

Tartalom

VÉLEMÉNY

Sem a bal, sem a jobb oldalnak nincs ínyére egy fordított jégkorszak gondolata

KITEKINTŐ

Az Egyesült Államokban is csökkentik a gépjárművek szén-dioxid kibocsátását

A hajózás is nyerhet azon, ha csökkenti az éghajlatra gyakorolt hatását

Újabb tanulmányok az óriáskamionokról

A roncsautó prémiumok gazdaságilag is megkérdőjelezhetők

Röviden

Érvénybe léptek a szén-dioxid kibocsátási határértékek

Támogatják a kerékpárok vásárlását

Az autósok korábban halnak meg

A T&E új irodába költözik

VÉLEMÉNY

Sem a bal, sem a jobb oldalnak nincs ínyére egy fordított jégkorszak gondolata

Jos Dings, a T&E igazgatója

Brüsszel az Európai Parlament és az új Bizottság újabb öt éves időszakára készül. Az első teendők már körvonalazódtak.

Először is, lezajlottak az európai parlamenti választások. Az eredmény újfent csalódottságra ad okot, noha 162 millió európai mégis csak leadta szavazatát. A mérsékelt baloldal körülbelül 5 százalékkal kevesebb, míg a többnyire mérsékelt jobb oldal durván 5 százalékkal több szavazatot kapott. Nemzeti választásokon ilyen arányú eltolódás csekélységnek számítana, de európai szinten ez nagyban érinthet számos eddig megszületett egyezséget. Az mindenesetre bizonyos, hogy a környezetvédelmi mozgalomnak ezután megkettőzött erőfeszítéssel kell azon munkálkodnia, hogy mind a bal-, mind pedig a jobb-középhez tartozó politikusoknál értő fülekre találjon. Rengeteg tennivaló vár az új Bizottságra és Parlamentre, már csak azért is, mert az elmúlt öt év – eltekintve az éghajlatváltozásnak szentelt kiemelt figyelemtől – messze nem volt sikeres a környezetvédelem szempontjából. A „Zöld Tízek” 10-ből 4,4-re értékelték a Barroso Bizottság teljes környezetvédelmi teljesítményét (1). Ennek oka

leginkább az, hogy teljesen elmaradt a mezőgazdaság, a kereskedelem, a halászat és a biológiai sokféleség ügyében teendő lépések zöldítése. A közlekedés terén a végső érdemjegy 10-ből 6-os volt. Ez sem annyira a Bizottság közlekedési tagozata munkájának köszönhető. Jacques Barrot, majd később Antonio Tajani közlekedési biztosok legtöbbször figyelmen kívül hagyták a környezetvédelmi szempontokat. Az egyetlen, de lényeges kivétel a kamionok útdíjáról szóló javaslat volt, amely először tette lehetővé egyes külső költségek beépítését. A 6-os érdemjegy sokkal inkább volt köszönhető a Bizottság környezetvédelmi igazgatóságának, amelyik keményen harcolt a károsanyag-kibocsátást csökkentő jogszabályokért, mind az autók, mind a kamionok, a légi közlekedés, az üzemanyagok és a gumibroncsok területén. Nyilvánvaló azonban, hogy még rengeteg a tennivaló. A közlekedésből származó károsanyag-kibocsátás mértéke várhatóan növekszik, ahelyett, hogy csökkenne, míg a tudomány legújabb állása szerint 2050-re a nyugati társadalmaknak jóformán teljesen „szén-mentesnek” kellene lennie. Mindezek miatt üresen és elavultan hangzanak a kibo-

csátások mérsékléséről szóló akadémiai viták, amelyek azt boncolgatják, hogy „kinek mi lenne a dolga”. Idejétmúlt az az elképzelés is, miszerint a közlekedési ágazatnak kevesebbet kellene tennie.

2050-re lényegében minden ágazatnak, a közlekedést is beleértve, majdnem teljesen szénmentesnek kell lennie. Ez körülbelül évi 5 százalékos kibocsátás-csökkentést jelent. Ha azonban 2030-ig nem csökkentjük számottevően a károsanyag-kibocsátásunkat, úgy a későbbiekben az éves csökkentésnek a 10 százalékos értéket kell elérnie. Világos, hogy a halogatás nem megoldás. Az energiafelhasználás mérséklésére és az energiaforrások és hordozók alapvető megváltoztatására van szükség most és az elkövetkező években.

Mindezek miatt örömdetes Barroso azon indítványa, amely szerint a Bizottság következő éghajlati stratégiájában a közlekedés kapja majd a kulcsszerpet. A Bizottságnak be kellene tartania ezt az ígéretét, az új Parlamentnek és legfőképp a tagállamoknak pedig hathatós támogatást nyújtania hátráltatás helyett. Csak így remélhetjük, hogy a bolygónk elkerülhet egy fordított jégkorszakot, amelyet sem a bal, sem a jobb oldal nem talál fényes jövőnek.

(1) Zöld Tízeknek nevezik a Brüsszelben tevékenykedő nemzetközi környezetvédő szervezeteket; a T&E is közéjük tartozik.

Az Egyesült Államokban is csökkentik a gépjárművek szén-dioxid kibocsátását

Az Egyesült Államok elnöke által kezdeményezett tervezet szerint az USA-ban 2012-től szabályozzák a gépjárművek károsanyag-kibocsátását. A tervezetet támogatják a vezető autógyártók.

A megállapodás szerint 2012 és 2016 között a gépjárművek üzemanyag-fogyasztását 35,5 mérföld per gallonra kell csökkenteni. A szén-dioxid kibocsátás így körülbelül 25 százalékkal csökkenne, és a gépjárművek átlagos szén-dioxid kibocsátása 2017-re körülbelül 170 gramm per kilométer lesz. Az Európai Unió 2000-ben érte el ezt a szintet.

Obama a megállapodás bejelentésekor japán, európai és amerikai autógyártók képviselőinek körében a következőket nyilatkozta: „Tarthatatlan a jelenlegi állapot. Évtizedeken keresztül alig tettünk valamit az amerikai autók és kamionok üzemanyag-hatékonysága érdekében. A mostani változtatás példa nélküli.”

Az Egyesült Államokban Kalifornia élen járt az üzemanyag-hatékonyság szabályozása terén, azonban az állam ez irányú erőfeszítéseit az előző elnök, George Bush korlátozta. A többi államnál szigorúbb Kaliforniai határértékek bevezetését ugyanis elutasította.

„MINDENKI JÓL JÁR”

Arnold Schwarzeneggert, Kalifornia kormányzóját saját elmondása szerint „a hír teljesen felvillanyozta”. „Elképesztő”- nyilatkozta. „Ez az elnök 120 nappal hivatalba lépése után megtette a megfelelő lépéseket és elérte, hogy mindenki együttműködjön.”

Hivatalos források szerint az új jogszabályok átlagosan 600 dollárral (400 euróval) emelik meg egy új személygépkocsi árát. Obama szerint azonban az üzemanyag megtakarításoknak köszönhetően 3 év alatt megtérül a különbözet. „A helyzet az, hogy mindenki jól jár”, mondta.

Márciusban Obama kijelentette, hogy forrásokat különít el nagy sebességű személyszállító vasútvonalak kiépítésére az Egyesült Államok legalább 10 területén.

A hajózás is nyerhet azon, ha csökkenti az éghajlatra gyakorolt hatását

A hajóiparnak nem kell tartania attól, ha csökkenti a szennyező és az éghajlatváltozást okozó kibocsátásait, ráadásul anyagilag még nyerhet is mindezen a WWF egy új tanulmánya szerint.

A tanulmány szerint, amelyet egy időben tettek közzé a Nemzetközi Tengerészeti Szervezet (IMO) üvegházhatású gázkibocsátásokról szóló jelentésével, a hajózás a teljes üvegházhatású gázkibocsátás

csaknem 3 százalékáért felelős. Megállapítja ugyanakkor, hogy a hajózási ágazat legalább 20 százalékkal csökkenthetné az éghajlatra gyakorolt hatását, miközben megtakarításokat is eszközölhet.

A tanulmány „nagy lehetőségeket” lát arra, hogy műszaki és üzemeltetési intézkedések révén csökkentsék a károsanyag-kibocsátásokat. Ezáltal növekedne a hatékonyság, valamint 25 és 75 százalék között csökkenhetne a szennyezés mértéke. Rámutat azokra az előnyökre is, amelyek a kibocsátási kvóta-kereskedelemből vagy a fűtőolaj megadóztatásából származhatnak.

KIOTÓ UTÁN

Egyre nagyobb az elvárás az iránt, hogy a hajózás szerepeljen a Kiotói Egyezményt követő éghajlatváltozásról szóló megállapodásban, amelyet a decemberben esedékes, koppenhágai csúcstalálkozó során kell, hogy kidolgozzanak. A légi közlekedéshez hasonlóan a hajózás sem volt része a Kiotói Egyezménynek, és az ágazatban nagyon kevés előrelépést történt 1997 óta. „Az éghajlatváltozással foglalkozó csoportok fokozott figyelemmel kísérik a hajóipart a Kiotót követő tárgyalások közeledtével”, közölte a múlt hónapban a Lloyds List nevű újság.

Újabb tanulmányok az óriáskamionokról

A német Fraunhofer intézet szerint az óriáskamionok engedélyezése Európában az áruszállítás szén-dioxid kibocsá-

tása növekedésével járna (1). Az intézet kutatási eredményei ellentmondanak a múlt hónapban megjelentetett JRC jelentésével (2). Ez utóbbi összefoglalójában ugyanis az olvasható, hogy a 60 tonnás és 25 méter hosszú kamionok engedélyezése gazdasági és környezetvédelmi szempontból is indokolt. Az összefoglalóban leírtak ellenére azonban ez a bizottsági kutatás nem mutatja ki, hogy az óriáskamionoknak jelentős környezeti vagy gazdasági hatása lenne, sem egyik, sem másik irányban. Az összefoglalóját emiatt zöldre festéssel vádolták.

Nina Renshaw, a T&E munkatársa szerint „az óriáskamionokat mindennek előtt „környezetkímélőbb” megoldásként reklámozták, és a döntéshozók elhitték, hogy gyors megoldást jelentenek majd az áruszállítás okozta szennyezés csökkentésére. A környezetvédelmi esettanulmány azonban nem ezt támasztja alá. Az összefoglalójában leírtak ellenére még a sok hiányosságot felmutató JRC tanulmány sem állítja azt, hogy az óriáskamionok jót tennének a környezetnek.

A hosszabb és nagyobb súlyú kamionok veszélyesebbek és szennyezőbbek, ha a járműveket egyenként nézzük, de az ipart és az előző bizottsági tanulmányokat eddig az a meggyőződés vezérelte, hogy csökkenne általuk az utakon futó kamionok száma. Számos környezetvédelmi és közlekedési szervezet figyelmeztette a Bizottságot arra, hogy ez az elképzelés téves. „A rövid távú kedvező hatások öt-tíz

éven belül eltűnnének a közúti szállítás növekedése miatt, mint ahogy arra a Fraunhofer tanulmány is rámutat.” – mondja Renshaw. Ez utóbbi szerint az óriáskamionok bevezetése többek között az áruszállítás évi 2 millió tonna szén-dioxid kibocsátás növekedésével és a vasúti szállítás 30 százalékának a közútra való áttérésével járna. A tanulmány végkövetkeztetése szerint az óriáskamionok engedélyezésének éghajlati egyenlege középtávon minden valószínűség szerint kedvezőtlen lenne, és elvetendő, mert nem egyeztethető össze az éghajlatvédelmi politikával. Renshaw szerint a Bizottságnak tisztában kellene lennie azzal, hogy mit szeretne elérni. A közúti szállítás költségeinek csökkentése több szén-dioxid kibocsátás árán

nem megoldás. Az áruszállítást ésszerű intézkedésekkel valóban hatékonyabbá, tisztábbá, biztonságosabbá lehet tenni. Ilyen például az útdíj bevezetése vagy a kamionok üzemanyag-hatékonyságának növelése, ami az elmúlt években keveset javult.

(1) A Fraunhofer tanulmány a következő címről tölthető le: <http://tinyurl.com/njcm42>

(2) Az Európai Bizottság Közös Kutatási Központja (JRC) tanulmánya: http://ec.europa.eu/transport/road/events/doc/2009_06_24/2009_jrc52005.pdf

A roncsautó prémiumok gazdaságilag is megkérdőjelezhetők

A roncsautó prémiumokat a T&E és más környezetvédő szervezetek bírálták, miszerint

gazdasági, környezeti és társadalmi szempontból is károsak, szükségtelenül meghosszabbítják az autóipar túltermelési kapacitását, tovább erősítik az autóktól való függőséget és elsősorban azoknak a tehetősebb rétegeknek kedveznek, akik elég jövedelemmel rendelkeznek egy új autó vásárlásához. A roncsautó prémiumokat azonban gazdasági érvekkel indokolták.

A Halle Gazdaságkutató Intézet most megvizsgálta a német kormány által bevezetett 2500 eurós támogatást, amelyet minden 9 évnél idősebb személygépkocsi újracseréléseért nyújtanak. Az intézkedés 5 milliárd euróba kerül. Az intézet szerint „az intézkedés mögött semmi egyéb nem áll, mint egyetlen gazdasági ágazat anyagi támogatása, ennek minden

kedvezőtlen, a szabad versenyt torzító hatásával...”. Az elemzés szerint ez a támogatás súlyos egyenlőtlenségeket okoz majd a német gazdaságban, amelyeket később szintén állami beavatkozással kell majd kijavítani. Mindez sokba kerül majd az adófizetőknek és más ágazatokban kiegyenlítő intézkedéseket szükségeltet. „A gazdaság élénkítésének érve csak részben használható” – írják. Egy másik szervezet, a Német Gazdaságkutató Intézet hasonlóképpen nyilatkozott. „A roncsautó prémium gazdasági szempontból ostobaság.” – nyilatkozta szakértőjük, Victor Steiner a Spiegel magazinnak. „Csak a választási taktikázás eredményeként, és az autóipar erős nyomásával indokolhatók.”

RÖVIDEN

Érvénybe léptek a szén-dioxid kibocsátási határértékek

Érvénybe lépett az Európai Unió első olyan rendelkezése, amely az új személygépkocsik szén-dioxid kibocsátását szabályozza. Mivel rendeletről van szó, és nem irányelvről, minden tagállamban azonnal kötelező érvényű. E hónapban szintén hatályba lép a többi, e hírlevélben rendszeresen említett jogszabály, többek között a megújuló energia-hordozókról, az üzemanyag minőségről és a kibocsátás kvóta kereskedelemről szóló irányelvek.

Támogatják a kerékpárok vásárlását

Az olasz kormány 8,75 millió euróval ösztönzi a kerékpározást. Ebből az összegből 2009 során kerékpárok vagy elektromos kerékpárok vásárlását támogatják, a vételi ár legfeljebb 30 százalékáig. Olaszország az első állam amely így ösztönzi a kerékpározást, bár egyes német városok már bevezettek hasonló intézkedéseket.

Az autósok korábban halnak meg

Egy svéd doktori disszertáció szerint az autóval munkába járók korábban halnak meg, mint azok, akik gyalog, ke-

rékpárral, vagy busszal közlekednek. Patrik Wennberg az umea-i egyetemről az ingázás és más tevékenységek hatását vizsgálta a szívbetegségek kockázatának kialakulására. Kutatásai eredményeiből azt a következtetést vonta le, hogy az autóval ingázás jelentősen növeli a szívinfarktus kockázatát az aktív (önerőből való mozgást is tartalmazó) ingázáshoz képest, mint amilyen a gyaloglás, a kerékpározás vagy a buszhasználat.

A T&E új irodába költözik

A T&E új irodája a Mundo-B elnevezésű épületegyüttesben lesz, amelyet környezet-

barát módon újjátottak fel, és amely az irodákon kívül konferencia termeknek és egy bio kávézóknak is otthont ad. A legközelebbi metró megálló továbbra is a porte de namur-i. A T&E új címe: 1050 Brüsszel, Edimbourg utca 26, Mundo-B, 3. emelet.

Kivonat a European Federation for Transport and Environment hírleveléből. (www.transportenvironment.org)
A magyar fordítás 2008. szeptembertől havonta olvasható a T&E és a Magyar Közlekedési Klub honlapján: <http://mkk.zpok.hu>. Díjmentes megrendelés: somodi@levego.hu

Összeállította: Madarassy Judit
Kiadó: Magyar Közlekedési Klub
1075 Budapest, Károly krt. 3/A.
Telefon: 411-0509, 411-0510



A kiadvány a Szociális és Munkaügyi Minisztérium és a Nemzeti Civil Alap támogatásával jött létre

