

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi direktiivin 98/70/EY muuttamisesta bensiinin, dieselin ja kaasuöljyn eritelmien osalta sekä tieliikenteen polttoaineiden käytöstä aiheutuvien kasvihuonekaasupäästöjen seurantaan ja vähentämiseen tarkoitettun mekanismin käyttöönottamisesta, neuvoston direktiivin 1999/32/EY muuttamisesta sisävesialusten käyttämien polttoaineiden eritelmien osalta ja direktiivin 93/12/EY kumoamisesta”

KOM(2007) 18 lopullinen — 2007/0019 COD

(2008/C 44/15)

Neuvosto päätti 14. maaliskuuta 2007 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 95 ja 175 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellämämainitusta aiheesta.

Asian valmistelusta vastannut ”maatalous, maaseudun kehittäminen, ympäristö” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 4. heinäkuuta 2007. Esittelijä oli Derek **Osborn**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 24.–25. lokakuuta 2007 pitämässään 439. täysistunnossa (lokakuun 24 päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 74 ääntä puolesta 3:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (ETSK) tukee voimakkaasti unionin suunnitelmia hillitä ilmastonmuutosta kasvihuonekaasupäästöjä (GHG) vähentämällä. Komitea katsoo, että liikenteen alalla toteutettavat toimet on aloitettava peruskäytöksistä. On siis lievitettävä paineita, joiden johdosta kaikenlainen liikenne on kasvanut jatkuvasti jo vuosien ajan.

1.2 Lisäksi komitea katsoo, että kaikkien liikennemuotojen energiatehokkuutta voidaan edelleen parantaa huomattavasti. Komitea pahoittelee, että komissio on nähtävästi heikentänyt ajoneuvojen moottorien energiatehokkuutta koskevia pyrkimyksiään alkuperäisestä ja vähentänyt näin autoteollisuuden kohdistuvaa painostusta korkeamman kehitystason saavuttamiseksi.

1.3 Komitea suhtautuu periaatteessa myönteisesti biopolttoaineiden käytön nopeaan lisäämiseen unionissa. Se katsoo kuitenkin, että biopolttoaineiden kokonaisvaikutus CO₂-päästöihin tulee arvioida hyvin tarkoin ja että käytön lisäämisen tahtia ja tasapainoa tulee tarkkailla jatkuvasti.

1.4 Euroopan komission tulisi erityisesti täsmentää, miten se aikoo saavuttaa tavoitteen, jonka mukaan biopolttoaineiden osuus tulisi nostaa 10 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä, kun otetaan huomioon ehdot, jotka neuvosto on asettanut tavoitteen saavuttamiselle. Komission tulisi olla valmis muuttamaan lähestymistapaa, jos osuuden kasvattamisen vaikutus hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen osoittautuu toivottua heikommaksi tai jos sillä näyttää olevan epäsuotuisia vaikutuksia maailman maataloustuotannon rakenteeseen tai biologiseen monimuotoisuuteen.

1.5 ETSK toteaa, että polttoaineiden laatuvaatimuksia on kuitenkin syytä muuttaa direktiiviehdotuksessa esitetyllä tavalla,

jotta uudenlaista, paljon biopolttoainetta sisältävää bensiiniä voidaan tuottaa ja markkinoida, kunhan mahdollisia saastevaikutuksia koskevat seikat otetaan huomioon.

1.6 Komitea tukee voimakkaasti ehdotusta, jonka mukaan polttoaineteollisuutta vaadittaisiin valvomaan tuottamiensa polttoaineiden kasvihuonekaasupäästöjä koko elinkaaren ajalta ja raportoimaan niistä sekä vähentämään päästöjä yhdellä prosentilla vuosittain vuodesta 2010 vuoteen 2020. Komitean mielestä kyseiset toimet on erittäin perusteltua toteuttaa unionitasolla sen sijaan, että ne jätettäisiin jäsenvaltioiden tehtäväksi.

1.7 Komitea kannattaa polttoaineiden rikkipitoisuuteen ehdotettuja vähäisiä muutoksia. Se ehdottaa, että sisävesiliikenteen rikkipäästöjä ei vähennettäisi ehdotetun mukaisesti kahdessa vaiheessa vaan että tavoite asetettaisiin yhdellä kertaa lopulliselle tasolle (10 ppm:n rikkipitoisuus). Tällöin omistajat eivät joutuisi muuttamaan aluksiaan kahdesti.

2. Johdanto

2.1 Polttoaineen laatua koskevassa direktiivissä 98/70/EY (ja sen jälkeen annetuissa muutospöytäkirjoissa) vahvistetaan yhteisössä sovellettavat, ympäristönäkökohtiin perustuvat bensiinin ja dieselpolttoaineen laatuvaatimukset. Direktiivissä keskitytään rikkipitoisuuden sekä bensiinin sisältämän lyijyn ja aromaattisten yhdisteiden rajoituksiin. Lisäksi siinä asetetaan raja-arvo liikkuvissa työkaluissa käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuudelle.

2.2 Neuvoston direktiivissä 1999/32/EY, jolla muutettiin neuvoston direktiiviä 1993/12/EY, vahvistetaan rikin raja-arvot tietyille nestemäisille polttoaineille, ja siinä mainitaan erityisesti sisävesialuksissa käytettävä polttoaine.

2.3 Käsillä olevalla ehdotuksella halutaan muuttaa sallittuja polttoaine-eritelmiä siten, että käyttöön voidaan ottaa uusi, paljon biopolttoainetta sisältävä bensiinityyppi. Se voisi sisältää enintään 10 prosenttia etanolia. Ehdotetulla säädöksellä tiukennettaisiin hieman myös polttoaineiden rikkipitoisuutta koskevia vaatimuksia.

3. Alan keskeinen kehitys EU:ssa

3.1 Yhteisö on hiljattain sitoutunut tavoitteeseen, jonka mukaan se vähentää kasvihuonekaasupäästöjään 20 prosenttia vuoden 1990 tasosta vuoteen 2020 mennessä.

3.2 Sisämaanliikenne aiheuttaa nykyään lähes 20 prosenttia näistä päästöistä, ja sen on kannettava kortensa kehoon vähennysten toteuttamiseksi. Komissio on käsitellyt yhtä liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin liittyvää näkökohtaa hyväksyessään kattavan uuden strategian Euroopan unionissa myytävien uusien henkilö- ja pakettiautojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Strategian avulla EU voi saavuttaa pitkäaikaisen tavoitteensa, joka koskee uusista autoista peräisin olevien keskimääräisten hiilidioksidipäästöjen rajoittamista 120 grammaan ajokilometriltä vuoteen 2012 mennessä.

3.3 Polttoainekysymyksissä EU:n biopolttoainedirektiivin (2003/30/EY) tavoitteena on edistää hiilidioksidin nettopäästöjen vähentämistä lisäämällä biomassasta tuotettujen ja muiden uusiutuvien polttoaineiden käyttöä liikenteessä. EU:n biopolttoainestrategiaa on kehitetty edelleen komission kyseisestä aiheesta antamassa tiedonannossa, ja komitea on antanut siitä lausunnon 24. lokakuuta 2007.

3.4 Neuvosto asetti maaliskuussa 2007 kustannustehokkaasti käyttöön otettavan sitovan vähimmäistavoitteen, joka kaikkien jäsenvaltioiden on saavutettava. Sen mukaan biopolttoaineiden osuus EU:n liikenteen bensiinin ja dieselpolttoaineen kulutuksesta on nostettava 10 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä.

3.5 Tarkasteltavana olevalla direktiiviehdotuksella on tarkoitus tukea tätä strategiaa. Pääasiallisena muutoksena on nykyistä suurempien etanolipitoisuuksien salliminen uudessa käyttöön otettavassa bensiinityypissä, jotta biopolttoaineiden käyttöä voidaan lisätä nopeasti neuvoston asettaman tavoitteen mukaisesti.

4. Yleistä

4.1 Euroopan unioni on perustellusti omaksunut maailmanlaajuisen johtoaseman ilmastomuutosasiassa ja asettanut tiukoja tavoitteita kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi vuosiin 2012 ja 2020 mennessä.

4.2 ETSK kannattaa varauksetta näitä tavoitteita ja komission yleistä lähestymistapaa kattavan toimintasuunnitelman laati-

miseen. Komitea katsoo kuitenkin, että liikenteen alalle saattaa olla muodostumassa vääränlainen tärkeysjärjestys.

4.3 Komitea katsoo, että liikenteen alalla toteutettavat toimet on aloitettava peruskysymyksistä. On siis lievittettävä paineita, joiden johdosta kaikenlainen liikenne on kasvanut jatkuvasti viimeksi kuluneina kahtena vuosisatana. Neuvoston vuonna 2006 hyväksymässä EU:n kestäväen kehityksen strategiassa unionin tavoitteeksi asetetaan talouskasvun erottaminen liikenteen kasvusta. Tämän tulisi olla tärkein tehtävä. Komitea kehottaa jälleen komissiota esittämään perusteellisen ja kokonaisvaltaisen selvityksen siitä, miten tavoite voidaan saavuttaa.

4.4 Toisen keskeisen tavoitteen tulisi myös olla se, että henkilöautoilta ja muilta ajoneuvoilta vaaditaan huomattavasti nykyistä parempaa polttoainetehokkuutta. Ehdotus, jonka mukaan CO₂-päästöt saavat olla enintään 120 grammaa ajokilometriltä, on askel oikeaan suuntaan. Komitea katsoo, että asiassa tulisi voida edetä nopeammin ja pidemmälle ja että olisi ollut viisaampaa pitäytyä alkuperäisessä ehdotuksessa ja vaatia auto-teollisuutta saavuttamaan tavoite. Komitea odottaa komission ohjaavan kehitystä yhä voimakkaammin tähän suuntaan.

4.5 ETSK on samaa mieltä siitä, että biopolttoaineista voi olla jonkin verran hyötyä. Komitea katsoo kuitenkin, että niin Euroopassa kuin muuallakin maailmassa odotettavissa oleviin ympäristö-, sosiaali-, maatalous- ja työllisyysvaikutuksiin tulee kiinnittää nykyistä enemmän huomiota. Komitea laatii aiheesta parhaillaan erillistä lausuntoa.

4.6 Biopolttoaineiden valmistukseen käytettävien kasvien viljelyn ansiosta maata voidaan käyttää järkevästi, mikäli nämä kasvit eivät syrjäytä muunlaista käytäntöä, jonka avulla kasvihuonekaasupäästöjä voitaisiin vähentää yhtä tehokkaasti tai vielä tehokkaammin. Maanviljelykäytänteiden osalta unionissa on täydentävien ehtojen (*cross compliance*) ansiosta varmistettu korkeat ympäristönsuojelustandardit, ja täydentävien ehtojen avulla pystyttäneen periaatteessa varmistamaan, että biopolttoaineiden valmistukseen käytettäviä kasveja viljellään hiilitalouden tehokkuuden kannalta parhaalla mahdollisella tavalla. Biopolttoaineiden tuotannon ja tavanomaisten polttoaineiden valmistuksen edellyttämistä kuljetuksista ja jalostusprosesseista on kuitenkin laadittava vertailulaskelma. Biopolttoaineiden kokonaisvaikutus CO₂-päästöihin tulee arvioida hyvin tarkoin. Vaikutus ei ehkä ole kaikissa tapauksissa myönteinen.

4.7 Biopolttoaineen tuotantoon käytettyjen kasvien viljelyn huomattavalla lisääntymisellä Euroopassa ja muualla maailmassa voi laajemmin tarkasteltuna olla merkittäviä vaikutuksia mm. elintarvikkeiden tuotantoon sekä metsien ja biologisen monimuotoisuuden suojeluun, ja näitäkin vaikutuksia on arvioitava huolellisesti. Myös tätä kysymystä tarkastellaan erillisessä lausunnossa.

4.8 Komitea katsoo, että parasta mahdollista tapaa edetä biomassan ja biopolttoaineiden markkinoiden kehittämisessä tulee edelleen tarkastella. Komitean mielestä näiden markkinoiden kehittämistä koskevien tukitoimenpiteiden — liittyivätpä ne puheena olevaan direktiiviin tai muihin toimiin — tulee mahdollistaa se, että markkinat ohjautuvat optimaalisesti kohti vaikuttavimpia ja hiilipäästöjen vähentämisen kannalta tehokkaimpia ratkaisuja.

4.9 Biopolttoaineiden kehittämisen laajuutta ja tahtia koskevien epäilysten johdosta komitea katsoo, että komission ja unionin tulisi pitää silmällä ja olla valmiita tarvittaessa muuttamaan tavoitetta, jonka mukaan biopolttoaineiden osuus tulisi nostaa 10 prosenttiin vuoteen 2020 mennessä.

4.10 Komitea tarkastelee ehdotettua direktiiviä tällaisesta yleisestä näkökulmasta. Se ei periaatteessa vastusta polttoaineen laatua koskevan direktiivin muuttamista siten, että asianmukaisten biopolttoaineiden lisääminen sallitaan. Komitean mielestä tulisi kuitenkin pitää tarkoin huoli siitä, ettei biopolttoaineiden lisääminen bensiiniin aiheuta muita ympäristöhaittoja, kuten yhä suurempia vaarallisten haihtuvien orgaanisten yhdisteiden (VOC) päästöjä. On myös tärkeää arvioida erittäin huolellisesti odotettavissa olevat vaikutukset hiilidioksidin nettopäästöihin ja analysoida tässä yhteydessä kaikin puolin ja tapauskohtaisesti koko elinkaari hiilidioksidipäästöjen vähentämismahdollisuuksien optimoimiseksi.

5. Erityistä

5.1 Biopolttoaineiden käytön lisääminen

5.1.1 Komitea on samaa mieltä siitä, että biopolttoaineiden käyttöä lienee tarpeellista lisätä jonkin verran. Polttoaineeritelmiä koskevia sääntöjä onkin syytä muuttaa direktiiviehdotuksessa esitetyllä tavalla, jotta uudenlaista, paljon biopolttoainetta sisältävää bensiiniä voidaan tuottaa ja markkinoida, kunhan mahdollisiin saastuttaviin sivuvaikutuksiin puututaan.

5.1.2 Komitea kehottaa lisätoimiin sen ehdotuksen johdosta, jonka mukaan höyrynpaineen raja-arvoja löyhennettäisiin siten, että uusille, paljon biopolttoainetta sisältäville bensiineille sallittaisiin suurempi höyrynpaine. Suurempi paine lisää bensiinin haihtuvuutta. Tällöin lisääntyvät vahingollisten VOC-yhdisteiden päästöt, jotka ovat peräisin bensiinipumpuista sekä haihtumisen ja läpäisyn takia ajoneuvojen polttoainetankeista ja muista osista. Soveltuvien teknisten toimenpiteiden kyseistä ongelmaa voidaan lieventää huomattavasti.

5.1.3 Komitea ehdottaa, että komissio tarkastelisi tätä näkökohtaa perusteellisemmin ennen direktiivin täytäntöönpanoa. Jotkut asiantuntijat ovat esittäneet, että biopolttoaineiden käyttöä voitaisiin lisätä ilman painerajojen korottamista. Vaihtoehtona on, että sallittaessa korkeampia paineita toteutetaan lisätoimia, jotka koskevat bensiinipumppuja (kuten komissio on jo suunnit-

tellut) ja läpäisevien elementtien rajoittamista moottorien suunnittelussa. Siten varmistettaisiin, etteivät VOC-päästöt lisäänty biopolttoaineiden käytön yleistyessä.

5.2 Kasvihuonekaasupäästöjen elinkaarisuuranta

5.2.1 Komitea tukee voimakkaasti ehdotusta, jonka mukaan polttoaineteollisuutta vaadittaisiin valvomaan tuottamiensa polttoaineiden kasvihuonekaasupäästöjä koko elinkaaren ajalta ja raportoimaan niistä sekä vähentämään päästöjä yhdellä prosentilla vuosittain vuodesta 2010 vuoteen 2020. Vaikka polttoaineteollisuus on parantanut omaa energiatehokkuuttaan viime vuosina, sillä on vielä huomattavasti parantamisen varaa. Kaasuja soihdutetaan yhä aivan liian paljon öljynporauksen yhteydessä. Näin tuhlaetaan arvokkaita luonnonvaroja ja tuotetaan miljoonien tonniin hiilidioksidipäästöt sekä muita saasteita. Lisäksi polttoaineteollisuuden jalostustoiminnan, siirto-putkien ja kuljetusten energiatehokkuus sekä vuotojen ja jätteiden määrä vaihtelevat suuresti. Standardeja voitaisiin parantaa huomattavasti koko alalla parhaiden toimijoiden tason saavuttamiseksi.

5.2.2 Polttoaineteollisuudelle ehdotetut valvontavaatimukset ovat sellaisia, että teollisuus voi edistää sille asetetun päästövähenhennyksiä koskevan yleistavoitteen saavuttamista lisäämällä biopolttoaineita asteittain energialähteiden yhdistelmään. Komitea kannattaa strategiaa, joka hyödyntää biopolttoaineiden ekologista, markkinateknistä ja työllisyyspoliittista potentiaalia ja alentaa näin parhaalla mahdollisella tavalla hiilidioksidipäästöjä kokonaisuudessaan. Komitea on kuitenkin huolissaan siitä, että nyt käsiteltävänä oleva ehdotus saattaa johtaa tilanteeseen, jossa polttoaineyhtiöt eivät hyödynnä mahdollisuuksia parantaa omien toimintojensa energiatehokkuutta vaan panostavat liikaa biopolttoaineisiin.

5.2.3 Jos ehdotusta ryhdytään toteuttamaan, on syytä kiinnittää huomiota useisiin seikkoihin. On ratkaisevan tärkeää varmistaa, että biopolttoaineiden ja maaöljytuotteiden elinkaari-analyysi suoritetaan huolellisesti ja ettei sen käsittelyssä tyydytä kaavamaisuuteen. Erityyppisillä ja eri lähteistä peräisin olevilla biopolttoaineilla on hyvin erilaiset vaikutukset hiilidioksidin kokonaistaseeseen. Biopolttoaineet tuottavat koko elinkaaren hiilidioksidipäästöt huomioon ottaen yleensä paremman tuloksen kuin fossiiliset polttoaineet. Euroopan unionin tulisi tukea parhaita ratkaisuja.

5.2.4 Hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen liittyvien hyötyjen todentamiseksi kukin lähde on analysoitava ja arvioitava erikseen, sillä erilaiset biopolttoainesovellukset vaikuttavat hiilitaseeseen eri tavoin.

5.2.5 Tarkasteltavassa direktiiviehdotuksessa kannatetaan oikeutetusti biomassan käyttöä biopolttoaineiden tai sähkön tuottamiseen. Tämän tulisi johtaa biomassamarkkinoiden positiiviseen kehitykseen.

5.2.6 Ehdotetussa direktiivissä ei oteta kantaa valvonta-normeihin eikä siihen, kuinka vaatimusten noudattamista tulisi valvoa. Koska useimmat alan yritykset toimivat maailmanlaajuisesti ja niiden on omaksuttava johdonmukainen lähestymistapa niille asetettuihin vaatimuksiin, komitea katsoo, että on erittäin perusteltua asettaa normit ja valvoa niiden noudattamista unionitasolla sen sijaan, että normeja tulkittaisiin ja ne pantaisiin jäsenvaltioissa täytäntöön mahdollisesti epäyhtenäisellä tavalla.

5.3 Polttoaineiden rikkipitoisuus

5.3.1 Komitea kannattaa ehdotusta siitä, että dieselpolttoaineen 10 ppm:n enimmäisrikkipitoisuuden saavuttamisen sitovaksi aikarajaksi vahvistetaan vuosi 2009. Se kannattaa myös

liikkuvissa työkoneissa sekä maatalous- ja metsätraktoreissa käytettävän kaasuöljyn rikkipitoisuuteen ehdotettuja vähennyksiä. Näillä ehdotuksilla saatetaan rikkipitoisuutta koskevat vaatimukset yhdenmukaisiksi maantieliikenteen ajoneuvoja jo koskevien vaatimusten kanssa ja autetaan varmistamaan, että rikki- ja hiukkaspäästöjä vähennetään edelleen.

5.3.2 Komissio ehdottaa sisävesiliikenteelle kaksivaiheista rikkipäästöjen vähentämistä. Komitean mielestä saattaisi olla järkevämpää asettaa tavoite yhdellä kertaa lopulliselle tasolle. Tällöin omistajat eivät joutuisi muuttamaan aluksiaan kahteen kertaan. Tulisi ehkä myös harkita vaatimusten jonkinasteista lieventämistä historiallisten tai kulttuurisesti arvokkaiden alusten osalta. Niihin on vaikea tehdä tarvittavia muutoksia.

Bryssel 24. lokakuuta 2007

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Dimitris DIMITRIADIS

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Epäsuotuisien alueiden luonnonhaitta-korvauksen kehitys vuoden 2010 jälkeen”

(2008/C 44/16)

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea päätti 16. helmikuuta 2007 työjärjestyksensä 29 artiklan 2 kohdan nojalla laatia oma-aloitteisen lausunnon *Epäsuotuisien alueiden luonnonhaitta-korvauksen kehitys vuoden 2010 jälkeen*.

Asian valmistelusta vastannut ”maatalous, maaseudun kehittäminen, ympäristö” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 1. lokakuuta 2007. Esittelijä oli Adalbert Kienle.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 24.–25. lokakuuta 2007 pitämässään 439. täysistunnossa (lokakuun 24 päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon äänin 143 puolesta ja ei yhtään vastaan 3:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Euroopan talous- ja sosiaalikomitea katsoo, että luonnonhaitoista kärsivät alueet tarvitsevat ja ansaitsevat erityistä julkista ja poliittista huomiota. Tämä pätee rajoituksitta myös ”muihin epäsuotuisiin alueisiin” (välimuotoalueet), joita tarkastellaan esillä olevassa lausunnossa.

1.2 ETSK pitää EU:n ja jäsenvaltioiden yhteisesti rahoittamia luonnonhaitta-korvauksia välttämättöminä kulttuurimaiseman säilyttämisen ja maatalouden turvaamisen kannalta taloudellisesti, ekologisesti ja sosiaalisesti erityisen herkillä alueilla.

1.3 Luonnonhaitta-korvauksen tarkoitus on huomattavasti laajempi kuin pelkästään maatalouden perinteisten muotojen

säilyttäminen. Epäsuotuisille alueille maksettavien korvausten lähtökohtana olisi tulevaisuudessakin oltava viljelijöille aiheutuvien taloudellisten haittojen korvaaminen.

1.4 ETSK suosittaa, että komission tulevissa pohdinnoissa tukialueiden uudelleenrajaamisesta EU määrittäisi alueiden rajaamiselle perusehdot ja vaihtoehtoiset rajaamistavat. Alueiden rajaamistavan valinnan ja alueiden määrittelyn olisi vastaisuudessakin oltava jäsenvaltioiden ja alueiden vastuulla.

1.5 ETSK huomauttaa, että tuen myöntämiseen on voitava luottaa enemmän. Rakenteellisia katkoksia on vältettävä, mikäli tukialueita muutetaan.