Levegő Munkacsoport

Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség 2012 évi munkaterve

Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (European Federation for Transport and Environment, T&E) 2012 márciusában tartotta éves közgyűlését. amelyen a tagszervezetek képviselői (köztük a Levegő Munkacsoporté) megvitatták a 2011. évről szóló beszámolót (rövid összefoglalója angol nyelven itt található), továbbá a 2012. évi munkatervet. A 40 oldalas munkaterv különösen érdekes lehet a hazai civil szervezetek számára (nemcsak a közlekedéssel foglalkozók részére), ezért az alábbiakban részletesen ismertetjük.

1. Közlekedés, környezet és a T&E

A munkaterv első része a külső körülményeket veszi sorra és bemutatja a T&E szervezeti fejlődését 2011-ben.
A válság bizonyos mértékig háttérbe szorította a környezetvédelmi kérdéseket, az éghajlatváltozással kapcsolatban ráadásul rendszeresek a szkeptikus támadások különösen az angolszász országokban és Hollandiában. Sokaknak okoz fejfájást a meglévő rendelkezések betartása és finomítása, különösen a repülésben és az európai kibocsátáskereskedelemben (ETS), valamint az üzemanyagok minősége és a bioüzemanyag tekintetében. Annak ellenére így van ez, hogy az Eurobarométer felmérései szerint 2009 óta megnőtt az éghajlatváltozás miatt aggódó EU polgárok száma.
Az európai gazdaság gyengélkedése egyedülálló lehetőség az előrelépésre. Az adókivetés és a támogatások EU szintű koordinációja elősegítheti a zöld adóreformot. A tagállamokban kisebb lesz a hajlandóság az útépítésre (az uniós szinten elhatározott fejlesztések kivételével) és nagyobb a használatarányos útdíj kivetésére és az olyan borzalmas támogatások megreformálására, mint a cégautók adókedvezménye sok EU tagállamban. 2012 első felében sokat lehet várni a dán kormánytól, amely környezeti ügyekben is eredményesen akarja zárni az elnökségi periódusát.
Az Európai Bizottság közlekedési fehér könyve 2050-re az 1990-es szint 40 százalékára javasolja visszaszorítani az üvegházhatású gázok (ühg) kibocsátását, ami a mai szint 30 százaléka. Drágul az olaj, ami általában a felhasználás visszafogására készteti a gazdaságot, amiben segíthetnek a különféle zöld javaslatok, törekvések. Az olajipar és Kanada nyomása ellenére javasolta az Európai Bizottság az olajhomokból előállított üzemanyag forgalmazásának tilalmát.
A T&E legnagyobb témája továbbra is a dekarbonizáció. Arra is készülni kell, ha sikerül a légiközlekedést kivonatni az európai kvótakereskedelem (ETS) hatálya alól és arra is, ha nem sikerül elérni a 95 g/km CO_2 kibocsátáskorlátozást az új személyautókra, de vannak új célterületek is.
Vannak új források, például a zaj elleni küzdelemre és indult egy projekt a korom kérdésében, de a forráskeresés 2012-ben is a központi kérdések közé tartozik.

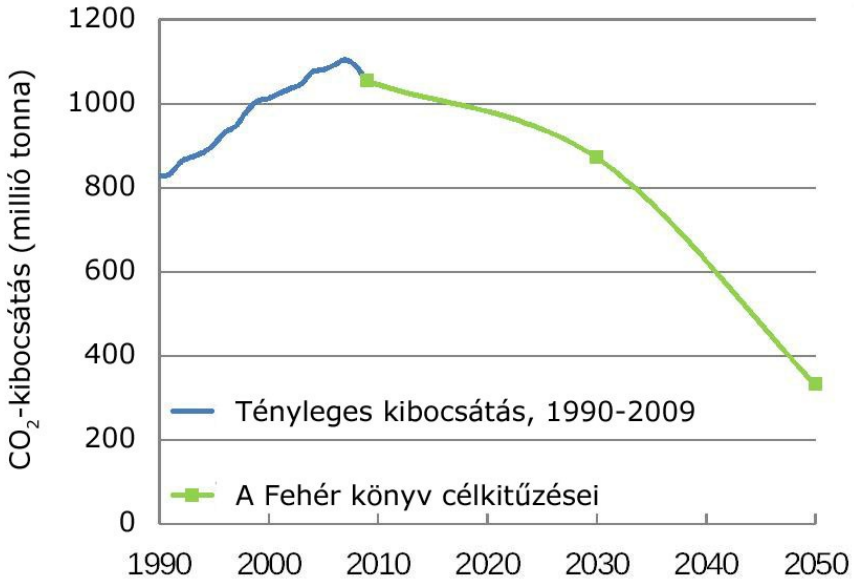
A szervezet bővült, 14 főállású munkatárs és két gyakornok dolgozik az irodában.
A munkaterv fejezetei:
Közlekedés és infrastruktúra

- A tisztább felszíni közlekedés gazdasági ösztönzői
- Energiahatékonyság a járműveknél
- Tiszta energia a közlekedésben
- Repülés és hajózás
- Közlekedés és egészség: levegő, zaj, biztonság

Két kiegészítő horizontális téma: tagsági és forrásszerzési kérdések, kommunikáció.

2. Közlekedés és infrastruktúra

A munkaterv röviden bemutatja az Európai Bizottság közlekedési fehér könyve 2011-ben elfogadott változatának ideillő lényeges megállapításait, idézetekkel. Azt, hogy mekkora kihívás a célok elérése, jól szemlélteti az ábra a közlekedési széndioxid-kibocsátás tényleges és tervezett alakulásáról 1990 és 2050 között.



A közlekedés széndioxid-kibocsátásának alakulása az EU-ban 1990 és 2050 között

Megjegyzi a munkaterv, hogy a célok ugyan impozánsak, de a végrehajtáshoz szükséges lépések, különösen a mérföldkövek kitűzése a Közlekedési Főigazgatóságon még várat magára, kivéve talán a externáliák internalizálásának következő lépését, ami 2016-ban várható.

A költségvetés zöldítése és a TEN-T politika
Folyamatban van az EU költségvetési keretrendszerének az átalakítása. Az új hétéves periódusú keretrendszer várhatóan 2014-ben lép hatályba. 2011-ben bejelentette a Bizottság egyes támogatási programok felülvizsgálatát is, közöttük a transzeurópai közlekedési hálózatét (TEN-T) és a Kohéziós Alapét is. A közlekedési és energetikai hálózatok támogatásának új kerete az Európai Összekapcsolódási Eszköz *(Connecting Europe Facility, CEF)*.

A politikai helyzetben tenni lehet azért, hogy a tervezés a mainál jobb legyen és a projektértékelés szempontjai közé bekerüljön a biodiverzitás és az éghajlatváltozás.

Stratégiai célok
A stratégiai cél, hogy az európai közlekedési beruházások – történjenek bármilyen szinten – csökkentsék az ühg- és a többi kibocsátást és jelentősen nőjön a beruházások átláthatósága.
Szorgalmazzuk a tervezés javítását, mint annak biztosítékát, hogy az európai pénzeket a lehető legegységesebb és leghatékonyabb módon költsék el. A döntések fő szempontja a dekarbonizáció legyen, és az éghajlatra gyakorolt hatás értékelése legyen minden európai támogatás alapelve.

2012-ben:

- Az éghajlati értékelés és a támogatási intenzitás igazítása a projekt környezeti teljesítményéhez.
- A kohéziós támogatási szabályok közül azon kikötés kivétele, amely elbátortalanítja a kilométer- és szennyezésarányos útdíjrendszer bevezetését (a kohéziós alapokról szóló irányelv 55. cikkelye arról, hogy a bevételt generáló beruházások csak korlátozott mértékben támogathatók).
- A teljesítménycélok a projekttervezésben és az előzetes értékelésben.

A körülmények meglehetősen nehezek, mert a döntések magas szinten történnek, a viták gyakran eltolódnak a financiális kérdések felé és elfelejtődnek az érdemi kérdések. Vannak szakaszai az előkészítésnek, amikor túl sok érdekelt lép be a vitába, és soknak közülük (régiók, városi tanácsok stb.) nagyobb a legitimitása mint a civil szervezeteknek.
Kialakult a brüsszeli székhelyű nagy környezetvédő civil szervezetek szövetsége, amelynek a tagjai számos kérdésben előre egyeztetett álláspontot képviselnek. Kialakult a jó kapcsolat Brüsszelben a különféle nemzetközi szállítási, közlekedési szervezetekkel.

Tevékenységek:

- A módosított TEN-T irányvonal és CEF pénzügyi szabályozása elfogadási folyamatának követése, befolyásolása.
- A módosított kohéziós politika elfogadási folyamatának követése, befolyásolása különös tekintettel a közlekedési infrastruktúra beruházásokra.

Finanszírozás
A támogatás az Európai Éghajlatvédelmi Alapítványtól (ECF) érkezik a Bankfigyelő Hálózaton keresztül a költségvetési reformmal foglalkozó Civil Koalíció számára, amelyet a Nemzetközi Madártani Egyesület (Birdlife International) koordinál.

3. Túl az internalizáción – díjazás és adóztatás

A politikai környezet
A megszorítási hullám kedvez a környezetvédelmi mozgalmak által régen szorgalmazott útdíj bevezetésének és az üzemanyagadók emelésének.
Hasonlóképpen segíthet a célok elérésében a tagállami költségvetések, nemzeti akcióprogramok felügyeletének szorosabbra vétele az EU-ban.

Túl az internalizáción – könyv készül
A környezeti költségek beépítése az árakba, az internalizáció, a Pigou-adók (Arthur Pigou angol közgazda <1877-1959>) bevezetése csökkenti a torzításokat és növeli a gazdaság hatékonyságát. Ebből következik, hogy nemcsak környezetvédelmi megfontolások késztethetnek egy kormányt az üzemanyagadók emelésére, az útdíj bevezetésére, kiterjesztésére. Itt az ideje a vitákat kiszélesíteni ebbe az irányba. Erről készül könyvet kiadni a T&E 2013-ban.

3a Útdíj és internalizáció a szárazföldi szállításban

Stratégiai cél
A külső költségekre reagáló kifinomult gazdasági eszközök alkalmazásának ösztönzése a tiszta közlekedésért. Fontos ez azért is, mert a korlát nélküli forgalomnövekedés elvihet minden járműhatékonyság-növelési, CO_2-kibocsátáscsökkentési eredményt.

A releváns EU döntések várható menetrendje
2016-ig írja elő a közlekedési fehér könyv egy javaslat kidolgozását a tehergépkocsik kötelező útdíjára. 2020-ig kell elkészülnie minden külső költség teljes internalizációja kötelezővé tétele javaslatának közútra, vasútra, kikötőkre, légikikötőkre.
A Közlekedési Főigazgatóság dolgozik egy útdíj-harmonizációs javaslaton, amelyet várhatóan 2014-ig nyilvánosságra hoznak.

2012-ben
A tehergépkocsik útdíjáról szóló irányelv legutóbbi változata adta lehetőségek hirdetése Európa szerte, különös tekintettel a levegő- és zajszennyezés részbeni internalizációjára. Ugyanakkor szorgalmazni az Európai Bizottságnál a teljes internalizáció beépítését az irányelvbe. Kezdeményezni a használó fizet és szennyező fizet elv beépítését az EU közlekedésfejlesztési támogatásaiba (TEN-T, CEF, Kohéziós Alap), de legalább azt, hogy az elv alkalmazásának mostani tiltásait szüntessék meg.

Lehetőségek és veszélyek
A munkaterv szerint potenciális szövetségesek az egységes fedélzeti rendszer elterjesztésében a gépkocsivezetők, -tulajdonosok, akiknek most szinte annyi egységet kell megvenniük, ahány országban járnak. A használatarányos útdíj bevezetését költségvetési szempontok miatt egyre több tagállamban tervezik.
Veszély az, hogy a bevételt teljes egészében a közúthálózatra költik.

Finanszírozás
Az ECF Trucks projekt (piackonform eszközök; útdíj, energia-adó) támogatása az egyik fő forrás, de 2011-2012-ben kisebb, mint korábban volt.
Szó van még norvég és svájci támogatásról.

3b. Energiaadó irányelv
A Bizottság 2011 áprilisában adta ki javaslatát az energiaadó irányelv felülvizsgálatára. A legfontosabb javaslat kötelezővé tenné a tagállamok számára az üzemanyagadók kettéosztását CO_2-adóra és energiaadóra. 2023-tól egységes lenne a CO_2-adó és az energiaadó az üzemanyagokra és (más mértékkel) a tüzelőanyagra is. Ennek legfontosabb következménye az lehet, hogy drágábbá válik a dízel, mint a

benzin. A javasolt minimális CO_2 adó 20 euró/tonna azzal a kikötéssel, hogy követnie kell az inflációt.

Stratégiai célok
A fő cél egy magas, életciklusra vetített ühg- és energiaadó minden közlekedési módra az Unióban a következő bontásban:

- Magas adóminimumok az EU-ban, amennyire lehet ühg-kibocsátáshoz és energiatartalomhoz kötve.
- Minél kevesebb kivétel.
- A hajózási és légiközlekedési üzemanyagadó tiltásának feloldása az EU-ban.
- Differenciált tagállami szintű akciók aszerint, hogy mennyire tartják fontosnak már most az energiaadókat.

Szükséges még a teljes egyetértés követelményének megszüntetése a környezetvédelmi adózás ügyében. Talán most legalább az eurózónára újraírják a szabályokat.

2012-ben
Minél nagyobb hatást gyakorolni a Bizottságban folyó tárgyalásokra és kihasználni a dán elnökségben rejlő lehetőségeket. Belső viták generálása az akadékoskodó tagállamokban.

Kihívások
Nagy lehetőség a kisebb tagállamok számára, hogy alacsonyabb üzemanyagadókkal magukhoz vonzzák a nagy szomszéd országok járműtulajdonosait, akik átjárnak hozzájuk tankolni. Így ezek az államok komoly többletbevételekhez jutnak a szomszédaik rovására. Emiatt már 1995-ben visszaesett a teljes üzemanyagadó-bevétel az EU-ban.
Az üzemanyagadókra vonatkozó javaslatok ellen komoly ellenlobby alakult ki, ebben három tagállam, az Egyesült Királyság, Németország és Lengyelország és az autóipar, különösen a német autóipar ellenállása a legerősebb. Miután egyhangú döntésre van szükség a Tanácsban, inkább a kormányok befolyásolására van szükség, mint a Parlamentére.

Úgy tűnik, a dán kormány elnöksége idején a Bizottságénál kevésbé ambiciózus döntést szorgalmaz a gyors elfogadás reményében. A T&E-nek megvan erről a véleménye, de taktikai okokból támogatja a dán stratégiát.

Tevékenység

- Lobbizás a kormányoknál és az Európai Parlamentben a fő kérdésekben: a hajózási és légiközlekedési adótilalom feloldása, magasabb minimum szintek, kivételek megszüntetése (pl. bioüzemanyagok).
- Szoros kapcsolat a dán elnökséggel az energiaadó irányelv (ETD) ügyében.
- Tudásátadás a T&E tagszervezeteknek és másoknak is a tagállami fellépések érdekében.
- Az üzemanyagadó-paradicsomok elleni föllépés.
- Anyaggyűjtés az eltérő szabályozások miatti anomáliákról.

4. Gépkocsik gazdaságos működtetése

A 2050-re előirányzott 60 százalékos CO_2-kibocsátáscsökkenés eléréséhez évente mintegy 5 százalékkal kell növelni a gépkocsik energiahatékonyságát. Beszámítva az évi 1 százalékos futásteljesítmény-növekedést, ez évente 3-4 százalékos kibocsátáscsökkentéssel jár.
Eszközök: szabályozás, pénzügyi kezdeményezések, gépkocsicímkézés, sebességkorlátozás.
Van egy visszacsapó hatása az energiahatékonyság növelésének, ami a személyautóknál 15, a tehergépkocsiknál 25 százalékra tehető. Ezért csak 80 százalékosan vehető figyelembe a hatékonyságnövelés az emissziócsökkentésben. Ezt áremeléssel lehet ellensúlyozni.

Cél a közel emisszió- és zajmentes közlekedés és a biztonság növekedése.

4a. Autók és CO_2

2009-ben és 2011-ben két szabályozást fogadott el az EU:

- A 443/2009. számúban 130 g/km 2015-től és 95 g/km kibocsátás 2020-tól a személyautóknál.
- A 510/2011. számúban 175 g/km 2015-től és 147 g/km kibocsátás 2020-tól a tehergépkocsiknál.

Nagy az ellenszél, de a Bizottságnak 2013. december 31-ig ki kell dolgozni a határozatokban foglaltak elérésnek módozatait.
A legnagyobb gond, hogy a mérési eljárások bizonytalansága miatt nem látszik biztosítottnak, hogy az előírások nem csak papíron fognak teljesülni. Remélhető, hogy az életciklus figyelembevétele növekvő szerephez jut a vitákban. A mai szabályozás csak a csővégi (a tank és a kerék közötti) szennyezéskibocsátást figyeli. Ez már az elektronikus hajtásnál is gond, mert annál nulla kibocsátással számolnak, de fontos azért is, mert a hibrid és az elektronikus hajtású gépkocsik előállítása nagyobb CO_2 kibocsátással jár, mint a robbanómotorosoké.

Stratégiai célok

- Megtartani a 2020-as 95 g/km célszámot, és törekedni a továbbvitelre, például egy 70 g/km célszámra 2025-re.
- Biztosítani, hogy a határértékek betartása valós, nemcsak papíron történik.
- Növelni a nyomást, hogy a méréseknél térjenek át a súlyalapúról a területalapúra, hogy minél könnyebbek legyenek a gépkocsik.
- Biztosítani a támogatási és a szabályozási politika összehangoltságát.
- Sebességkorlátozást elérni az EU-ban forgalomba hozott gépkocsikra.

Kihívások

- Az ipar túltermeléssel küzd és állami támogatást kap.
- Vannak megátalkodott autógyárak, ezért erős konfrontációra lehet számítani.
- Az elektromos meghajtás csalódást okozhat, amitől elveszhet az emberek bizodalma a kibocsátáscsökkentés lehetőségében.

Lehetőségek

- Szakszervezetek, vásárlói és más fontos szövetségek.

- Erős ellentétek az Európai Autógyártók Szövetségében (ACEA), elsősorban a németek és a többi autógyár között.
- Egyre többen gondolják, hogy az ipar jóval többre képes, mint amit állít magáról, és a CO_2 kibocsátás szabályozása inkább erősíti, mint gyengíti az ipart.

Tevékenységek

- Az öntudatos autósok összefogásának elősegítése az európai autóállomány további dekarbonizációja érdekében.
- Minél szélesebb körben tudatosítani a tesztelések megbízhatatlanságát. Elérni, hogy az autógyárak hozzák nyilvánosságra a gépkocsik útterhelési teszteredményeit.
- Kritikus követése a gépkocsi-szabályozással és a mobilklímával kapcsolatos megbeszéléseknek.
- Részvétel az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságában folyó kibocsátásteszt-felülvizsgálati folyamatban.
- A politikacsinálók meggyőzése arról, hogy az ambiciózus CO_2-kibocsátáscsökkentés eredménye az európai gazdaság megerősödése és a foglalkoztatottság növekedése lesz.

4b. Tehergépkocsik CO_2-kibocsátása

Stratégiai cél:
Az EU rávétele arra, hogy nőjön a tehergépkocsik üzemanyag-hasznosítási képessége, fejlődjön az osztályozás és általában a teherautókra és az alkatrészeikre vonatkozó szabályozás.

Várható döntések 2012-2014-ben:
Az Éghajlatpolitikai Főigazgatóság készített egy kiinduló tanulmányt a nehéz tehergépkocsik ühg-kibocsátása csökkentésének politikai lehetőségeiről, beleértve a CO_2 szabványokat és szinteket is. 2012-re várható a mérési megoldásokat taglaló tanulmány. 2012-ben a főigazgatóság kidolgoz egy előterjesztést a mérési módszerek és a metrikák szabályozására.

Célok 2012

- Állásfoglalás kialakítása a tervezés-szabályozási kérdésekről, különös tekintettel a teljesítményfüggetlen metrikákra és az OEM-ekre[1] vonatkozó jelentéstételi kötelezettségekre. Együttműködés a Tiszta Közlekedés Nemzetközi Tanácsával (ICCT).
- T&E tagszervezetek bevonása a kampányba. Technikai szakértők bevonása.
- Koalíció kezdeményezése a Nehéz tehergépkocsi-címkézések átláthatósága végett.

Lehetőségek és veszélyek
Amerika és Japán előbbre van a szabályozásban, viszont az európai autógyárak a szigorítástól féltik a piacaikat. Az Európai Autógyártók Szövetsége saját mérési

[1] Az **OEM** (Original Equipment Manufacturer) kifejezés arra a szituációra utal, amikor egy vállalat az eredeti gyártótól megvesz valamilyen terméket, majd mint sajátját adja tovább, gyakran valamilyen nagyobb termék részeként. (Wikipedia)

standardok kialakításán dolgozik, amelyekkel igazolni tudnák a gigakamionok és az egyre erősebb motorok beépítésének hasznos voltát.

Finanszírozás
2012 júliusáig az ECF Trucks projekttől.

5. Tiszta közlekedési energia

Stratégiai célok:

- A közlekedési üzemanyagok adóját igazítsák a felhasználásnál mérhető ühg-kibocsátáshoz, amiből következik például a bioüzemanyagok kedvezményének a tiltása. Támogatjuk a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosítását a 6 százalékos ühg-csökkentés[2] előírására a közlekedési üzemanyagokra. Ellenezzük a megújulókra előírt 10 százalékos részesedési célt.
- Legyen átlátható a közlekedési üzemanyagok ühg-kibocsátásintenzitása.

Kampánycélok:

- A benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv átfogóan az ühg-kibocsátási intenzitásuk alapján értékelje a közlekedési üzemanyagokat.
- Az EU a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelven keresztül szorítsa vissza a nagy széntartalmú ásványi üzemanyagok kutatását.
- Annak biztosítása, hogy az ajánlott alternatív üzemanyagok használata valóban ühg-csökkentéssel jár. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy 2012-től a bioüzemanyagok ühgintenzitásába beleszámít a földhasználat változásával kapcsolatos kibocsátás is.

A munka három területen zajlik, vannak az ásványi üzemanyagok, a bioüzemanyagok és a villany. Mindezt szabályozza az EU-ban a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a Megújuló energia irányelv és a gépkocsik CO_2-kibocsátásáról szóló határozatok.

5a. Az ásványi üzemanyagok karbonlábnyomának csökkentése

A T&E nagy győzelme a 2011. októberi bizottsági javaslat a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvben az ásványi üzemanyagok bányától a tankig juttatása kibocsátásai mérésének a metódusára. Ha mérni kell a bányászat és a finomítás környezetterhelését, akkor különbség lesz például a hagyományos és az olajhomokból kinyert üzemanyag minősége között.

[2] Draft COMMISSION DIRECTIVE ../…/EU of […] laying down calculation methods and reporting requirements pursuant to Directive 98/70/EC of the European Parliament and of the Council relating to the quality of petrol and diesel fuels (262 Kilobytes)

Stratégiai cél 2012
Kerüljön be a Bizottság javaslata a benzin és a dízelüzemanyagok minőségéről szóló 98/70/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvbe.

Veszélyek
A kanadai kormány a saját olajhomok-bányászatának a védelmében lép fel, és ebben szövetségese lehet az európai olajvállalatok szövetsége, a European Petroleum Industry Association (EUROPIA). Végig kell járni a kanadai nagykövetségek holdudvarát és meg kell győzni a tagállamokat, hogy a Bizottság javaslata a legjobb kompromisszum.

Lehetőségek
A parlamenti tagok támogatták tavaly Connie Hedegaard környezetvédelmi biztos asszonyt a javaslatok elfogadtatásában. Őket és a kormányokat folyamatosan tájékoztatni kell a fejleményekről.

Tevékenység
Erősíteni kell a kampányt annak érdekében hogy tagállamok elfogadják a módosításokat. Tudományos érvekre is szükség van a kanadai lobby semlegesítésére.

Finanszírozás
A projektet a Tides Foundation és a Cooperative támogatja.

5b. Bioüzemanyagok

2010 decemberében tette közé a Bizottság a bioüzemanyagokhoz köthető közvetett földhasználatváltozásról (ILUC) szóló jelentést. AZ ILUC figyelembevétele az ühg-számításba alapvető problémája a bioüzemanyagok értékelésének és alapja kellene, hogy legyen a bioüzemanyag-előállítás EU támogatásának. Az ILUC figyelembevétele ellen van a Mezőgazdasági és az Energia Igazgatóság, bár 2011-ben a T&E hatásos bizottságbefolyásoló média- és akciókampányt folytatott a témában. Sikerült az civil szervezeti koalíció mozgósítása és a tagállami kampány is.

A 2030-as célok körül fellángol a vita. A nagy ívű megújuló célok mellett vagyunk, de szeretnénk elkerülni, hogy ezeket főként bioenergiával lehessen teljesíteni és a bioenergia a széllel versenyezzen, mint most.

Stratégiai cél 2012
- A közvetett földhasználatváltozás (ILUC) beépülése az ühg-számításba a különféle bioüzemanyagokhoz rendelt faktorok révén.
- Megegyezés a környezetvédő mozgalmakkal arról, hogy a hosszú távú tervekben a megújuló energiatermelés nem koncentrálódik a bioenergiára, kiszorítva a többit.

Kihívások
A legnagyobb gond annak elérése, hogy az elfogadott javaslat minél tartalmasabb legyen. Van hajlam a kompromisszumra a Bizottságon belül az ILUC ellenes Energia Főigazgatósággal és másokkal szemben. Szerencsére nem sok olyan tagállam van, amelyiknek érdeke a javaslat kiütése.

Lehetőségek
Sikerült a témában együtt tartani nemcsak a környezetvédő, de a fejlesztési civil szervezeteket is. Lehetőséget biztosítunk tudósoknak, hogy a döntéshozók elé tárják a véleményeket. Vannak sikereink abban is, hogy a fejlett bioüzemanyag- és etanolgyártók fellépjenek az ILUC figyelembevétele mellett. Emellett vannak a téma iránt érdeklődő újságírók és szakértők is.

Stratégia
- Szoros együttműködés a 2012-ben nagyot nőtt civil koalícióval.
- A tagállami civil föllépés erősítése.
- Szövetség az élelmiszertermelőkkel, tudósokkal és a fejlett bioüzemanyag-gyártókkal.
- Nyomásgyakorlás a Bizottságra a parlamenti képviselőkön, a médián és a tagállamokon keresztül.
- Kérdések megfogalmazása a költségekről és a támogatások értékéről, a foglalkoztatottságra gyakorolt hatásokról. Ígéretes szempont, hogy a bioüzemanyag az adófizetőknek és a felhasználóknak együtt milyen drága. Az Európán végigsöprő megszorítások holdkóros elképzeléssé teszik, hogy hatalmas pénzeket nyomjon a közösség egy politikába, ami nem hozza azt, amit várnak tőle.

Tevékenység:
- A T&E továbbra is kulcsszerepet játszik Brüsszelben az NGO koalíció koordinálásában és a kommunikációban a Bizottsággal és a Parlamenttel.
- Kapcsolatépítés érdekeltekkel.
- Együttműködés tagállamokkal.
- Szövetség fenntartása parlamenti képviselőkkel a Környezetvédelmi Bizottságban, akik az élharcosai a témának, ami fontos lesz a javaslat megtétele után.
- Erős együttműködés a tagszervezetekkel, fordítások a tagállamok nyelvére.

Finanszírozás:
Igyekszünk támogatást kapni az ECF-től és a Packard Alapítványtól. A támogatás különösen fontos lesz, ha megjelenik a javaslat, mert akkor meg kell sokszorozni az erőfeszítéseket.

6. Légiközlekedés és hajózás

6a. Légiközlekedés

2012. január elseje óta az EU-ban a légitársaságoknak részt kell venniük a kvótakereskedelemben, ami végeredményben nem más, mint adókivetés a légiközlekedésben felhasznált üzemanyag után. A légitársaságok felháborodása nem szűnik. 2012 márciusában a Financial Times jelentése szerint hét, a légiközlekedésben érdekelt cég (Airbus, British Airways stb.) tiltakozott európai politikai vezetőknél és kérte a kötelezettség felülvizsgálatát. A szabályozást korábban már megtámadták az Európai Bíróságon, de a bíróság 11 nappal a tervezett bevezetés előtt törvényesnek találta az intézkedést.

Miután a bioüzemanyagok kívül esnek az ETS-en, most megjelent egy törekvés a használatukra a repülésben. Ennek elkerülésére a T&E szorgalmazza a kvótakereskedelem kiterjesztését a bioüzemanyagokra. Továbbá továbblépésre bíztatja az EU-t, szeretné elérni, hogy a tagállamokban vezessenek be repülőjegyadót, vagy vessenek ki áfát legalább az EU-n belüli utazásokra. 2012-ben szabályozzák újra az új repülőgépekre vonatkozó CO_2-kibocsátási határértékeket.

Stratégiai célok:

- Politikai támogatás szervezése az új repülőgépek CO_2-kibocsátása jelentős csökkentése mellett.
- Nyomásgyakorlás a Nemzetközi Polgári Légiközlekedési Szervezetre, hogy bocsásson ki egy környezetérzékeny intézkedési keretrendszert.
- Az EU légiközlekedési ETS rendszere elleni támadások kivédése.
- Áfa vagy repülőjegyadó bevezetése Európában.

6b. Hajózás

2011-ben áttörés volt, hogy létrejött egy egyezség az új hajók energiahatékonysági tervezési indexéről (EEDI). A T&E célul tűzte ki az EEDI kiterjesztését a már közlekedő hajókra is. A hajók sebességkorlátozása a legjobb eszköznek látszik a hajók kibocsátására kitűzött 2050-es célok elérésére. Várhatóan az év közepén jön ki egy javaslat a hajózásban használt üzemanyagok ühg-kibocsátásának szabályozására.

Célok 2012

- Elérni, hogy a Bizottság vitára bocsásson egy EU hajózási ühg-csökkentési intézkedést, amely foglalkozik a fekete korommal és a lassú hajózással (*slow steaming* – a hajók sebességének csökkentése üzemanyagmegtakarítás céljából).
- Biztosítani, hogy a hajók sebességszabályozása rajta legyen az EU és az ENSZ Nemzetközi Hajózási Szervezetének (IMO) napirendjén.
- Kerüljön be a hajók emissziója 2013 „A levegő éve" témái közé.
- Az EEDI alkalmazása lehetőségeinek keresése a már közlekedő hajókra.
- Legyen sikeres a hajózási üzemanyag kéntartalmát szabályozó irányelv közös döntési folyamatban lévő módosításának.
- Biztosítani, hogy legyen egy javaslat a globális 0,5 százalékos korlátra (vagyis a desztillált üzemanyag használatának kötelezővé tételére) 2020-tól.
- Fenntartani a diskurzust az európai NO_x, SO_x, PM/BC emisszióellenőrzési területek fejlesztéséről.
- Különleges célok a személyszállító és a kikötőben lévő hajókra.
- Vitát kezdeni az üzemanyag minőségéről (a többi veszélyes összetevő szabályozásáról).

Finanszírozás:

A munkát részben fedezi a DUH „Korommentesen az éghajlatért" kampánya. Még nincs hír a LIFE+ pályázat eredményéről.
Valószínűleg támogatja egy évre a projektet a Climate Works Foundation.

7. Közlekedés és egészség: levegőminőség, zaj, biztonság

A téma egy olyan közlekedési rendszer kialakítása, amelynek nincsenek negatív hatásai az egészségre.

Ma közlekedési eredetű légszennyezésnek tudható be évi százezer, a zajnak ötvenezer és a biztonság tökéletlenségének negyvenezer haláleset. Fontos az eddig nem vizsgált egészségügyi hatása annak, hogy az emberek nem gyalog vagy biciklivel járnak, hanem motorizált közlekedési eszközzel. Az EU-nak nagy lehetőségei vannak a negatív hatások csökkentésére például robusztus határértékek kialakításával és címkézés bevezetésével a gépkocsikra.

7a. Zaj

Stratégiai célok
Bár a környezeti zaj irányelv meghatároz nemzeti és települési feladatokat a zajcsökkentés érdekében, a helyi intézkedésnél hatékonyabb az átfogó kibocsátás-szabályozás a közlekedési eszközöknél és infrastruktúránál. Ennek megfelelően a fő cél a zajkibocsátási norma.

2012-2014-ben várható releváns politikai döntések Brüsszelben

- A Vállalkozási és Ipari Főigazgatóságnak van egy gépkocsizajkibocsátás-szigorítási javaslata, ami várhatóan 2012-ben kerül be a közös döntési folyamatba.
- Hűtővagonok zajkibocsátásának újraszabályozásán dolgozik a Közlekedési Főigazgatóság. A T&E meghívott érdekeltként részt vesz a folyamatban.
- Az Európai Vasúti Hivatal dolgozik a zajkibocsátási normák felülvizsgálatán. A javaslatokat várhatóan 20123-ban bocsátják széleskörű egyeztetésre. A T&E meghívott érdekeltként részt vesz a folyamatba.
- A környezeti zajt szabályozó irányelvet 2013-ban vizsgálják fölül.

Célok 2012
Az EU szigorítási javaslatok széleskörű támogatása.

Lehetőségek és veszélyek
Az autóipar erősen készül a javaslatok gyengítésére.
A zaj egészségügyi harásai egyre fontosabbá váltnak. A WHO arra számít, hogy a közlekedési zaj externális költsége rövidesen nagyobbá válik a légszennyezésénél.
A T&E települések, régiók, környezeti hatóságok, útfenntartók, egészségügyi közösségek széleskörű mozgósítását végzi.

Finanszírozás
A holland Infrastruktúra és Környezetvédelmi Minisztérium támogatja a projektet 2012 végéig. 2013-tól potenciális támogató a Norvég Közlekedési Hivatal és a Svájci Szövetségi Környezeti Hivatal.

7b. Korom

Stratégia célok
Bár vannak elfogadott kibocsátási határértékek a személyautókra és a tehergépkocsikra, a közlekedési levegőszennyezés szabályozása iránti érdeklődés megcsappant. Ugyanakkor bár továbbra is fontosnak számít az éghajlatra gyakorolt hatás, a fókuszban csak a CO_2 van, a rövid életű, de erős hatású többi tényezőre kevés figyelem jut. Ez a két körülmény adja meg a helyét a korom elleni EU szintű kampánynak.

Az ENSZ Környezetvédelmi programjának jelentése szerint a rövid életű nem CO_2, de üvegházhatású anyagok kibocsátásának csökkentése nélkül nem lehet 2 ^{0}C alatt tartani a hőmérsékletemelkedést. Várható, hogy mind az EU, mind az ENSZ csökkentendő szennyezők listáján megjelenik a korom.

Várható ütemezés
Bár a koromra nincsenek konkrét EU tervek, az kapcsolható több témához is:

- A nem úton mozgó gépek szabályozása (NRMM) felülvizsgálatának az anyagai 2012 első felére várhatók.
- A hajózási üzemanyag kéntartalmának csökkentése, amit most vitatnak az EU-ban.
- A Nemzeti Kibocsátási Határértékek (NEC) direktíva felülvizsgálata, aminek elfogadása a levegő évére (2013) várható.

Nyárra várható, hogy az ENSZ Európai Gazdasági Bizottsága véglegesíti a retrofitting – utólagos felszerelés – harmonizálásának és technikai követelményeinek összefoglalóját.
A Nemzetközi Hajózási Szervezetben napirenden van a koromkibocsátás.

Célok 2012

- Elérni, hogy köztudott legyen Európában a korom egészségügyi, környezeti és éghajlatváltozási kockázata.
- A 2013. évi levegőminőségi áttekintésben a korom legyen levegőtisztasági indikátor.
- A nemzetközi hajózás éghajlati hatásainak csökkenését célzó piaci EU intézkedések legyenek figyelemmel a koromra és a többi nem CO_2, de változást okozó tényezőre is.
- A túlságosan rugalmas NRMM javaslat elfogadásának akadályozása, lassítása, átdolgoztatása.
- A Nemzetközi Hajózás Szervezetben együttműködés a Tiszta Levegő Alegységgel és másokkal a Tiszta Hajózásért Koalícióból.

Kihívások

- Nem tisztázott, hogy a korom a levegőszennyezés vagy a klímaváltozás témakörébe tartozik-e.
- A hajózás koromkibocsátása gyorsan nő, de az EU-ban nem foglalkoznak ezzel. Nyomást kell gyakorolni, hogy megkezdődjön a szabályozás előkészítése.

Lehetőségek

- A Bizottság deklarálta, hogy 2013 a Levegő éve lesz, és most zajlik az előkészítése. Még fel lehet hívni a figyelmet témákra.

- 2011-ben számos tanulmány jelent meg a korom veszélyeiről, különös tekintettel a hajók kibocsátására.
- Több, a témával kapcsolatba hozható irányelv felülvizsgálata van napirenden az EU-ban.
- Az úton kívüli, mobil munkagépekre (NRMM) vonatkozó határértékek közé sikeresen vetettük föl az Európa Parlamenttel a részecskeszámot (PN).
- A korom sokféle veszélye segíthet összehozni ellene egy nagy koalíciót.

Tevékenységek

- Nyomásgyakorlás a Bizottságnál a 2013. évi levegőminőségi jelentés minél ambiciózusabb tartalma érdekében.
- Az NRMM felülvizsgálat folyamatának nyomon követése.
- A Nemzetközi Hajózási Szervezet Folyékony és gáz halmazállapotú rakományok (Bulk Liquids and Gases; BLG) albizottságában folyó munka követése és belépés a Sarki Kódex most kezdődő vitájába, a kötelezőség elfogadtatása érdekében.

Finanszírozás

A CWF támogatása biztosított a jövő évre is. 2011-ben a kampány LIFE + pályázatot adott be, döntés még nincs.

7c Gigakamion vagy okoskamion?

Stratégai célok

A mainál aerodinamikailag jobb és biztonságosabb kamionok tervezésének elősegítése célzott változtatásokkal a tömeg és a hossz európai törvényi szabályozásában. A téma a 96/53/EK módosításában ölt testet, amelyben meg lehetne engedni a tehergépkocsik végének az aerodinamikai paramétereket javító kialakítását és a 45 lábú konténerek szállíthatósága végett a hosszméret növelését. Ugyanakkor a változtatás behozhatja a gigakamionokat is, ami viszont nem kívánatos.

(A Bizottság nemrég azzal próbálkozott, hogy kerülő úton lehetővé teszi a gigakamionok belépését a nemzetközi forgalomba kétoldalú egyezmények útján. Ezt a próbálkozást az Európai Parlament és a felháborodás visszaverte ugyan, de látszik belőle, mekkora a nyomás az engedélyezésükre.)

8. Hálózat, kommunikáció, vezetés

8a. Együttdolgozás a tagszervezetekkel

A Tanácsra elsősorban a tagállamokon, azokra pedig a tagszervezeteken keresztül lehet hatni. Ezért a T&E-ben létrehoztak egy új pozíciót. Kerstin Meyer feladata az együttműködés fejlesztése a tagszervezetekkel.
2012-ben a legfontosabb a tagszervezetek folyamatos tájékoztatása a CO_2-kibocsátási ügyekben, valamint szorosabb együttműködés a következő elnök-országok – Ciprus, Írország, Litvánia – civil szervezeteivel.

8b Kommunikáció

Új tartalomkezelővel új honlap, a levelezés megújítása, fészbuk és tvitter. Blogok indítása a sajtó jobb elérése végett.

8c Finanszírozási áttekintés

2011-ben a három fő támogató a Cooperative Foundation és a Tides Foundation, valamint a ClimateWorks. Az Oak Foundation visszatért, és három éves támogatást nyújt az éghajlattal kapcsolatos munkánkhoz.
2012-ben remény van a norvég kormány támogatásának az elnyerésére.
Gondot okoz, hogy a holland kormány és az Oaks három évre szóló támogatása mellett minden mást évente meg kell újítani. Szerencsére a kapcsolat jó a támogatókkal, ami segít a támogatások ismételt elnyerésében.

Igen fontos a jelenlegi támogatások konszolidációja, közülük is legfontosabb az ECF.

Összeállította:

Vargha Márton, a Levegő Munkacsoport közlekedési témafelelőse
és Lukács András, a Levegő Munkacsoport elnöke