

Három érvünk van, miért ne vonják be a közúti gépjármű-forgalmat a széndioxid-szennyezés kvótakereskedelmének európai rendszerébe

Összefoglaló

Most tárgyalja az Európai Unió az éghajlatvédelemre és az energiabiztonságra vonatkozó irányelveit a 2030-ig terjedő időszakra. Az előkészítő tárgyalásokon a német autógyártók szorgalmazták a közúti gépjármű-forgalom széndioxid-kibocsátásának bevonását az Európai Unió széndioxidkibocsátás-kereskedelmi rendszerébe. Egyes tagállamok is (pl. Dánia) támogatják az elgondolást, de másféle indokokkal.

Sajnos komoly hátulütői vannak az elképzelésnek. Megvalósulása a következő hátrányokkal járna:

1. A közúti gépjármű-forgalomból származó széndioxid-kibocsátás visszafogása késne és a mértéke is csökkenne. Ez veszélyeztetné az éghajlatvédelmi és energiabiztonsági célkitűzések elérését és növelné a költségeket.
2. Aláásná sokkal hatékonyabb, kifejezetten a gépjármű-forgalomra vonatkozó éghajlatvédelmi intézkedések érvényesülését, például a 2025-re, ill. 2030-ra előírányzott, a gépjárművek üzemanyag-hatékonyságára vagy az üzemanyagok összetételére vonatkozó előírásokat. Ezek az irányelvek kifejezetten az iparágan belül ösztönzik az alacsony CO₂-kibocsátású technológiákba történő beruházásokat.
3. Nem erősödne, hanem még tovább gyengülne a széndioxid-kibocsátási egységek kereskedelmének eredményessége. Ez azt jelenti, hogy a kiadások nem csökkennének, hanem tovább növekednének: a széndioxid-kibocsátás felhasználatlan kvótái áttolódnaának a viszonylag árrugalmas közúti közlekedésre a karbonkibocsátástól erősebben függő, költségérzékenyebb ágazatokból – a CO₂-emisszió csökkentése helyett.

A gépjármű-közlekedésnek csak az iparágak közötti széndioxid-kibocsátási egységek kereskedelmébe történő bevonását ellenezzük. A szektoron belüli karbonemissziós kvóták kereskedelmi bevezetését támogatjuk. Kaliforniában igen jó gyakorlatnak adott teret a szabályozás: a gépjárműgyártók és az üzemanyag-szolgáltatók alacsony CO₂-kibocsátású gépjárművek, illetve üzemanyag-tisztaság után járó kreditpontokkal kereskednek, ami valóban ösztönzi a széndioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló beruházásokat és az innovációt.

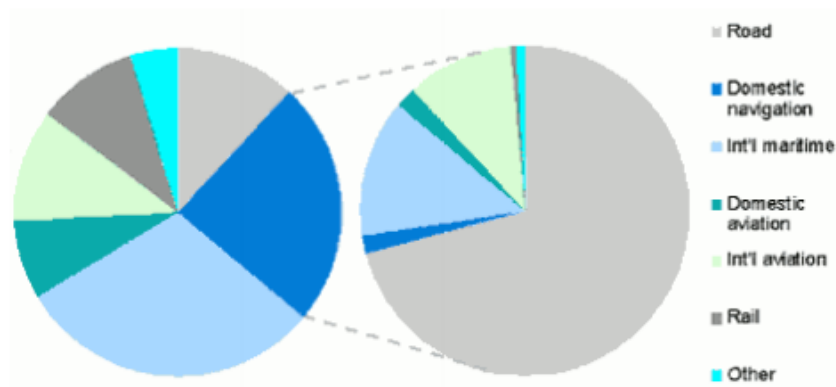


Figure 1: EU emissions by sector

1. ábra: EU kibocsátás alakulása szektoronként, 1990 óta

Bevezetés

Az EU kötelezettséget vállalt¹ arra, hogy az éghajlat-katasztrófa elkerülése érdekében 2050-ig 80-95 százalékkal csökkenti a széndioxid-kibocsátást. A 2011-ben kiadott Gépjármű-közlekedési Fehér Könyv a gépjármű-forgalomban 60 százalékos csökkentéssel számol az 1990. évi széndioxid-kibocsátási adathoz képest. Figyelemre méltó, hogy az Európai Unióban a teljes széndioxid-kibocsátás úgy csökkent 19 százalékkal az 1990. évihez képest², hogy ezen belül a közúti forgalom CO₂ kibocsátása 23 százalékkal emelkedett!

Az EU éghajlatvédelmi célkitűzései 2050-re akkor fognak teljesülni, ha a személygépkocsik és kisteherautók gyakorlatilag teljes dekarbonizációja megvalósul³. Erre azért van szükség, mert egyrészt a nehéz tehergépjárművekből, a légi szállításból és a hajózásból származó CO₂-kibocsátás csökkentése valószínűleg rendkívül nehezen volna megvalósítható, másrészt pedig a szállítási szolgáltatások iránti kereslet várhatóan magas marad.

2008-ban, az autóipar önkéntes vállalásának megíúsulását követően az EU jogszabályban határozta meg a személyautók CO₂-kibocsátásának felső határértékeit, mely 2015-ben, illetve 2021-ben lép hatályba. 2014-ben az EU megerősítette, hogy a 2021-től 95 g/km emissziós átlagérték lesz érvényes az új személygépkocsikra, ami 40 százalékos csökkentés a 2007. évi szintekhez képest. Folyamatban van, és a tervek szerint 2014-ben befejeződik a 2025-ös célszám felülvizsgálata is. A cél a 68-78 g/km, vagyis további 18-28 százalékos mérséklés. A kisteherautók széndioxid-kibocsátására vonatkozó szabályok hasonlóak, és a tehergépkocsikra is várható a korlátozás. A közúti üzemanyagokra hat százalékos széntartalom-csökkentési előirányzat vonatkozik, valamint a megújuló energiaforrások 10 százalékos arányának elérése. Ezek az irányelvek egy átfogó megközelítés részei, mely szerint a CO₂-kibocsátás csökkentéséhez minden ágazatnak hozzá kell járulnia.

Az autóipar viszont ezeknek az irányelveknek felülvizsgálatát szorgalmazza, és azt, hogy a közúti szállítást is vonják be a széndioxid-kibocsátási egységek kereskedelmébe. Ebben az anyagban ennek az elképzelésnek a következményeire és hátulütőire mutatunk rá.

1 2009-ben, amit 2011-ben megerősített az Európai Bizottság:http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/envir/110634.pdf

2 Az EU GDP-növekedése viszont 45%, mutatva a GDP-növekedés és a CO₂-kibocsátás szétválását

3 „80% decarbonisation overall means nearly full decarbonisation in power, road transport and buildings.” ECF, Roadmap 2050 – A practical guide to a prosperous, low-carbon Europe, 2011.

1. A széndioxid-kibocsátási egységek meglévő kereskedelmi rendszerébe való bekapcsolódás nem csökkentené a közúti forgalomban keletkező széndioxid-szennyezés mértékét

A széndioxid-kibocsátási engedélyek adás-vétele az európai CO₂ szennyezés mintegy felére terjed ki, működése a 'cap and trade' (korlát és kereskedelem) koncepción alapszik. A vállalkozások a megszabott korlátokon belül kaphatnak, illetve vásárolhatnak széndioxid-kibocsátást engedélyező egységeket – kvótákat –, amikkel akár tovább is kereskedhetnek egymás között. Csakhogy az eltúlzott kvótakiosztás – a korlát túl széles volta – és a gazdasági válság eredményeképpen túlkínálat⁴ jött létre, és a kvóta tonnánkénti ára 6 euró körülire süllyedt. Vagyis a széndioxid-kibocsátási egységek ára jóval alacsonyabb a beruházási döntések befolyásolására ideálisnak tartott 25-30 euró/tonnánál. Pedig ez az árszint már ösztönözné például a szénről a gázra történő átállást⁵.

Ezért életbevágóan fontos a karbonkvóta-kereskedelmi rendszer átszervezése. A széndioxid-kibocsátási egységek árának ösztönöznie kell az energiahatékonyság növelését és a szénalapú energiaforrások kiváltását, amire az éghajlatvédelmi stratégia 2030-as célkitűzéseinek megvalósíthatósága érdekében van szükség. Ha azonban a közúti forgalmat vonnák be az egyébként is eredménytelen ETS-be, az nem orvosolná a rendszer hibáit, és az utakon keletkező CO₂-szennyezést sem csökkentené.

A rendszer működőképességét az üzemanyagok adójának szerény megemelése biztosítaná

A széndioxid-kibocsátási egységek kereskedelmének alapja a sok ezer ipari kéményből dőlő sok tízezer tonna széndioxid-mennyiség mérhetősége. A pontszerű kibocsátás mérhető, de a sok millió kipufogóból kiáramló széndioxid mérése lehetetlen vállalkozás. Ezért a közúti szállítás bevonása az ETS-be a légiközlekedéshez hasonlóan volna megvalósítható. Abból kiindulva, hogy egy liter üzemanyag elégeésekor mintegy 2,5 kg CO₂ keletkezik⁶, a közúti szállítás az üzemanyag-eladások mérésével lehet bevonni úgy, hogy az üzemanyag-szállítók széndioxid-kibocsátási egységek birtokában hozhatják forgalomba az üzemanyagokat.

Az üzemanyag-gyártó és forgalmazó cégek már egyébként is fizetnek üzemanyagadót, így a karbonkvóták bevallása nem jelentene jelentős többletterhet az adminisztrációban, vagyis emiatt nem emelkednének az árak. A mostani 6 euró/CO₂t ár mindössze 0,015 euró literenként, ami a mai üzemanyagáraknak nagyjából 1 százaléka. A középtávú célként megjelölt 25 euró/CO₂t ár is csak 4 százalékos, 0,06 euró/liter üzemanyag-áremelkedést hozna.

4 http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/reform/index_en.htm

5 Proportionate Impact Assessment European Commission backloading proposal, pp. 11, http://ec.europa.eu/clima/policies/ets/cap/auctioning/docs/swd_2012_xx2_en.pdf

6 A benzin esetében literenként 2,34 kg a gázolajnál 2,62 kg literenként.

A széndioxid-kibocsátási egységek kereskedelmének jelenlegi rendszerében lehetetlen a CO₂-szennyezés csökkentésére ösztönző árjelzést adni a közúti forgalomnak

A fenti adatok arra utalnak, hogy a közúti szállítás bevonása az ETS-be nagyon szerény áremelkedéssel járna. Hosszú távon -0,7 értékű üzemanyagár-rugalmasságot feltételezve a 6 euró/CO₂t ár alkalmazásával a közúti forgalom széndioxid-kibocsátásának csökkenése még az 1%-ot sem érné el. **A karbonkvóta árának magasabb, 25 euró/CO₂t ára, a 0,06 EUR/liter üzemanyagár-emelés révén mintegy 3 százalékkal csökkentené a közúti gépjárműforgalomból származó CO₂-szennyezést⁷.**

Az ilyen szerény mértékű áremelések nem ösztönöznék sem a tiszta üzemanyagok és tiszta gépjárművek bevezetését, sem a tisztább (pl. kötöttpályás vagy kerékpáros) szállítási, utazási módra való váltást, valamint nem csökkentenék a szállítás iránti keresletet sem. Ezen túlmenően, a jelenlegi kvótarendszerben megengedett legmagasabb, a 100 euró/CO₂t karbon ár is csak 0,25 euró/liter üzemanyagár-emelkedéssel járna, ami a széndioxid-kibocsátást a közutakon csupán mintegy 10 százalékkal csökkentené.

Az EU éghajlatvédelmi céljainak eléréséhez azonban 2050-re a közúti gépjármű-forgalmat, de legalább a kisteherautókat és a személyautókat gyakorlatilag teljesen dekarbonizálni kellene.

Végül, de nem utolsósorban az is elképzelhető, hogy a tagállamokban a kormányok csökkenteni kezdik az üzemanyagok adóterheit az ETS miatti áremelkedések ellensúlyozása végett. Ebben az esetben még vissza is üthet az intézkedés, és akár nullára is eshet a CO₂-szennyezés csökkenésének mértéke. Ez a lehetőség abban az esetben merülne fel különös jelentőséggel, ha a közúti közlekedés valamely tagállam egyoldalú intézkedésével kerülne be az ETS-be.

Ingyenebéd nincs. A közúti forgalom tagállamok szintjén történő bevonása a széndioxid-kibocsátási egységek kereskedelmébe szintén nem hozná a várt eredményt

Egyes tagállamok, például Dánia⁸, az üzemanyagok tagállami szinten történő bevonását szorgalmazzák az ETS-be. Tagállami szinten ez politikailag népszerű ötletnek tűnhet a széndioxid-kibocsátás csökkentését előirányozó nemzeti jogszabályok kidolgozása vagy a meglévő EU normatívák bevezetése helyett.

A közgazdaságtan egyik alapszabálya: ingyenebéd nincs. Ha Európa teljesíteni akarja a közlekedési Fehér Könyv és az Útiterv 2050 elfogadott célkitűzéseit a kőolajfelhasználás és a széndioxid-kibocsátás csökkentésére, akkor a gépjárműforgalmat már most évről évre 3 százalékkal kell dekarbonizálni. A hathatós intézkedések halogatásának következtében várható, hogy a célok eléréséhez egyre magasabb lesz ez az érték, aminek teljesítéséhez radikális intézkedések kellene majd, nagyon magas kiadások mellett.

⁷ A 6 centes üzemanyagár-emelkedés átlagosan 1,5 euró/liter árnál mintegy 4 százalékos költségemelkedést okoz. Hosszú távon -0,7 százalékos árrugalmasságot feltételezve ez a CO₂-kibocsátás három százalékos csökkenését hozza.

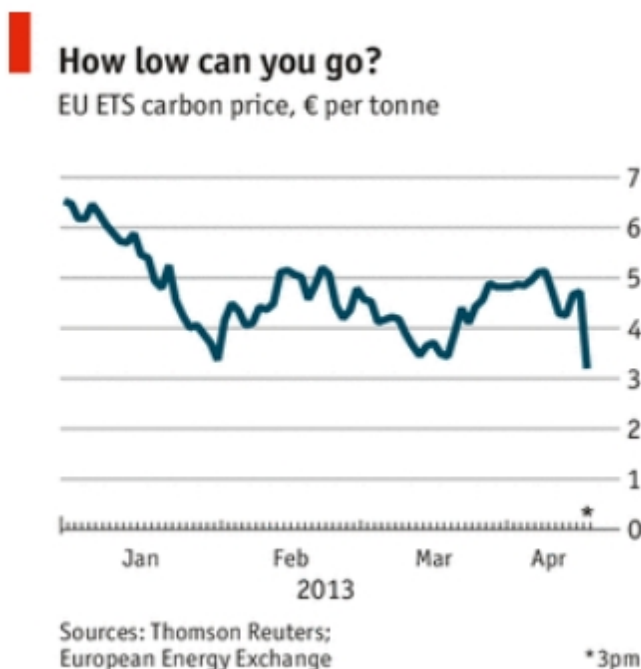
⁸ Környezetvédelmi Tanács, 2014. június 12., nyilvános vita a klíma- és energiapolitika kereteiről 2030-ig.

2. A közúti közlekedés bevonása tovább rontaná az ETS eredményességét és növelné a költségeket

Egyes álláspontok szerint a közúti forgalom bevonása a széndioxid-kibocsátási egységek kereskedelmébe olcsóbbá tenné a CO₂-szennyezés visszafogását azáltal, hogy a kibocsátáscsökkentési kötelezettség a közutakról más ágazatba tevődne át. Ez az elképzelés egy beszűkült gazdasági megfontoláson alapszik, és figyelmen kívül hagyja azt a lényegi elemet, hogy a karbonkvóta-kereskedelem rendszere nem globális, hanem regionális.

A széndioxid-kibocsátási egységek kereskedelmébe való beléptetése gyöngítheti a közúti forgalmi szektorban az erőfeszítéseket a CO₂-szennyezés csökkentésére

A széndioxid-kibocsátási egységek kereskedelmében részt vesznek védett és kitett, könnyen mozduló iparágak. A közúti forgalom védett szektornak számít, hiszen nem lehet földrajzilag máshová telepíteni, mint ahogy pl. az épületeket sem. A kitetteket viszont igen, ezért a széndioxid-kibocsátás csökkenését célzó erőfeszítések átterelődése más, kevésbé védett szektorokba negatív hatással lehet az EU gazdaságára.



2. ábra: Az EU-ban a karbonkvóta-kereskedelem tervezési hibákkal és túlkínálattal küzd

Míg a közlekedés igen nagy kibocsátási egységárakat is el tud viselni területi átrendeződés nélkül, ez a nehéziparra már nem igaz. Ez a félelem a széndioxidkibocsátás áthelyeződésétől legyen bár jogos vagy csak képzelt, alapvető oka az igen nagylelkű kibocsátási kvótakiosztásnak.

Elvben a közúti közlekedés bevonásával az ETS-nek lenne egy olyan szektora, amelynek az igényei nagyobbak, mint amekkora kvótához kibocsátással juthat, és ez felferheti az árakat. Két komoly ellenvetés is van ezzel a gondolattal szemben.

Az első, hogy ha túl sok a hozzáférhető egység, akkor a legjobb megoldás kivonni a piacról a felesleget, vagyis lejjebb lehet szállítani a kvótakibocsátás felső korlátját. Ez politikailag nehezen kivitelezhető. De ha ez így van, akkor felmerül a kérdés, hogy vajon a közúti forgalom bevonása esetén lesz-e politikai akarat arra, hogy a széndioxid-kibocsátási egységek kiosztásának korlátja elég alacsony legyen ahhoz, hogy a kvóta piaci ára megemelkedjék.

A másik ellenérv, hogy a közúti forgalom CO₂-kibocsátása több évtizeden át tartó folyamatos emelkedés után jelenleg mintegy 10 százalékkal alacsonyabb a 2007. évi szintnél (bővebb elemzés alatt).

Alapvető gond az ETS-sel, hogy a bevont szektorok rugalmassága igen eltérő a széndioxid-kibocsátási egység árával szemben. A politikai és gazdasági realitás azt diktálja, hogy a kvótaárak csak addig a szintig emelkedjenek, amit a legérzékenyebb iparágak még éppen el tudnak viselni. Ez magyarázza a kialakult 6 euró/CO₂t árat, és teszi elképzelhetetlenné a maximált 100 euró/CO₂t elérését.

Összességében a közúti közlekedés bevonása növelné a feszültséget a védett és az érzékeny szektorok között ahelyett, hogy kigyomlálná az ETS veleszületett gyengeségeit.

Az ETS-sel elhalasztódnak, és így megdrágulnak a szükséges beavatkozások a közlekedésbe

Ahogy feljebb leírtuk, a büntetőkvíta ára a kulcsszereplők – az autó- és a kamiongyárak illetve a Bosch-hoz vagy a Valeo-hoz hasonló autóiipari beszállítók – számára túl gyönge és túl indirekt jelzést ad ahhoz, hogy rászánják magukat a szükséges beruházásokra annak ellenére, hogy ezek ésszerű idő alatt megtérülnének. Ez az idővesztés kritikussá válhat az üzemanyag-hatékonysági fejlesztések felgyorsításában, valamint az e-mobilitás felé történő elmozdulásban, ami a könnyűflotta (személygépkocsik és kisteherautók) határidőre történő dekarbonizációjához elengedhetetlenül szükséges. Ez károkat okozhat az EU gazdaságában és az éghajlatvédelemben egyaránt.

Az éghajlati katasztrófa elkerülése érdekében előbb-utóbb át kell térni a széndioxidkibocsátás-mentes közlekedésre. Ha a közlekedés belekerül az ETS-be, akkor előfordulhat, hogy ezt az átmenetet végül igen gyorsan kell majd végrehajtani, ami hatalmas többletköltségekkel jár majd.

Már a Bizottság közlekedési fehér könyvének csökkentési menetrendjét is irreálissá teszi, hogy 2030 utánra hagy sok lépést, amire szükség van a 60 százalékos csökkenéshez 2050-re. Az ETS opció csak még jobban megnehezítheti és megdrágíthatja a cél elérését azzal, hogy 2030 előtt még kevesebb változáshoz vezet⁹. Tehát az általános cél elérése nagyobb és drágább erőfeszítést követelhet a többi szektortól ahhoz, hogy Európa elérje a 2050-es célt.

⁹ A bizottság 2030-ig évente mindössze 1 százalékos csökkentést céloz meg, majd ez után a csökkenési rátának hirtelen 5 százalékosra ugrásával számol.

3. A közúti forgalom bevonása az ETS-be jóval hatékonyabb intézkedések eredményességét veszélyeztetné

Nem véletlen, hogy a németországi autógyártók a legnagyobb támogatói a közúti forgalom bevonásának az ETS-be¹⁰. Ez áttolja ugyanis a széndioxid-kibocsátás csökkentésének ódiúmát más szektorokra, és lehetőséget ad a kettős szabályozással való érvelésre a CO₂-határértékek gyengítése érdekében. A beléptetést követően akár le is kerülhet a napirendről a közutakról származó CO₂-szennyezés kérdése.

Már vagy húsz éve ez a taktika. Az autóiipari lobbizás először azzal operált, hogy a növekvő üzemanyagköltség természetes úton elvezet majd a kívánt hatékonyságnövekedéshez (nem vezetett el); aztán azzal, hogy elég az önkéntes vállalás (nem volt elég); végül, amióta a CO₂ g/km kibocsátási szabályozási javaslat megszületett, annak a gyöngítésén és késleltetésén dolgozik (és el is érte). Jelenleg éppen azzal próbálkoznak, hogy aláássák a 2020 utánra vonatkozó előírásokat, amellyel érvelve, hogy a közúti forgalmat be kell vonni a kvótakereskedelmi rendszerbe.

A 2015-re és 2021-re előírt átlagos CO₂-kibocsátási határérték sikeresen csökkentette a személy- és kisteherautókból származó széndioxid-kibocsátás mértékét, és ha 2025-re és 2030-ra új célértékeket adnának meg, az hozzájárulna a 2030-ra kitűzött célok eléréséhez. A szabályozás sikeresen tornázta fel az éves üzemanyag-hatékonysági javulást a 2007 előtti 1,3 százalékról 2009-2013 között 3,9-re. A legtöbb európai autógyártó jó úton halad a 2020. évi előírások teljesítéséhez. Ugyanakkor az autópályák stabilak, ami azt jelzi, hogy az üzemanyag-megtakarítás költsége a vártnál kisebb¹¹.

A szabályozás már ma is hozzájárul a közlekedési kibocsátás csökkenéséhez. A felszíni közlekedés kibocsátása 2012-ben a 2007. évi csúcsonál 10 százalékkal kisebb volt¹². A gazdasági válság hatása ebben mérsékelt volt, ami arra utal, hogy 2007 óta erősen függetlenedett a közúti forgalom CO₂-kibocsátásának alakulása a gazdasági tevékenységtől¹³. A 2020-as cél 2010 és 2030 között 24 százalékkal fogja csökkenteni a személygépkocsik összes CO₂-emisszióját¹⁴.

A következőkben azt vizsgáljuk fel, miért a széndioxid-kibocsátásra és az üzemanyag-hatékonyságra vonatkozó ambiciózus szabályozás a legjobb módja a közúti forgalomból származó széndioxid-kibocsátás csökkentésének.

10 <http://www.reuters.com/article/2014/08/20/eu-ets-autos-idUSL6N0Q42U720140820>; A Daimler elnöke, Dieter Zetsche Stuttgartban egy panelbeszélgetésen szőnyegkereskedelemnek nevezte, ahogy kialakultak az EU CO₂-kibocsátási céljai, és szorgalmazta az elszakadást a járművek kötelező CO₂-kibocsátási normáitól és a közlekedési szektor bevonását a meglévő ETS-be. (Frankfurter Allgemeine Zeitung 2013. október 15. nyomtatott lap) <http://www.theicct.org/blogs/staff/latest-eu-bazaar-carpet-trading-emissions-trading>

11 http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/T%26E%20Report%20-%20Carmakers%20CO2%20emissions%20in%202013_Part1.pdf

12 Heavy-duty vehicle emissions remained more or less stagnant and van CO₂ emissions improved at a much slower pace. This suggests most of the improvements come from cars.

13 <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>

14 Commission Impact Assessment accompanying its proposal to review Regulation 443/2009.

3.1 A szabályozással lehet a leghatékonyabban csökkenteni Európa olajfüggését

Egy gazdasági szempontból optimális klíma- és energiapolitikának nemcsak a CO₂-kibocsátáscsökkentés költségeit kell minimalizálnia, hanem az EU – fontos politikai és gazdasági következményekkel járó – függésének költségeit is a külföldi olajtól. A nagyarányú energiafüggőség forrásátrendeződéssel és GDP-veszteségekkel jár, és költséges az alkalmazkodás a hirtelen, nagy áringadozásokhoz¹⁵. Az EU a felhasznált olaj 90 százalékát importálja. Oroszország (33%) a legnagyobb szállító, és a nagyobbak közé tartozik még Szaúd-Arábia, Líbia and Nigéria¹⁶.

Az EU teljes olajforgalmának – évi 200 Mtoe-nek – az egyharmadát füstölik el a személyautók és a kisteherautók, összesen mintegy évi 100 milliárd euró értékben. Az ETS opció alig csökkentené a felhasználást vagy az energiafüggőséget (25 euró/CO₂t kibocsátási egységár mellett három százalékkal). A szabályozás jóval eredményesebb. A 95 g/km-es cél teljesülése 2020 után évi 27-36 milliárd euró értékű üzemanyag-megtakarítást eredményezne¹⁷. Egy új elemzés szerint Lengyelország olajfüggése¹⁸ (94 százalékban Oroszországból importálják) feloldásának is leghatékonyabb eszköze az ambiciózus CO₂-kibocsátás szabályozása.

3.2 A szabályozás győzedelmeskedik a piaci korlátokon

Időnként fölmerül, hogy a széndioxid-kibocsátás csökkenését a piacon egyedül az hátráltatja, hogy nem hoz semmit a konyhára. Ez messze van az igazságtól. Az az ár, amennyivel többbe kerül egy 85 g/km felhasználású gépkocsi, két év alatt megtérül az üzemanyagköltségben¹⁹. Igaz, az emberek jó része nem tartja nagyon fontosnak a fogyasztást, amikor autót vásárol, az inkább csak szerepel a kritériumok között. Hiába kerül szóba az üzemanyaghatékonyság, inkább érdeklí őket a gépkocsi ára, mint az, hogy mekkora lesz az üzemanyagmegtakarítás²⁰. A kibocsátásszabályozás ez ellen a piaci korlát ellen is hat, és ezért támogatják széles körben az autózvezetői és fogyasztói egyesületek²¹.

3.3 A szabályozás tervezési biztonságot ad a gyártóknak

Az autóiipari beszállítók, mint a Valeo vagy a Bosch azért fejlesztenek ki alacsony kibocsátású technológiákat, mert a kibocsátási szabályozásból következtetni tudnak a jövőbeni piacukra. Ez biztonságossá teszi a beruházást, ami az ETS-től nem várható. Márpedig az autóiipari beszállítók beruházásai jól képzett mérnököknek teremtenek munkahelyeket az EU-ban. A versenyképessége is nagyobb egy szektornak, ha olyan üzemanyaghatékony technikákat dolgoz ki, amelyeket világszerte egyre inkább keresnek az autósok is és a törvényalkotók is.

15 See, for example, http://cta.ornl.gov/cta/Publications/Reports/ORNL_TM2005_45.pdf

16 Eurostat, Main origin of primary energy imports, EU-28, 2002-12

17 Commission impact assessment Car CO₂ Regulation 2012 p17.

18 http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2013%20Poland_at_crossroads_final.pdf

19 T&E Position Paper Cars CO₂ [http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Cars%20CO₂%20Position%20Paper%20301012%20Final_0.pdf](http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Cars%20CO2%20Position%20Paper%20301012%20Final_0.pdf)

20 <http://www.theicct.org/blogs/staff/latest-eu-bazaar-carpet-trading-emissions-trading>

21 Pl. a BEUC vagy a FIA támogatja a 95g célkitűzést. <http://www.beuc.org/publications/2013-00542-01-e.pdf>

3.4 A szabályozás jól képzett dolgozók számára teremt munkahelyeket

A szabályozás rákényszeríti az autógyárakat, hogy egyre jobb üzemanyag-hatékonyságú modelleket kínáljanak. A magasabb ár a vásárlók számára megtérül az alacsonyabb üzemanyagköltségben. A gyártó magasabb árbevételéből pedig finanszírozható a további kutatás-fejlesztés (K+F) és a drágább gyártás. Azt a pénzt pedig, amit nem üzemanyagra költenek az autósok, elköltik másra. Egy Cambridge-i elemzés²² 2013-ban kimutatta, hogy az Európai Unió CO₂-jogszabályainak eredményeképpen 2030-ig 440 000 új állás jöhet létre Európában, nagyrészt az autóiparban.

4. A közlekedés bevonása az ETS-be nem megoldás, de a kereskedés más formája az lehet

CO₂-kibocsátási normák arra kötelezik az autógyártókat, hogy csökkentsék az általuk gyártott járművek kibocsátását. Ez házon belül mozgásteret ad a saját márkák és modellek paramétereinek változatos hangolásra, miközben a gyártó átlagértékei a korlátok között maradnak. Van például autógyártó, amelyik a SUV modellek nagy kibocsátását kis városi autók gyártásával ellensúlyozza.

Az autógyárak viszont egymás között nem kereskedhetnek CO₂-kibocsátási értékekkel. Ezt az autógyárak nem is szorgalmazzák, inkább szeretnék a közúti közlekedést az ETS-en belül tudni, ahol viszont már nem ők, hanem az üzemanyag-szállítók a kvótakötelesek. Pedig ha az autógyárak adhatnák-vehetnék a kibocsátási értékeket hasonlóan ahhoz, ami Kaliforniában történik, javulna a szabályozás költség-haszon aránya, és verseny alakulhatna ki az autógyártók között, hiszen hasznot húzhatnának abból, ha túlteljesítenek. A rendszer kombinálhatná a nem szennyező gépjárművek (Zero Emission Vehicle, ZEV) gyártásának ösztönzését is ZEV kreditpontok adásvételének megengedésével.

A kaliforniai szisztémában²³ azok az autógyárak, amelyek élen járnak a nem szennyező gépjárművek gyártásában, mint pl. a Tesla vagy a Nissan, jobb költség-haszon aránnyal értékesíthetnek villanyautókat, mint különben tehetnék. Mások, például a Fiat-Chrysler számára azáltal marad lehetséges a nem tiszta üzemű gépkocsik értékesítése, hogy ZEV kreditpontokat vásárolnak. Ez a rendszer a határértékek túlteljesítésére készíti az autógyárakat, segíti a költséghatékony megoldások terjedését, megengedi a specializálódást és elősegíti a villanyautók korai bevezetését.

Kaliforniában adják el a világon a legtöbb villanyautót²⁴. Hasonló rendszer működik Kaliforniában az alacsony széntartalmú üzemanyagpiacon is, amely a tiszta üzemanyag paraméterekért járó kreditpontok kereskedelmét teszi lehetővé. A kaliforniai rendszer környezeti, gazdasági és versenyszempontból is kedvezőbb az EU gyári hibás superkredit pontjainál, amely túlságosan nagyelkűen számítja be az autógyárra vonatkozó szabályozásban az eladott villanyautók nulla kibocsátását, aláásva ezzel a CO₂-szabályozást.

22 <http://www.ricardo-aea.com/cms/assets/MediaRelease/Economic-Assessment-Vehicles-FINAL2.pdf>

23 Összekötik az autógyár autóeladási engedélyét egy nulla kibocsátási előírással http://www.ppica.org/content/pubs/cep/ep_907lbep.pdf pp. 2.

24 <http://www.transportenvironment.org/publications/electric-vehicles-2013-progress-report>

5. Következtetések és javaslatok

Most tárgyalják az EU energia- és környezeti politikájának irányelveit a 2030-ig terjedő időszakra. Ezen tárgyalások részeként a személygépkocsi-gyártók, de Dánia is azt támogatja, hogy a közúti forgalom is kapcsolódjon be a széndioxid-kibocsátási egységek adásvételének európai rendszerébe.

A bekapcsolódás az üzemanyagok árának szerény megemelésével történne, attól függően, hogy a tagállamok miként állítják be az üzemanyagokat terhelő adókat. Olyan mértékű üzemanyagár-emelést nem lehet elérni, amelynek hatására csökkenne az olajimport, vagy elindulnának a közúti károsanyag-kibocsátás csökkentéséhez szükséges beruházások és technológiai fejlesztések.

A közúti közlekedés bevonása az ETS kereskedelemben a következőkkel járhat:

1. Késedelmet szenved és nem lesz elég erőteljes a közlekedési széndioxid-kibocsátás csökkenése ahhoz, hogy teljesüljenek a klímavédelmi és biztonsági célok.
2. Háttérbe kerülnek a jóval hatékonyabb klímapolitikai eszközök, például a gépkocsik hatékonyságát szabályozó és a tiszta üzemanyagok bevezetését célzó előírások, pedig ezek a szabályozások jól ösztönzik a befektetést az alacsony kibocsátású technikákba a közlekedésben.
3. Inkább gyöngíti, mint erősíti az ETS-t, és növeli, nem csökkenti a költségeit, mert áttérrel a kibocsátáscsökkentést a védett közlekedésről a potenciálisan kitett szektorokra. A védett és kitett szektorok közötti feszültség lényeges oka annak, hogy az ETS képtelen hatékony árüzeneteket generálni.

Az ETS opció ugyan rossz, de a kvóta és a kvótakereskedelemben a közlekedésre adaptált változata már lehet jó. Európa tanulhat Kaliforniától, ahol nulla széndioxid-kibocsátású gépjármű- és alacsony széntartalmú üzemanyagkvótákkal kereskednek az autógyárak, illetve az energiaszolgáltatók. Ez a szisztéma képes a beruházás ösztönzésére a nulla kibocsátású gépkocsik gyártásába és a közlekedési innovációba.

Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) [tanulmányát](#) angolból fordította: Vargha Márton

További információ:

William Todts

+32 (0)2 851 02.21

+32 (0)495 79 95 05

william.todts@transportenvironment.org

Vargha Márton

06-30-350-1835

vargha.marton@levego.hu