

**Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Javaslat európai parlamenti és tanácsi irányelvre a tiszta közúti járművek használatának előmozdításáról”**

COM(2005) 634 final – 2005/0283 (COD)

(2006/C 195/07)

2006. március 1-jén a Tanács úgy határozott, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 175. cikkének (1) bekezdése alapján kikéri az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményét a fenti tárgyban.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2006. május 2-án elfogadta. (Előadó: Virgilio RANOCCHIARI.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2006. május 17-én tartott, 427. plenáris ülésén 137 szavazattal 1 ellenében, 4 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

## 1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EU lakosságának több mint 75 %-a városi térségekben él. Ezért a városi közlekedés az összes forgalomnak jelentős részét teszi ki, és hatással van a levegőminőség mutatóira (szén-monoxid, szénhidrogének, nitrogénoxidok, por, ózontképző anyagok), tehát a helyi környezetszennyezésre, sőt az éghajlatváltozásra is (CO<sub>2</sub>-kibocsátás).

1.2 Az utóbbi években európai szinten és a nemzetközi együttműködés keretében egymást követték a különböző jogalkotási lépések és kutatómunkák. Ezek fő céljai a jobb energiahatékonyság, a kisebb károsanyag-kibocsátás és az olajtól való függőség csökkentése voltak.

1.3 A járművek károsanyag-kibocsátására vonatkozó, „Euro-normák” néven ismert előírásoknak köszönhetően az elmúlt 25 évben erőteljesen csökkent a közlekedés által okozott károsanyag-kibocsátás.

1.4 Ezen túlmenően a „Tiszta levegőt Európának” (CAFE – *Clean Air for Europe*, 2005) program és hasonló modellek eredményeképpen 2020-ra a kibocsátás további 5 %-os csökkenésével számolhatunk.

1.5 Az irányelv célja a fenntartható környezet elősegítése a városi térségekben; ennek megfelelően a javaslat például előírja, hogy a nehéz haszongépjárműveket környezetbarátabbá, azaz energiatakarékosabbá és kibocsátásszegényebbé kell tenni.

1.6 Mindenekelőtt kimondja, hogy az államháztartási szervek kötelesek a 3,5 tonnát meghaladó tömegű járművekre irányuló éves beszerzési keretük 25 %-át környezetbarát járművekre fordítani. Az európai bizottsági javaslat ezen túlmenően előrevetíti annak lehetőségét, hogy ez a kötelezettség második lépésben az államháztartási szervek által beszerzendő más típusú járművekre is kiterjedjen.

1.7 Igaz, hogy az irányelvjavaslat gyors ütemű bevezetése az államháztartási szervek részéről kezdetben beruházásokat tenne szükségessé, viszont a környezetbarát technológiák lendületet szerezését és széles körű alkalmazását is meggyorsítaná.

1.8 A közlekedéskorlátozásokat bevezetni kényszerülő számos városi vezetésnek az irányelv elfogadása olyan alternatívát kínál, amellyel ökológiai, társadalmi és gazdasági szempontból kedvező eredményeket lehet elérni.

1.9 Párizs, Montpellier, Frankfurt, Helsinki és más olyan városok, amelyek környezetbarát járműállományba (földgáz-meghajtású buszokba és hulladékgyűjtőbe) ruháztak be, ezzel jelentős eredményeket értek el, és járműállományuk kiegészítéseképpen további környezetbarát járművek beszerzése mellett döntöttek.

1.10 A szűkebbre szabott intervenciós határidők, a többrétű erőfeszítések és a környezeti ösztönzés csökkentését szolgáló, különböző szinteket érintő eljárások (Euro-normák a járművek károsanyag-kibocsátásának korlátozására, az energiahatékonyság javítását szolgáló intézkedések, az ellátás nagyobb biztonsága és az energiaforrások diverzifikálása) a társadalom számára csak előnyök lehetnek, és technológiai, illetve gazdasági haladást eredményeznek.

1.11 Ezért az EGSZB reméli, hogy még 2006-ban elfogadják az irányelvjavaslatot, amely kiegészíti az Európai Bizottság már foganatosított, illetve kidolgozás alatt álló, még elfogadásra váró intézkedéseit.

## 2. Indokolás és jogi keret

2.1 Az Európai Bizottság a szóban forgó irányelvjavaslatot „a tiszta közúti járművek használatának előmozdításáról”<sup>(1)</sup> 2005. december 21-én terjesztette elő (jogalap: EK Sz. 175. cikk (1) bekezdés; együttdöntési eljárás).

2.2 Az irányelvjavaslat főbb célkitűzései:

- a közlekedés általi károsanyag-kibocsátás csökkentése;
- a 3,5 tonnát meghaladó tömegű környezetbarát járművek piacának támogatása.

2.3 Az irányelv kimondja, hogy az államháztartási szervek kötelesek a 3,5 tonnát meghaladó tömegű járművekre irányuló éves beszerzési keretüknek legalább egy meghatározott részét „kiemelten környezetbarát járművekre” (*enhanced environmentally-friendly vehicle*, EEV) fordítani. A meghatározott rész legalább 25 %-ot jelent, és a nehéz haszongépjármű-park megújítására vonatkozik, ami lehetővé teszi a környezetvédelmi elvárások fokozatos beépítését a beszerzési eljárásokba, és előkészíti az államháztartási szerveket és az ipart az előírások más járműkategóriákra való lehetséges későbbi kiterjesztésére.

<sup>(1)</sup> COM(2005) 634 final.

2.4 Az irányelv hosszú távon a környezetbarát járműtechnológiák méretgazdaságosságán, költségeinek csökkenésén és szélesebb körű alkalmazásán keresztül a teljes járműállomány környezeti jellemzőinek általános javulását eredményezi.

### 3. Fogalom meghatározások és magyarázatok

3.1 Az irányelv a 3,5 tonnát meghaladó tömegű nehéz haszongépjárművekre vonatkozik. Ilyenek a buszok és a tehergépjárművek (pl. hulladékgyűjtő járművek).

3.2 „Tiszta jármű” alatt a teljesítményre vonatkozó európai szabvány (EEV) szerint meghatározott „kiemelten környezetbarát járművek”<sup>(2)</sup> értendők, amelyek a CO<sub>2</sub>-kibocsátás, illetve a káros anyagok (szén-monoxid, nitrogén-oxid, szénhidrogének, por és az ózonkeltő anyagok) vonatkozásában nem lépnek túl az alábbi szigorú határértékeken:

CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	No <sub>x</sub> (g/kWh)	PM (finompor) (g/kWh)	füst (m <sup>-1</sup> )
1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

3.3 A tagállamokat már korábban is ösztönözték arra, hogy vezessenek be adókedvezményeket az olyan járművek számára, amelyek az Euro-4-norma<sup>(3)</sup> szerint éppen érvényes értékeknél szigorúbb kibocsátási határértékekhez tartják magukat; ez ugyanis megkönnyíti a környezetbarátabb és energiahatékonyabb járművek piacra jutását.

3.4 Az irányelv által megcélzott „államháztartási szervek” alatt az állami, regionális és helyi hatóságok, a közjogi szervezetek, az állami vállalkozások, valamint a közlekedési szolgáltatás nyújtása céljából az államháztartási szervekkel szerződéses viszonyban álló piaci szereplők értendők.

3.5 Az a kötelezettség, hogy az éves beszerzési keretnek legalább egy meghatározott részét környezetbarát járművekre kell fordítani, a vásárlásra és a lízingre is vonatkozik.

3.6 Az EEV-k használatának támogatása összhangban van a személygépkocsikra vonatkozó adókról nemrégiben előterjesztett irányelvvvel<sup>(4)</sup>: e szerint az adót részben a CO<sub>2</sub>-kibocsátás alapján kellene megállapítani, ami előmozdítaná a környezetbarátabb és energiahatékonyabb járművek vásárlását – például olyanokét, amelyek bioüzemanyaggal, földgázzal, autógázzal (LPG), elektro- vagy hibridmotorral üzemelnek.

3.7 A bioüzemanyagok fokozottabb használatát az Európai Bizottság által nemrégiben elfogadott „Biomasszával kapcsolatos cselekvési terv”<sup>(5)</sup> is célul tűzi ki; ehhez kapcsolódik az ösztönzőket megfogalmazó közlemény a bioüzemanyagokról<sup>(6)</sup>.

<sup>(2)</sup> 2005/55/EK irányelv, 1. cikk c) pont, valamint I. melléklet, 6.2.1. pont.

<sup>(3)</sup> 1998/69/EK irányelv.

<sup>(4)</sup> COM(2005) 261 final, 2005. július 5.

<sup>(5)</sup> COM(2005) 628 final, 2005. december 7.

<sup>(6)</sup> COM(2006) 34 final, 2006. február 7.

3.8 A javaslat tehát egy olyan átfogó intézkedéscsomagba illeszkedik, amelynek célja, hogy szembeszálljon az üvegházhatású gázok kibocsátásának folyamatos növekedésével. Ez a tendencia ugyanis akadályozza a közösségi célok elérését az éghajlatváltozás, a járművek kipufogógázai miatt egyre növekvő (és a polgárok egészségét károsító) helyi környezetszennyezés, valamint az (Európa jelentős és tartós kőolajfüggőségét okozó) üzemanyagok energiahatékonyságának területén.

3.9 Az energiaellátás biztonságáról szóló zöld könyv<sup>(7)</sup> elemzi a közlekedési ágazat növekedésével, a magas energiafogyasztással, a CO<sub>2</sub>-kibocsátással és a kőolajtól való függőséggel összefüggő kérdéseket, hogy aztán olyan intézkedéseket határozzon meg, amelyek hatnak az alternatív technológiák és üzemanyagok iránti keresletre, valamint segíteni tudják a környezetbarátabb járművek új generációját. Ezekre a kérdésekre tér ki „Az európai közlekedéspolitikája 2010-ig” című fehér könyv<sup>(8)</sup> is.

3.10 A közúti közlekedésben használható alternatív üzemanyagokról szóló közlemény<sup>(9)</sup> és az ehhez kapcsolódó, a bioüzemanyagok alkalmazásának előmozdításáról szóló irányelv<sup>(10)</sup> rámutat, hogy az energiaforrások diverzifikálása hatásos megoldás a kőolajtól való függőség, a CO<sub>2</sub>-kibocsátás és a helyi környezetszennyezés korlátozására.

3.11 „Az EU fenntartható fejlődési stratégiájának 2005. évi felülvizsgálata” című közlemény<sup>(11)</sup> az éghajlatváltozás különböző szempontjaival foglalkozik. A stratégia határozottan javasolja a környezetbarátabb járművek piacának fejlesztését, méghozzá a városi térségek forgalomnövekedésének kézben tartását célzó program keretében, amely előírja az „ökoinnováció” támogatását és kifejezetten ajánlja a környezetbarát buszok bevezetését.

3.12 Az energiahatékonyságról szóló zöld könyv<sup>(12)</sup> konkrét intézkedéseket javasol, többek között a közbeszerzési eljárások felhasználását a környezetbarátabb járművek piacának fejlesztésére és az energiahatékonyság fokozására.

3.13 A kevésbé levegőszennyező járművek gyártása és használata kulcsfontosságú tényező, ha el akarjuk érni az adott európai előírásokban kitűzött célokat<sup>(13)</sup>.

3.14 A levegőszennyezésről szóló tematikus stratégia<sup>(14)</sup> – amely stratégiával az Európai Bizottság egységesíteni szeretné az idevágó érvényes irányelveket – az államháztartási szerveknek azt ajánlja, hogy évente legalább egy bizonyos mennyiségű környezetbarát és energiahatékony járművet vásároljanak.

<sup>(7)</sup> COM(2000) 769 final.

<sup>(8)</sup> COM(2001) 370 final.

<sup>(9)</sup> COM(2001) 547 final; a közlemény előírja, hogy 2020-ra a hagyományos üzemanyagok 20 %-át alternatív üzemanyagokkal kell helyettesíteni.

<sup>(10)</sup> 2003/30/EK irányelv.

<sup>(11)</sup> COM(2005) 37 final.

<sup>(12)</sup> COM(2005) 265 final.

<sup>(13)</sup> 96/62/EK irányelv a környezeti levegő minőségéről, illetve ennek leányirányelvei: 1999/30/EK irányelv a levegőben előforduló kén-dioxid, nitrogén-dioxid és nitrogén-oxidok, valamint a por és az ólom határértékeiről; 2000/69/EK irányelv a levegőben előforduló benzol és szén-monoxid határértékeiről; 2003/3/EK irányelv az ózonértékek vonatkozásában kitűzött célokról.

<sup>(14)</sup> COM(2005) 446 final.

3.15 Az Európai Parlament közösségi cselekvési terv mellett foglalt állást az energiahatékonyság javítására a közlekedési ágazatban. Különösen a közbeszerzési eljárásokra vonatkozó célzott programok jelentőségét emelte ki, amelyek csökkenthetik az energiahatékony gépek árát, versenyképessé téve őket a hagyományos technológiákkal szemben <sup>(15)</sup>.

3.16 Az Európai Tanács a környezetvédelemnek és a fenntartható fejlődésnek a közlekedéspolitikába való beépítése mellett szállt síkra <sup>(16)</sup>.

#### 4. Általános megjegyzések

4.1 Az irányelvjavaslat elfogadása a közbeszerzési eljárások vonatkozásában néhány kötelező érvényű intézkedés bevezetéséhez vezetne a környezetbarát járművek iránti piaci kereslet növelése érdekében. A javaslat ugyanakkor – a tagállamok kérésének megfelelően – technológiai szempontból semleges megközelítéssel támogatja a környezetbarát és energiahatékony járművek bevezetését <sup>(17)</sup>.

4.2 Az önkéntes egyezményekhez és másféle szabályozásokhoz viszonyítva a 3,5 tonnánál nehezebb járművekre vonatkozó közbeszerzésekhez kapcsolódó kötelezettség előnyösnek mondható a költség-haszon arány, az európai ipar versenyképességének gazdasági szempontjai és – főként – a környezeti hatások tekintetében.

4.3 A közbeszerzésekre alkalmazott legkevesebb 25 %-os kvóta a teljes piac 10 %-ának felel meg. Ez a részesedés elég nagy ahhoz, hogy hasson a környezetbarátabb járművek piacának fejlődésére, méretgazdaságosságához vezessen, egyben elfogadható szinten tartsa a beruházási költségeket.

4.4 Becslések szerint az irányelvjavaslat évente mintegy 52 000 jármű (17 000 busz és 35 000 egyéb nehéz haszongépjármű) beszerzését érinti. Ezek 25 %-a, azaz évi 13 000 jármű kötelezően „kiemelten környezetbarát jármű” (EEV) lesz. Az államháztartási szervek saját hatáskörben dönthetnek arról, milyen jellegű járműveket (buszokat, hulladékgyűjtőket stb.) és milyen részarányban cserélnék le.

4.5 A közbeszerzési eljárások kihasználása a környezetbarát járművek szisztematikus bevezetésére előmozdítaná az autópálya fejlődését, és Európa-szerte szavatolná a haszongépjármű-piac növekedését és versenyképességét.

4.6 Párizsnak, Montpellier-nek, Frankfurtnak és több más városnak már most környezetbarát járműállománya van, amelyet az ökológiai és társadalmi-gazdasági szempontból kedvező eredményekre tekintettel hamarosan tovább bővítenek.

4.7 Az EEV-knek a nehéz haszongépjármű-parkba megadott részarányban történő kötelező bevezetése újabb eszközt ad az államháztartási szervek kezébe ahhoz, hogy teljesíthessék a levegő minőségéről szóló EU-irányelvben meghatározott kötelezettségeiket.

4.8 A járműpark frissítésére vonatkozó, az irányelvjavaslatban megjelölt minimális részarány a levegőminőség javítása terén valószínűleg gyors eredményekre vezet <sup>(18)</sup>, mivel az EEV-normák ugrásszerűen csökkentik a HC-, NO<sub>x</sub>- és PM-kibocsátást.

4.9 Az EEV-k használata ezen túlmenően az üzemanyag-fogyasztás csökkentéséhez is hozzájárul, a kutatást pedig egyre nagyobb környezetvédelmi sikerek elérésére buzdítja. Az alternatív üzemanyagok támogatása és a kipufogógáz-tisztító technológiák fejlesztése jelentősen ösztönözheti az autópálya növekedését.

4.10 Ha abból indulunk ki, hogy az irányelvjavaslat tárgyát képező haszongépjárművek élettartama 15 év, és az irányelv 2006 folyamán lép hatályba, akkor 2030-ra megtérülhetnek az államháztartási szervek beruházásai, előrelépne a technológia, és tovább javulnának a teljesítményi normák.

4.11 A gyors és határozott elkötelezettség a környezetbarát járművek támogatása mellett a társadalomnak is hasznára válna, hiszen a városi levegő minőségének javulása gátat vetne a légúti megbetegedéseknek vagy azok súlyosbodásának, ami kedvező hatással lenne az egészségügyi költségvetésre.

Brüsszel, 2006. május 17.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Anne-Marie SIGMUND

<sup>(15)</sup> A5-0054/2001.

<sup>(16)</sup> Helsinki (1999) és göteborgi (2001) Európai Tanács.

<sup>(17)</sup> A 2005. március 22–23-i Európai Tanács által a lisszaboni stratégia keretében meghatározott prioritások alapján.

<sup>(18)</sup> Montpellier városa 1999-ben vásárolta meg az első „tisztá”, földgáz-motoros buszokat. 30 hónap elteltével az NO<sub>x</sub>-kibocsátás 50 %-kal csökkent, a PM (finompor) majdnem teljesen eltűnt, és a zajszint 5–8 decibellel csökkent. Forrás: ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, regionale Delegation Languedoc-Roussillon – a Környezetvédelmi és Energiafelügyeleti Ügynökség Languedoc-Roussillon régióbeli képviselője).