF om ændring af Rådets direktiv 93/12/EF fastsætter svovlgrænser for visse flydende brændstoffer og henviser specifikt til brændstoffer til fartøjer på indre vandveje.

2.3 Det foreliggende forslag ændrer de opstillede specifikationer, så det bliver tilladt at gøre brug af en ny type benzin med højt indhold af biobrændstoffer indeholdende op til 10 % ethanol. Forslaget indeholder ligeledes en mindre opstramning af de tilladte grænser for indholdet af svovl i brændstoffer.

### 3. De vigtigste udviklingstendenser i EU

3.1 Fællesskabet har for nylig forpligtet sig til at nå målet om en nedsættelse af drivhusgasemissioner til 20 % under 1990-niveau senest i 2020.

3.2 Landtransport står på nuværende tidspunkt for næsten 20 % af disse emissioner og må spille sin rolle i realiseringen af de opstillede reduktionsmål. Kommissionen har taget fat på et aspekt af drivhusgasemissionerne fra transport gennem vedtagelsen af en omfattende ny strategi til nedsættelse af kuldioxidemissioner fra nye biler og varevogne, der sælges i EU. Dette vil sætte EU i stand til at nå sit længe tilstræbte mål om at begrænse de gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-emissioner fra nye biler til 120 g pr. km inden 2012.

3.3 På brændstofsiden sigter EU's biobrændstofdirektiv (2003/30/EF) mod at give yderligere et nettobidrag til nedsættelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne ved at fremme brugen af brændstoffer baseret på biomasse og andre fornyelige brændstoffer til transport. Fællesskabets strategi for biobrændstoffer er yderligere udbygget i Kommissionens meddelelse fra 2006 »En EU-strategi for biobrændstoffer«, som EØSU vedtog en udtalelse om den 24. oktober 2007.

3.4 I marts 2007 fastlagde Rådet et bindende 10 % mindstemål for alle medlemsstater vedrørende biobrændstoffers andel af det samlede forbrug af benzin og diesel til transport inden 2020, der skal gennemføres på en omkostningseffektiv måde.

3.5 Hensigten med det foreliggende direktiv er at støtte denne strategi. Den største udfordring er at tillade at iblande større mængder ethanol i en ny benzin til bilisterne, så den hurtige udbredelse af biobrændstoffer, som Rådet har givet grønt lys for, kan gennemføres.

### 4. Generelle bemærkninger

4.1 EU har med rette påtaget sig en ledende rolle i klimaforandningsproblematikken på globalt plan og har vedtaget konsekvente mål for reduktionen af udledningen af drivhusgasser i 2012 og 2020.

4.2 EØSU bakker helhjertet op om målsætningerne og om Kommissionens overordnede fremgangsmåde, der går ud på at iværksætte et omfattende handlingsprogram. Udvalget mener

imidlertid, at der for transportsektorens vedkommende er en vis fare for fejlprioriteringer.

4.3 Indsatsen inden for transportsektoren må efter udvalgets opfattelse tage fat om nældens rod og imødegå det pres, der igennem de seneste to århundreder har medført en jævn stigning i alle trafikformer. EU's strategi for en bæredygtig udvikling, der blev vedtaget af Rådet i 2006, har forpligtet EU til en målsætning om at afkoble den økonomiske vækst fra væksten på transportområdet. Denne opgave bør have højeste prioritet. EØSU opfordrer endnu en gang indtrængende Kommissionen til at fremlægge en grundig og gennearbejdet plan for, hvordan opgaven kan løses.

4.4 En prioritet bør ligeledes være at fastsætte langt strengere krav til bilers og andre køretøjers brændstofeffektivitet. Forslaget om at fastsætte en grænse for CO<sub>2</sub>-udledningen på 120 g pr. kilometer er et nyttigt skridt. Udvalget mener, at det burde være muligt at gøre større og hurtigere fremskridt på dette område og at det ville have været bedre at holde fast i det oprindelige forslag og stille krav til bilfabrikanterne om at nå dette mål. EØSU forventer, at Kommissionen øger sine bestræbelser i denne henseende.

4.5 Med hensyn til biobrændstoffer mener udvalget, at de muligvis vil kunne spille en nyttig rolle. Men det mener, at der må tages bedre højde for de miljømæssige, sociale, landbrugsmæssige og beskæftigelsesmæssige aspekter i såvel Europa som resten af verden. Udvalget er for øjeblikket i færd med at udarbejde en særskilt udtalelse om dette emne.

4.6 Væksten i afgrøder til fremstilling af biomasse kan være en hensigtsmæssig brug af landbrugsarealerne, forudsat at afgrøderne ikke erstatter anden brug af arealerne, der er lige så hensigtsmæssig eller bedre med hensyn til reduktion af drivhusgasudledninger. Dyrkning i Europa sker under overholdelse af høje miljøstandarder som følge af »cross compliance«-princippet, som principielt burde kunne udvikles til at blive et redskab til sikring af, at afgrøder til fremstilling af biomasse dyrkes på optimal vis set fra et kulstofeffektivitetssynspunkt. Det vil imidlertid være afgørende at betragte transport og raffinering i forbindelse med såvel fremstillingen af biobrændsel som fremstillingen af traditionelle brændstoffer ud fra en sammenlignende vurdering. Biobrændstoffernes samlede CO<sub>2</sub>-indvirkning bør med andre ord vurderes meget nøje og kan vise sig ikke at være positiv i alle tilfælde.

4.7 I bredere forstand kan en massiv satsning på afgrøder til biobrændstoffer i Europa og andre dele af verden få andre vidtrækkende konsekvenser for fødevarerproduktion, beskyttelse af skove og biodiversitet, som ligeledes bør vurderes nøje. Også dette spørgsmål behandles udførligt i en særskilt udtalelse.

4.8 Efter udvalgets opfattelse er der behov for løbende overvågning af, hvad der er den bedst egnede fremgangsmåde til udvikling af biomasse- og biobrændstofmarkedet, og det er vigtigt, at direktivets foranstaltninger og andre tiltag til støtte for udvikling af disse markeder giver markedet mulighed for at finde den optimale vej til de mest effektive løsninger til en afbødning af kulstofafbrændingens virkninger.

4.9 På baggrund af disse forbehold over for omfanget af og tempoet i udviklingen af biobrændstoffer mener udvalget, at Kommissionen og EU løbende bør revidere målsætningen om dækning af 10 % af brændstofforbruget ved hjælp af biobrændstoffer inden 2020 og være parat til at ændre dette mål om nødvendigt.

4.10 Det er i dette lys, udvalget læser det forelagte direktiv. EØSU er ikke principielt imod en ændring af direktivet om brændstoffers kvalitet med henblik på at tillade iblanding af relevante biobrændstoftyper. Udvalget mener imidlertid, at der bør udfoldes store bestræbelser på at sikre, at blanding af benzin og biobrændstof ikke medfører skadevirkninger på miljøet så som frigivelse af de endnu farligere flygtige organiske forbindelser (VOC). Det er ligeledes vigtigt dels, at beregningerne af den forventede indvirkning på nettoudledningen af CO<sub>2</sub> gennemføres meget omhyggeligt, idet der i hvert enkelt tilfælde fuldt ud tages hensyn til den samlede vugge-til-grav-analyse med henblik på at udnytte de potentielle CO<sub>2</sub>-gevinster bedst muligt.

## 5. Specifikke bemærkninger

### 5.1 Øget anvendelse af biobrændstoffer

5.1.1 Udvalget erkender, at der sandsynligvis i et vist omfang vil være behov for en øget anvendelse af biobrændstoffer. Det er derfor hensigtsmæssigt at ændre reglerne for brændstoffspekifikation som foreslået i direktivet med henblik på fremstilling og markedsføring af ny benzin med et højt indhold af biobrændstoffer under forudsætning af, at der findes en løsning på eventuelle forureningsbivirkninger.

5.1.2 Udvalget kræver yderligere tiltag i forbindelse med forslaget om at sænke grænserne for damptryk for at tillade højere tryk i den nye benzin med højt indhold af biobrændstof. Højere tryk vil medføre, at benzinen bliver mere volatil, og at der afgives flere flygtige organiske forbindelser (VOC) på tankstationerne og ved fordampning og udsivning fra tanke og andre dele af køretøjerne. Ved brug af passende tekniske foranstaltninger kan dette problem reduceres betydeligt.

5.1.3 EØSU foreslår, at Kommissionen undersøger dette aspekt nøjere, inden direktivet gennemføres. Visse kommentatorer har antydnet, at det måske er muligt at øge anvendelsen af biobrændstoffer uden at kræve højere værdier for tryk. Alternativt bør de højere tilladte værdier, som allerede planlagt af Kommissionen, kombineres med andre foranstaltninger for

benzinpumpernes vedkommende og tiltag til at begrænse anvendelsen af permeable dele i konstruktionen af køretøjerne for at sikre, at nettoafgivelsen af flygtige organiske forbindelser (VOC) ikke stiger, når biobrændstoffer indføres over en bredere kam.

### 5.2 Overvågning af vugge-til-grav-emissionerne af drivhusgasser

5.2.1 Udvalget bakker stærkt op om forslaget om, at brændstofbranchen pålægges at overvåge og indberette vugge-til-grav-emissionerne af de drivhusgasser, den markedsfører, og at reducere udledningerne med 1 % om året fra 2010 til 2020. Selvom brændstofbranchen i de senere år har forbedret sin egen energieffektivitet, er der stadig plads til væsentlige forbedringer. Omfanget af gasafbrændingen ved borebrøndene er stadig alt for omfattende. Dermed går en værdifuld ressource til spilde, hvilket giver anledning til udledning af millioner af tons kulstof og andre forurenende stoffer. Energieffektiviteten samt udslip og spild inden for raffinaderidrift samt transmission og transport via rørledning i brændstofbranchen er ligeledes stærkt svingende, og der kunne gøres en del for at forbedre standarderne, så de svarede til dem, branchens bedste operatører har.

5.2.2 De overvågningskrav, der foreslås pålagt brændstofbranchen, er udformet på en sådan måde, at den gradvise indførelse af biobrændstoffer i energimixet vil kunne medregnes i branchens bidrag til opnåelse af det samlede mål for reduktion af udledningerne. Udvalget er fortalende for en strategi, som udnytter biobrændstoffernes miljømæssige, markedstekniske og beskæftigelsespolitiske potentiale og på den måde opnår den størst mulige CO<sub>2</sub>-reduktion samlet set, men er bekymret over, at det foreliggende forslag kan medføre, at brændstofvirksomhederne ikke udnytter mulighederne for at forbedre deres egen energieffektivitet til fordel for en forhastet satsning på biobrændstoffer.

5.2.3 Hvis forslaget skal viderebehandles, er der behov for at fremsætte en række bemærkninger. Det er afgørende at sikre, at analysen af biobrændstoffernes og olieprodukternes vugge-til-grav-emissioner gennemføres med stor grundighed og ikke behandles som en rutinesag. De forskellige typer af og kilder til biobrændstoffer vil have meget forskellig indvirkning på den samlede CO<sub>2</sub>-balance. Med hensyn til vugge-til-grav-emission af CO<sub>2</sub> opnår biobrændstoffer generelt bedre resultater end fossile brændstoffer. De bedste løsninger bør støttes af EU.

5.2.4 Hvis den gavnlige virkning på CO<sub>2</sub>'en skal udmøntes effektivt, bør hver enkelt anvendt kilde analyseres og vurderes for sig, idet forskellige anvendelser af biobrændstoffer medfører forskellige kulstofpåvirkninger.

5.2.5 Forslaget forholder sig med rette positivt til spørgsmålet om, hvorvidt biomassen skal anvendes til produktion af biobrændstof eller elproduktion. Dette bør føre til en positiv videreudvikling af markedet for biomasse.

5.2.6 Direktivforslaget siger intet om overvågningsstandarderne eller om, hvordan kravene skal kontrolleres og gennemføres. Da de fleste involverede firmaer opererer på globalt plan og har behov for en konsekvent håndtering af de krav, der pålægges dem, mener udvalget, at der er stærke argumenter for, at standarderne samt overvågningen og gennemførelsen bør håndteres på EU-niveau i stedet for at overlade dette til medlemsstaterne med fare for inkonsekvent fortolkning og gennemførelse.

### 5.3 Indholdet af svovl i brændstoffer

5.3.1 EØSU støtter den foreslåede fastholdelse af 2009 som bindende frist for indførelsen af et maksimalt svovlindhold i diesel på 10 ppm. Udvalget støtter ligeledes den foreslåede

reduktion af det maksimalt tilladte svovlindhold i gasolier bestemt til brug i mobile ikke-vejgående maskiner samt landbrugs- og skovbrugstraktorer. Forslagene skaber overensstemmelse med de bestemmelser om svovl, der allerede er vedtaget for vejretøjernes vedkommende, og de vil bidrage til en yderligere reduktion af svovl- og partikelforureningen.

5.3.2 Hvad angår de indre vandveje, foreslår Kommissionen en nedsættelse af svovlemissionerne i to etaper. EØSU beder Kommissionen overveje, om ikke en nedsættelse til det endelige mål i ét skridt ville være at foretrække for at undgå, at skibsejere skal foretage justeringer af deres fartøjer i to omgange. Det kunne ligeledes være relevant at overveje en vis lempelse for historiske eller kulturhistoriske fartøjer, som ikke umiddelbart er egnede til at få foretaget de nødvendige justeringer.

Bruxelles, den 24. oktober 2007.

Dimitris DIMITRIADIS

Formand for

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

## Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om »Udvikling i udligningsgodtgørelsen for ugunstigt stillede områder fra 2010«

(2008/C 44/16)

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg besluttede den 16. februar 2007 under henvisning til forretningsordenens artikel 29, stk. 2, at udarbejde en initiativudtalelse om: *Udvikling i udligningsgodtgørelsen for ugunstigt stillede områder fra 2010*.

Det forberedende arbejde henvistes til EØSU's Sektion for Landbrug, Udvikling af Landdistrikterne og Miljø, som udpegede Adalbert Kienle til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 1. oktober 2007.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 439. plenarforsamling den 24. og 25. oktober 2007, mødet den 24. oktober 2007, følgende udtalelse med 143 stemmer for, ingen imod og 3 hverken for eller imod:

### 1. Konklusioner og henstillinger

1.1 Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg mener, at områder med naturbetingede handicap fortjener særlig opmærksomhed i offentligheden og fra politisk hold. Dette gælder også fuldt ud de »andre ugunstigt stillede områder« (mellemliggende områder), der omtales i denne udtalelse.

1.2 Den udligningsgodtgørelse, som samfinansieres af EU og medlemsstaterne, er efter EØSU's opfattelse et nødvendigt instrument til bevarelse af kulturlandskabet og landbruget i områder, som økonomisk, økologisk og socialt set er særligt følsomme.

1.3 Målet med godtgørelsen er klart mere vidtgående end blot at bevare traditionelle driftsformer. Det vigtigste udgangs-

punkt for ugunstigt stillede områder bør også fremover være udligning af økonomiske ulemper for landmændene.

1.4 I forbindelse med Kommissionens forestående overvejelser om omklassificering af støtteområder anbefaler EØSU, at EU fastlægger rammebetingelserne herfor og forskellige, alternative klassificeringsmetoder. Det bør fortsat være op til medlemsstaterne og regionerne at vælge, hvilket system de vil anvende til områdeklassificering.

1.5 Det er efter EØSU's mening nødvendigt, at udbetalingen af godtgørelsesbeløb efterhånden bliver mere pålidelig. Eventuelle ændringer i støtteområder må ikke føre til strukturelle forstyrrelser.