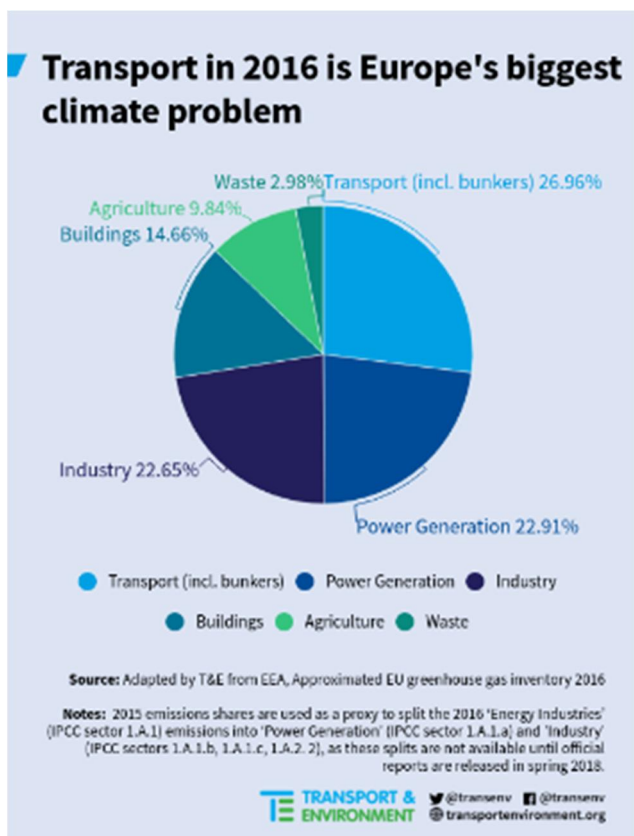


# Közlekedés és széndioxid-kibocsátás: a tények

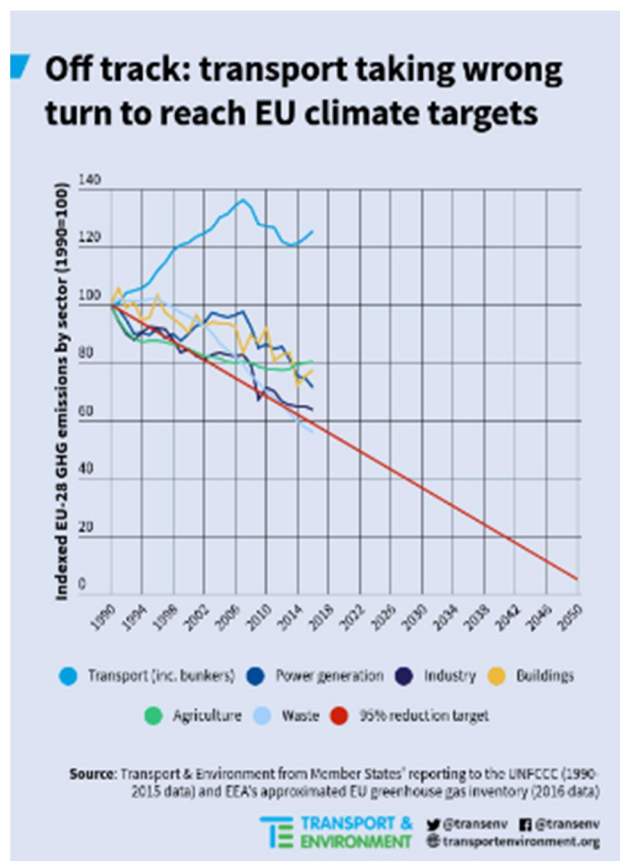
1990 óta Európában negyedével nőtt a közlekedés széndioxid-kibocsátása. Ez az egyetlen szektor, amely a legkevésbé járul hozzá az Unió tagállamainak erőfeszítéséhez, hogy elkerüljük az éghajlati katasztrófát. Ahhoz, hogy a Párizsi Egyezmény 2050-re kitűzött klímacéljának az eléréséhez legalább a személyautó- és a furgonállományt teljesen dekarbonizálni kell, vagyis 2035-ig le kell állítani a robbanómotoros változatok gyártását. Ez csak a gépkocsi-tulajdonlás, az autózás és a vezetés teljes átalakításával sikerülhet. Erről jelentetett meg egy [tanulmányt](#) az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (European Federation for Transport and Environment, T&E), amelynek a Levegő Munkacsoport is tagja.

Voltak, vannak erőfeszítések a fogyasztás csökkentésére, de inkább csak a tesztpadon. A személyautók valós, használat közbeni fogyasztása akár 142 százaléka is lehet annak, ami a papírjaiban föl van tüntetve. Annak ellenére alatta fognak tudni maradni az autógyárak a fogyasztási korlátoknak lényeges technikai fejlesztések nélkül is, hogy megváltozik, szigorúbb lesz a típusbizonyítvány kiadásához szükséges teszt. Igaz, a megfeleléshez növelniök kell azoknak a kilométerenként legfeljebb 50 gramm széndioxidot kibocsátó – tölthető hibrid és csak akkumulátoros – modellek eladását. E kényszer hatására várható, hogy ezen modellek piaci részesedése 2021-re eléri az 5%-ot.

Az elemzések azt mutatják, hogy ha a gyártáskori széndioxid-kibocsátást is figyelembe vesszük, akkor a gépkocsihoz köthető kibocsátás minimalizálásához azt 15-20 évig használni kell, ekkorra lesz elég alacsony az egy kilométerre jutó átlagkibocsátása. Ha ennél jóval korábban lecseréljük, akkor ismét jól megterheljük a légkört az új autó gyártásakor kibocsátott széndioxiddal, amit kezdetünk megint ledolgozni, amikor még a kiselejtezett gépkocsihoz tartozó kibocsátást sem dolgoztuk le. Vagyis kell egy kifutása a gépkocsiállomány teljes lecserélésének villanyautókra. A tanulmány szerzői szerint a következő húsz évet erre kell szánni.



A szektoronkénti üvegházhatású gázkibocsátás az Európai Unióban (2016)



Az üvegházhatású gázkibocsátás változása szektoronként 1990 óta az Európai Unióban, összevetve a 2050-es 95%-os csökkentési célkitűzéssel

Három alapvető okát találták a T&E elemzői annak, hogy nem sikerült eddig eléggé csökkenteni a közlekedés széndioxid-kibocsátását:

1. A kormányok többsége ódzkodik attól, hogy visszaszorítsa a mobilitási igényt, különösen pedig a gépkocsihasználatot és a gépkocsi-tulajdonlást.
2. Az autóipar évtizedek óta sikeresen kerüli meg az üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó jogszabályi korlátozásokat. A dízelbotrány és a típusbizonyítványhoz szükséges bevizsgálás manipulálásának napvilágra kerülése sem vette el a kedvüket ettől. Inkább azon törik a fejüket, hogyan lehet a manipulálni az új tesztelési eljárást is.
3. Az iparágak egészségtelenül nagy befolyása a számukra fontos tagállamokban (Németországban, Olaszországban, Spanyolországban, Szlovákiában, Magyarországon és Romániában), valamint egyes esetekben az Európai Bizottságban is olyan fogyasztási előírásokat eredményez, amelyekkel a kitűzött célok nem lesznek teljesíthetők. Jó példa erre a 2020 utáni időszakra vonatkozó széndioxid-kibocsátási szabályozás.

Nincs tökéletes megoldás, de a múltban elkövetett politikai balfogásokat lehet(ne) a fogyasztást csökkentve és új munkahelyeket létrehozva korrigálni, növelve az energiabiztonságot és csökkentve a közlekedési költségeket.

Mindenekelőtt fel kell gyorsítani az átállást a villanyhajtásra. Tudjuk, hogy a jövő gépkocsijai pár perc alatt tölthetők és legalább 500 kilométeres hatótávolságúak lesznek. Minél gyorsabban beindul a piac, nő a villanyautók piaci részesedése, annál gyorsabb lesz a

fejlődésük is. A szabályozásnak ezért érdemes ösztönöznie a modellválaszték bővülését és a villanyautók széleskörű megjelenését az autószalonokban.

Fontos továbbá egy ambiciózus új fogyasztási előírás bevezetése 2025-ben az európai gépkocsi-piacon. Sajnos az Európai Bizottság által előterjesztett javaslat minden, csak nem ambiciózus:

1. Az új gépkocsik célul kitűzött 30 százalékos kibocsátáscsökkentése 2021 és 2030 között épp a fele annak a 60 százalékosnak, amire szükség van a Párizsi Klímaegyezményben foglaltak teljesítéséhez. 2025-re legalább 20 százalékos csökkentést kell előírni ahhoz, hogy 2035-ben már csak nulla széndioxid-kibocsátású autók gördüljenek ki a gyárak kapuján.
2. A tárgyalás alatt lévő javaslatból kimaradt a nulla széndioxid-kibocsátású gépkocsik támogatásának követelménye. Legalább 20 százalékos piaci részesedésüket kellene előírni 2025-re, jutalmazva azokat a gyártókat, amelyek ezt túlteljesítik, és az eladott gépkocsijaik átlagos széndioxid-kibocsátásának erőteljesebb korlátozásával büntetve azokat, amelyek kínálatában ennél kisebb az arányuk.
3. Lehetetlen olyan előírásokat alkotni, amelyek biztosítják, hogy a gépkocsik használat közben is csak annyi széndioxidot bocsássanak ki, mint a tesztpadon. Ezt a problémát a megengedett eltérés meghatározásával kell orvosolni a tesztpadi és a valós használat közbeni mérés eredménye között.

A harmadik kulcsterület a gépkocsik adóztatásának reformja és az útdíjszedési politika megújítása. Ha elfogadják, a tehergépkocsik útdíjáról szóló új Euromatrica Irányelv segítheti a kisebb fogyasztású gépkocsik terjedését és a tudatosabb közlekedési magatartás terjedését. Sürgős a cégautók adóztatásának reformja is ahhoz, hogy egyre inkább a közösségi autóhasználat lépjen az egyéni autózás helyére. A közautózás terjedése, együtt a dugódíjjal és az úthasználat megfizettetésével, a parkolási korlátozásokkal és a magánautók által használható úthálózat szűkítésével erőteljesen megnövelheti a városok lakóinak életminőségét. Például a Nemzetközi Közlekedési Fórum (International Transport Forum; ITF) modellszámításai szerint Lisszabon vagy Helsinki utcáiról a gépkocsik 90 százalékát lehetne eltüntetni az osztott utazások általánossá tételével.

Az éghajlati katasztrófa elkerülhetetlen a közlekedés átalakítása nélkül lépésről lépésre úgy, hogy az utolsó robbanómotoros gépkocsi a következő húsz éven belül találjon gazdára. Az elmúlt húsz évben nem sikerült sem csökkenteni a közlekedés széndioxid-kibocsátását, sem újtát állni a mobilitási igény növekedésének. A jövőben sokféle eszköz együttes alkalmazására van szükség. Át kell állni a nulla széndioxid-kibocsátású közlekedésre, párhuzamosan az intelligens, vezető nélküli közautók elterjedésével a közúthálózat optimális használata érdekében. Az úthasználati díj bevezetésével párhuzamosan javítani kell a tömegközlekedés minőségét és a gyaloglás, a kerékpározás körülményeit.

2018. április 10.