

ZÖLDEBB UTAZÁST MINDENKINEK! A FIT FOR 55 JAVASLATAI A KÖZLEKEDÉSI SEKTORRA*

Balogh Lilla - Barna Nóra¹

Ismét előtérbe került európai uniós szinten a közlekedés rendszerszintű átvizsgálása. Ez nem meglepő, hiszen épp itt az ideje, hogy végre komolyan elkezdjünk foglalkozni a klímaváltozás kérdésével, valamint törvényi rendszereinket is hozzáigazítsuk a kialakult helyzethez. A klímakatasztrófa már rég nem a jövő, hanem a jelenünk, és még a legjobb esetben sem átmeneti jellegű. A közúti közlekedés adja az összes európai energetikai eredetű kibocsátás kb. 20%-át, így elkerülhetetlen, hogy ezen szektorban is komoly kibocsátáscsökkentésre kerüljön sor.

Bevezetés

A Bizottság 2019. december 11-én jelentette meg „Az európai zöld megállapodás” című közleményét, melynek célja, hogy az éghajlati és környezetvédelmi kihívásokat kezelje, valamint elérje Európa klímaseglegességét 2050-re. Ennek elérése elképzelhetetlen anélkül, hogy a gazdaság, illetve a társadalmi hozzáállás mélyrehatóan megváltozna. A célkitűzések megvalósítása érdekében az Európai Bizottság nyolc szakpolitikai területen javasolt új intézkedéseket.

Ennek jogi keretét az „Irány az 55%!” intézkedéscsomag adja, amely az uniós jogszabályok felülvizsgálatát és aktualizálását, valamint új kezdeményezések bevezetését célzó javaslatokat tartalmaz. Azt hivatott biztosítani, hogy az uniós szakpolitikák összhangban legyenek a Tanács és az Európai Parlament által elfogadott éghajlat-politikai célokkal. Az elnevezése az EU azon célkitűzésére utal, hogy 2030-ra legalább 55%-kal csökkenjen a nettó üvegházhatásúgáz-kibocsátás.²

Közúti közlekedés

A Fit for 55 csomag közúti közlekedésre vonatkozó célja az, hogy csökkentse a szén-dioxid-kibocsátást. 2022 júniusában fogadták el azt az általános megközelítést, hogy ezentúl szigorúbb szén-dioxid-kibocsátásra vonatkozó előírásokat kell megalkotni az EU-ban. Nem elhanyagolható terület, hiszen a teljes uniós szén-dioxid-kibocsátás 15%-áért a személygépkocsik és a kisteherautók felelősek. 2035-től a javaslat értelmében a forgalomba hozott új

* DOI 10.21867/KjK/2023.2.3.

¹ Balogh Lilla –Barna Nóra, egyetemi joghallgatók, DE ÁJK

² Az európai zöld megállapodás, <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/green-deal/> (Letöltés dátuma: 2023.04.18.)

személygépkocsiknak és könnyűgépjárműveknek kibocsátásmentesnek kell lennie. Ezt azonban már magától is bevállalta számos gyártó, ezért érdemesebb lenne gyorsítani a folyamatot, ahelyett, hogy külön engedményeket adna az EU különféle alkudozások folytán.³

Az intézkedéscsomag közötti közlekedésre vonatkozó előírásai kiterjednek a nehézgépjárművekre, így a közeljövőben már környezetbarátabb teherautókkal lehet majd találkozni az utakon. A nehézgépjárművek (pl. tehergépkocsik, autóbuszok, távolsági buszok) CO₂-kibocsátása a teljes uniós CO₂-kibocsátásnak a 6%-át, a közúti közlekedésből származó teljes CO₂-kibocsátásnak pedig a 27%-át teszi ki. Az intézkedéscsomaggal ellentétesen funkcionáló gyártóknak többletkibocsátási díj formájában pénzbüntetést kell fizetniük. Emellett konkrét intézkedések biztosítják, hogy nagy mennyiségű és megbízható adat álljon rendelkezésre, így nyomon követhetik majd a nehézgépjárművek tényleges üzemanyag- és energiafogyasztását.⁴

Légi és vízi közlekedés

Az emberi tevékenységek által a levegőbe kerülő bizonyos szennyező anyagok globális klímaváltozást okoznak. A légköri CO₂-koncentráció fokozatos emelkedése, a nitrogén-oxidok, a vízgőz és koromrészecskék légkörbe kerülése a Föld atmoszférájának hőmérsékletét nagymértékben befolyásolják és a globális hőmérséklet növekedését eredményezik.

A közlekedés és áruszállítási ágazatok is nagymértékben felelősek ezért a tendenciáért. A 2018. évi adatok alapján az EU-ban a CO₂ nagymértékű kibocsátásáért első helyen a közúti szállítás, a második helyen a légiközlekedési ágazat felel (14,4%), míg a harmadik leglégkörrombolóbb ágazat a tengeri hajózás a maga kibocsátott károsanyag értékeivel (13,5%).

A fenntartható közlekedési üzemanyagok fontos szerepet játszhatnak a klímavédelemben. Míg a közúti közlekedésben az utóbbi évtizedben előrelépés történt az elektromos vagy hibrid meghajtású gépjárművek és a bioüzemanyagok használatával, a vasúti közlekedés villamosításával, addig a légi- és tengerközlekedési, áruszállítási ágazat szinte kizárólagosan fosszilis tüzelőanyagokat használ. A két ágazatnak a Földre gyakorolt szénlábnomának csökkentésére jelenleg korlátozott lehetősége van a fosszilis tüzelőanyagoktól való függősége és az érett és versenyképes alternatívüzemanyag-technológiák hiánya miatt. A határokon átnyúló probléma még az is, hogy a fenntartható

³ Infografika – „Irány az 55%!”: miért szigorítja az EU a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokat? <https://www.consilium.europa.eu/hu/infographics/fit-for-55-emissions-cars-and-vans/> (Letöltés dátuma: 2023.04.18.)

⁴Kibocsátáscsökkentés: a Tanács CO₂-előírásokat fogadott el a nehézgépjárművekre vonatkozóan <https://www.consilium.europa.eu/hu/press/press-releases/2019/06/13/cutting-emissions-council-adopts-co2-standards-for-trucks/> (Letöltés dátuma: 2023.04.18.)

üzemanyagok piaca holtponton van, mivel a kereslet iránta igen alacsony, így a termelésére sem ösztönöztek az üzemanyagot előállító cégek.

Az EU éghajlat-politikai célkitűzései akkor lesznek sikeresek az unió területén, ha a szakpolitikát uniós szinten határozzák meg és a fenntartható üzemanyagok nagyarányú termelésére és forgalmazására, valamint a versenyképességének növelésére központi szabályozás, intézkedés születik.

Az intézkedéscsomag két kezdeményezést, javaslatot tartalmaz:

A tervezetek céljainak az összevetése	
<p>ReFuelEU Aviation (a fenntarthatósági közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról szóló tervezet)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Az uniós repülőtereken működő légitársaságok üzemanyag-forgalmazóknak fokozatosan növelniük kell a fenntartható üzemanyagok arányát (cél 2050-re a 63%) • Az uniós repülőterekről induló légi járműveket csak az adott járat üzemeltetéséhez szükséges fenntartható üzemanyaggal szabad feltölteni. (Elkerülendő ezáltal a többletüzemanyag általi súlytöbblet kapcsolt károsanyagkibocsátás megemelkedése.) • Az uniós repülőtereken biztosítani kell a megfelelő infrastruktúrát a fenntartható légitársaságok üzemanyagok szállításához, tárolásához és a töltéséhez. 	<p>FuelEU Maritime (a megújuló és alacsony kibocsátású tüzelőanyagok tengeri közlekedésben való alkalmazásáról szóló tervezet)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Az európai kikötőkbe befutó, 5000 bruttó tonnatartalom feletti hajókra vonatkozóan (kivéve a halászhajók) csökkenteni kell a fedélzeten felhasznált energia ÜHG-intenzitását. Cél: 2030-ra az 59%-os, 2050-re a 75%-os értékcsökkenés elérése. • A rakpartokhoz kikötött hajóknak a villamosenergia-igényük fedezése céljából 2030-tól a parti áramforrásokhoz kell kapcsolódniuk.

Forrás: a szerzők saját szerkesztése

A rendeletekkel kívánják ösztönözni a közlekedési ágazatokban a fenntartható üzemanyagok szélesebb körű alkalmazását, melytől jelentős mértékű csökkenést remélnek az üvegházhatású gázok (továbbiakban: ÜHG) légkörbe kerülésének a tekintetében.

A tervezetek céljaival összhangban az EU Bizottsága javaslatot terjesztett elő a hatályos jogszabályok felülvizsgálatára azzal a szándékkal, hogy felgyorsítsa az alternatív üzemanyaggal működő járművek töltésére szolgáló

infrastruktúra kiépítését, és alternatív energiaellátást biztosítson a kikötőkben horgonyzó hajók és az álló légi járművek számára.

Vasúti szolgáltatás

A vasúti közlekedés korszerűsítése is évek óta folyamatban van az Unióban. 2020-ban a Tanács elfogadta a vasút európai évről szóló határozatot, 2021-et pedig a vasút európai évének nyilvánították. A határozat célkitűzése a vasutak népszerűsítése, és az iparhoz és társadalomhoz való hozzájárulásának növelése, hiszen a legfenntarthatóbb közlekedési mód. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség 2017-es adatai szerint az EU teljes ÜHG-kibocsátásának csupán fél százalékáért felelős.⁵

Emellett a népszerűsítés érdekében a vasúton utazók jogait is felülvizsgálták. Kiemelésre érdemes, hogy igyekeznek megkönnyíteni a kerékpárszállítást azzal, hogy kötelezővé teszik a kapacitásról való tájékoztatást, valamint minden európai vonaton legalább 4 kerékpár számára biztosítanak helyet. Ennek oka lehet, hogy nem maradt figyelem nélkül az a tény, hogy a COVID-19 járvány eredményeképpen a kerékpározás és a gyaloglás jelentősége megnőtt számos európai városban. Ez is azt mutatja, hogy ha biztosítjuk az emberek számára a megfelelő, hatékony közlekedési módokat akkor, a környezetkímélő változat mellett teszik le a voksukat.

Pénzügyi forrásai

A Fenntartható Európa beruházási terv szerint az Európai Unió 2030-ig legalább 1000 milliárd eurót mozgósítana fenntartható beruházásokra. Ahhoz, hogy a következő évtizedben ez az összeg rendelkezésre álljon, különböző források megléte, valamint köz- és magánberuházások kombinációja szükséges.

2021-2030 között az uniós költségvetés 503 milliárd eurót tervez ilyen kiadásokra nyújtani. Az InvestEU Alap mintegy 279 milliárd eurót biztosít majd. Az Innovációs Alap és a Modernizációs Alap 25 milliárd eurót tud rendelkezésre bocsátani. Ez a két alap a kibocsátáskereskedelmi rendszer keretében a kibocsátási egységek árverés útján történő értékesítéséből származó bevételekből finanszírozza majd.

Valamint 2020. január 14-én az Európai Bizottság méltányos átállási mechanizmus létrehozására tett javaslatot, mely 3 pillérből áll:

- Méltányos Átállást Támogató Alap, amely elsősorban vissza nem térítendő támogatásokat nyújtana,

⁵ Tiszta és fenntartható mobilitás, <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/clean-and-sustainable-mobility/> (letöltés dátuma:2023.04.18.)

- InvestEU keretében létrehozandó finanszírozási program, amely magánberuházásokat von be elsősorban energetikai és közlekedési infrastruktúra területén, valamint a dekarbonizációs projektekre,
- Európai Beruházási Bankkal közösen létrehozandó közszektor-hitelezési eszköz.

A Bizottság 100 milliárd euró összegű beruházásra tett javaslatot. 18 tagállam kért ilyen támogatást. Az Európai Bizottság minden kérelmet jóváhagyott, köztük Magyarországot is. Ezeken kívül létrehozták a Szociális Klímavédelmi Alapot, amely konkrét intézkedéseket fog finanszírozni az energia- és mobilitási szegénység kezelésére.⁶

Összegzés

Európa szerte új trend a környezeti értékek védelme és a fenntartható gazdasági koncepciók egyre nagyobb teret hódítanak a politikában is. Az éghajlatváltozás minden egyes embert és térséget érint, így szükségessé válik a városok, a régiók és az emberek szerepvállalási lehetőségeinek erősítése.

Álláspontunk megegyezik az Európai Bizottság alelnökével, hogy az intézkedések egyfajta mentőkötélként szolgálhatnak a COVID-19 járvány és az orosz-ukrán konfliktus okozta körülményekből. Ennek hozománya, hogy inkább a gazdasági oldalra fókuszál a fenntarthatóság 3 pillére közül, azonban szembetűnő a környezetre gyakorolt pozitív hatása.

Ezen Európai Zöld Megállapodás intézkedési javaslatok ambíciózusak és iránymutatóak lehetnek a többi kontinens számára is. Azonban úgy érdemes a kezdeményezéseket végrehajtani, hogy közben garantáljuk a méltányosságot és a szociális támogatást. Így az emberek életszínvonala is csupán a szükséges mértékben érezné meg a változást és könnyebben folytatnák ezt a jogkövető magatartást.

Források jegyzéke:

- Az európai zöld megállapodás, <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/green-deal/> (letöltés dátuma: 2023.04.18.)
- Az európai zöld megállapodás, https://www.parlament.hu/documents/10181/4464848/Infojegyzet_2020_52_Europai_Zold_Megallapodas.pdf/b8ac0727-6099-7847-8b8f-e7288a692136?t=1591606810955 (letöltés dátuma:2023.04.18.)

⁶Az európai zöld megállapodás, https://www.parlament.hu/documents/10181/4464848/Infojegyzet_2020_52_Europai_Zold_Megallapodas.pdf/b8ac0727-6099-7847-8b8f-e7288a692136?t=1591606810955 (Letöltés dátuma:2023.04.18.)

- Donáth Anna: A zöld átállást csak szociális érzékenységgel lehet megvalósítani, <https://merce.hu/2022/06/07/donath-anna-a-zold-atallast-csak-szocialis-erzekenyseggel-lehet-megvalositani/> (letöltés dátuma: 2023.04.18.)
- Ha kirúgjuk az uniós klímapolitika egyik lábát, akkor majd egy másikat kell erősítenünk, <https://masfelfok.hu/2021/11/05/europai-unios-klimapolitika-magyarorszag-fit-for-55-lakossag/> (letöltés dátuma: 2023.04.18.)
- Infografika – „Irány az 55%!”: miért szigorítja az EU a személygépkocsikra és a kisteherautókra vonatkozó CO₂-kibocsátási előírásokat? <https://www.consilium.europa.eu/hu/infographics/fit-for-55-emissions-cars-and-vans/> (letöltés dátuma:2023.04.18.)
- Kibocsátáscsökkentés: a Tanács CO₂-előírásokat fogadott el a nehézgépjárművekre vonatkozóan <https://www.consilium.europa.eu/hu/press/press-releases/2019/06/13/cutting-emissions-council-adopts-co2-standards-for-trucks/> (letöltés dátuma: 2023.04.18.)
- Méltányos, igazságos és teljesíthető: az „Irány az 55%!” uniós intézkedéscsomag csak akkor lesz sikeres, ha annak végrehajtásába minden várost és régiót is bevonnak, <https://cor.europa.eu/hu/news/Pages/fit-for-55-package.aspx> (letöltés dátuma:2023.04.18.)
- Tiszta és fenntartható mobilitás, <https://www.consilium.europa.eu/hu/policies/clean-and-sustainable-mobility/> (letöltés dátuma: 2023.04.18.)