

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye az „Európai Parlament és a Tanács irányelvjavaslatáról, amely egyes policiklikus aromás szénhidrogének lágyító olajokhoz és gumiabroncsokhoz történő felhasználásának és értékesítésének korlátozására vonatkozik” (76/769/EGK sz. tanácsi irányelv huszonhetedik módosítása)

COM(2004) 98 végleges – 2004/0036 (COD)

(2005/C 120/07)

2004. március 22-én a Tanács úgy döntött, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 95. cikke értelmében konzultál az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal a fent említett témában.

A „Mezőgazdaság, vidékfejlesztés és környezetvédelem” szekció, amely a Bizottság tárgyi munkájának előkészítéséért volt felelős, 2004. szeptember 21-én fogadta el véleményét. Az előadó **D. Sears**.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2004. október 27-és és 28-án megtartott 412. plenáris ülésén (2004. október 27-i ülés) 154 szavazattal, 3 ellenében és 7 tartózkodás mellett a következő véleményt fogadta el.

1. Bevezetés

1.1 A policiklikus aromás szénhidrogének természetben előforduló anyagok, amelyek akkor képződnek, ha széntartalmú vegyületek alacsony hőmérsékleten, ellenőrizetlen körülmények között égnek el. Ez történik erdőtüzek, vulkánok és olyan emberi tevékenységek esetében, mint a dohányzás, fűtés, energiatermelés és gépkocsihasználat, amikor is fosszilis üzemanyagokat használnak, főzéskor és hulladékégetéskor; és egy sor ipari eljárás során. A policiklikus aromás szénhidrogének természetes módon fordulnak elő a nyersolajban és a szénben, és mivel könnyen keletkeznek és stabilak, felhalmozódnak a hőbontás valamint a desztilláció korai szakaszaiban.

1.2 A részleges oxidációnak ez a folyamata olyan vegyületek keverékét eredményezi, melyek egymással összekapcsolódó telítetlen öt- és hattagú széngyűrűkből állnak, s e gyűrűk gyakorlatilag bármely irányban ismétlődhetnek. Körülbelül 600 ilyen szerkezetet azonosítottak; de csak néhányat írtak le vagy izoláltak intermediereként való hasznosítás céljára. Egyiket sem termelték tudatosan jelentős mennyiségben. A további oxidáció eredményeként korom keletkezik (vagyis szennyezett szénrészecskék), amelyhez gyakran társulnak policiklikus aromás szénhidrogének.

1.3 Mivel mindig differenciálatlan csoportokban fordulnak elő, a policiklikus aromás szénhidrogének egyedi tulajdonságait nem könnyű meghatározni (és ugyanezen ok miatt ezek nagyrészt nem helytállóak). Mivel azonban egyesek kimutathatóan rákkeltők az állatok esetében, ésszerű ezeket a keverékeket az ember számára is a valószínűleg rákot okozó kategóriába sorolni. Ezért a tudottan policiklikus aromás szénhidrogének tartalmazó olajokat és más készítményeket szükséges a kockázatra és biztonságra figyelmeztető címkével ellátni és megfelelően kezelni, hogy a munkahelyi biztonság biztosítva legyen. Ahol lehetséges, a valószínűleg policiklikus aromás szénhidrogének kibocsátó folyamatokat ellenőrizni vagy kerülni kell.

1.4 Az egyik ilyen folyamat a lágyító olajok használata a gépkocsik, áruszállító járművek, motorkerékpárok, verseny-

autók és repülőgépek számára készülő gumiabroncsokhoz. Ezek az olajok, amelyek mintegy 28 %-át teszik ki a futófelületnek, biztosítják azokat a lényeges tulajdonságokat, amelyekre nincs szükség az oldalfalak esetében. Ha a futófelület nem működik a kívánt módon, vagy nem marad szilárd a használat során, akkor veszélybe kerül a biztonság és a teljesítmény, melyek nyilvánvaló következményekkel járnak a járművek vezetőire.

1.5 Műszakilag az olajoknak képeseknek kell lenniük a természetes és szintetikus gumikat és más, az abroncsokban használt anyagokat feloldani, hosszantartóknak és stabilaknak kell lenniük, jól el kell oszlaniuk és kötésben maradniuk a gumimátrixban, különböző hőmérsékleti viszonyok és páratartalom mellett kell működőképeseknek, valamint biztonságosan kezelhetőeknek lenniük a gyártás és a használat során. Az olajoknak nagy mennyiségben, egyetemes megegyezés szerinti specifikációk szerint gyártva, egymással versengő szállítóktól a gumi ára alatti költségen kell beszerezhetőeknek lenniük, hogy csökkenjen az abroncsok átlagos költsége.

1.6 Az ezeknek a meghatározásoknak megfelelő, aromás vegyületekben gazdag olajokat hagyományosan a vezető olajtermelőik szállítják desztillált aromás extraktumok néven. A megkövetelt oldó hatás az olajok aromás jellegétől függ, amely pedig a policiklikus aromás szénhidrogén-tartalom jelentős szintjén múlik. Mivel az abroncsok futófelülete tönkremegy, azt kell feltételeznünk, hogy a policiklikus aromás szénhidrogének kikerülnek a környezetbe. Vitatott, hogy ez a kibocsátás jelentős-e más kibocsátásokhoz képest. Mindazonáltal már folyamatban van a más olajokra való átállás Európában, és ezt megfelelően be kell fejezni.

1.7 Ez különösen fontos, mivel az aromás párlatokból való világméretű szintű ellátás is korlátozottá válik azzal, hogy a finomítók fejlesztéseikkel most a nagyobb értékű, teljesen hidrogénezett (aromás vegyületekben szegény és csökkentett szolvatató képességű) termékek és a „tisztá” gazolin és üzemanyagok előállítására összpontosítanak.

1.8 Mivel adott, hogy évente kb. 300 millió abroncsot gyártanak Európában, és az abroncsiparban a felhasznált lágyító és eljárás olajok világpiaca megközelíti az 1 millió tonnát, ezt költség-hatékony módon úgy véghezvinni, hogy közben megmarad az alacsony vagy elfogadható költség mellett a biztonságra és a nagy teljesítményre való törekvés, nagy kihívás az olajszállítók, az abroncsgyártók és a szabályozást készítőik számára egyaránt.

1.9 Eddig két nem rákkeltő olaj-készítményre volt javaslat, amelyek különböző fokú beruházást igényeltek volna az olajszállítóktól, és különböző újabb készítményekre az abroncsgyártó cégek részéről. Ezek lágy extrakciós szolvátként, illetve kezelt desztillált aromás extraktumként ismertek. Európán kívül más szállítók más olajokat fejleszthetnek ki.

1.10 Amennyire meghatározható (mivel a részletek nyilvánosan nem hozzáférhetők a rendkívül éles versenyt mutató abroncspiacon), néhány helyettesítés már történt – például a téli gumiknál és a teherautó-gumiknál, ahol a futófelület rugalmassága kevésbé fontos. Mindazonáltal általánosan elfogadott, hogy a nagyobb teljesítményű nyári abroncsoknál – nem is szólva a versenyautók és a repülőgépek abroncsairól – ez sokkal több időt fog igénybe venni. A már említett, az aromás párlatokból rendelkezésre álló korlátozott ellátáshoz járul a lágy extrakciós szolvátok és a kezelt desztillált aromás extraktumok gyártási kapacitáshiánya.

1.11 Annak érdekében, hogy a kívánt változásokat kellő időben és a többi, mind a versenyre, az egészségre és a biztonságra vonatkozó EU jogszabállyal összhangban véghez lehessen vinni, az ipari ágazatok képviselői (CONCAWE, IISRP és BLIC) együtt dolgoztak az Európai Bizottsággal és más szabályozó testületekkel, hogy megegyezésre jussanak a megfelelő gyártási megközelítésről és a szabályozási keretéről. Ebből még hátravannak azok a vizsgálatok, amelyeknek azt kell meghatározniuk, hogy mely olajok elfogadhatóak európai használatra, valamint szükséges minden típusú abroncs vizsgálata, függetlenül attól, hogy az EU-ban, vagy az EU-n kívül készült. Ezekkel a vizsgálatokkal be lehet mutatni, hogy elfogadhatóan alacsony mértékben vannak-e a policiklikus aromás szénhidrogéntartalmú olajok a késztermékekben.

2. Az Európai Bizottság javaslatának összefoglalása

2.1 2003 júliusában az Európai Bizottság a nehézfémek és a policiklikus aromás szénhidrogének általános korlátozását javasolta a környezet levegőjében. Az EGSZB erről az első javaslatról 2004. februárban adott véleményt. A jelen javaslat, amely 2004. februárban meg is jelent, egy belső piac létrehozására törekszik, valamint az emberi egészség és a környezet magas szintű védelmét kívánja biztosítani azzal, hogy egyes policiklikus aromás szénhidrogéneket beemel a 76/769/EGK sz.

irányelv 1. mellékletébe. A felsorolt policiklikus aromás szénhidrogéneket nem termelik nagy tömegben, és a négy közül egyik, létező anyagokat mérő elsőbbségi listán sem szerepelnek. Ezeket azonban az állandó szerves szennyezőanyagok csoportjának tekintik az erre vonatkozó ENSZ ECE jegyzőkönyv és egyezmény alapján.

2.2 Az egyik jellegzetes policiklikus aromás szénhidrogént, a benzpirént (BaP, CAS-száma 50-32-8) a 67/548/EGK sz. irányelv rákkeltőként, mutagénként és reprotoxikusként a 2. kategóriába sorolja, és ezt a többi policiklikus aromás szénhidrogén jelenléte minőségi és mennyiségi jelzőjének javasolja.

2.3 Nem lehet olyan lágyító olajokat a piacra vinni és abroncsgyártáshoz felhasználni, amelyek 1mg/kg benzpirénnél vagy az összes felsorolt policiklikus aromás szénhidrogénből 10mg/kg-nál többet tartalmaznak.

2.4 Az Európai Bizottság elismeri, hogy még sok műszaki problémát kell leküzdeni, ezért az általános alkalmazás időpontját 2009. január 1-jében határozza meg. A versenyautók abroncsaira 2012. január 1-étől lenne érvényes, míg a repülőgépek abroncsaira vonatkozó időpontot később határoznák meg. Az, hogy például a CEN-ből vagy ISO-ból hiányoznak a lágyító olajok és abroncsok policiklikus aromás szénhidrogéntartalmának összehangolt vizsgálati módszerei, nem kiséletetheti az irányelv hatályba lépését.

2.5 Az Európai Bizottság tudomásul veszi, hogy konzultált a Toxicitási, Ökotoxicitási és Környezetvédelmi Tudományos Bizottsággal (CSTEE) a policiklikus aromás szénhidrogének egészséget károsító hatásaira vonatkozó tudományos megállapításokról.

2.6 A tagállamoknak egy évük lesz arra, hogy a jelen irányelvnek való megfeleléshez szükséges törvényeket megjelenessék. Ez a jelen javaslat hatályba lépésének napjától számítandó, a Szerződés 95. cikke által megkövetelt, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottsággal (EGSZB) folytatott konzultáció és az Európai Parlamenttel lefolytatott együtdöntési eljárást követően.

3. Általános megjegyzések

3.1 Ez a javaslat, amely a policiklikus aromás szénhidrogénekre vonatkozó más szabályozásokat egészíti ki, a Német Szövetségi Környezetvédelmi Hivatal (UBV) 2003. március 18-ai keltű és a Svéd Nemzeti Vegyi Felügyelőség (KEMI) 2003. március 27-i keltű jelentéseinek alapul, amelyek a gumiabroncs-hulladék állítólagos egészségi és környezeti hatásairól készültek. A CSTEE áttekintette ezeket, amint arról egy, a 2003. november 12-13-i 40. plenáris ülészen elfogadott véleményben beszámoltak.

3.2 A CSTEÉ egyetértett azzal, hogy a fent megadott okok miatt a policiklikus aromás szénhidrogéneket mint csoportot az emberre valószínűleg rákkeltő hatásának kell tekinteni, és hogy a policiklikus aromás szénhidrogének a gumiabroncs-használat révén kerülnek a természetbe. A benzopirénnek a többi policiklikus aromás szénhidrogén minőségi és mennyiségi jelzőjeként való használatát azonban csak részben támogatta, és komolyan megkérdőjelezte ennek a kibocsátási útvonalnak az általános hatását.

3.3 Összegezve, a policiklikus aromás szénhidrogén-kibocsátás az abroncs-használatból eredően kevesebb, mint 2 %-kal járul hozzá az összes, emberre ható mennyiséghez, amelynek az 1.1. pont alatt említett forrásai adják a többi 98 %-ot. Ez összhangban áll a megismételt WHO felmérésekkel, amelyek szerint a levegőszennyezés és az ezzel kapcsolatba hozott betegségek, beleértve a rákot, elsődrendű okai a dohányzás, valamint a fűtés és ételkészítés céljából elégetett fa és szén. A CSTEÉ ezért arra a következtetésre jutott, hogy „a policiklikus aromás szénhidrogének korlátozása a gumiabroncsokban nem lesz jelentős hatással a környezet levegőjében és az üledékekben mért policiklikus aromás szénhidrogén-koncentrációra”.

3.4 Ebből következően az az automatikus kijelentés, hogy az irányelv „hozzá fog járulni az emberi egészség és a környezet magas szintű védelmének biztosításához” ebben az esetben nem helyénvaló. A lágyító olajokat már így címkézik, és azokat biztonságosan lehet kezelni a munkahelyen a veszélyes anyagokra vonatkozó létező jogszabály szerint. Ezért ez a javaslat nem jár haszonnal a munkahelyen, és minimális előny eredményez a környezet számára.

3.5 Azt is meg kell jegyezni, hogy ez a javaslat éppúgy, mint a 76/769/EGK sz. tanácsi irányelv huszonhatodik módosítása, amely megkísérelte korlátozni a természetben előforduló króm VI koncentrációját a cementben, amelyről az EGSZB 2003 márciusában adta le véleményét, az irányelv hatáskörét annak szándékolt határáig vagy azon túlra nyújtja ki. A policiklikus aromás szénhidrogéneket sem szándékosan nem gyártják, sem nem értékesítik a piacon ilyenként. Ezt elismeri a melléklet – ahol a korlátozásokat helyesen a policiklikus aromás szénhidrogéneket tartalmazó termékekre vonatkoztatja –, ez a címből viszont hiányzik, amit ezért javítani kell.

3.6 A cím és a szöveg is megtévesztő, amikor „egyes policiklikus aromás szénhidrogénekre” mint jellegzetes és jelentőség-teljes csoportra hivatkozik. Abból, hogy a CSTEÉ megjegyzi azt, hogy nagyon kevés policiklikus aromás szénhidrogént jellemeztek, és ezek közül még kevesebb esetében nem valószínű, hogy rákkeltő, azt a következtetésre kell levonni, hogy az egész osztály kockázatot jelent mindenütt, ahol az emberre hatással lehet. Ezért az értékesítési és használati korlátozásnak a „policiklikus aromás szénhidrogénekben gazdag olajoknak gumiabroncsok gyártásához való felhasználására és az ezeket az olajokat tartalmazó abroncsokra” kell vonatkoznia.

3.7 A fentiek, valamint az Európai Bizottság korábbi, a környezetünkben előforduló nehézfémekre és a policiklikus aromás szénhidrogénekre vonatkozó javaslatával való átfedés miatt úgy érvelhetünk, hogy ez az irányelv szükségtelen, és vissza kell azt vonni. A piac töredezetté vált, legalább két termékre van szükség egy korábban használtnak a pótlására. Nincs elegendő gyártókapacitás a kereslet kielégítésére. Még mindig vannak aggodalmak a helyettesítő készítmények biztonságával kapcsolatban; ha az alacsony policiklikus aromás szénhidrogén-tartalmú olajokkal készített futófelületek nem válnak be a használat során, akkor valódi halálos áldozatok lépnek a feltételezett halálos áldozatok helyébe, amelyek az elővigyázatossági intézkedéseket szokták igazolni.

3.8 Az EGSZB megérte ezeket az aggodalmakat, azonban kifejezetten úgy véli, hogy az irányelvnek tovább kell jutnia, szoros konzultációban az érintett iparágakkal, hogy sikeresen térjenek át világszerte az alacsony policiklikus aromás szénhidrogén-tartalmú lágyító olajok használatára a gumiabroncsok gyártása terén. Ezeknek a helyettesítő olajoknak nyilván meg kell felelniük a minimális teljesítménynormáknak minden biztonsági szempontból. A hatékony, versenyképes és megbízható európai belső piac létrejötte ezen új termékek területén ezért elegendő és megfelelő hajtóereje ennek a javaslatnak.

3.9 Alapvető fontosságú az időzítés szempontjából a megegyezés arról, hogy milyen vizsgálatokkal kell meghatározni, hogy mely olajok lesznek elfogadhatók a használatban. A jelenlegi melléklet az egyes policiklikus aromás szénhidrogének jelenlétének vizsgálatát javasolja. Ez nem megfelelő az olyan folyamatosan futó nagyüzemi finomítási műveletek esetében, ahol a feldolgozás alatt álló kitermelt nyersolaj egyes részletei ténylegesen különböző vegyi összetételűek. Más vizsgálatokat már végeznek, mint például az Institute of Petroleum IP-346 számú tesztjét (amely a teljes policiklikus aromás szénhidrogéntartalmat úgy ellenőrzi, hogy megméri a DMSO oldószerrel extrahálható policiklikus aromás szénhidrogének 3-7-tagú gyűrűinek a számát), amelyet az olajiparban a 67/548/EGK sz. irányelv értelmében már használunk a rákkeltősség megfelelő mércéjeként. A CONCAWE által az olajipar számára végzett vizsgálatok alátámasztják a CSTEÉ véleményét arról, hogy a benzopirén egyszeri mérése gyenge korrelációt mutat a teljes potenciális rákkeltősséggel. Az IP-346 használata a különböző lágyító olajok meghatározására és vizsgálatára ezért igen ajánlott.

3.10 Az európai abroncsipar védelme érdekében – és ha van ilyen haszna, akkor a környezet érdekében is – hasonló vizsgálatra van szükség az importált abroncsokhoz felhasznált olajokra vonatkozóan is. A Nemzetközi Szabványügyi Szervezet szabványtervezete (ISO TC 45/SC 3 N, 2003. október 29.) áttekintésre és megjegyzések céljából javasol egy vizsgálati módszert a gumivegyületekben található olajfajták meghatározására. Ezt a munkát a meglegedést szolgáló befejezésig kell folytatni, mielőtt az irányelv alkalmazásra kerül.

3.11 A fentiek alapján lehetségessé kell válnia annak, hogy feloldjuk a jelenlegi szállítási korlátozásokat, különösen a kezelt desztillált aromás extraktumok esetében, amely magasabb szintű beruházást igényel, mint a lágy extrakciós szolvátok. Mindez azonban időt vesz igénybe, és a jelenlegi változásra vonatkozó igény teljesülése az összes általános célú abroncsnál 2009. január 1-jéig egyre valószínűtlenebbnek tűnik. Mivel ennek a javaslatnak a haszna valószínűleg minimális, és a sikertelen újra-fogalmazások költségei és kockázatai jelentősek, az EGSZB azt javasolja, hogy ezt a kezdeti határidőt hosszabbítsák meg 12 hónappal 2010. január 1-jéig. Még ez is jelentős tárgyalásokkal fog járni a különböző versengő érdekeltek között. Az Európai Bizottságnak továbbra is kulcsszerepe lesz ennek a folyamatnak az EU-jog korlátai közötti segítésében, és annak esetleges sikeres befejezésében.

4. Konkrét megjegyzések

4.1 A fentiek fényében a javaslat címének és az azt követő szövegnek összhangban kell lennie „a policiklikus aromás szénhidrogénekben gazdag olajoknak gumiabroncsok gyártásához való felhasználására és az ezeket az olajokat tartalmazó abroncsokra” vonatkozó korlátozások általános céljával.

4.2 Ennek tükröződnie kell a mellékletben olyan korlátozásokban, amelyeket azokra, a gumiabroncsok gyártásához hasz-

nált olajokra állapítanak meg, amelyek az IP-346 szerint 3%-nál több, DMSO-extraktumot tartalmaznak, és ezért a 67/548/EGK sz. irányelv szerint rákkeltőnek minősülnek. Törölni kell minden utalást a benzpirénre és más policiklikus aromás szénhidrogénekre mint markerekre.

4.3 Ki kell fejleszteni egy nemzetközileg szabványos vizsgálati módszert a gumivegyületekben, különösen az abroncsokban található olajok jellemzésére, és ezt be kell építeni ebbe az irányelvbe.

4.4 Megfelelő időt kell biztosítani a gumi- és az abroncsiparnak, hogy befejezhesse a készítmények folyamatban levő átalakítási munkáját, és az olajiparnak, hogy befektethessen a kívánt nyersanyagokba és azt szállíthassa. Jelenleg úgy gondoljuk, hogy az összes fél teljesíteni tudja ezeket a követelményeket 2010. január 1-jéig, és ezért ezt az időpontot kell a javaslatba kezdő határidőként beépíteni. Az érdekeltekkel meg kell egyezni a versenyautókhöz, repülőgépekhez és egyéb nagyteljesítményű végfelhasználáshoz gyártott abroncsokra vonatkozó mentességekről; a fentiek fényében nehéz bármilyen mérhető hasznát találni ezeknek a változtatásoknak az összes érintett szempontjából a nem-teljesítés nyilvánvaló kockázatahoz képest.

Brüsszel, 2004. október 27.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

Elnöke

Anne-Marie SIGMUND