

Budapest, 2015. november 5.

**Jávor Benedek**  
az Európai Parlament Környezetvédelmi Bizottságának alelnöke

**Tisztelt Alelnök Úr!**

Arra kérem, mint a tiszta levegőért 27 éve küzdő Levegő Munkacsoport elnöke, hogy november 10-én, az Európai Parlament Környezetvédelmi Bizottságának ülésén emelje fel szavát a személygépkocsik és könnyű tehergépkocsik károsanyag-kibocsátását korlátozó 715/2007/EK rendelet<sup>1</sup> gyengítése ellen.

Egyre több Volkswagen gépkocsimodellről derül ki, hogy károsanyag-kibocsátását tekintve a szoftvere különbséget tesz a tesztelési eljárás és a valós forgalom között. A legtöbb autógyárról kiderült, hogy dízelgépkocsijainak kibocsátását nem a valós használatra, hanem a tesztre állítják be úgy, hogy akkor, és csak akkor legyen alacsonyabb az előírt határértéknél. Nyilvánvaló tehát, hogy az Európai Uniónak végre lépnie kell. Lépnie kell azért, mert a fent említett rendelet előírja, de főleg azért, mert a nagyrészt a közlekedés okozta légszennyezésbe évről évre európaiak milliói betegszenek bele, és százezrek halnak meg idő előtt.

Egyetértésben más környezetvédelmi szervezetekkel elfogadjuk, hogy ha szigorítunk a tesztelésen, és azt közelítjük a valósághoz, akkor lehet adni valamennyi időt az autógyáraknak, hogy erre technikai fejlesztésekkel felkészüljenek. Ugyanakkor célszerű figyelembe venni az alábbi szempontokat is:

1. A tagállamok küldöttjeiből álló technikai bizottságnak (Technical Committee on Motor Vehicles; TCMV) rengeteg ideje volt arra, hogy a tesztelési eljárást korszerűsítse, közelítse a valós használat körülményeihez. Meg kellett volna ezt tennie röviddel azután, hogy a 715/2007/EK rendelet hatályba lépett, hiszen már akkor tudni lehetett, hogy a hatályban lévő eljárással képtelenség az Euro 6 követelmények teljesítésének megbízható ellenőrzése. Amikor a tagállamok képviselői – vagyis maguk a tagállami kormányok – halogatták a valós körülmények közötti kibocsátási (Real Drive Emission, RDE) teszt bevezetését, akkor nem a levegőszennyezés által veszélyeztetett százmilliók, hanem az autógyárak rövid távú érdekeit, a gyors profitmaximálásukat, a fejlesztési költségeik leszorítását tartották szem előtt.
2. Már ma is van olyan dízelgépkocsi, amely valós körülmények között sem bocsát ki a 715/2007/EK rendelet által határértékként meghatározott 0,08 grammnál több NO<sub>x</sub>-et kilométerenként, amint az kiderült a Tiszta Közlekedés Nemzetközi Tanács (International Council of Clean Transportation, ICCT) tanulmányából<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 715/2007/EK rendelete (2007. június 20.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről

<sup>2</sup> REAL-WORLD EXHAUST EMISSIONS FROM MODERN DIESEL CARS – A META-ANALYSIS OF PEMS EMISSIONS DATA FROM EU (EURO 6) AND US (TIER 2 BIN 5/ULEV II) DIESEL PASSENGER CARS, [http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT\\_PEMS-study\\_diesel-cars\\_20141013.pdf](http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_PEMS-study_diesel-cars_20141013.pdf)

E két körülményre való tekintettel kérjük arra Képviselő Urat, tegyen meg mindent a bizottsági vitán és később is azért, hogy ha kapnak is haladékot az autógyárak a dízelautók NO<sub>x</sub>-kibocsátásának az Euro 6 szabályozás szerinti 0,08 g/km határérték alá szorítására, az legfeljebb az Európai Bizottság által javasolt szintű legyen. Mégpedig mind az életbeléptetési határidők, mind a kibocsátott gépkocsik teljesítési százalékára vonatkozóan. Hiszen az Európai Bizottság javaslata a környezetvédőkkel és az autógyárakkal folytatott előzetes egyeztetések kompromisszumos eredménye, amit a tagállamok képviselőinek eleve nem illett volna figyelmen kívül hagyniuk. Miután már létezik olyan személygépkocsi, amely valós körülmények között is teljesíti az Euro 6 előírást, nincs technikai akadály; ha valamelyik autógyár annyira leállt a fejlesztéssel, hogy saját erőből nem tud teljesíteni, az még mindig vásárolhat mástól licencet vagy részegységeket.

A Levegő Munkacsoportban együttérzéssel figyeljük az Európai Parlament Környezetvédelmi Bizottságának küzdelmeit a levegőszennyezés csökkentése érdekében. Szomorúan értesültünk arról, hogy október 28-án, a NEC irányelvről történt plenáris szavazáson számos javaslatukat elutasították. Remélem, hogy ez a kudarc nem csökkentette, inkább erősíti az Ön és bizottsági társainak elkötelezettségét a Föld légkörének olyan állapotba hozására, amelyben az emberiség és benne Európa polgárai egészségesen élhetnek.

Üdvözlettel:



Lukács András  
elnök

