Húszéves az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség

Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) idén márciusban ünnepelte megalakulásának 20. évfordulóját. Ebből az alkalomból rendezvénysorozatot tartott Brüsszelben.

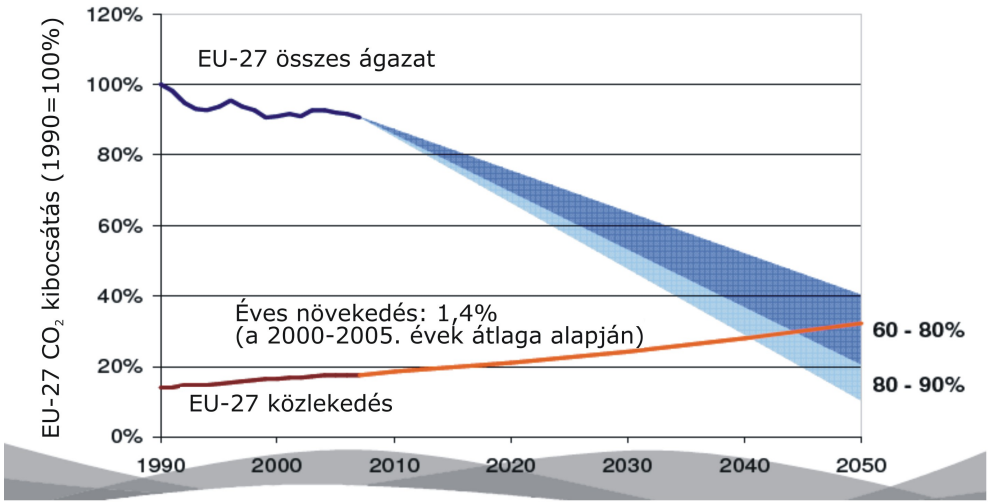
Gépjárműtechnikai megoldások

A március 18-án „Itt az idő sebességet váltani Európa közlekedésének szénmentesítési stratégiájában" címmel tartott konferencia első része – „Zöld járművek, zöld munkahelyek" –arról szólt, miként lehet a gépjárműveket úgy korszerűsíteni, hogy a jelenleginél jóval kevésbé szennyezzék a környezetet.

Az első előadást *Philip Owen* tartotta, aki az Európai Bizottság újonnan alakult Éghajlatpolitikai Főigazgatóságát képviselte. Elmondta: az európai, japán és koreai autógyárak már 1995-ben önként vállalták, hogy 2008-2009-re kilométerenként 140 grammra csökkentik az általuk gyártott személygépkocsik széndioxid-kibocsátását. Az 1995. évi 186 grammról sikerült is 2008-ra 154 grammra visszaszorítani a kibocsátást, ami azonban még jócskán elmarad a vállalt mértéktől. Az Európai Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy az önkéntes vállalások nem működnek megfelelően, és egyébként is jóval komolyabb lehetőség van a járművek korszerűsítésére, mint amennyit a gyártóik önként vállaltak. Ezért az EU kötelezően előírta, hogy a 2014-re 130 grammot kell elérni, 2020-ra pedig 90 grammot. Ezektől az évektől kezdve csak azok az új autók helyezhetők forgalomba (meghatározott kivételekkel), amelyek megfelelnek az említett előírásoknak. A kisteherautók, furgonok kibocsátását a Bizottság 2016-ban kilométerenként 175 grammra, 2020-ban 135 grammra javasolja korlátozni.

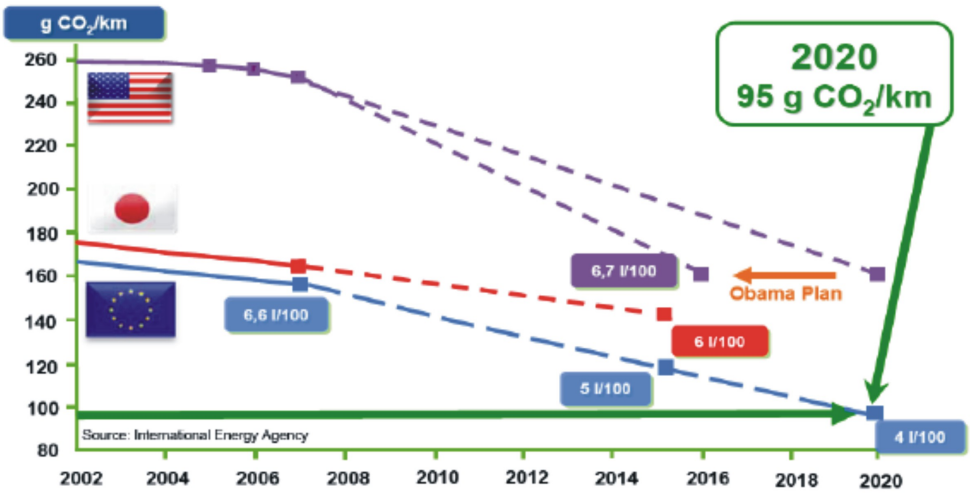
A légi közlekedés kibocsátását 2012 és 2020 között 5 százalékkal kell csökkenteni a már elfogadott irányelv alapján. Egy másik irányelv szerint az üzemanyagok esetében ugyanakkora teljesítményt 6 százalékkal kevesebb szén-dioxid-kibocsátással kell elérni 2020-ban, mint 2010-ben.

Az EU elhatározta, hogy csak annyi szén-dioxid engedhető a légkörbe, ami elkerülhetővé teszi, hogy a földi átlaghőmérséklet 2 Celsius-foknál nagyobb mértékben emelkedjen. Ennek érdekében az összes uniós kibocsátást 2050-ig 60-90 százalékkal kell mérsékelni (1. ábra). Amennyiben viszont a közlekedésben folytatódik az eddigi tendencia, vagyis az évi 1,4 százalékos növekedés, akkor a többi ágazatban a nullára vagy még kisebbre kell visszaszorítani a kibocsátást (az utóbbi azt jelenti, hogy egyes ágazatokban még el is kellene nyeletni a kibocsátott gáz egy részét). Most készül az EU közlekedéspolitikáját felülvizsgáló új fehér könyv, amely a közlekedés fenntartható jövőjéről szól majd, és egyik legfontosabb eleme a közlekedés széndioxid-mentesítése lesz. Az előadó ezzel kapcsolatban hivatkozott az Közlekedési ühg-kibocsátások az EU-ban: utak 2050-ig című tanulmányra. (A tanulmányt bemutató konferencián már korábban részt vett a Levegő Munkacsoport képviselője, és rövid ismertetést írt róla.)



1. ábra: A szén-dioxid-kibocsátás előirányzott csökkenése az EU-ban az összes ágazatban, és a közlekedési kibocsátások tényleges alakulása, amennyiben a jelenlegi növekedési ütem változatlanul folytatódik (az összes kibocsátásra vonatkozóan 1990=100%)

Jean-Luc di Paola-Galloni, a világszerte több mint 50 ezer alkalmazottat foglalkoztató, gépjárműalkatrészeket gyártó és forgalmazó Valeo cég igazgatótanácsának tagja volt a következő előadó. Véleménye szerint – amit felmérések is alátámasztanak – a vevők egyre környezettudatosabbak és egyre érzékenyebbek a gépkocsik fogyasztásával kapcsolatban. Ez a tényező a szigorodó előírásokkal együtt arra készteti az autógyárakat, hogy környezetbarátabb, alacsonyabb fogyasztású gépkocsikat gyártsanak. (A 2. ábrán ez a folyamat látható.) Az előadó szerint az ipar meg tud felelni ennek a kihívásnak.



2. ábra: Az új személygépkocsik átlagos üzemanyag-fogyasztása az Amerikai Egyesült Államokban, Japánban és az EU-ban

Patrick de Prévaux, az Európai Légtéri és Védelmi Ipari Szövetség (AeroSpace and Defence Industries Association of Europe, ASD) légiközlekedési kutatási és technológiai igazgatója kijelentette, hogy a repülőgépgyártás terén hatalmas innováció folyik, ami lehetővé teszi az üzemanyag-fogyasztás számottevő csökkentését. A légi közlekedési szervezetek az egyetlen olyan közlekedési alágazatot képviselik, amely konkrét célokat

határozott meg a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére: 2009 és 2020 között évente 1,5 százalékos, 2050-ig pedig összesen 50 százalékos mérséklést irányoztak elő.

Robert Ashdown, a Brit Hajózási Kamara műszaki igazgatója kijelentette, hogy a hajózás rendkívül környezetbarát szállítási mód. Miközben egy egytonnás gépkocsi kilométerenként 160 gramm széndioxidot bocsát ki, egy hajó egy tonna súlyra vetítve mindössze 5 grammot. Ezért óva intett attól, hogy a hajózást újabb adókkal terheljék, hiszen az a kevésbé környezetbarát módokra terelné át a forgalmat.

Jos Dings, a T&E igazgatója arra hívta fel a figyelmet, hogy az elmúlt évtizedekben egyetlen közlekedési alágazatnál sem történt érdemi előrelépés a járművek fajlagos üzemanyag-fogyasztása csökkentése terén. Ami pedig a hajózást illeti igaz, hogy a szén-dioxid-kibocsátást illetően a hajózás fajlagosan kedvező szállítási mód, azonban az elmúlt évtizedekben oly mértékben megnőtt ennek az alágazatnak a teljesítménye, hogy a kibocsátása is igen jelentőssé vált. Továbbá a hajók légszennyezését gyakorlatilag semmi nem szabályozza, így hatalmas mennyiségű kormot bocsátanak ki, ami – a közvetlen egészségkárosító hatásokon túlmenően – a globális felmelegedés egyik előidézője.

A hallgatóság közül felvetették, hogy az egyes járművek üzemanyag-fogyasztásának csökkentése önmagában nem jelent megoldást, mivel minden eddigi tapasztalat azt mutatta, hogy a kisebb fogyasztású járművek arra ösztönzik az embereket, hogy többet utazzanak, nagyobb gépkocsikat vegyenek, és azokat felszereljék mindenféle berendezéssel, amelyek szintén sok energiát fogyasztanak. Ezért közgazdasági eszközökkel is ösztönözni kell az energiafogyasztás csökkentését.

A konferencia első részének előadói

Közgazdasági eszközök

A konferencia második részében „Zöld árazás, zöld növekedés” címmel a közgazdasági eszközök alkalmazásának lehetőségeit tekintették át.

Az egész konferencia fénypontját *Ken Livingstone* előadása jelentette, aki London polgármestere volt 2000 és 2008 között. Livingstone rendkívül karizmatikus személyiség. Most is érdekfeszítően és sok humorral átszőve mesélte el a londoni dugódíj történetét. Mindenekelőtt leszögezte: ha egy politikus el akarja érni kitűzött célját, akkor tegye azt, amit kell, és ne azzal törődjön, hogy vajon emiatt újraválasztják-e vagy sem. Ha nem választják újra, az sem jelenti a világ végét.

Megválasztása előtt Londonban több dugó volt, mint Nyugat-Európa bármely más városában. A gépkocsik átlagsebessége 15 kilométer volt óránként. Az állandósult torlódások immár a város gazdasági versenyképességét veszélyeztették, ezért különösen az üzleti élet vezetői sürgették a politikusokat, hogy tegyenek lépéseket a helyzet javítására.

Livingstone elmondta: munkáspárti politikustól szokatlan módon a konzervatívok (köztük Margaret Thatcher) kedvenc közgazdászának, Milton Friedmannak a gondolatát „lopta el”, aki már az 1950-es években felvetette az útdíj bevezetésének szükségességét annak érdekében, hogy mérsékeljék a zsúfoltságot az utakon, és bevételre tegyenek szert a közlekedési infrastruktúra fenntartásához.

Ken Livingstone

Livingstone kifejtette: a dugódíj bevezetésének egyik alapfeltétele adott volt, vagyis az, hogy ő, mint polgármester szinte teljhatalommal rendelkezett. A városi tanács (közgyűlés) szerepe ugyanis Londonban igen korlátozott, érdemben nem szólhatnak bele a polgármester döntéseibe. A saját tanácsadóira sem hallgatott. Ez utóbbiak ugyanis sok mindenben vitatkoztak egymással, egy dologban azonban többnyire egyetértettek: a dugódíj teljes kudarccal és a polgármester bukásával fog végződni. A sajtó 95 százaléka ellenséges volt, az újságok, rádiók, tévék sokszor hisztérikusan támadták a díj bevezetésének tervét. Többen javasolták, hogy tartsanak népszavazást, azonban Livingstone nem állt kötélnek, mert ez nyilvánvalóan a terv azonnali bukását jelentette volna.

Livingstone szerint a sikeres megvalósításnak másik alapfeltételét azzal tudta biztosítani, hogy elkötelezett munkatársai voltak, akik határozottan megkövetelték és számon kérték a teljesítményt a hivatali apparátustól.

A dugódíj bevezetése előtt elengedhetetlennek mutatkozott a közösségi közlekedés vonzerejének növelése, a szolgáltatások színvonalának javítása. Ezért befagyasztották a viteldíjakat, a buszok számát pedig 5500-ról 6500-ra növelték. (Azért döntöttek a buszközlekedés fejlesztése mellett, mert semmilyen más tömegközlekedési módot nem lehetett ilyen rugalmasan, gyorsan és viszonylag kis költséggel felfejleszteni a kívánt mértékben.)

Az alapos előkészítés eredményeként a rendszer a bevezetés pillanatától kezdve tökéletesen működött, és a hatás látványos volt. A díjfizetési övezetbe negyven százalékkal kevesebb személyautó lépett be, mint korábban. A dugók gyakorlatilag megszűntek, a buszforgalom nagymértékben felgyorsult. A szén-dioxid kibocsátása 20 százalékkal, a nitrogén-oxidoké 12,5 százalékkal esett vissza. A kerékpározás részaránya egy százalékról kettőre emelkedett. Nőtt a telekocsi és az autómegosztás mértéke is. A helyi kereskedelem ugrásszerű fejlődésnek indult: miközben országos szinten a növekedés a dugódíj bevezetése óta évi 2 százalékos volt, a dugódíjas övezetben 6 százalékos! Livingstone szerint ez nem is csoda, hiszen a belvárosi üzletekhez korábban is mindössze a vásárlók 10 százaléka jött autóval.

A dugódíjból származó bevételt kötelezően a közlekedésre fordították vissza: 90 százalékát a közösségi közlekedés fejlesztésére, 10 százalékát közlekedésbiztonsági intézkedésekre.

A rendszert 2003-ban vezették be, 2004-ben pedig Livingstone fölényesen megnyerte a választásokat, újabb négy évre London polgármestere lett. Ekkor kiterjesztette a díjfizetési övezet nagyságát. A 2008. évi választásokat viszont Livingstone elvesztette,

ami nem annyira a személyének szólt, hanem az ország egyre népszerűtlenebbé váló munkáspárti kormánya elleni tiltakozást fejezte ki. Bár utódja, a konzervatív Boris Johnson megválasztása előtt azt ígérte, hogy a fizető övezetet leszűkíti az eredeti méretére, ezt mégsem tette meg. Livingstone szerint azért, mert szüksége volt a dugódíjból származó összes bevételre…

Livingstone bejelentette, hogy a 2012. évi választásokon ismét indul a polgármesteri székért. Tervei között szerepel a behajtási korlátozások szigorítása, a korszerű légszennyezés-kibocsátási normáknak nem megfelelő járművek után jelentős díjfizetés bevezetése London csaknem egész területén, továbbá a közösségi közlekedés kiemelt fejlesztése.

Veronica Manfredi

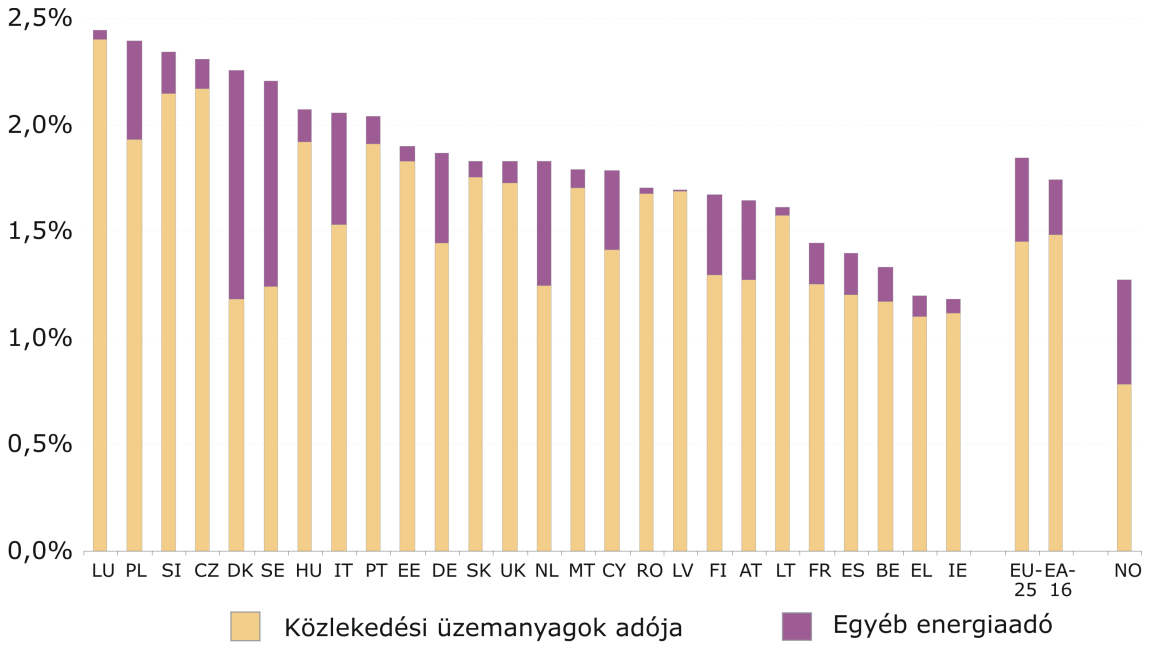
A következő előadó, *Veronica Manfredi* ismét az Európai Bizottságot képviselte. *Siim Kallas* közlekedési biztos kabinetjének tagjaként mindenekelőtt leszögezte: a bizottság célja az alacsony szénkibocsátású közlekedési rendszer megteremtése, ami az éghajlat védelmét és az energiaellátás biztonságát egyaránt szolgálja. Ádáz verseny folyik a világ különböző gazdasági térségei között az innovatív megoldásokért ezen a területen, és az EU élen kíván járni, hiszen ez óriási versenyelőnyt eredményezhet. Ugyanakkor a mozgás szabadságát is érvényesíteni kell. Mindezen okok miatt alaposan meg kell vizsgálni azt is, mire költjük a közpénzeket. Hatalmas a hibás döntések kockázata. A bizottság álláspontja az, hogy a közlekedés külső költségeit be kell építeni a közlekedés áraiba, és így helyesebb döntések fognak születni. A jelenlegi szabályozás számos visszásságot eredményezett, amelyeket fel kell számolni. Így például az energiaadókról szóló irányelv és az emissziókereskedelmi-irányelv összehangolatlansága oda vezetett, hogy vasútnál a tisztább villamos vontatás többet fizet, mint a szennyezőbb dízel. A légi közlekedésben érvényt kell szerezni az emisszió-kereskedelmi előírásoknak. Meg kell oldani, hogy a hajózás is csökkentse a kibocsátásait. A most készülő új közlekedéspolitikai fehér könyv előirányozza az egyenlő versenyfeltételek megteremtését a különböző közlekedési alágazatok között.

Philippe Dumont, a francia állandó EU-képviselet közlekedési tanácsosa arról számolt be, hogy Franciaországban 12-15 ezer kilométer úthálózaton bevezetik a 3,5 tonna megengedett össztömegűnél nagyobb tehergépkocsik használatarányos útdíját.
Christophe Nicodème, az Európai Közúti Fuvarozók Szövetsége (ERF) főigazgatója szerint a közúti közlekedést már most is túladóztatják. Sürgette, hogy a kormányok több pénzt fordítsanak a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére és az új, környezetbarátabb megoldások kifejlesztésére.

Gépjármű- és üzemanyagadók

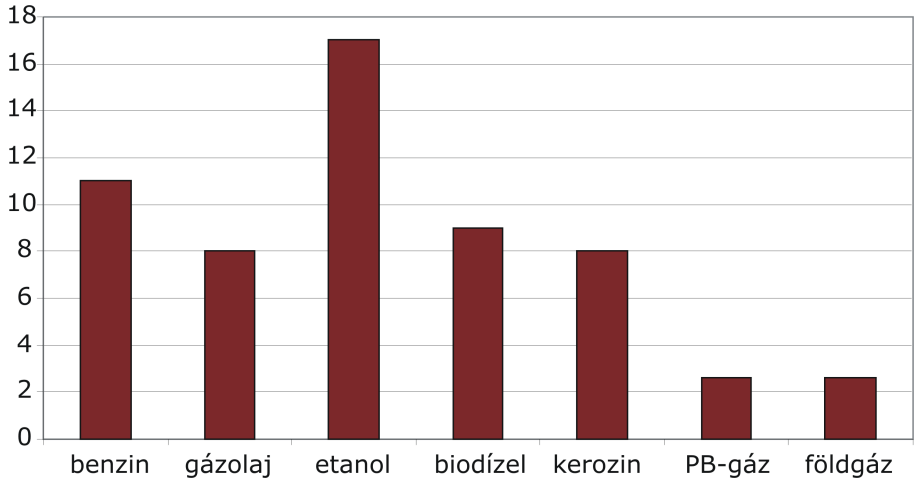
Másnap délelőtt már szűkebb körben folytatódott a konferencia. A téma ezúttal a gépjárművek adózása és az üzemanyagadók voltak. Az első előadást *Adéla Tesařová* tartotta az Európai Bizottság Adó- és Vámügyi Főigazgatósága Jövedéki Adók, Közlekedési, Környezetvédelmi és Energiaadók Főosztályának képviseletében. Elmondta, hogy

az EU-ban az energiát terhelő adók (beleértve az üzemanyagok adóit) teszik ki az összes környezetvédelmi jellegű adókból származó bevétel csaknem háromnegyedét, további közel negyedét pedig a gépjárművek adói. Az egyéb környezetvédelmi jellegű adóbevétel szinte elenyésző. Ugyanakkor az EU különböző országaiban az adóbevétel mértéke meglehetősen különböző (ld. a 3. ábrát). Esetenként az ábra csalóka, például Luxemburgban viszonylag alacsony az üzemanyagok jövedéki adója, a bevétel azonban magas a nagymértékű üzemanyag-turizmus miatt.



3. ábra: Az energiát terhelő adók mértéke a GDP százalékában az EU tagországaiban és Norvégiában

Tesařová szerint az energiaadókról szóló hatályos irányelv ésszerűtlen, mivel a minimálisan kötelező mértékű adó nem függ sem az adott termék energiatartalmától (4. ábra), sem a felhasználása során kibocsátott szén-dioxidtól. Ezért az Európai Bizottság úgy szeretné módosítani az irányelvet, hogy e két tényező sokkal inkább érvényesüljön az adó mértékében, és hatékonyan segítse az éghajlatvédelmet.



4. ábra: Minimálisan kötelező uniós adómérték
a gépjármű-üzemanyagok energiatartalma szerint (euró/GJ)

A következő előadást Gerard de Jong, a Significance nevű holland tanácsadó cég vezetője tartotta. Ismertette azt a tanulmányt, amelyet T&E megbízásából készítettek a tehergépkocsik útdíjának várható különböző hatásairól. A tanulmány hamarosan olvasható lesz a T&E honlapján.

Az előadásokat vita követte arról, hogy mit tegyen, milyen álláspontot foglaljon el a T&E a közlekedést érintő adók tekintetében. A Levegő Munkacsoport képviselője arra hívta fel a figyelmet, hogy az adómértékeket és adószabályokat úgy kell meghatározni, hogy azok ne ösztönözzék az üzemanyag-turizmust és -csempészetet.

A délután folyamán lazább, a kikapcsolódást, valamint a T&E tagszervezeteinek, elnökségének és munkatársainak jobb megismerését segítő eseményekre került sor. Ennek egyike elemeként azt kérték a résztvevőktől, hogy álljanak sorba aszerint, hogy ki milyen régóta ismeri a T&E-t. A Levegő Munkacsoport képviselője hátulról a harmadik lett, vagyis a jelenlévők közül csak ketten voltak olyanok, aki nála korábban léptek kapcsolatba a szervezettel…

A 20 éves évfordulót ünneplő vacsora előtt

Tervek 2010-re

A harmadik napon került sor a T&E éves közgyűlésére. Az elnökség beszámolt a szervezet 2009. évi tevékenységéről, majd megvitatta a 2010. évi munkatervet. A fő cél a közlekedés szénmentesítése. Bár tudatában vannak annak, hogy a közlekedés számos egyéb káros környezeti hatással jár, a T&E szerint most az éghajlatvédelem a legfontosabb feladat. Ugyanakkor az ehhez szükséges intézkedések további környezeti problémákat is enyhítenek, amire példák a következők:

- A koromkibocsátás közvetlenül is ártalmas az egészségre, ugyanakkor a globális felmelegedés egyik előidézője.
- A bioüzemanyagok megfelelő felülvizsgálatával a biológiai sokféleség megőrzését és a talajvédelmet is segítjük.
- Az alacsonyabb sebességek a közlekedésbiztonságot is javítják.
- Amennyiben az uniós támogatásokat környezetbarátabb feladatokra fordítják, az új munkahelyeket teremt és élénkíti a gazdaságot.
- A gumikerekek által okozott zajt a gördülési ellenállás mérséklésével lehet leginkább csökkenteni, ami egyúttal takarékosabb üzemanyag-felhasználást is eredményez.

Csoportkép a közgyűlés szünetében

A munkatervben részletezett konkrét feladatok a következő területekre terjednek ki:

- A személygépkocsik és kisteherautók üzemanyag-hatékonyságának javítása.
- Az óriáskamionok engedélyezésének megakadályozása és a tehergépkocsik környezetbarátabbá tétele (egyebek mellett a légellenállásuk csökkentésével).
- A villanyautók alkalmazásának vizsgálata.
- A bioüzemanyagok használatának felülvizsgálata, különös tekintettel a földhasználat változásaira.
- A fosszilis üzemanyagokra vonatkozó előírások szigorítása annak érdekében, hogy a teljes életciklusokon keresztül (a kitermeléstől a végső felhasználásig) minél kisebb legyen a szénkibocsátásuk.
- A tehergépkocsik útdíjáról szóló irányelv felülvizsgálata, különös tekintettel a környezeti és egészségi károk költségeinek beépítésére a közlekedés áraiba.
- Az energiaadókról szóló irányelv felülvizsgálata.
- A közlekedési infrastruktúra-fejlesztéseknek nyújtott uniós támogatások környezetbarátabbá tétele.
- A légi közlekedés és a hajózás légszennyezésének csökkentése.
- A közlekedés okozta zaj mérséklése.

Mindezekre a tevékenységekre 2010-ben az előző évinél jóval mintegy másfélszer akkora forrás, összesen csaknem 1,5 millió euró áll a T&E rendelkezésére. Ennek forrása elsősorban az Európai Bizottság, a holland környezetvédelmi minisztérium, a német Környezetvédelmi Hivatal, az Európai Éghajlatvédelmi Alapítvány, az Oak Alapítvány és a Tiszta Közlekedés Nemzetközi Tanácsa (ICCT).

A közgyűlést követően a T&E elnöksége úgy döntött, hogy a magyar EU-elnökség előkészületeihez való hozzájárulásként következő ülését Budapesten tartja 2010. július 6-án és 7-én.

Brüsszel-Budapest, 2010. március

Lukács András
a Levegő Munkacsoport elnöke