

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Tiszta energiák a közlekedésben: az alternatív üzemanyagok európai stratégiája

(COM(2013) 17 final)

és javaslat európai parlamenti és a tanácsi irányelvre az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetéséről

(COM(2013) 18 final – 2013/12 (COD))

(2013/C 271/21)

Előadó: **Stefan BACK**

2013. január 24-én az Európai Bizottság az Európai Unió működéséről szóló szerződés 304. cikke alapján úgy határozott, hogy kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának – Tiszta energiák a közlekedésben: az alternatív üzemanyagok európai stratégiája

COM(2013) 17 final.

2013. február 5-én az Európai Parlament, illetve 2013. február 8-án a Tanács az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. és 304. cikke alapján úgy határozott, hogy kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a következő tárgyban:

Javaslat európai parlamenti és a tanácsi irányelvre az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetéséről

COM(2013) 18 final – 2013/12 (COD).

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2013. április 30-án elfogadta véleményét.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság a 2013. május 22–23-án tartott, 490. plenáris ülésén (a május 22-i ülésnapon) 147 szavazattal 1 ellenében, 5 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB üdvözli a „Tiszta energiák a közlekedésben” csomagot⁽¹⁾ és annak célkitűzését, amely szerint meg kell teremteni a tiszta energiaforrásokkal üzemeltetett környezetbarát meghajtórendszerek tömeges piaci bevezetésének feltételeit.

1.2 Az EGSZB egyetért azzal a megközelítéssel, hogy a felhasználók bizalmának elnyeréséhez, továbbá a határokon átnyúló mobilitás biztosításához fejleszteni kell a piacot, és közös szabványok alapján meg kell teremteni a feltöltő-, illetve töltőállomások hálózatának minimális lefedettségét.

1.3 Az EGSZB üdvözli azt is, hogy a javaslat a fogyasztók tájékoztatását és bizalmát helyezi a középpontba egy olyan tömegpiac kialakítása érdekében, amely nélkülözhetetlen ahhoz,

hogy az alternatív meghajtással üzemelő járművek megfizethetők legyenek.

1.4 Az EGSZB üdvözli, hogy az európai iparban az alternatív üzemanyagok és infrastruktúrájuk fejlődésének köszönhető új piaci lehetőségek és fokozottabb versenyképesség várhatóan hozzájárul a növekedéshez és munkahelyteremtéshez.

1.5 A tiszta üzemanyagok stratégiájának végrehajtása nem korlátozódhat csupán néhány már alkalmazott üzemanyagra, annak keretében a hosszú távú kérdésekkel is foglalkozni kell, például az egyéb tiszta energiaforrásokkal, az ebben az ágazatban tapasztalt gyors és kiterjedt fejlődéssel, és azzal, hogy ösztönözni kell az innovációt és a piaci bevezetést.

1.6 Az EGSZB utal „A földhasználat közvetett megváltozása (ILUC)/bioüzemanyagok” című véleményében (TEN/502 – CES2363-2012) tárgyalt kérdésekre, különösen a vélemény 1.9-1.12. pontjára, amelyek rámutatnak e kérdések összetettségére és hosszú távú jellegére, továbbá az állandó felülvizsgálat szükségességére.

⁽¹⁾ Közlemény – Tiszta energiák a közlekedésben: az alternatív üzemanyagok európai stratégiája („a közlemény”), irányelvjavaslat az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának bevezetéséről („a javaslat”) és az ehhez tartozó szolgálati munkadokumentum a hajózásban alkalmazható cseppfolyósított földgázzal („a munkadokumentum”).

1.7 Az EGSZB ezért úgy véli, hogy a közlemény hosszú távú stratégiai céljainak határozottabban meg kellene jelenniük a javaslatban. A tiszta üzemanyagok, illetve infrastruktúrájuk nemzeti szakpolitikai keretének – amelyet a tagállamoknak létre kell hozniuk a javaslat értelmében – például ki kell terjednie minden olyan energiaforrásra, többek között a bioüzemanyagokra, amelyeket a közlemény fontosnak ítél.

1.8 A javaslatban ezért uniós szinten meg kell határozni egy gazdasági és környezetvédelmi szempontból optimális üzemanyag-szerkezetet oly módon, hogy az összehangolt nemzeti szakpolitikák fokozhassák a fejlődést és az elterjedést. A javaslat 3., 8. és 10. cikkét, valamint I. mellékletét ennek fényében felül kell vizsgálni.

1.9 Az EGSZB kétli, hogy az elektromos járművek feltöltésére szolgáló, nyilvánosan hozzáférhető infrastruktúrát állami finanszírozás nélkül biztosítani lehetne, legalábbis a kezdeti szakaszban, amíg az elektromos járművek száma el nem éri azt a szintet, hogy a feltöltésért felszámított díjakból ésszerű mértékben finanszírozni lehet a beruházást.

1.10 Az EGSZB hangsúlyozza, hogy biztosítani kell a módosított energiaszerkezetre való áttérés zökkenőmentességét és kivitelezhetőségét, továbbá kiemeli, hogy fontos szem előtt tartani a fosszilis tüzelőanyagok környezetvédelmi teljesítményének javításában rejlő lehetőségeket.

1.11 Az EGSZB felhívja a figyelmet arra a veszélyre, amit a különböző közlekedési módokat és felhasználói csoportokat szolgáló új és életképebb technikai megoldások fejlesztésének megakasztása rejt magában. Erre a veszélyre egy példa a cseppfolyósított földgáz melletti erős elköteleződés a hajózási ágazatban, annak ellenére, hogy új, olcsóbb alternatívák is fejlesztés alatt állnak. Emellett új, felhasználóbarát meghajtási megoldások születnek többek között tehergépjárművek, buszok és kétkerékű járművek számára.

2. Bevezetés: a közlemény és a javaslat politikai háttere és bemutatása

2.1 Az „Erőforrás-hatékony Európa” és az „Innovatív Unió” elnevezésű kiemelt kezdeményezésében az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedést célzó Európa 2020 stratégia az éghajlatváltozásra, az energia és az erőforrások szűkösségére kíván választ adni, továbbá célja, hogy a hatékonyabb erőforrás- és energiafelhasználás révén javítsa a versenyképességet és megteremtse az energiaellátás biztonságát. A közlekedés területén a közlekedéspolitikáról szóló 2011-es fehér könyv a közlekedés kőolajfüggőségének megszüntetésére szólít fel, és célként jelöli meg, hogy 2050-re 60 %-kal kell csökkenteni az üvegházhatású gázok közlekedésből származó kibocsátását. A fehér könyv a versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer megvalósításának tíz célja között említi az új, fenntartható üzemanyagok és meghajtórendszerek fejlesztését és bevezetését. A fehér könyvben szereplő kezdeményezések közül ezekkel a célokkal a 24. kezdeményezés, a „Technológiai ütemterv” és a 26. kezdeményezés, „Az innovatív közlekedés szabályozási kerete” foglalkozik. A közlemény és az irányelvjavaslat teljes körűen vagy részben tárgyalja ezeket a kérdéseket.

2.2 Az EGSZB több véleményében kérte az Európai Bizottságot, hogy kezdeményezze az alternatív üzemanyagok és az ahhoz kapcsolódó infrastruktúra alkalmazásának előmozdítását. Ezek közé tartoznak az alábbiak:

- A közlekedéspolitikai fehér könyvről szóló vélemény⁽²⁾ 4.19. és 4.20. pontja, amelyben az EGSZB kedvezően állt hozzá a tisztább és energiatakarékosabb meghajtórendszerek kifejlesztéséhez és elterjesztéséhez, továbbá támogatta a környezetbarát autókra irányuló kezdeményezést és a környezetbarát járművek kifejlesztését célzó 2010-es stratégiát. A 4.30. pontban az EGSZB kedvezően fogadta, hogy figyelmet fordítanak az elektromos járművek és a feltöltéshez szükséges infrastruktúra elterjesztésére, és utalt „Az elektromos járművek szélesebb körű használata felé” tárgyú véleményére⁽³⁾, amelyben az EGSZB határozottan támogatta az ezt célul kitűző intézkedéseket az üvegházhatásúgáz-kibocsátás visszaszorítása és az olajimporttól való függőség csökkentése érdekében. Szó esett az intelligens technológiák jelentőségéről is az elektromos járművek csúcsideőben energiaforrásokként történő használatának lehetővé tétele szempontjából.

- A tengeri közlekedésben használatos tüzelő- és üzemanyagok kén tartalmáról szóló vélemény⁽⁴⁾, amelyben az EGSZB üdvözölte az Európai Bizottság azon szándékát, miszerint egy „eszköztárral” kívánja javítani a követelmények teljesítését, ideértve az olyan technológiai intézkedéseket, mint az alternatív tüzelő- és üzemanyagok (LNG) és a szárazföldi áramszolgáltatás, ami mind a magán-, mind pedig a közszféra részéről befektetéseket igényel.

- A transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó új iránymutatásokról szóló vélemény⁽⁵⁾. Az EGSZB úgy vélte, hogy az alternatív tiszta üzemanyagok rendelkezésre állásáról szóló követelményt meg kell erősíteni, mivel ez kulcsfontosságú abban, hogy a TEN-T iránymutatásokat összekössék a közelgő alternatív közlekedésiüzemanyag-stratégiával.

2.3 Az Európai Bizottság által előterjesztett csomag a következő elemekből áll:

- A közlemény a jelenlegi legfontosabb üzemanyag-alternatívák összefoglalása mellett áttekintést ad a politikai háttérrel és a célokról, valamint meghatározza a további uniós fellépés kiemelt területeit.

- A javaslat célja egy minimális alternatívüzemanyag-infrastruktúra kiépítése és ezen infrastruktúrára vonatkozóan közös műszaki szabványok uniós szintű bevezetése az uniós szintű mobilitás és a méretgazdaságosság biztosítása érdekében.

⁽²⁾ Az EGSZB véleménye: Fehér könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához, HL C 24., 2012.1.28., 146. o.

⁽³⁾ Az EGSZB véleménye: Az elektromos járművek szélesebb körű használata felé, HL C 44., 2011.2.11., 47. o.

⁽⁴⁾ Az EGSZB véleménye a tengeri közlekedésben használatos tüzelő- és üzemanyagok kén tartalmáról, HL C 68., 2012.3.6., 70. o.

⁽⁵⁾ Az EGSZB véleménye a transzeurópai közlekedési hálózatra vonatkozó iránymutatásokról, HL C 143., 2012.5.22., 130. o.

2.4 A közleményben tárgyalt üzemanyagok közé tartozik a földgáz, ideértve a biometánt (LNG, CNG, GTL), a villamos energia, a (cseppfolyós) bioüzemanyagok és a hidrogén, amelyek eltérő jellemzőkkel és rendeltetési célokkal rendelkeznek. A közleményben foglalt stratégia minden közlekedési módra kiterjed. A stratégia alternatív üzemanyagok bevezetésére irányuló technológiai fejlesztésekhez és befektetésekhez útmutatóul szolgáló hosszú távú keretet kíván létrehozni a kőolajfüggetlenség mérséklése, az üzemanyag-biztonság javítása és a kibocsátás-csökkentés céljából. A stratégia négy területen irányoz elő intézkedéseket:

- Az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját kellő sűrűségben kell kiépíteni a felhasználási lehetőségekkel kapcsolatos bizonyosság megteremtése és az európai szintű mobilitás biztosítása érdekében. Ez lehetővé teszi az alternatív üzemanyaggal, elsősorban villamos energiával, hidrogénnel, sűrített földgázzal (CNG) és cseppfolyósított földgázzal (LNG) hajtott járművek és hajók szélesebb körű használatát. A szükséges infrastruktúra kiépítésének költségeként kiszámított 10 milliárd euró a piaci bevezetést követően megtérül. Elkerülhető a közvetlen állami finanszírozás az olyan eszközök alkalmazásával, mint az építési engedélyek, koncessziók, közbeszerzési szabályok, hozzájárulási és díjszámlai előírások és nem pénzügyi jellegű ösztönzők.
- Sürgető szükség van az elektromos járművek és a feltöltő-állomások közötti csatlakozókra vonatkozó közös előírásokra, de a hidrogén-, CNG- és LNG-töltőállomások esetében is ez a helyzet.
- A fogyasztói elfogadottság létfontosságú. A fogyasztói elfogadottság kialakításának eszközei a nem pénzügyi jellegű intézkedésektől – úgymint az elektromos járművek számára biztosított kivételes behajtási jogok és információs kampányok – a pénzügyi ösztönzőkig terjednek.
- A technológiai fejlesztés kapcsán az alábbiakat tervezik: a) a Horizont 2020 program keretében az összes közlekedési mód esetében alkalmazott alternatív üzemanyagokkal összefüggő kutatási, demonstrációs vagy piaci irányultságú projektek finanszírozást kaphatnak; b) a stratégiai közlekedéstechnológiai terv (COM(2012) 501 final) keretében menetrendek kidolgozására kerül sor; c) a köz-magán társulások tovább kell fejleszteni, és ki kell aknázni a partneriségeket, például az „Intelligens városok és közösségek” elnevezésű kezdeményezést (COM(2012) 4701 final); d) a konkrét projektek közé tartozik a stratégiai energiatechnológiai terv keretében az európai ipari bioenergia kezdeményezés, az Európai Unió Közös Kutatóközpontjában pedig az elektromos járművek és az intelligens hálózatok kölcsönös átjárhatóságával foglalkozó új kutatási létesítmények létrehozását tervezik.

2.5 A javaslat az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját, a közös műszaki előírások kidolgozását és a fogyasztók tájékoztatását állítja középpontba. Egyúttal azonban arra is kötelezi a tagállamokat, hogy hozzanak létre az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére és az azokhoz kapcsolódó infrastruktúrára

vonatkozó nemzeti szakpolitikai keretet. A keretnek ki kell terjednie a tájékoztatási követelményre, az infrastruktúra fejlesztését támogató szakpolitikai és szabályozási intézkedésekre, támogató intézkedésekre, a kutatásra és a célok meghatározására, valamint a más tagállamokkal folytatott együttműködésre: a) az infrastruktúra nemzetközi koherenciájának biztosítása érdekében; b) annak érdekében, hogy az egész Európai Unió területén lehetővé váljon az utazás.

2.6 A közleménnyel és a javaslattal egy időben az Európai Bizottság nyilvánosságra hozta azt a munkadokumentumot is, amely cselekvési tervet vázol fel a hajózásban alkalmazható cseppfolyósított földgáz átfogó uniós keretének létrehozásáról. Az Európai Bizottság az Európai Tengerészeti Biztonsági Ügynökséggel (EMSA) együttműködésben azt tervezi, hogy 2014 végéig javaslatot tesz az LNG-ellátásra, -vételezésre és annak a hajózásban történő felhasználására vonatkozó átfogó szabály-, szabvány és iránymutatás-csomagra.

3. Általános megjegyzések

3.1 Mint arra fentebb rámutatott, az EGSZB több alkalommal foglalkozott olyan kérdésekkel, mint hogy szükség van az alternatív közlekedési üzemanyagokra, és hogy minél előbb ki kell fejleszteni a megbízható töltő-, illetve feltöltőrendszerek megfelelő infrastruktúráját, amely támogatja a határokon átnyúló mobilitást. Azt is hangsúlyozta, hogy további intézkedéseket kell életbe léptetni az elektromos járművek piaci bevezetésének előmozdítása és annak érdekében, hogy a tagállamoknak kellő autonómiát biztosítsanak a politika végrehajtásában. Az EGSZB ezért üdvözli ezt a kezdeményezést.

3.2 Az EGSZB támogatja a közleményben felvázolt és a javaslatban alkalmazott megközelítést, amely előírja, hogy a tagállamoknak létre kell hozniuk egy az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére vonatkozó, bizonyos minimumkövetelményeknek megfelelő nemzeti szakpolitikai keretet, melyet az Európai Bizottság egy általa irányított értesítési és értékelési rendszer segítségével ellenőriz.

3.3 Az EGSZB különösen egyetért a töltésre, illetve feltöltésre szolgáló infrastruktúrára helyezett hangsúllyal, amelynek nagy szerepe van az alternatív üzemanyaggal hajtott járművek és hajók piaci fellendülésének elősegítésében. Általános egyetértés mutatkozik azt illetően, hogy az ilyen intézkedések fontosak az alternatív üzemanyagok iránti felhasználói bizalom megteremtésében, amely bizalom alapvető eleme a piac fellendülésének.

3.4 Az EGSZB üdvözli a töltésre, illetve feltöltésre szolgáló infrastruktúrára vonatkozóan EU-szerte érvényes műszaki szabványok megállapítását is. Ez az intézkedés döntő tényező az alternatív üzemanyagok – mint életképes alternatíva a határokon átmenő forgalomban – iránti bizalom építésében. Az EGSZB feltételezi, hogy az Európai Bizottság él majd a javaslat szerinti hatáskörével, és felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogad el az előírások aktualizálására annak biztosítása érdekében, hogy azok mindig megfeleljenek a világpiacon alkalmazott mindenkori előírásoknak.

3.5 Az EGSZB megállapítja, hogy a javaslat az alternatív üzemanyagokra vonatkozó nemzeti szakpolitikai keret elfogadására kötelezi a tagállamokat. Úgy tűnik azonban, hogy a 3. cikk (3) bekezdése felhatalmazza a tagállamokat, hogy bizonyos üzemanyagokat kihagyjanak ebből a szakpolitikai keretből, a 4–6. cikkben az infrastruktúrával kapcsolatban megállapított kötelezettségek pedig csak a villamosenergia-, a hidrogén- és a földgázellátásra vonatkoznak. A 7. cikkben a fogyasztók tájékoztatására előírt követelmény azonban úgy tűnik, a piacon fellelhető valamennyi alternatív üzemanyagra kiterjed. A közlemből az is kitűnik, hogy elsősorban az úgynevezett újszerű bioüzemanyagok számítanak a majdani energiaszerkezet fontos elemének, legalábbis a dolgok jelenlegi állása szerint, figyelembe véve a bioüzemanyagoknak a jövőbeli energiaszerkezetben előirányzott minimális arányát is. Az EGSZB ezért úgy véli, hogy a jogalkotási javaslat 3. cikkében meg kellene jelölni az alternatív üzemanyagok egy alapvető körét, amelyre a nemzeti szakpolitikai kereteknek is ki kell terjedniük.

3.6 A javaslat 3. cikke szerint a tagállamoknak értékelniük kell az alternatív üzemanyagok határokon átnyúló összefüggő infrastruktúrális lefedettségét. Arról is rendelkezik, hogy a tagállamoknak konzultáció révén vagy közös szakpolitikai kereteken belül együtt kell működniük annak biztosítására, hogy az irányelv végrehajtásához szükséges intézkedések koherensek legyenek és összhangban álljanak egymással. Úgy tűnik, hogy az egyetlen mód annak biztosítására, hogy ez az alapvető kötelezettség megfelelően teljesüljön, a 3. cikk (5) és (6) bekezdésében megállapított jelentéstételi és értékelési mechanizmus. Az EGSZB felteszi a kérdést, hogy ez elegendő-e, és felmerül benne, hogy a TEN-T iránymutatások keretében futó bizonyos TEN-T projektek koordinátorainak mintájára nem volna-e hasznos egy állandó koordinációs funkció létrehozása.

3.7 A közlemény láthatóan azt feltételezi, hogy az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának finanszírozása közvetlen állami finanszírozás nélkül, kizárólag olyan szakpolitikai eszközök alkalmazásával megvalósítható, mint az építési engedélyek, koncessziók, közbeszerzési szabályok, hozzáférési és díjszabási előírások és a nem pénzügyi ösztönzők. Az EGSZB véleménye szerint ez igaz lehet az elektromos járművek nem nyilvános hozzáféréstű feltöltőállomásai esetében, azonban kétségei vannak azt illetően, hogy ez az elképzelés működjön az elektromos járművek nyilvános hozzáféréstű feltöltőállomásai esetén is, ahol a kereskedelmi célú üzemben tartás általában megvalósíthatatlannak tekinthető, és az állami finanszírozás jelenti az egyedüli reális megoldást, legalábbis a kiépítés szakaszában. (Lásd például: *Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (Dritter Bericht)*, 5.5. rész – a német közlekedési minisztérium által 2012. júliusban készített jelentés).

3.8 A beruházási költségek léptéke és a piacok bizonytalansága miatt az EGSZB azon a véleményen van, hogy az alternatív üzemanyagok töltésére, illetve feltöltésére szolgáló, célzott infrastruktúrához általános jelleggel és hosszú távon állami finanszírozásra lesz szükség. Az EGSZB ezért úgy véli, hogy újra kell gondolni a közlemény ezzel kapcsolatos értékelését. E finanszírozási szükségleteket figyelembe vették a tiszta és energiatakarékos járművekhez kapcsolódó pénzügyi ösztönzők vonatkozásában nemrég kiadott iránymutatásokban (SWD

(2013)27) és – például a TEN-T finanszírozására vonatkozó – prioritások meghatározásánál is figyelembe kell venni.

3.9 Az EGSZB-nek a javaslat II. mellékletében a feltöltőállomások 2020-ra előirányzott tagállamonkénti számát illetően is kétségei vannak. Egy példát említve, Németország esetében a melléklet 1 500 000 feltöltőállomással számol, amelyek közül 150 000 nyilvánosan hozzáférhető. A fenti 3.7. pontban említett, a német elektromobilitási program végrehajtásáról szóló jelentés összesen alig kevesebb mint egymillió feltöltőállomást irányoz elő megközelítőleg ugyanannyi autó számára. E feltöltőállomások közül 150 000 nyilvános hozzáféréstű, ezeknek 50 %-a azonban kérdőjeles. Az EGSZB ezért azt javasolja, hogy a II. mellékletben szereplő, célként kitűzött számadatokat gondolják újra, és alakítsanak ki a II. mellékletben foglalt előrejelzések felülvizsgálatára egy egyszerű mechanizmust.

4. Részletes megjegyzések

4.1 Az EGSZB-nek kétségei vannak a javaslat 4. cikkének (4) bekezdésében a part menti villamosenergia-ellátást biztosító létesítményekkel kapcsolatosan megállapított költséghatékonysági kritériumot illetően. Nem világos, hogy milyen hatékonysági kritériumnak megfelelően kell mérlegelni a költségeket.

4.2 Az EGSZB üdvözli azt a követelményt, hogy minden nyilvánosan hozzáférhető feltöltőállomást el kell látni intelligens mérési rendszerekkel. Ez elő fogja segíteni olyan funkciók jövőbeli kialakítását, mint a környezetbarát energia kiválasztása a feltöltés során és a jármű energiaforrásként való használata csúcsidőben. Az EGSZB felteszi a kérdést, hogy nem kellene-e esetleg ezt a követelményt a nem nyilvánosan hozzáférhető feltöltőállomások esetében is fontolóra venni.

4.3 Az EGSZB-nek kétségei vannak azt illetően, hogy a javaslat 4. cikke (8) bekezdésének rendelkezései elegendőek-e a barangoláshoz való jog biztosításához az elektromos járművek határokon átmenő forgalomban történő használatakor. Az EGSZB azon az állásponton van, hogy komolyan fontolóra kell venni más alternatívát ahelyett, hogy az Európai Unió területén ésszerű költségek mellett megvalósítható barangolás biztosítása céljából kötelezettséget állapítanak meg a tagállamok számára.

4.4 A 6. cikk (1) és (2) bekezdését összevetve annak (4) bekezdésével, az EGSZB-ben felmerül a kérdés, hogy a cseppfolyósított földgáz műszaki szabványainak életbelépésére a javaslat III. mellékletének 3.1. pontjában meghatározott tervezett határidő – „2014-ben” – valóban megfelelő-e, figyelembe véve, hogy a tengeri üzemanyagok kéntartalmára vonatkozóan megállapított 0,1 %-os előírás a kénkibocsátás-ellenőrzési területeken 2015. január 1-jétől lesz alkalmazandó. Ez rendkívül szűkös időt hagy a munka tényleges elvégzésére, nem is szólva a finanszírozási feltételek meghatározásáról. Az EGSZB ezért azt javasolja, hogy hozzanak intézkedéseket annak biztosítására, hogy a kikötők, a hajótulajdonosok és a hajóüzemeltetők kellő időt kapjanak a 0,1 %-os követelménynek az LNG használatával történő teljesítésére anélkül, hogy fenyegetné őket a 2012/33/EU irányelv 1. cikkének (4) bekezdésével módosított 1999/32/EK irányelv szerinti uniós szabályoknak való meg nem felelés kockázata.

4.5 Az EGSZB üdvözlőné, ha a javaslat – esetlegesen a 3. cikkben – utalna arra, hogy megfelelő megoldást kell találni annak biztosítására, hogy megfelelő infrastruktúra álljon rendelkezésre a gyéren lakott területeken, amelyek esetében a finanszírozás állami támogatás nélkül az induló időszak végét követően is különösen nehezen biztosítható.

4.6 Végül az EGSZB megjegyzi, hogy bár az LNG fosszilis tüzelőanyagokból és bioüzemanyagokból is kinyerhető, a munkadokumentum (1. szakasz utolsó pontja) alapján úgy tűnik, hogy a tengeri közlekedésben való felhasználás szempontjából jelenleg csak a – kétségtelenül igen jó környezetvédelmi tulajdonságokkal rendelkező – fosszilis eredetű változat kerül szóba. Az EGSZB feltételezi, hogy a későbbiekben törekedni fognak az LNG más változatai vagy az egyéb meghajtórendszerek használatának ösztönzésére. Az LNG jelentette megoldás valószínűsíthetően átmeneti jellege szintén megkérdőjelezi a javaslatban megfogalmazott, LNG nyújtotta lehetőségek melletti erőteljes elköteleződést.

Kelt Brüsszelben, 2013. május 22-én.

*az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke*

Henri MALOSSE
