

Budapest, 2015. március 3.

Dr. Seszták Miklós
miniszter
Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
Budapest

Tárgy: Az Európai Bizottság közleménye
a rugalmas Energiaunió és a jövőbe mutató
éghajlat-politika keretstratégiájáról

Tisztelt Miniszter Úr!

Március ötödikén ül össze a Közlekedési, Távközlési és Energiaügyi Tanács, amelyen Ön megbeszéli minisztertársaival az Európai Bizottság nemrég nyilvánosságra hozott közleményét a rugalmas Energiaunió és a jövőbe mutató éghajlatpolitika keretstratégiájáról. Szeretném felhívni az Ön figyelmét ennek a közleménynek a közlekedést érintő részeire.

Évről évre mintegy 300 milliárd euróért importál az Európai Unióba olajat, egyharmadrészt Oroszországból, másik egyharmadot a Közel-keletről – és ennek az olajnak a túlnyomó részét a közlekedés használja föl. 31 százalékos részesedésével a közlekedés a legnagyobb üvegházhatásgáz-kibocsátó Európában (beleszámítva a nemzetközi hajózást és légiközlekedést is), és ez a kibocsátási részesedés csak emelkedik. Az *Útitervben az egységes európai közlekedési térség megvalósításához* (Fehér Könyv) azt vállalták az EU tagállamai, hogy összességében hatvan százalékkal csökkentik a közlekedés ühg-kibocsátását 2050-re. E vállalás teljesítéséhez a mai szintről indulva évenként három százalékos csökkenésre van szükség, és ahhoz, hogy ez így is legyen, nagyratörő intézkedések kellenek.

A közlemény az Energia Unióról szólva hangsúlyozza a kínálat növelését és különleges figyelmet szentel azokra az ágazatokra – köztük a közlekedésre – ahol hatalmas a hatékonysági tartalék. Az Európai Bizottság helyesen 70 g CO₂/km-re javasolja csökkenteni a személygépkocsik és a kisteherautók CO₂-kibocsátásának megengedett értékét 2025-től, a most használatos mérési eljárás mellett. A javasoltnál gyöngébb határérték, a bevezetési határidő eltolása nehéz helyzetbe hozhatja az európai autóipart egy kemény versenypiacon, és abban is akadályozhatja a tagállamokat, hogy teljesítsék az erőfeszítések megosztásáról szóló, rövidesen elfogadásra kerülő irányelv szerint rájuk háruló célok teljesítését. Sajnálatos, hogy nincs szó a közleményben az évek óta változatlan üzemanyag-hatékonyságú nehéz tehergépkocsik széndioxid-kibocsátásáról, mert ha nem javul, tovább nő a lemaradásunk Amerika és Japán mögött ezen a területen.

Örvendetes az elmozdulás a közlekedés elektrifikálása felé, ami az ehhez szükséges innováció révén egyedülálló lehetőséget ad Európának, hogy úgy növekedjen, hogy közben dekarbonizálja a közlekedést, megszabadul az olajfüggéstől és növeli a foglalkoztatottságot. Hiányzik azonban a stratégiából a nemzetközi összefogás, a regionális vasutak integrációja és az áruszállítás radikális dekarbonizációja. Európában a multimodális, sokféle járművet használó elektromos közlekedésnek kell lennie az Energiaunió egyik alappilléreinek. Ez

segítheti elő a Fehér Könyv céljainak megvalósulását a multimodalitás kiterjesztésében, valamint a fenntartható járműhasználat, a mainál könnyebb, kisebb járművek elterjedésében. Az apró előrelépések politikáját fel kell váltania Európában a járműállomány gyors átalakításának és a közlekedés és az elektromos hálózatok integrációjának, az okos technikák támogatásának.

Ami a bioüzemanyagokat illeti, egyetértünk a Bizottsággal abban, hogy fontos a fenntarthatóság szempontjainak érvényesítése és a biomassza fűtésre és villany előállítására való felhasználása is. Nagyon oda kell figyelni azonban a hátrányos környezeti hatásokra, például a túlzott földhasználatra, és ezeket lehetőség szerint el kell kerülni. Akárcsak az Egyesült Államokban, Európában is be kell számítani a bioüzemanyagok értékelésekor az közvetett földhasználat teljes értékét (ILUC). A piszkos olajnak pedig nincs helye egy olyan világban, amely a globális fölmelegedést két Celsius fok alatt akarja tartani.

A légiközlekedés és a hajózás nemzetközisége és igen erős növekedési kilátásai miatt különösen érzékeny terület. A Bizottság jól döntött, amikor ezeket a területeket is bevonta a 2030-ra kitűzött 40 százalékos széndioxidkibocsátás-csökkentési programba, és a párizsi csúcs előkészítése során kiemelte, hogy 2016-ra a Nemzetközi Tengerészeti Szervezetnek (IMO) és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetnek (ICAO) mit kell tennie az adott ágazatokban a széndioxid-kibocsátás csökkenéséért. Az ICAO esetében az EU azt kívánja elérni, hogy a 2016. évi közgyűlése fogadjon el egy környezettudatos, piaci eszközökre épülő globális intézkedést (Market-Based Measure; MBM), és akadályozza meg az új repülőgépek csalárd, a kibocsátásra a valóságban semmilyen hatást nem gyakorló széndioxid-kibocsátási normájának elfogadását. A hasonlóképpen gondolkodó államokkal együttműködve, az IMO uniós tagállamainak a szervezet Tengeri Környezetvédelmi Bizottsága (MEPC) 2015. májusi ülésen kell elérniük egy globális széndioxidkibocsátás-csökkentési cél kitűzését a hajózásban, és a hajótulajdonosok kötelezését átlátható üzemanyag-felhasználási és hatékonyságnövelési jelentések készítésére. A felülvizsgálat alatt álló hajótervezési normákban is erősíteni kell a hatékonysági követelményeket.

Nagyon helyes, hogy az Európai Bizottság felszólította tagállamokat, hogy hozzanak további intézkedéseket a közlekedés olajfüggésének oldására és a környezetre káros támogatások végleges kivezetésére. Ezek az intézkedések különösen fontosak az üzemanyagadó és az áfa alól még mindig mentesülő két nemzetközi szállítási ágazatban, a légi közlekedésben és a hajózásban. Ami a repülést illeti, a nagy széndioxid-kibocsátással járó légi szállítás átfogó támogatása minden logikának és ésszerűségnek ellent mond. Hacsak nem változtatnak ezen a tagállamok, az egész európai dekarbonizációs stratégia hitelessége kerül veszélybe.

Kérem Miniszter urat, hogy mindeme szempontokat figyelembe véve alakítsa ki végső álláspontját.

Eredményes tanácskozást kívánva,

üdvözlettel:



Lukács András
elnök

