



Info

Jelentősen csökkentenék az autók széndioxid-kibocsátását

Bár a személygépkocsik átlagos károsanyag-kibocsátása csökken, teljesítményük és számuk növekedése, valamint az egyre több dugó miatt mégis az autók felelősek a széndioxid-kibocsátás mintegy ötödéért. A képviselők folyamatosan szigorítanak a határérték-előírásokat, és „széndioxid-kibocsátás csökkentési rendszert” vezetnének be.

„Az Európai Unióban az összes szén-dioxid kibocsátás mintegy 19 százalékát a személygépkocsik és könnyű haszongépjárművek okozzák, és az abszolút mennyiségek tovább növekednek annak ellenére, hogy a 2004-et megelőző évtizedben új személygépkocsinként átlagosan 12,4 százalékos csökkentést sikerült elérni” - áll a Chris Davies (liberális, brit) által jegyzett jelentés indoklásában. A magyarázat elsősorban az, hogy egyre több személygépkocsi van, és ezek egyre nagyobb torlódást generálnak, ráadásul a kocsik teljesítménye is jelentősen nőtt. Az EU-ban egyébként a közúti közlekedés fogyasztja el az összesen felhasznált olajmennyiség 60 százalékát.

2025-re 70 CO₂/km

A képviselők nem tartják reálisnak, hogy - ahogy azt korábban tervezték - legkésőbb 2010-re elérjék az új autóknál a legfeljebb 120g CO₂/km-es kibocsátási értéket. Ehelyett a gépjárművek technikai fejlesztésének ösztönzése mellett 2012-től tennék kötelezővé ezt a határértéket, 2020-tól pedig az átlagos kibocsátásnak nem lenne szabad meghaladnia a 95g CO₂/km-t. Az EP 2025-re a 70 CO₂/km-es határértéket is el tudná képzelni.

Egy elfogadott módosítás értelmében az EP azt javasolja, „hogy állapítsanak meg 2011. évi hatállyal kötelező éves kibocsátási célkitűzéseket, melyek célja a gépjárművek technikai fejlesztésének támogatása annak biztosítása érdekében, hogy az EU piacán 2015-ben forgalomba hozott valamennyi személygépjármű átlagos kibocsátása legfeljebb 125g CO₂/km legyen”.

A jelentés javasolja, hogy 2011-től vezessenek be egy széndioxid-kibocsátás csökkentési rendszert (CARS). A határértékek túllépéséért pénzbírságot kellene fizetni. A járműgyártók közötti kereskedelem alapját képező kvóták rendszerét külön kellene kezelni az EU kibocsátáskereskedelmi rendszerétől.

Mint a cigisdobozon

A parlament a cigarettásdobozokon olvasható figyelmeztetések példáját követve azt javasolja, hogy „az új személygépkocsik reklámozására szánt helynek legalább a 20 százaléka nyújtson információt – a jóváhagyott formátumban – az üzemanyag-takarékosságról és a CO₂-kibocsátásról”.

A képviselők arra szólítják fel a tagállamokat, hogy „gazdaságilag ösztönözzék a régi

autók forgalomból való kivonását, és biztosítsák, hogy a járműadók egy része a szén-dioxid és egyéb szennyező anyagok kibocsátásának függvényében változzon”.

A képviselők mindennel együtt kiemelték: „el kell kerülni azokat az intézkedéseket, amelyek Európában a munkahelyek leépítésére nehezedő nyomást a gépkocsi ipar területén növelnék, illetve annak nemzetközi versenyképességét veszélyeztetnék”.

Miért olyan gyorsak az autók, ha csak 130-cal lehet menni?

A jelentés kitér arra is, hogy „a sebességkorlátozások következetes betartása minden tagállamban kimutathatóan a CO₂-kibocsátás jelentős csökkenését eredményezné”. A jelentéstevő, Chris Davies a jelentés indokolásában felteszi a kérdést: ha egyszer az EU „nem engedélyezi olyan járművek forgalmazását, amelyek nem teljesítik a biztonsági normákat, akkor miért engedi olyan járművek értékesítését, melyek túl sok üzemanyagot használnak, és kialakításuk miatt megszeghetik a közúti biztonsági okokból bevezetett, jogszabályi közúti sebességkorlátozást?”. A képviselő korábban azt javasolta, hogy az új járművek ne is kapjanak típusjóvá hagyást, ha a legtöbb európai országban engedélyezett sebességet 25 százalékkal meghaladó sebességet képesek elérni. Ez végül nem került be a szövegbe.

Olajos: szükséges lépés az alternatív üzemanyagok felé

A vitában felszólalt Olajos Péter (néppárti). A képviselő azt mondta, paradigmaváltásra van szükség, ugyanis „ha bárki azt hiszi, hogyha 120 grammra vagy 95 grammra csökkentjük az egyre növekvő számú gépjárműveink széndioxid- kibocsátását, bármit is megoldottunk, nos, az nagyon téved”. Olajos szerint „az autógyártókat rá kell szorítani a hatékonyabb és kisebb motorok előállítására. De itt nem állhatunk meg. Az Európai Uniónak egyértelműen el kell magát köteleznie a közlekedésen belül is a technológiaváltás mellett.”

A képviselő azt mondta, nem hiszi, hogy „a bioüzemanyagok fogják jelenteni az üdvöztető megoldást problémáinkra, főleg nem a mostani első generációs formájukban. Úgy tűnik azonban, hogy ez egy szükséges lépés az alternatív üzemanyagok irányába, akár csak a hidrogén, az elektromos meghajtás, és sok, ma még széles körben nem alkalmazott, vagy még meg sem született találmány.”

Kapcsolat :

PERGER István

Sajtószolgálat - Szerkesztő

E-mail: sajto-HU@europarl.europa.eu

BXL: (32-2) 28 40924

STR: (33-3) 881 74845

PORT: (+32) 498 98 33 30