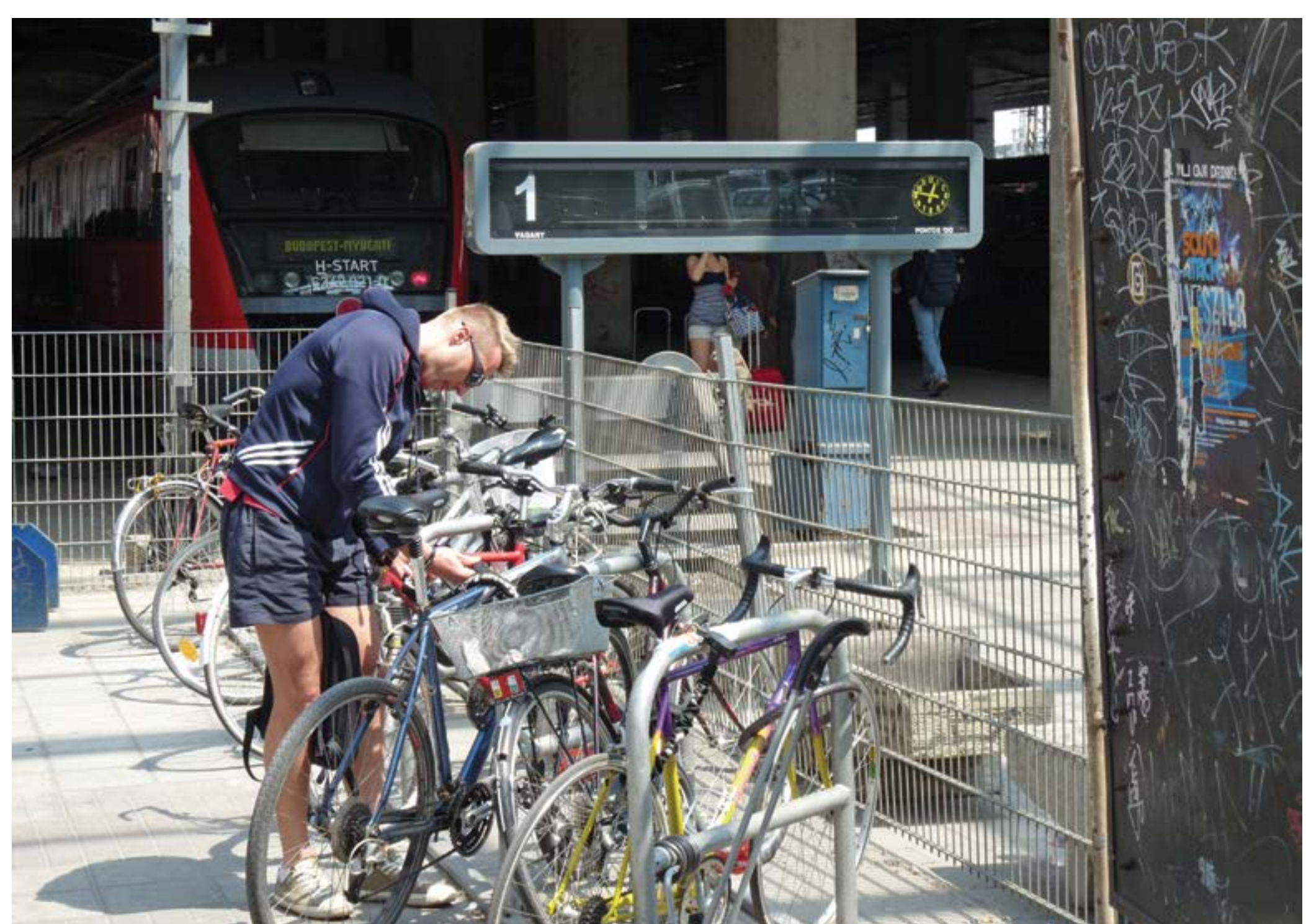




Minden ember naponta 15 ezer liter levegőt forgat meg a tüdejében, és közben rengeteg veszélyes anyagot is beszív. Különösen veszélyesek az egészségünkre a nitrogén-oxidok ( $\text{NO}_x$ ) és a sok apró részecske ( $\text{PM}_{10}$  és  $\text{PM}_{2,5}$ ). A részecskék nagy hányada nem más, mint a dízelmotorok által kipufogott korom. A levegőbe kerülő korom egy része a sarki jégtakaróra lerakódva felgyorsítja az olvadást, és ezáltal a globális fölmelegedést. (Többek között amiatt, mert a jég, a hó visszaveri a Naptól érkező hőt, a szabad tengervíz pedig elnyeli.)

Egészségünknek is használ, és a klímakatasztrófát is megelőzheti tehát a levegőszennyezés visszaszorítása. Ezt elősegítendő indított „Tiszta Levegőt!” címmel kampányt kilenc európai civil szervezet a Német Közlekedési Klub (VCD) vezetésével.



Fotó: Susánszky Ferenc

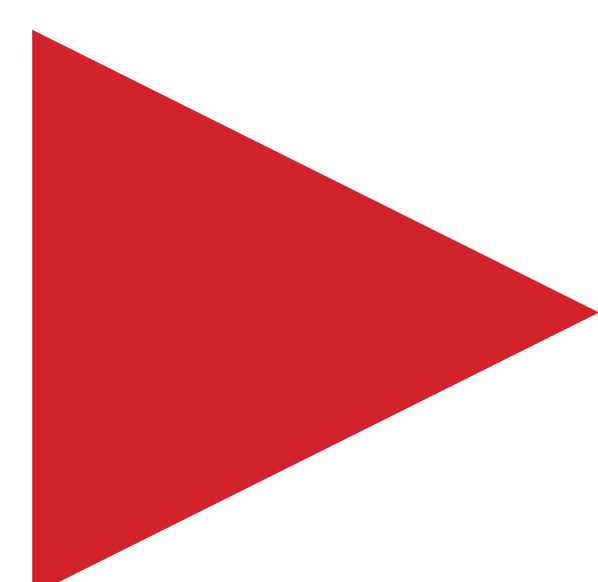
## Az Európai Levegőtisztasági Irányelv

2008-ban hirdették ki az Európai Unióban az Európai Parlament és a Tanács 2008/50/EK irányelvét, a Levegőtisztasági Irányelvet. Célja a levegőtisztasági intézkedések végrehajtásának fölgyorsítása a tagországokban. Az irányelv leszögezi: „Az emberi egészség és a környezet egészségének védelme érdekében különösen fontos, hogy a szennyezőanyagok kibocsátása elleni küzdelem a szennyezés forrásánál valósuljon meg, és hogy helyi, nemzeti és közösségi szinten azonosítsák és hajtsák végre a szennyezőanyag-kibocsátás csökkentését célzó leghatékonyabb intézkedéseket.”

Az Európai Bíróság határozata szerint minden európai állampolgárnak joga van a tiszta levegőhöz.

## Life+ Tiszta Levegőt! – környezetvédők mindannyiunk egészségéért

Az Európai Unió sok tagállamában a légszennyezettség rendszeresen túllépi az egészségügyi határértékeket, ami sérti a hatályos jogszabályokat és a tiszta levegőhöz való állampolgári jogunkat. Az Európai Unió LIFE+ programja keretében támogatja a „Tiszta Levegőt!” projektet, hogy előmozdítsa a Levegőtisztasági Irányelv gyakorlati érvényre jutását. A 2012 szeptemberében indult projektben három éven át szólítjuk meg a kormányt, az önkormányzatokat, a közlekedési vállalatokat és közvetlenül az állampolgárokat azért, hogy együttműködjünk mindnyájunk levegőjének tisztábbá tételében. Eljünk tárjuk a javaslatainkat arról, hogy miképp lehet a leghatékonyabban javítani a levegő minőségét, és segítünk azokat megvalósítani.



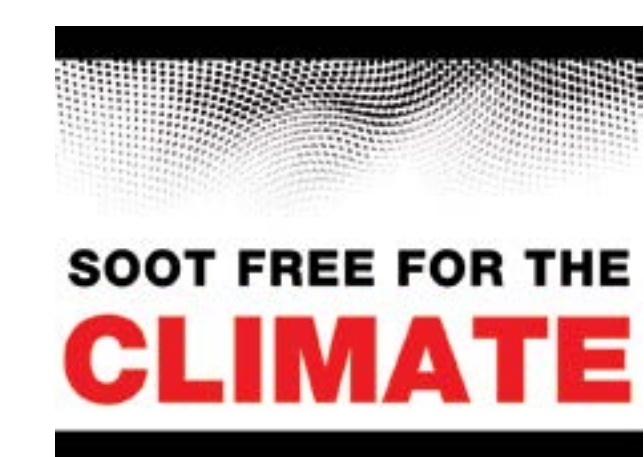
# Tiszta levegőt!

Résztevő szervezetek



Projektvezető szervezet

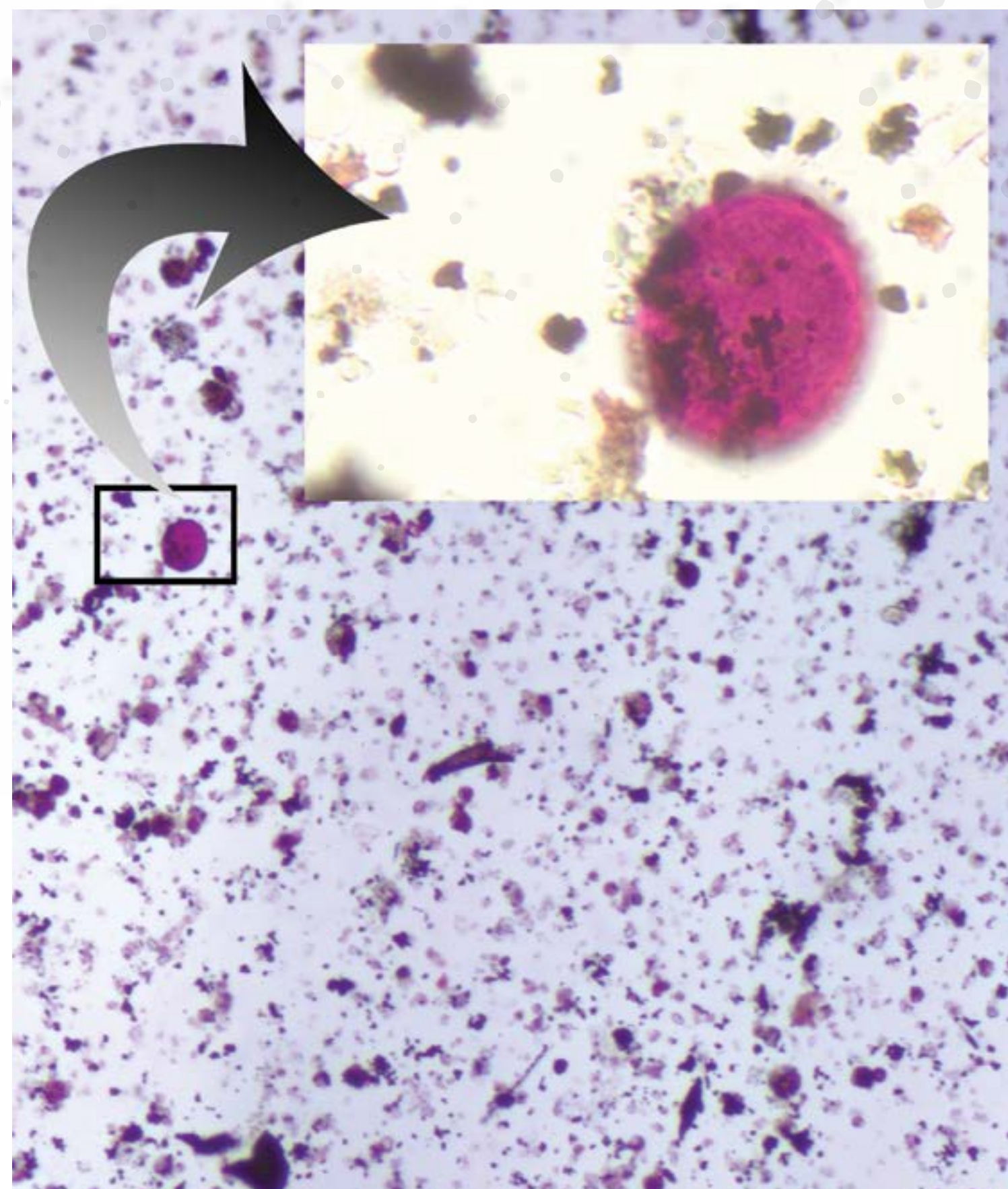
Az EU LIFE+ programjának társfinanszírozásával



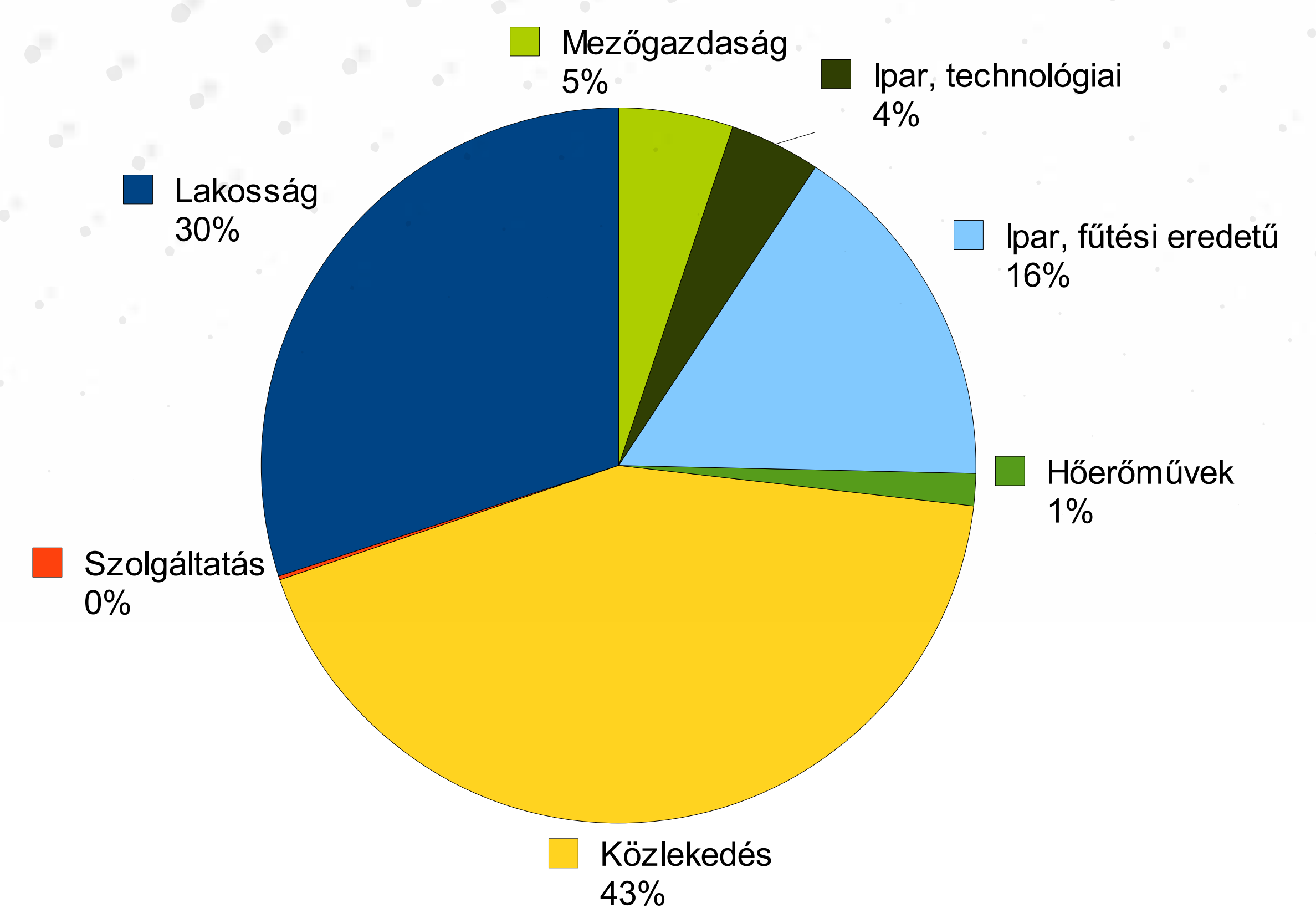
Kapcsolódó kampány



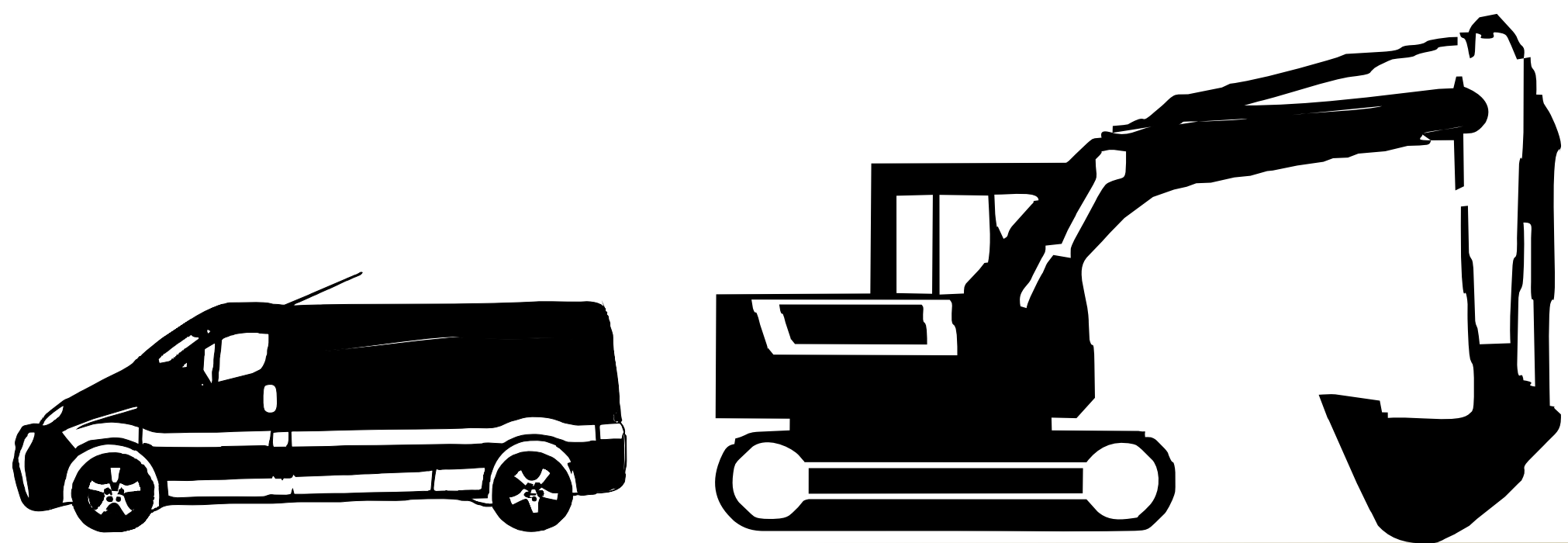
PM10-nek a 10 mikrométernél, PM2.5-nek a 2,5 mikrométernél kisebb átmérőjű és 0,001 mikrométernél nagyobb, levegőben előforduló részecskéket nevezük. Városi környezetben a PM10 és a PM2.5 jelentős részben közvetlenül a dízelmotorokból kibocsátott koromból áll. A korom számos egészségkárosító szerves égéstermékkel tevődik össze.



Pollenre rátapadt szennyező részecske (az Országos Környezetegészségügyi Intézet mikroszkópfelvétele)



Hazánkban a PM10 fő forrása a közlekedés, ezen belül döntően a dízeljárművek, a fa- és szénfűtés, az ipar, valamint a tarló-, az avar- és az egyéb illegális égetés.



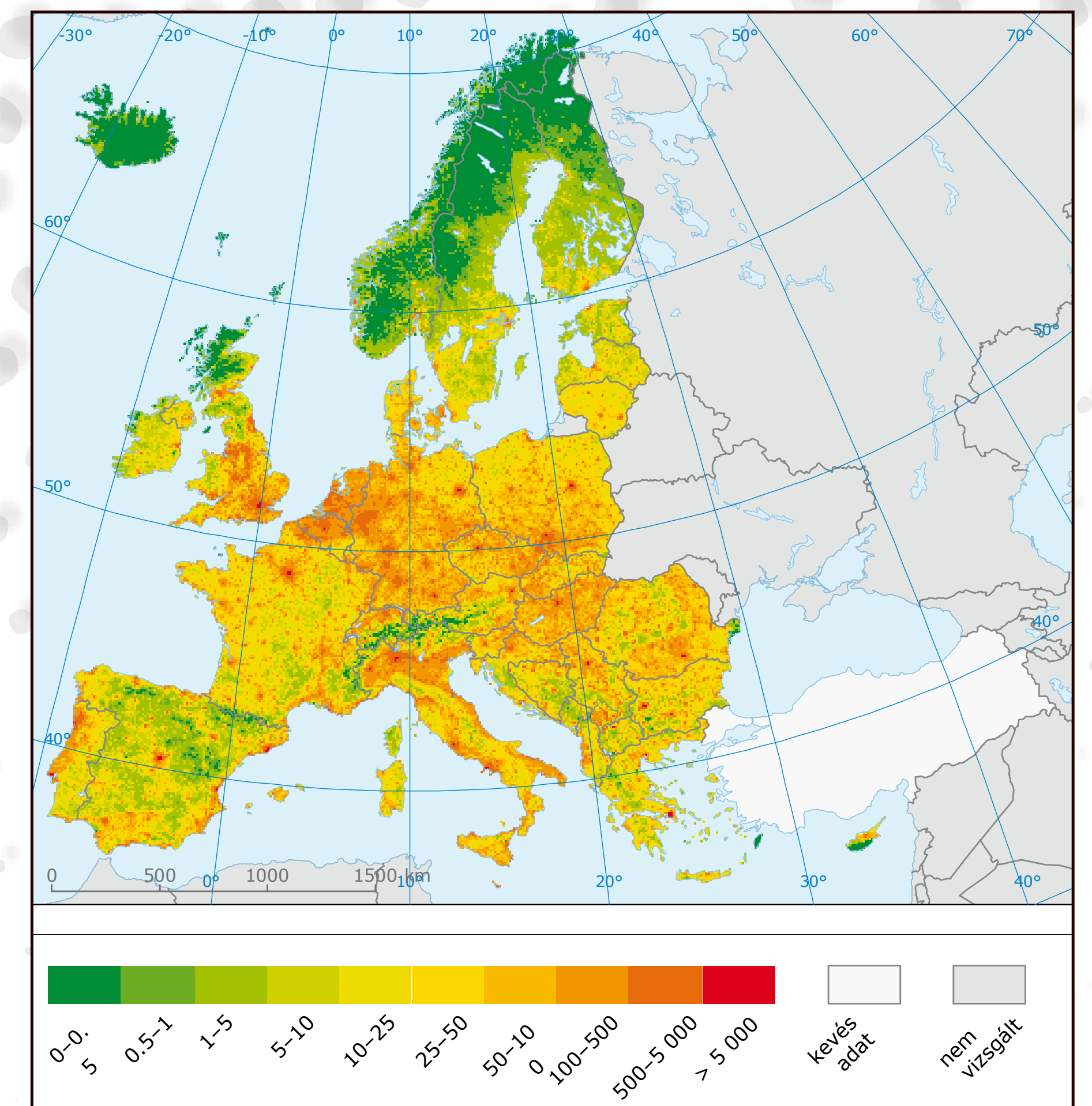
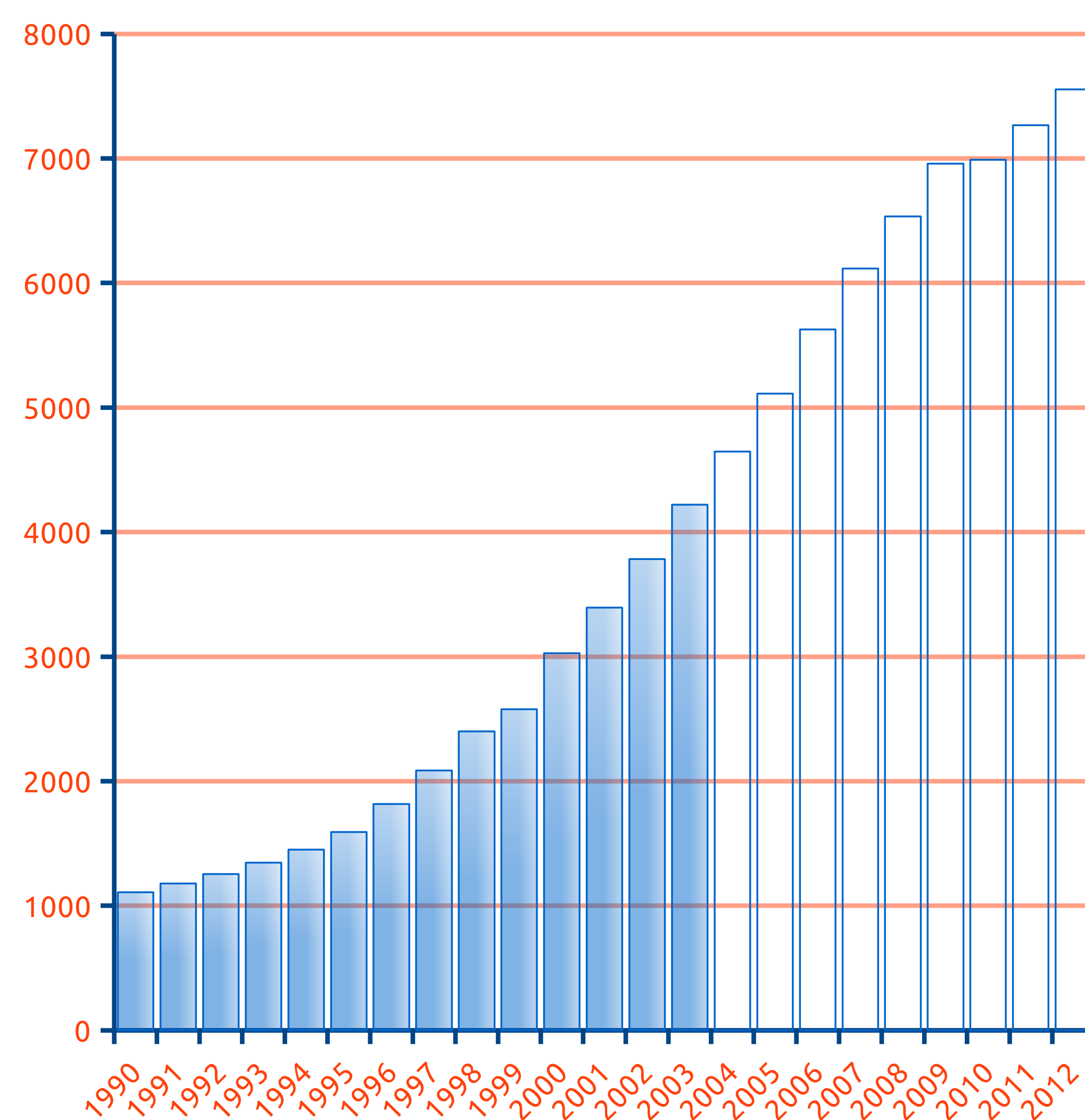
# Mi a PM10? Honnan származik?



A légszennyező anyagok közül a PM10 jelenti a legnagyobb egészségügyi kockázatot. Mintegy 16 ezer ember hal meg e miatt hazánkban évente az Európai Környezetvédelmi Ügynökség 2009-ben készült tanulmánya szerint. A PM10-szennyezettség miatti életvesztés tekintetében a 38 vizsgált európai országból Magyarországon a legrosszabb a helyzet.

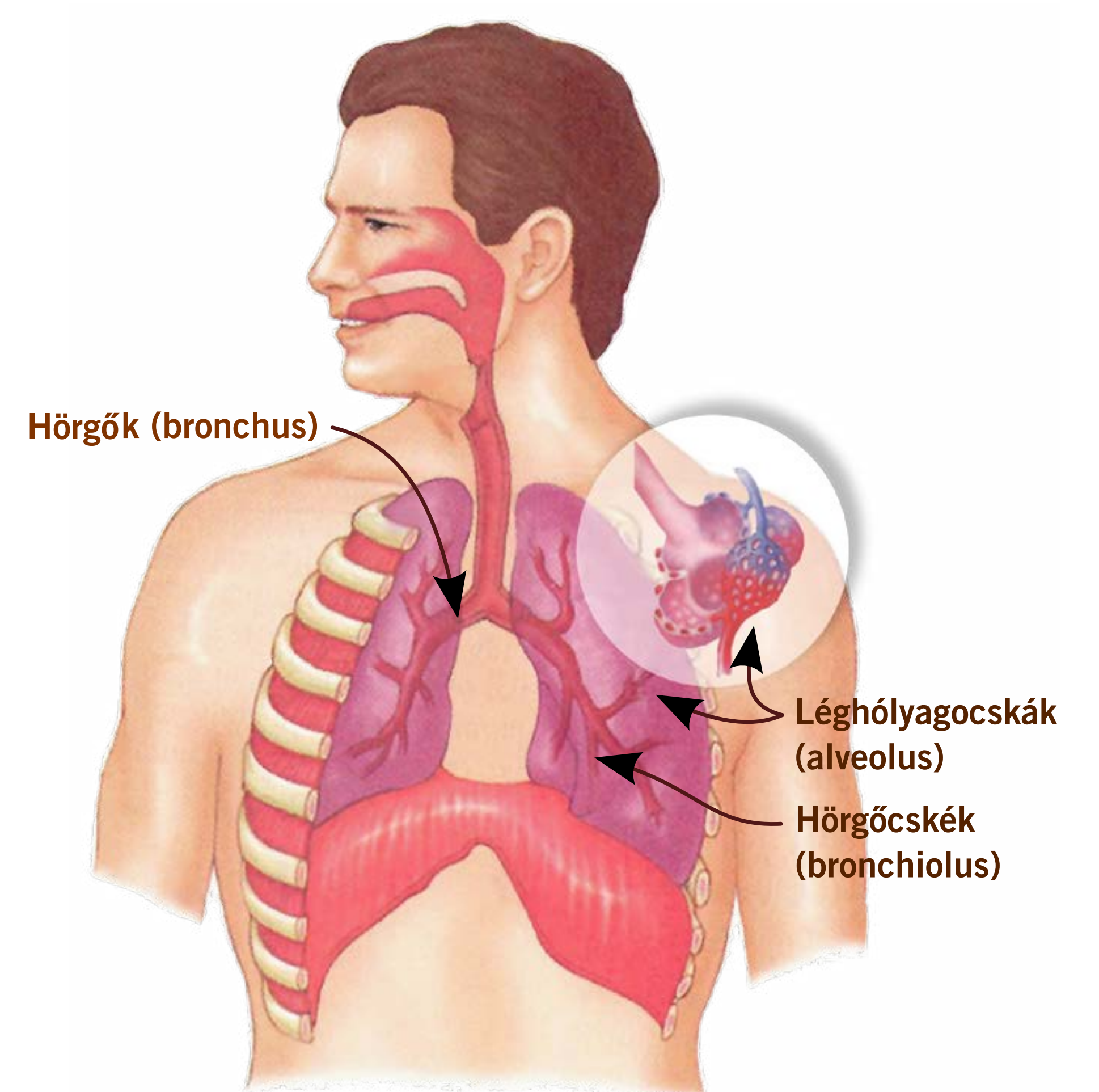
A legveszélyesebbek a 2,5 mikrométernél kisebb részecskék (PM2,5), amelyek légző- és egyéb szerveink legmélyére is bejutnak, és onnan nem távoznak. A részecskeszennyezés szív- és érrendszeri, daganatos és légúti megbetegedésekért is felelős.

**A nyilvántartott krónikus hörghurutos, tüdőasztmás és szénanáthás betegek számának alakulása Magyarországon (100 000 lakosra)**



**Elvesztett életévek 2005-ben a tartós PM<sub>2,5</sub> kitettség miatt**

A PM10 a hörgőkbe (bronchus), a PM2,5 a hörgőcskékbe (bronchiolus), a PM1,0 a léghólyagocskákba (alveolus) és a véráramba (így minden szervbe, pl. az agyba is) eljut.

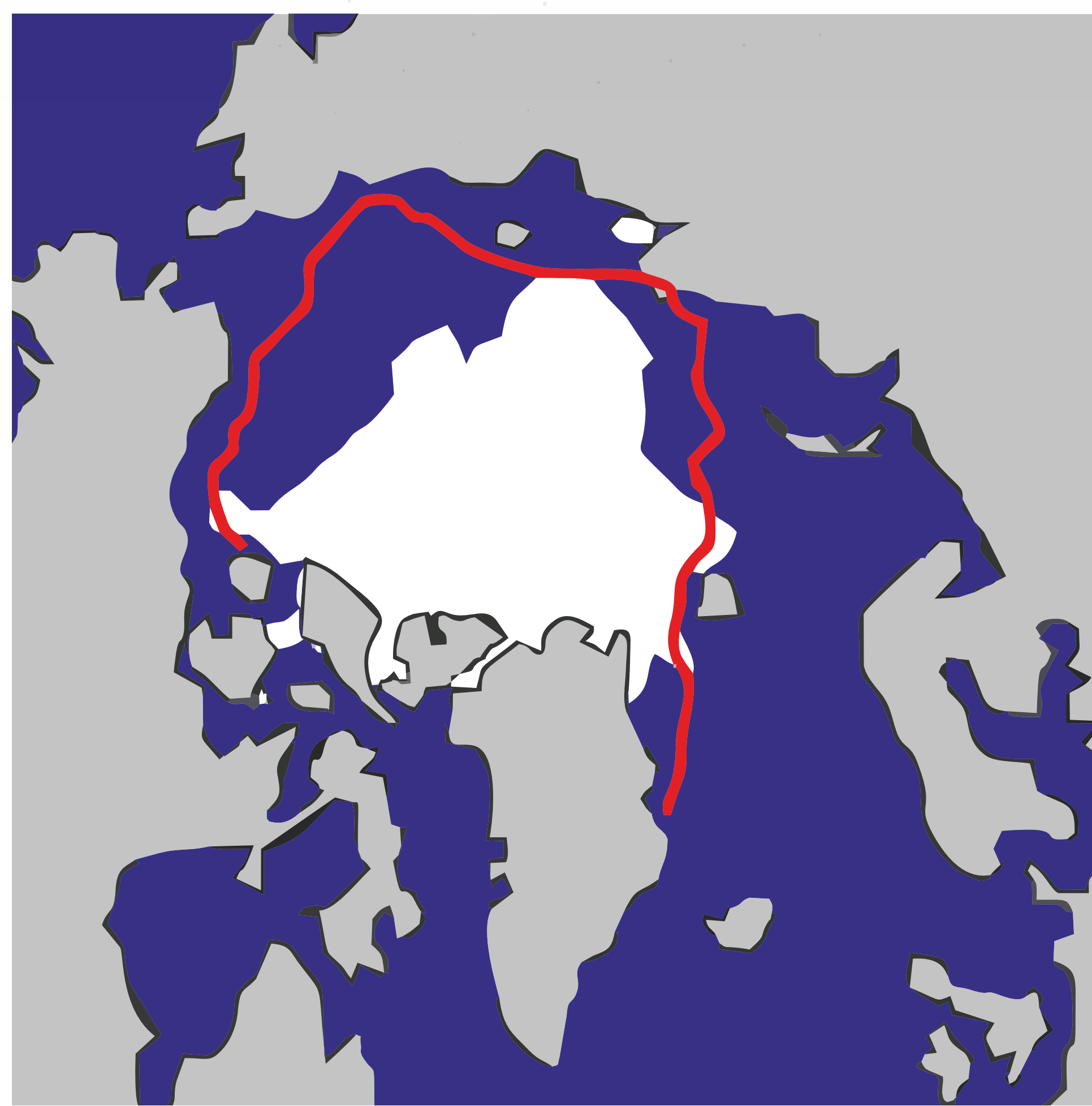


**Miért veszélyes a PM10?**



Drámai az Északi-sarkvidék felmelegedése! 2008-ban nagyobb volt, mint korábban bármikor: a Földön az átlagos hőmérséklet az 1950–1980 között mérthez képest 0,44 fokkal volt magasabb, de az Északi-sarkvidéken 3,5 fokkal!

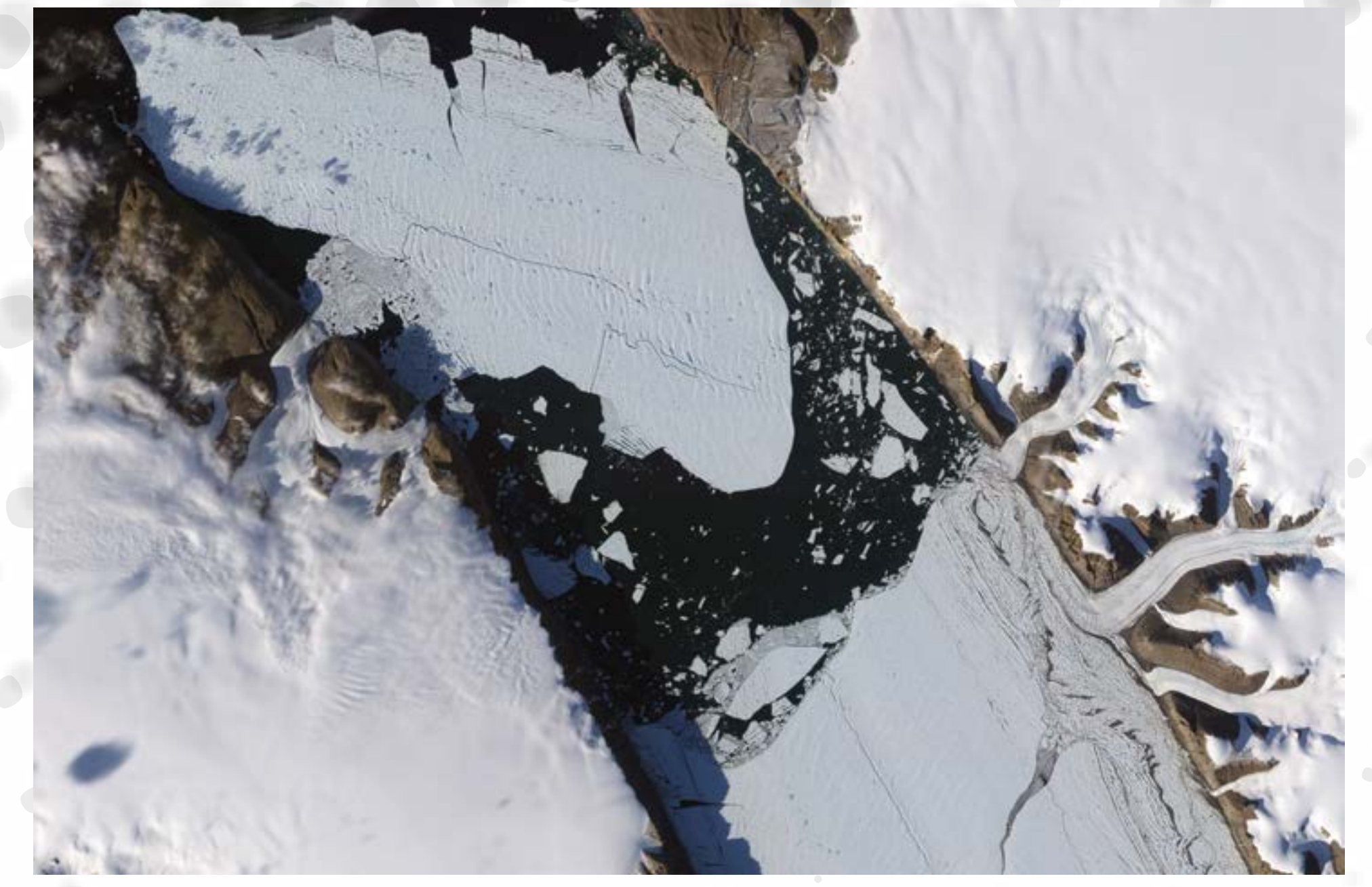
**Az Északi-sarkvidék jégta-  
karójának csökkenése. Fehér: a jégta-  
karó 2008. szeptember 12-én. Piros vonal: a jég  
átlagos kiterjedése 1979 és 2000 között  
ugyanezen a napon. (NASA)**



Európából az északi félteke uralkodó széljárása szállítja a kormot Északi-sarkvidékre, de érkezik még Észak-Amerikából és Délkelet-Ázsiából is.

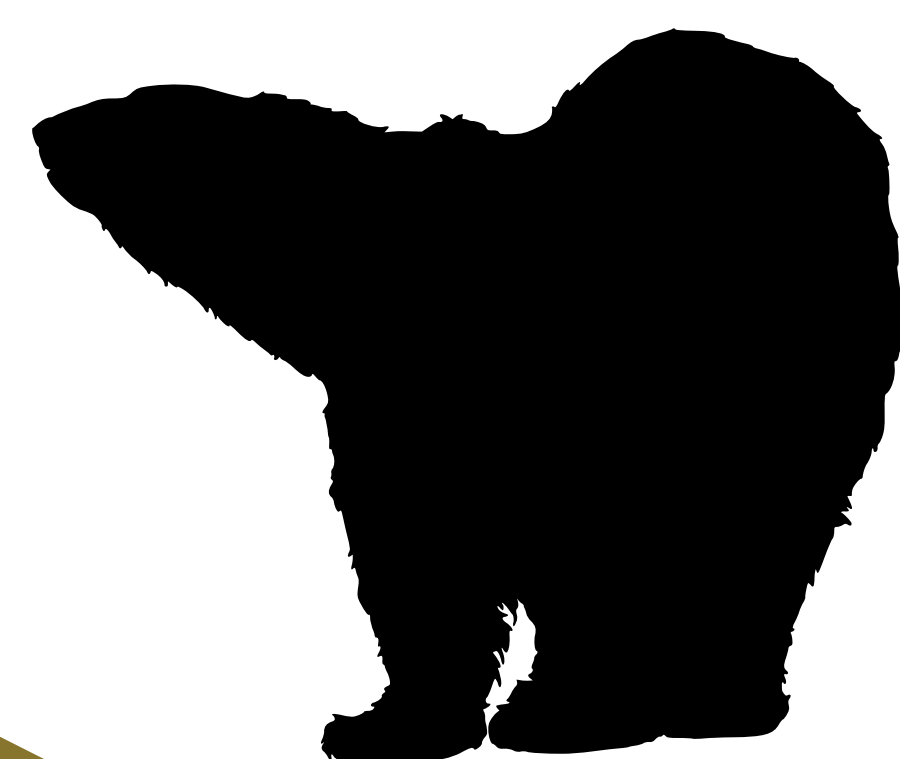
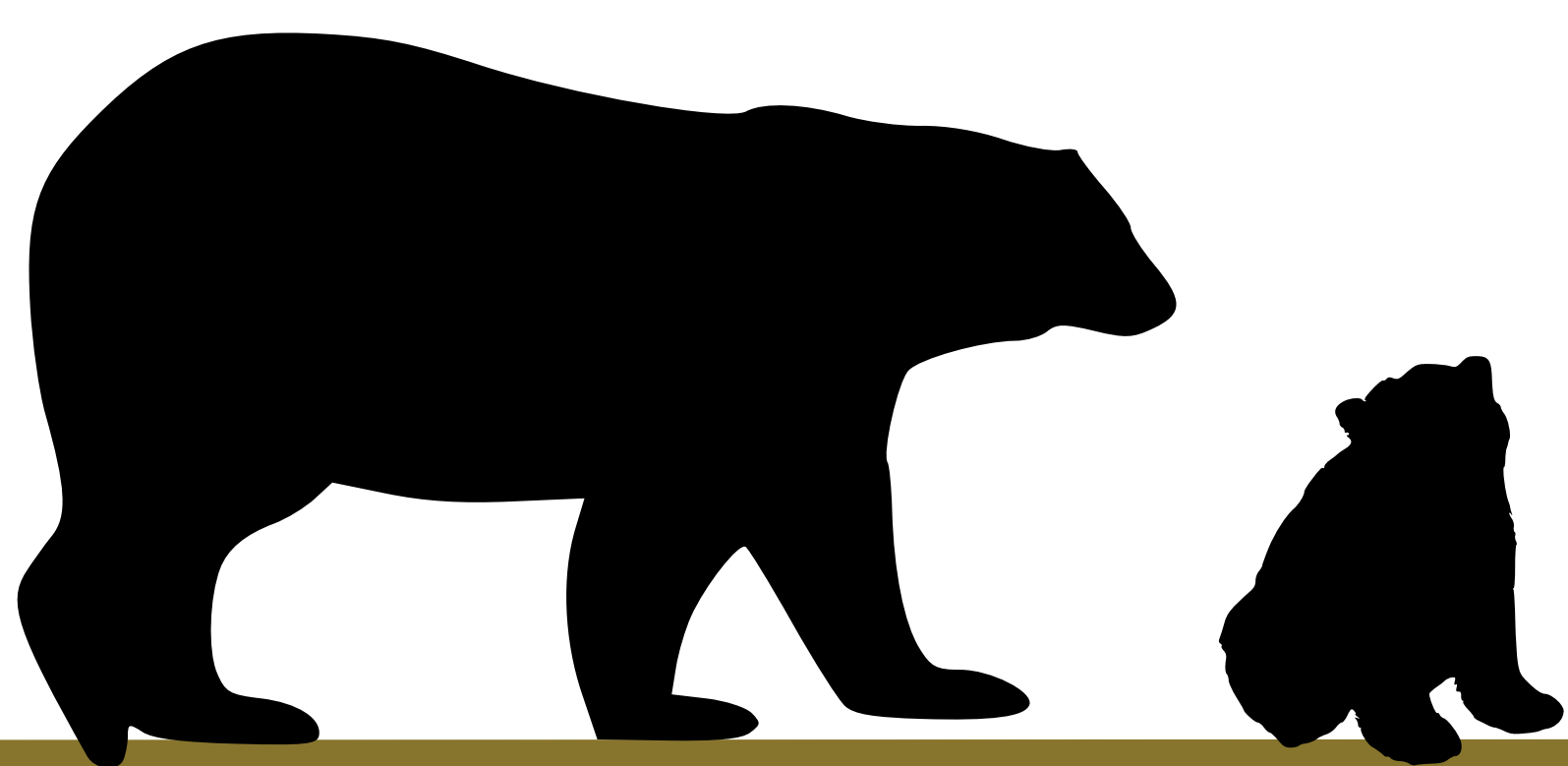
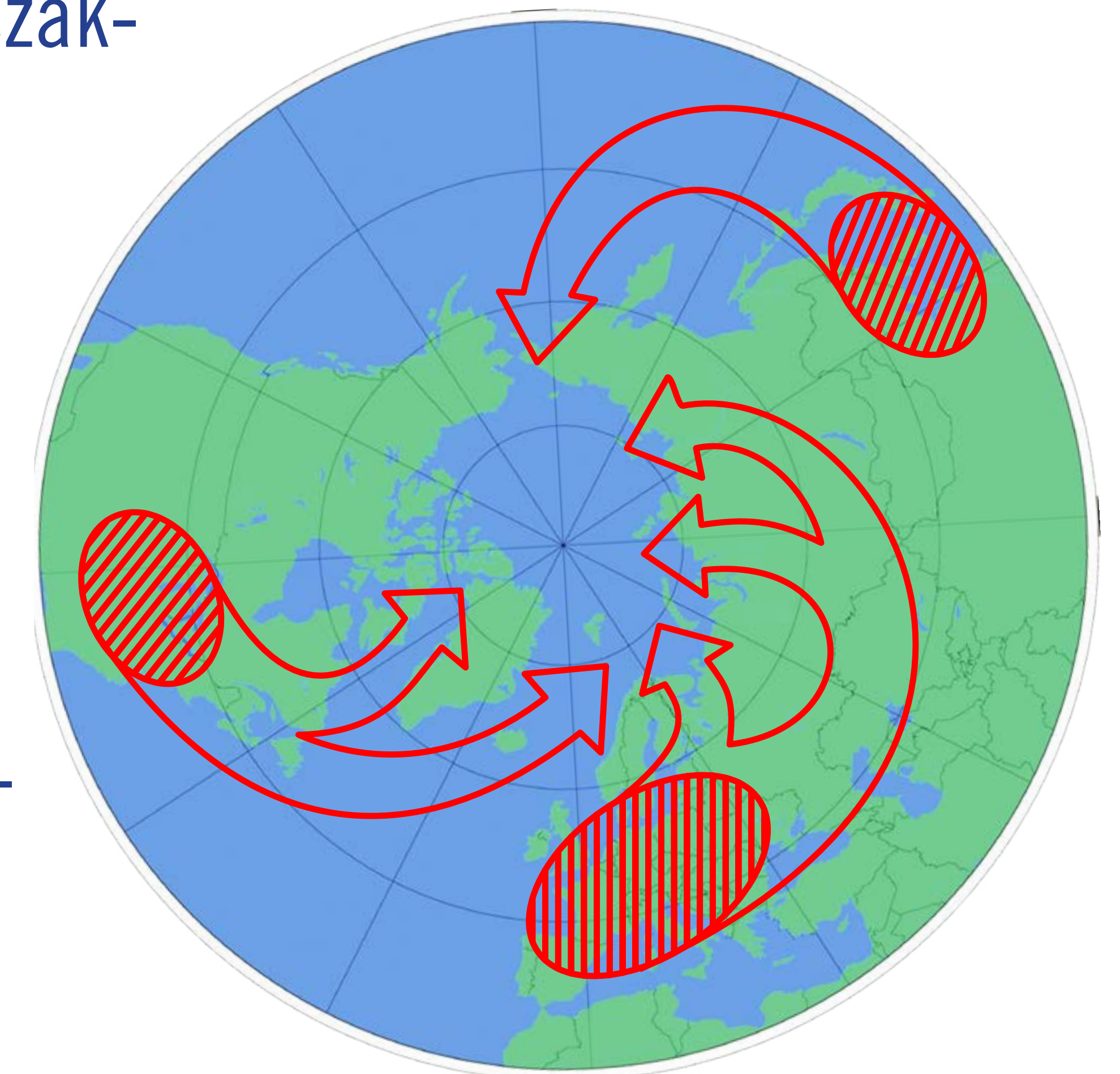
A kormoszemcsék

- ▶ sötét színük miatt elnyelik a nap sugárzását és felmelegítik a közvetlen környezetüket,
- ▶ a levegőben kölcsönhatásba lépnek a felhőkkel és befolyásolják a csapadék kialakulásának folyamatát.

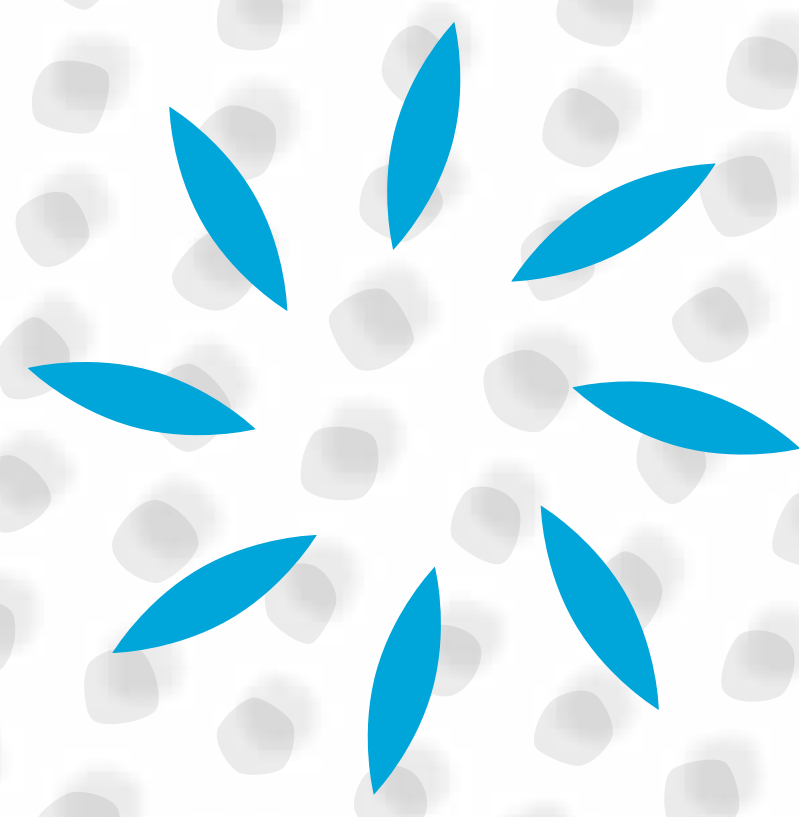


Ha az olvadás tovább folytatódik, a most még állandóan fagyott talajban levő szén-dioxid és metán is felszabadul, és tovább erősíti a felmelegedési folyamatot.

A következmények beláthatatlanok és nemcsak bizonyos területeket érintenek majd, hanem az egész világ éghajlatát befolyásolni fogják.



**A korm felgyorsítja az éghajlat-  
változást**



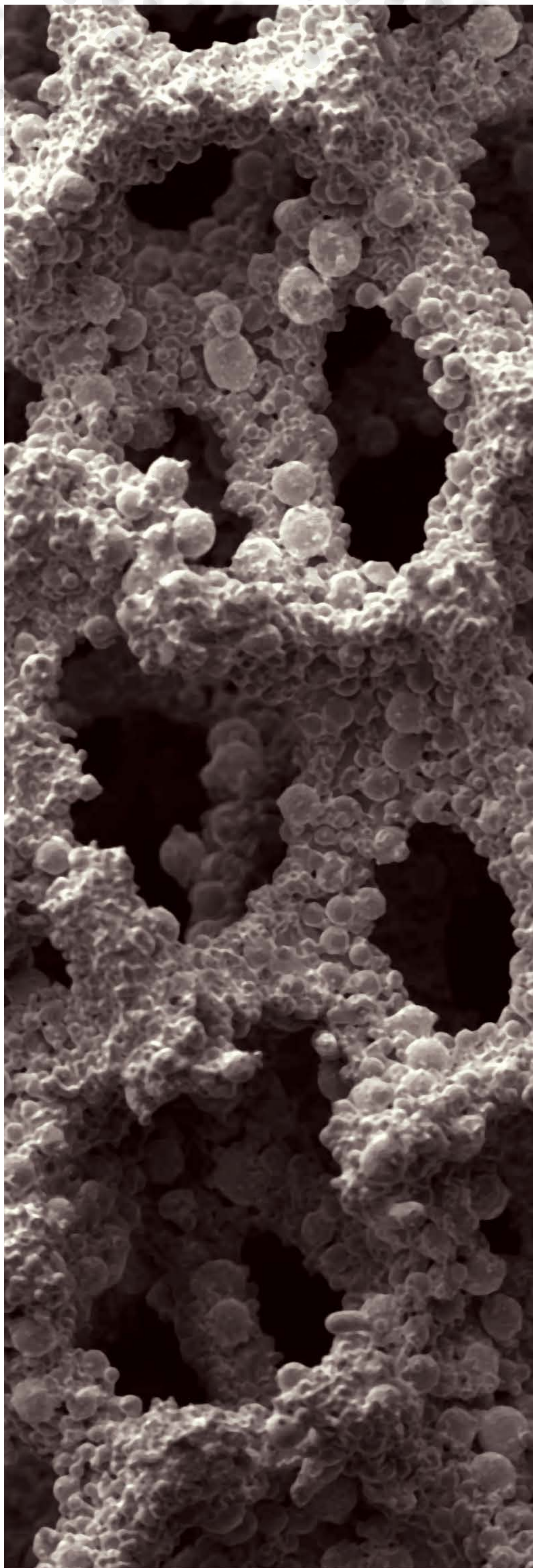
# Levegő Munkacsoport



LEVEGO.HU/KAMIONSTOP



A Levegő Munkacsoport megalakulása, 1988 óta követeli a légszennyezés csökkentését, és számos javaslatot tett a kormánynak és az országgyűlésnek.



Vannak technikai megoldások az autók szennyezésének visszafogására. Ahhoz, hogy ezek érvényesüljenek, rendszeresen ellenőrizni kell, hogy az autók teljesítik-e a gyári előírásokat. Sajnos az évenkénti környezetvédelmi felülvizsgálatot 2010-ben előzetes hatásvizsgálat nélkül, az ellenvéleményeket figyelmen kívül hagyva beépítették a műszaki vizsgába. Ezáltal gyakorlatilag megszűnt az érdemi környezetvédelmi ellenőrzés. Minél előbb vissza kell állítani, mert a részecskeszűrő sok gépkocsivezetőnek terhére van. Sokan ki is iktatják. Ahogy egy hirdetésben írják: „Gazdaságos megoldás, ha a részecskeszűrő mechanikusan már el van távolítva: a motorvezérlő szoftver részecskeszűrőt kezelő rutinjának kikódolása. Így csökken a fogyasztás, nő a teljesítmény, nincs több hibalámpa, nincs teljesítménykorlátozás.”

Nemcsak időszakos műszaki vizsgára, hanem a forgalomban részt vevő gépkocsik helyszíni ellenőrzésére is szükség van.



Vajon kikötötték a részecskeszűrőjét vagy sosem volt neki?



▶ „A környezetvédelmi felülvizsgálat rendszerének áttekintése”



Alacsony emissziós övezetet (zöld zónát) jelző táblák német, olasz, cseh és dán városokban.



Berlin zöld zónája egymillió ember lakóhelye!

Szaporodnak a zöld zónák Európában. Németországban már 60 városban zártak le kisebb-nagyobb területeket a magas részecskekibocsátású járművek elől. A városi önkormányzat megtiltja azoknak a járműveknek a behajtását, amelyek nem felelnek meg a környezetvédelmi előírásoknak. Más esetekben jelentős díjat vetnek ki az ilyen járművekre, ha azok behajtának a zöld zónába. A két módszert együttesen is alkalmazzák, vagyis egyes járműveket teljesen kitiltanak, mások bemehetnek, de a szennyezőanyag-kibocsátástól függő díj megfizetése ellenében.

Rövid távon ez a leghatékonyabb megoldás a koromemisszió csökkentésére, jótékony hatása a teljes városi környezetre kiterjedhet.

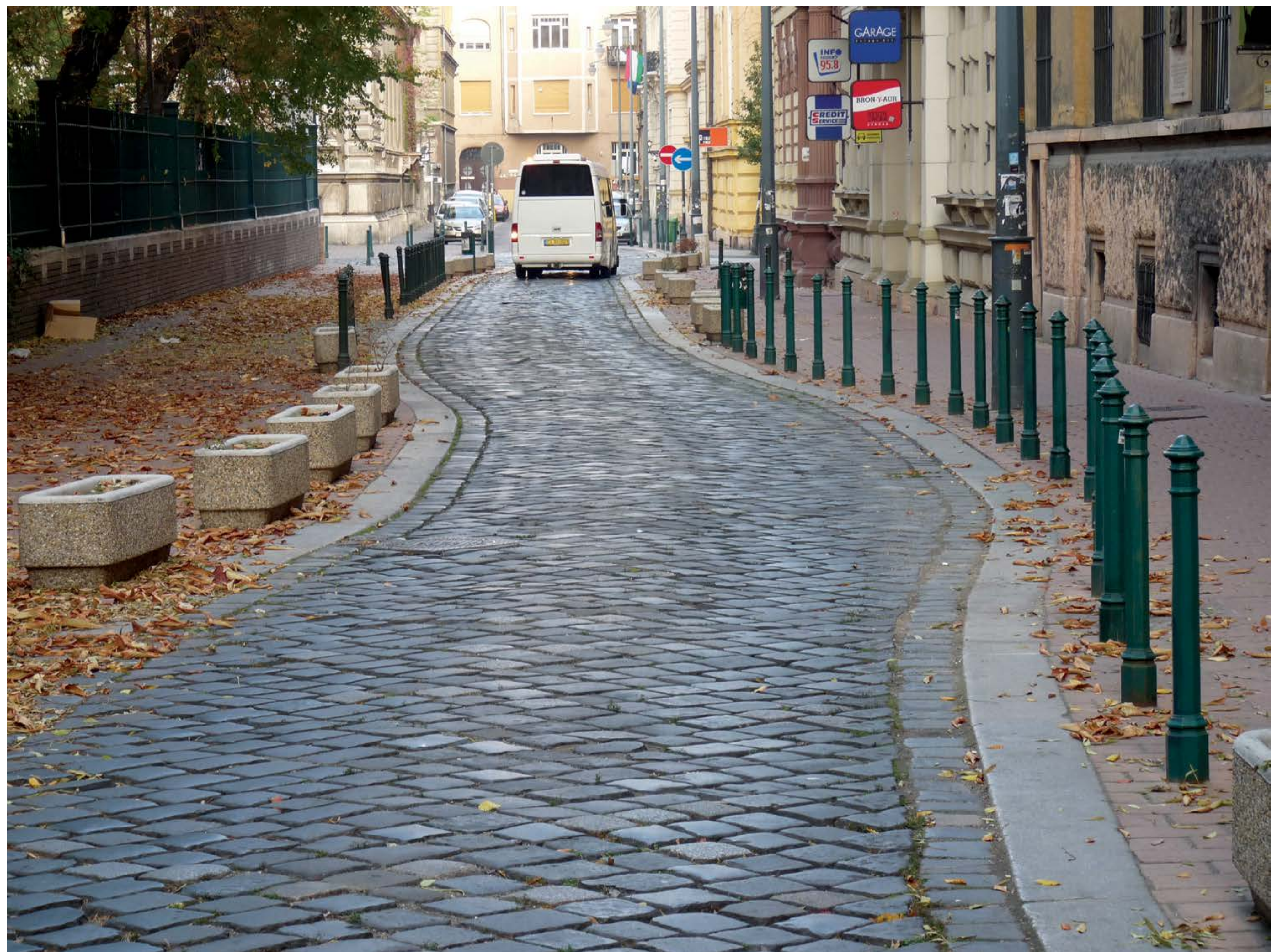
„Alacsony emissziós övezetek”



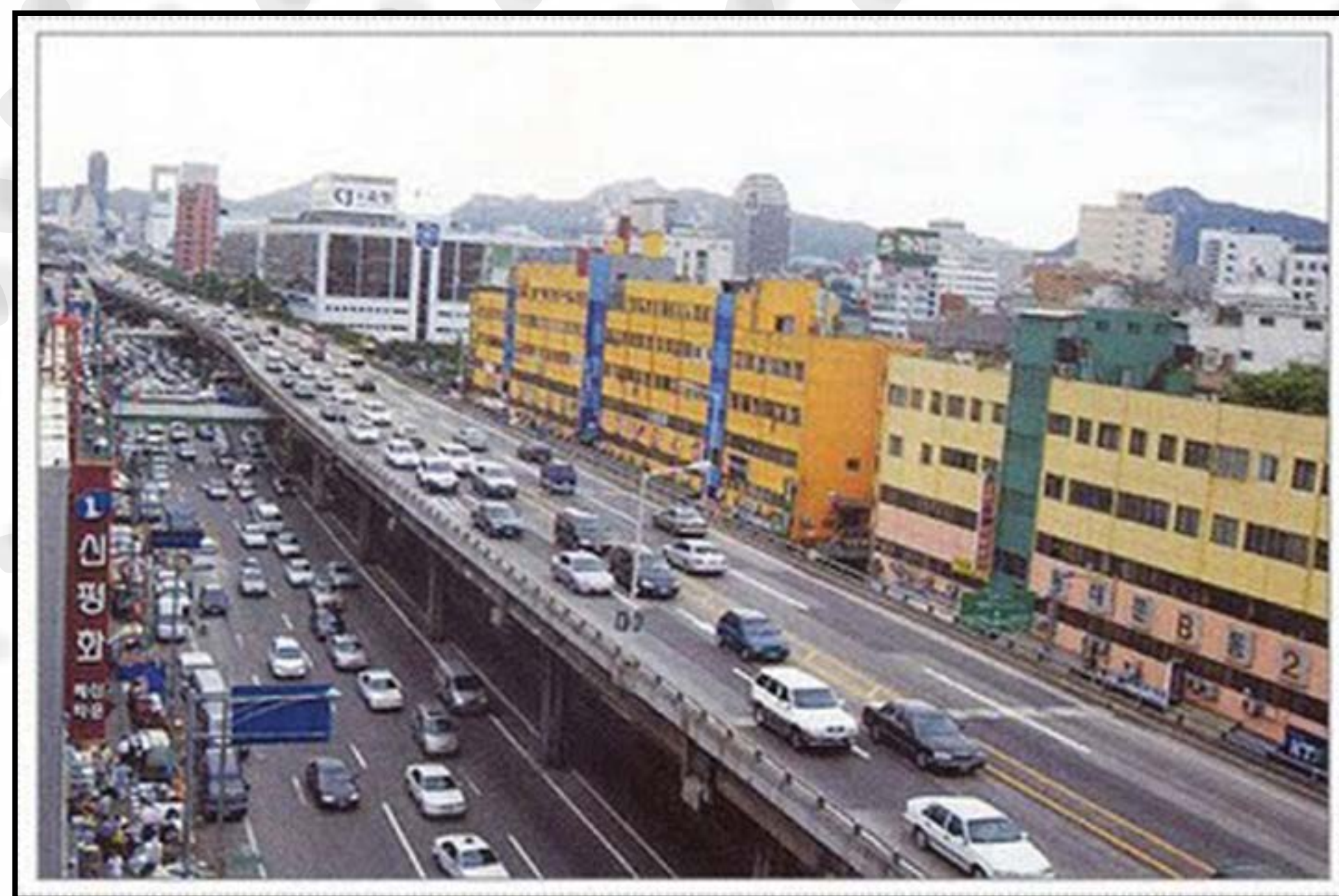
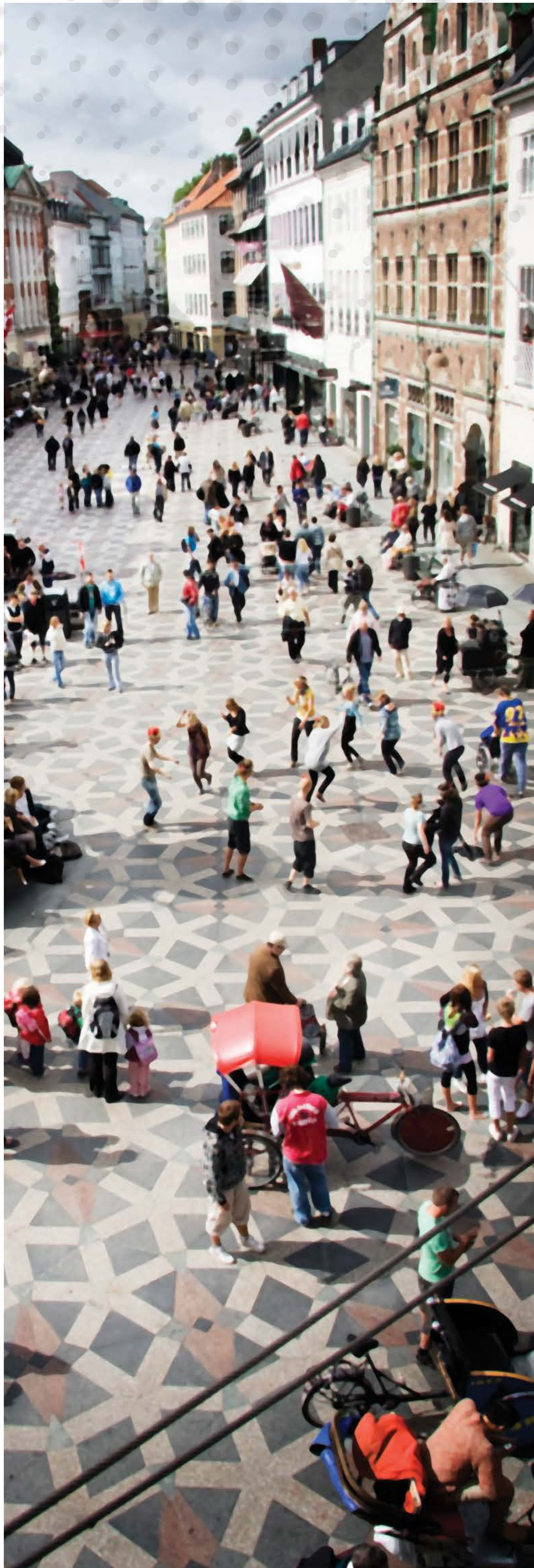
A Levegő Munkacsoport számításai szerint Magyarországon évente több mint 300 milliárd forintot takaríthatnának meg az autósok, ha a jelenleginél jóval szigorúbb sebességkorlátozásokat vezetne be a kormány. Egyúttal mintegy 20 százalékkal csökkenne a közlekedés szennyezőanyag-kibocsátása.

Egyenletesen haladó gépkocsi általában az óránkénti 40 és 80 kilométer közötti sebességen bocsátja ki a legkevesebb káros anyagot. Tehát lakott területen kívül célszerű 80 km/h sebességkorlátozást bevezetni. Más a helyzet azonban a lakott településrészeken, ahol a gépkocsik állandó fékezésre és gyorsításra kényszerülnek, ami fokozott üzemanyag-fogyasztással és károsanyag-kibocsátással jár. Az ilyen utakon mindenütt 30 km/h sebességkorlátozást célszerű bevezetni a főútvonalakon kívül.

Svájci és holland autópályákon tesztek alkalmával 80 km/órás sebességhatárt vezettek be, és ezzel 27 százalékos kipufogógáz-csökkenést értek el!



► „Fő- és mellékutak forgalomcsillapítása”



Szöul belvárosa 2002-ben



Ugyanaz a szöuli helyszín 2005-ben. A környező ingatlanok árai az egekbe szöktek



Amszterdam főutcája, a Damrak az 1950-es években



A Damrak arculatát ma a gyalogosok, kerékpárosok tömegei és a villamos határozza meg



Koppenhága egyik főutcája 1967-ben



Ugyanaz a koppenhágai utca 2005-ben



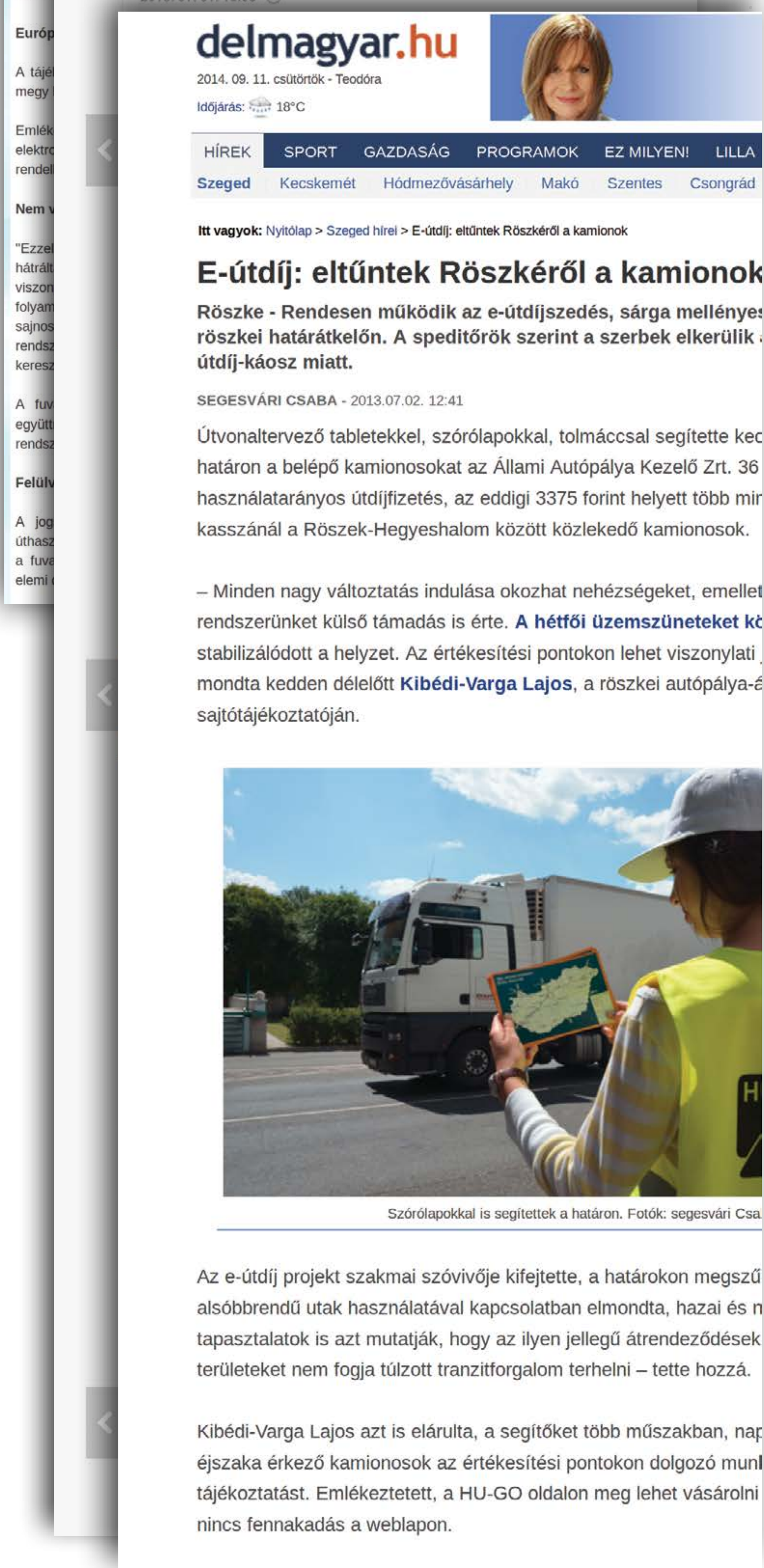
Az 1950-es években a bécsi Mariahilferstrassét is az autók uralták



A Mariahilferstrasse ma



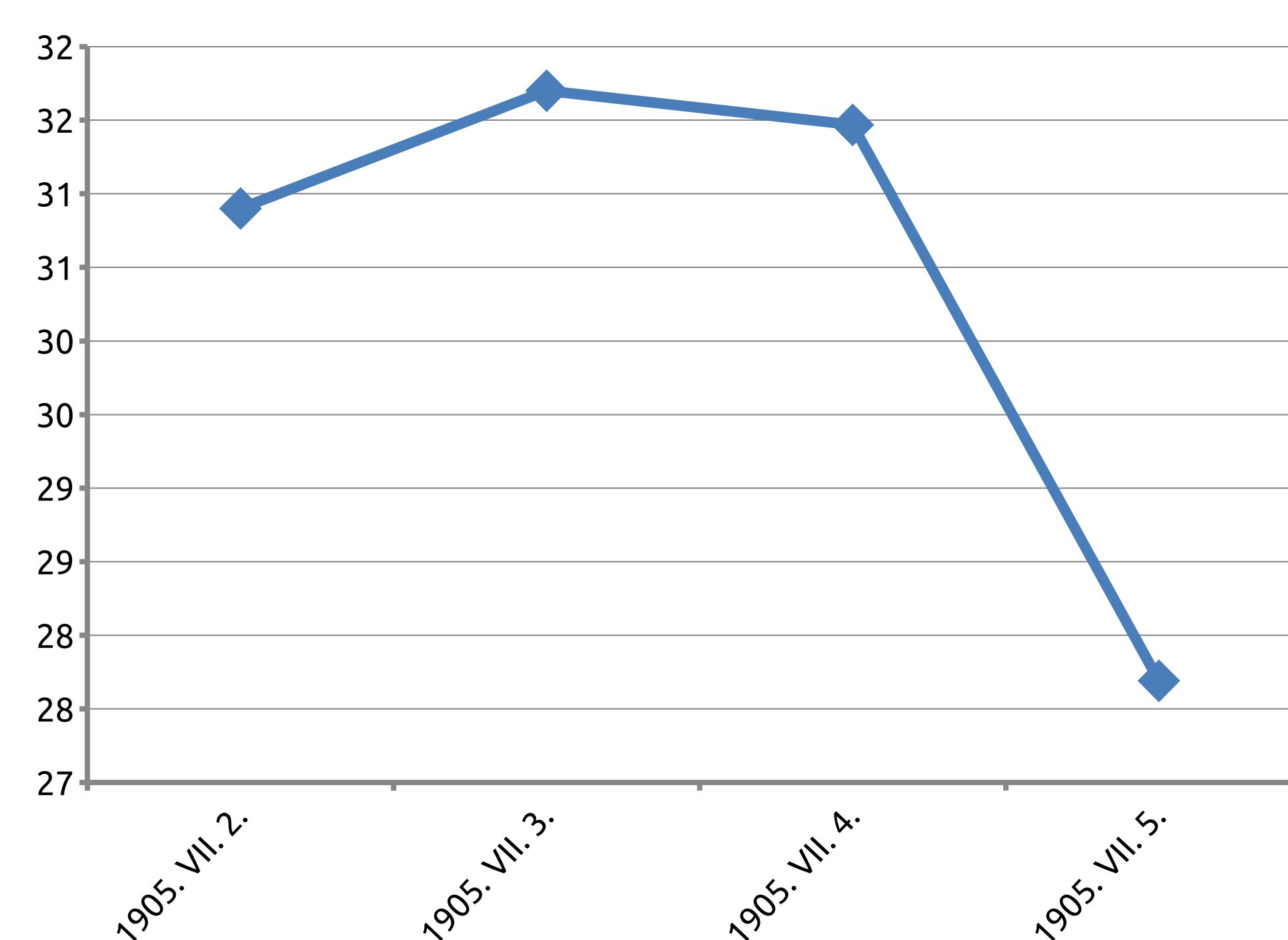
# „Fő- és mellékutak forgalomcsillapítása”



## Teljesült a PM10-kibocsátás-csökkentési program egyik fontos célkitűzése: 2013 július elseje óta 6513 kilométeres úthálózaton használat-arányos útdíjat fizetnek a nagyobb teherautók.

Eljutottunk tehát az első kilométer-kőig egy fontos folyamatban, melynek végén maradéktalanul teljesül Magyarországon két fontos alapelv, a „szennyező fizet” és a „használó fizet”. Vagyis eljutunk odáig, hogy aki a levegőt piszkolja, aki zajt keltve zavar másokat, és aki koptatja az utat, parkolás céljára igénybe vesz közterületet, az mind ezért fizet.

### 2013 negyedik negyedében visszaesett az üres fuvarok aránya az útdíj hatására a sajtószámlás fuvarozásban (Forrás: KSH)



### Mik lehetnek a következő lépések:

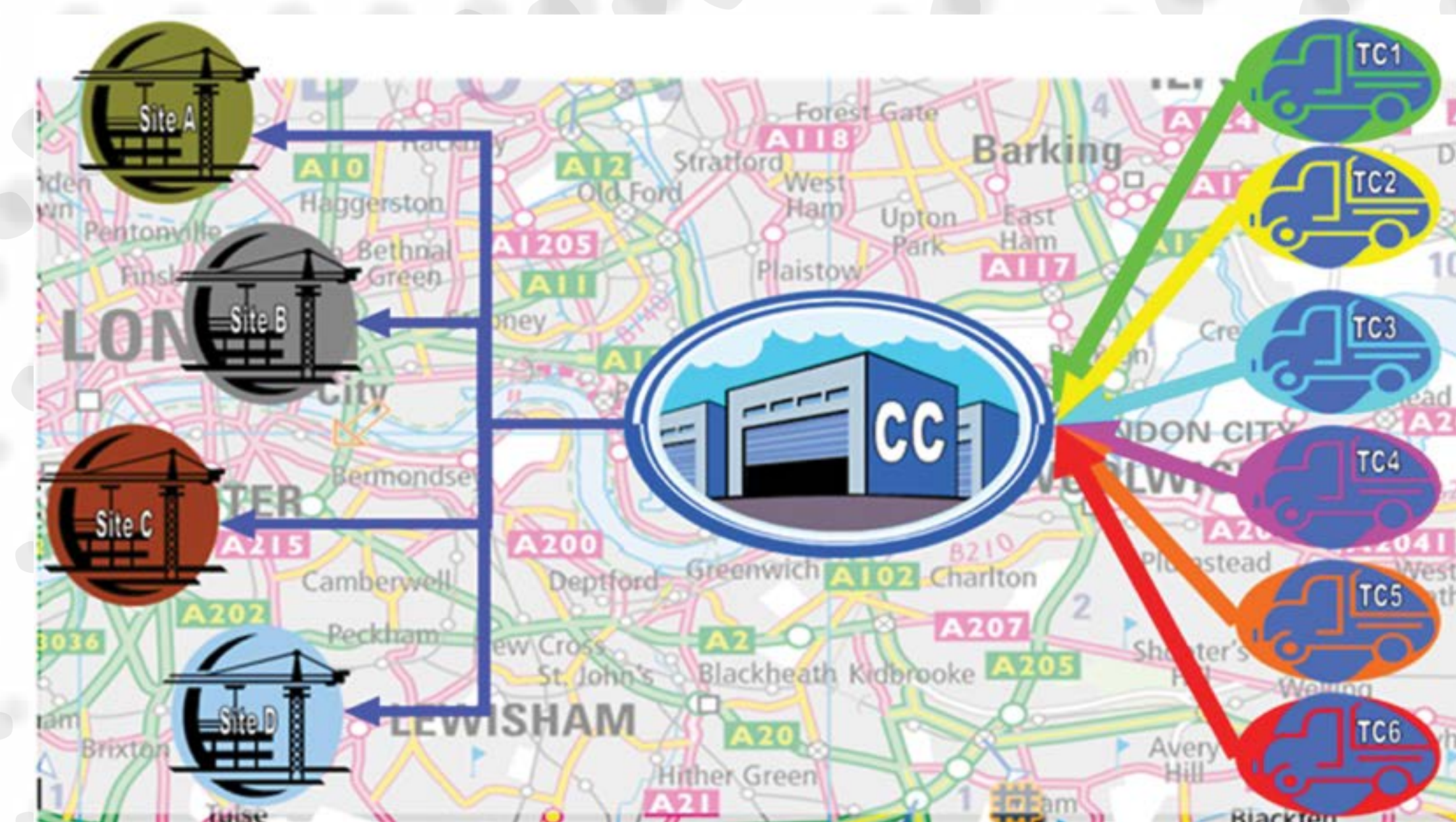
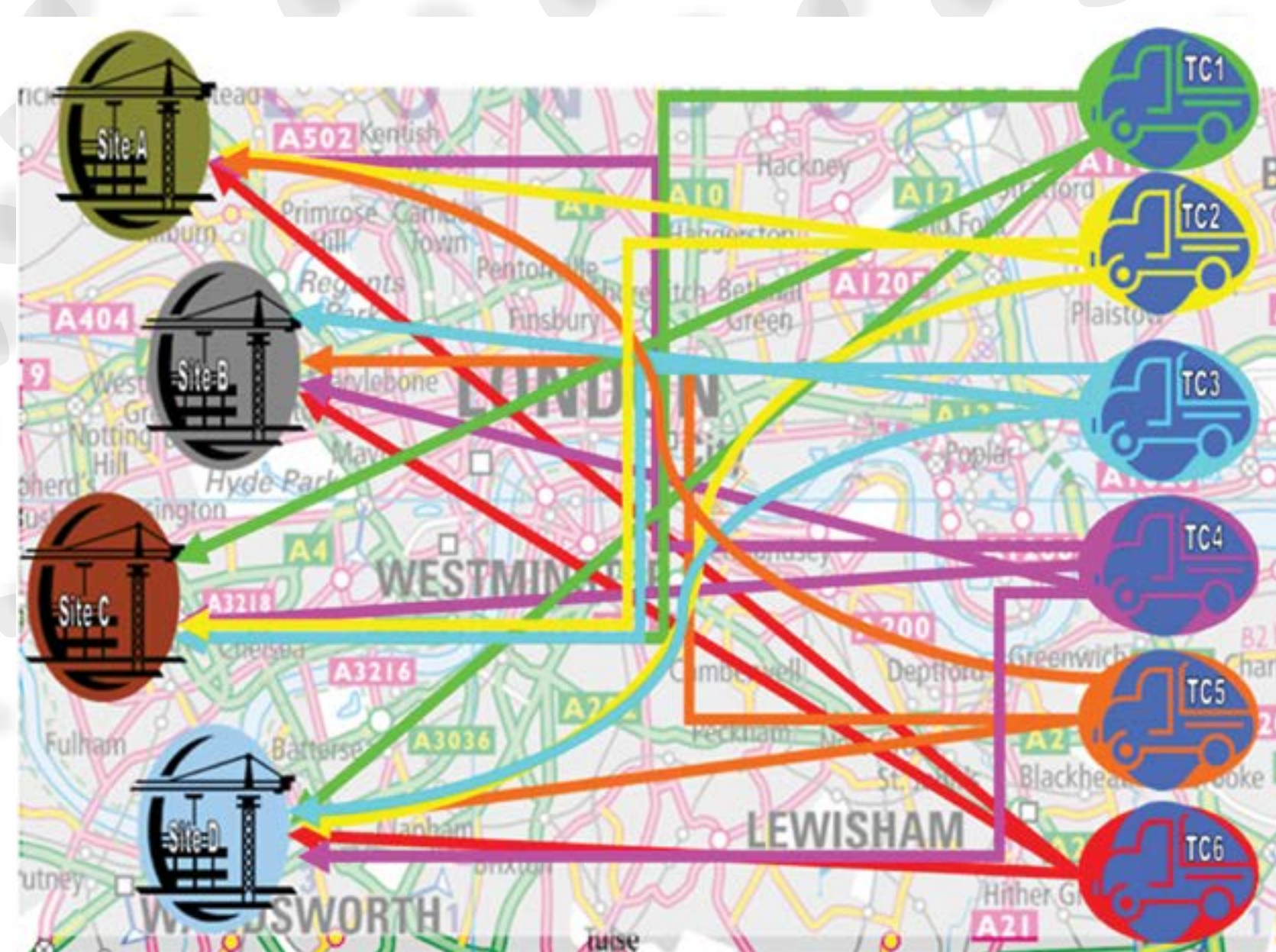
Az útdíjtörvény szerint a levegő- és zajszennyezés ellentételezésére szolgáló külsőköltség-díj kivetése. A bevételből segíthetők azok, akiknek a házat szétrázta a forgalom, akik megbetegedtek a PM10-től, és a településeket elkerülő utak építhetők. A teherautók útdíjának kiterjesztése a teljes úthálózatra.

- ▶ **A teherautók útdíjának kiterjesztése a teljes úthálózatra.** A teherautók mindenütt okoznak költségeket és károkat, nemcsak a főbb útvonalakon – sőt a károk általában a településeken belül a legnagyobbak.
- ▶ **Az útdíj kiterjesztése a települési utakat használó személygépkocsikra.** A rugalmas városi útdíjjal csökkenteni lehet a dugókat, rá lehet venni az autósokat, hogy ne akarjanak mindig egyszerre ugyanott közlekedni. Ösztönzi az útdíj az autósokat utazásaik racionalizálására, összevonására, például arra is, hogy munkából hazafelé tartva be is vásároljanak, és ne otthonról újra elindulva hajtsanak a bevásárlóközpontba.
- ▶ **A közúti infrastruktúra építésének, fenntartásának teljes megfizetése a használókkal.** A költségvetésből évtizedek óta nem jut elég pénz a meglévő úthálózat fenntartására, ezért az útvagyon rohamosan rohad szét. Az országos úthálózat járható állapotban tartása, a nehéz teherautók távol tartása a lakott területektől csak a használat közvetlen megfizetésével és az így keletkezett bevételek jó részének a közlekedési infrastruktúrára költsévével oldható meg.

Ha nem állunk át a teljes úthálózat útdíjból való fenntartására, előbb-utóbb nem lesz hova letérni az autópályákról.



„Az elektronikus útdíjszedés bevezetése a nehézgépjárművek részére”



**Londonban az építőanyagok részére létesített konszolidációs központ révén 68%-kal csökkent a tehergépkocsik által megtett járműkilométer**

Jó szervezéssel jelentősen csökkenthető a városi teherforgalom. Koppenhágában díjkedvezményben részesülnek a legalább 60 százalékosan megrakott járművek. Berlinben az önkormányzat segítségével a fuvaroztatók együttműködnek, hogy javuljon a járművek kihasználtsága, kevesebb legyen az üres fuvar. A brit közlekedési minisztérium „Legjobb teherszállítási gyakorlat” című felvilágosító programja eredményeként sok cég jelentősen csökkentette a tehergépkocsik futását, miközben ugyanannyi árut szállít el.

A New York-i székhelyű Közlekedés- és Fejlesztéspolitikai Intézet (ITDP) 2011-ben a Levegő Munkacsoporttal együttműködve Budapesten megnyitotta Európai Képviseleti Irodáját, amelynek egyik fő feladata az, hogy összegyűjtse és népszerűsítse a városi teherfuvarozás jó példáit.



**A horvátországi Trogir óvárosának szélénél az árut a teherautóról elektromos targoncára rakják át, és így továbbítják a sétálóövezetben lévő boltokba**



**Tehervillamos Drezdában**

**„A városi áruszállítás ésszerűsítése – city logisztika”**



Bukarest



Bogota



Belgrád



Kijev



Mexikó

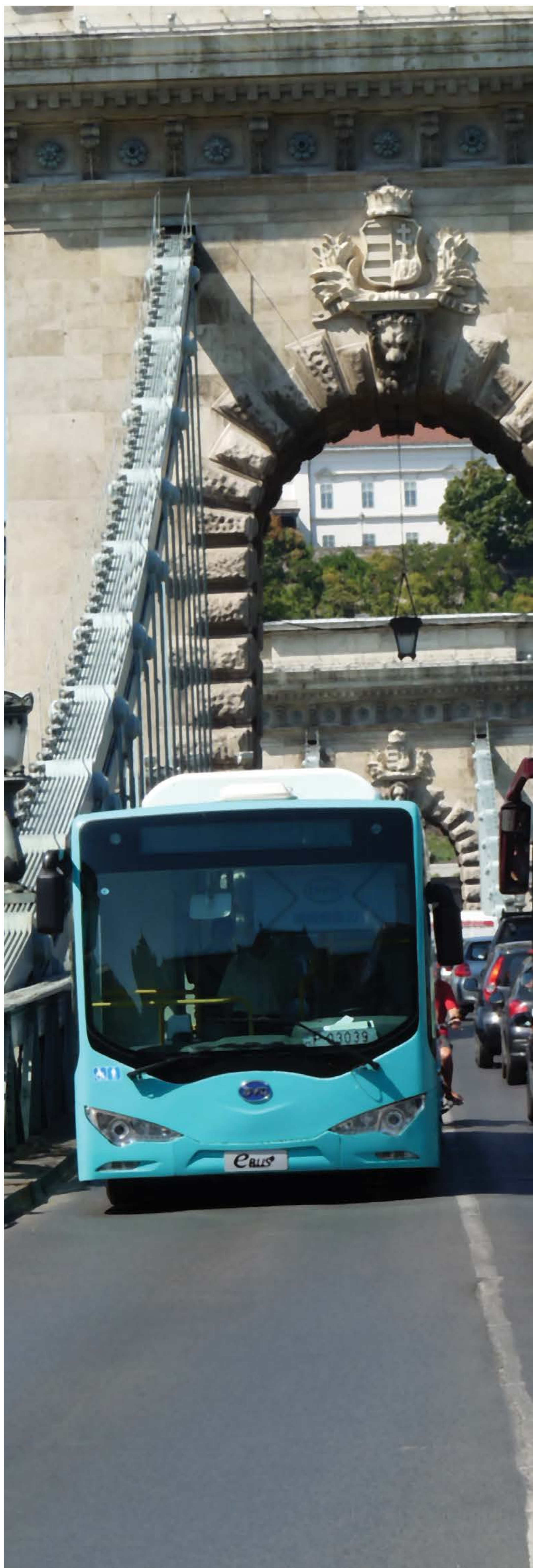


Kampala

**Bukaresttől az ugandai Kampaláig sok városban korszerű buszokat üzemeltetnek a tömegközlekedési vállalatok.**

A közlekedési vállalatok dízelbuszai egész nap járnak a településeket és ezáltal magas a részesedésük a PM10-kibocsátásból. Az államnak és az önkormányzatoknak jó példával kell elől járniuk! Csak olyan dízel járműveket üzemeltessenek, amelyeken van részecszeszűrő!

„Autóbuszcseré-program”



A kínai, cseh és lengyel elektromos buszok (felső három kép) Budapesten is bemutatkoztak, az olasz-német együttműködésben készült villanybuszból (alsó kép) pedig már 12-t megrendelt Bécs önkormányzata



## Kipufogógáz nélküli BKV-buszok járhatnak Budapesten!

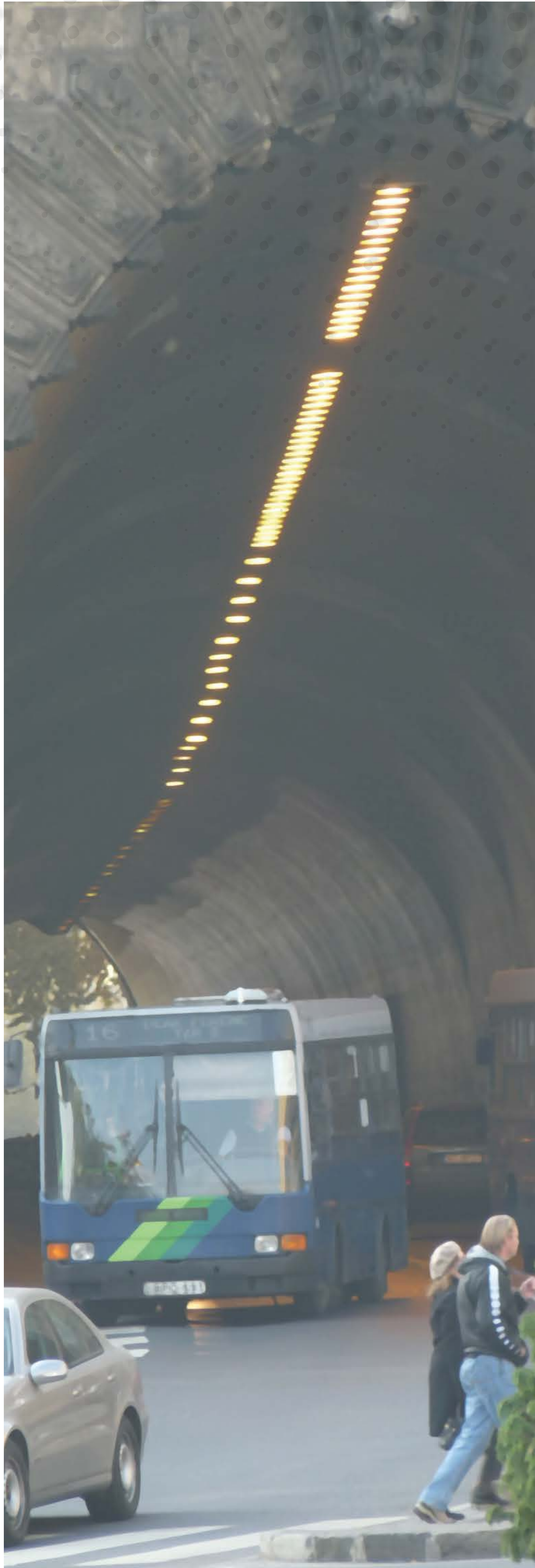
A BKV buszai jelenleg nagy mennyiségben bocsátanak ki halálos mérgeket.

## Az igazi megoldás az elektromos busz. Nincs kipufogógáza!

Magyarországon több héten keresztül az utasok is kipróbálhattak egy ilyen buszt, és nagyon kedvezően nyilatkoztak róla.

- ▶ Ez a busz egy feltöltéssel 250 kilométert tud megtenni, ami elég egy egész napos városi üzemeltetéshez.
- ▶ Negyedannyi energiát használ fel, mint egy hasonló méretű dízelbusz.
- ▶ Sokkal csendesebb, mint egy dízelbusz.
- ▶ A karbantartási költségei sokkal kisebbek, mint egy dízelbuszé.
- ▶ Kétszer annyi ideig használható, mint egy dízelbusz.
- ▶ Beszerzéséhez 85 százalékos uniós támogatás kapható, a fennmaradó 15 százalékra pedig már hitelkeret áll rendelkezésre.
- ▶ Részegységeinek akár 60 százaléka Magyarországon állítható elő, munkahelyeket teremtve.

▶ „Elektromos üzemű járművek bevezetése”

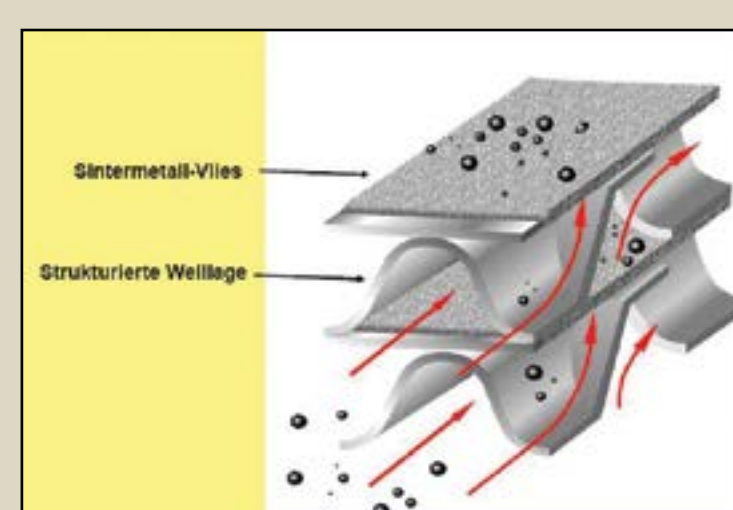


Részecskeszűrő beépítésével a dízel-motoros járművek és gépek korombocsátása – a részecskék tömegét és számát egyaránt tekintve – akár 99%-kal is csökkenthető. A részecskeszám csökkentése azért fontos, mert az egészen kis részecskék egészségkárosító hatása általában jelentősebb, mint a nagyobbaké, a motorok viszont csökkenő részecsketömeg mellett egyre nagyobb arányban bocsátanak ki 2,5 mikrométernél is kisebb átmérőjű részecskéket. Ezért van napirenden több országban is, hogy a részecskék tömege mellett azok számát is korlátozzák a jogszabályok.

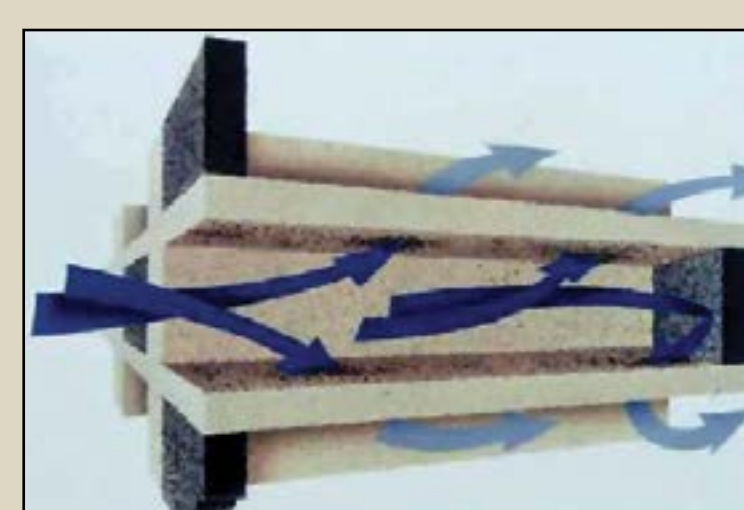
Szűrő a régebbi járművek, gépek nagy részébe is beépíthető. Amelyikbe nem, az amúgy is megérett a selejtezésre. A költség/haszon elemzések szerint szűrő alkalmazásának nemzetgazdasági megtérülési ideje az EURO I-II-III emissziós kategóriába tartozó autóbuszmotorok esetében egy év alatti.



**A MÁV már több mozdonyát is ellátta részecskeszűrővel, aminek eredményeként a részecskékibocsátásuk több mint 99 százalékkal csökkent!**



A szinterfém anyagú, részáramú szűrő kialakítása



A kerámia anyagú, teljesáramú, „wallflow” részecskeszűrő működési elve



Ikarus 280.40 típusú, BPO-429 forgalmi rendszámú autóbusz kipufogódobbal és HJS 94622034 típusú részecskeszűrővel

**„Nehézgépjárművek és egyéb gépek utólagos felszerelése részecskeszűrővel”**



Forgalmi előnyt kell adni minden vonalon a buszoknak, villamosoknak! Legyen buszsáv, ahol csak lehet! Adjanak előnyt a közlekedési lámpák a tömegközlekedésnek!

Segítse a megállókat és a kereszteződések kialakítása a buszok és villamosok gyors haladását!

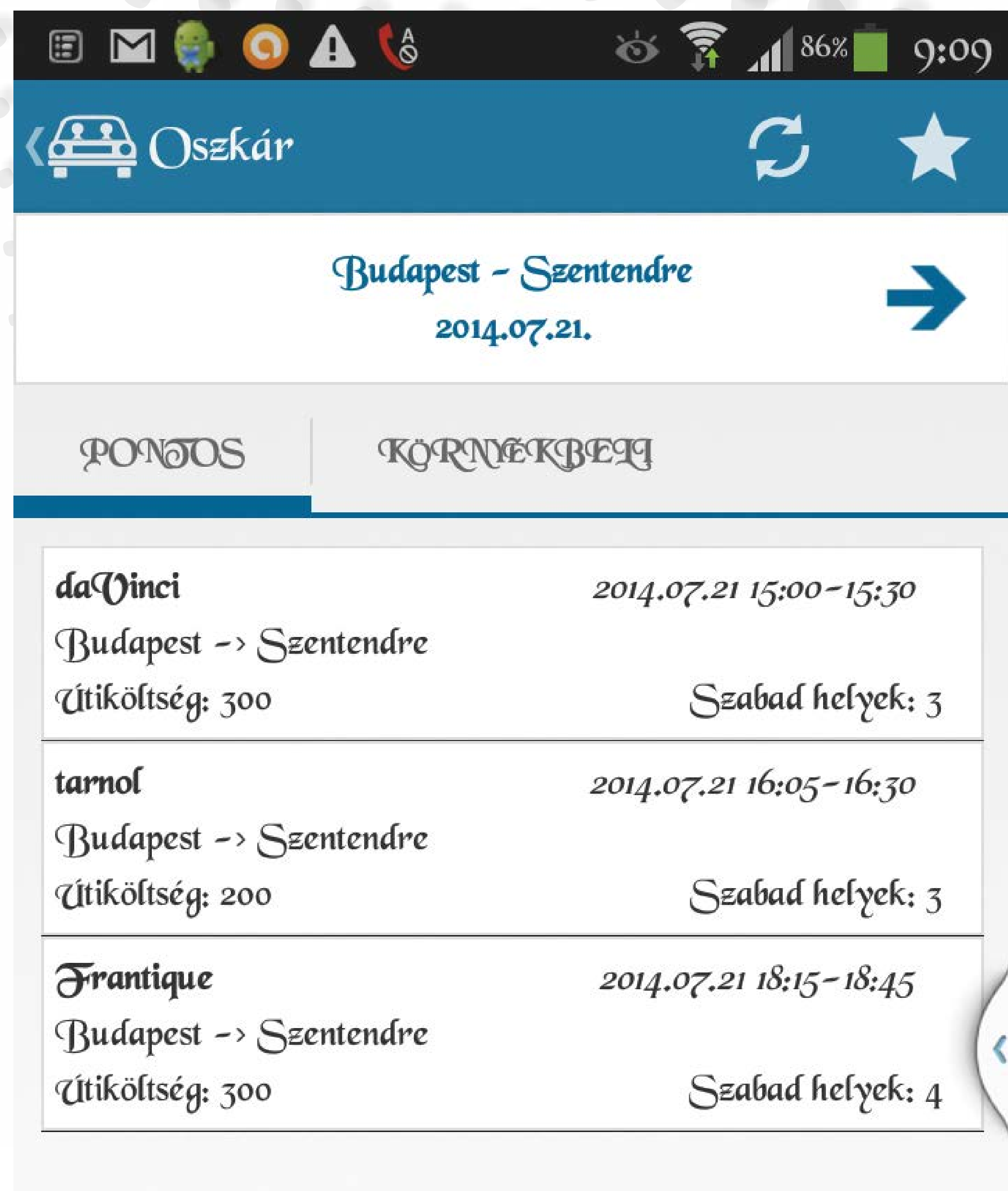
Ezek az intézkedések viszonylag kis összegekből megoldhatók, és rendkívül rövid idő alatt megtérülnek.

Jó példa Budapesten a Nagykörút, ahol 2012. február elseje óta a közlekedési lámpák a villamosoknak adnak előnyt. A menetidő majd tíz százalékkal csökkent. A reggeli csúcsban óránként 28 helyett 30 szerelvény járhat, és olcsóbb lett az üzemeltetés.

**A régi Budaörsi úton kialakított új buszsávon járó buszok napi közel 20 ezer utasának mind-egyike naponta 5–10 perccel előbb ér célba.**



▶ „A közforgalmú közlekedés előnyben részesítése”



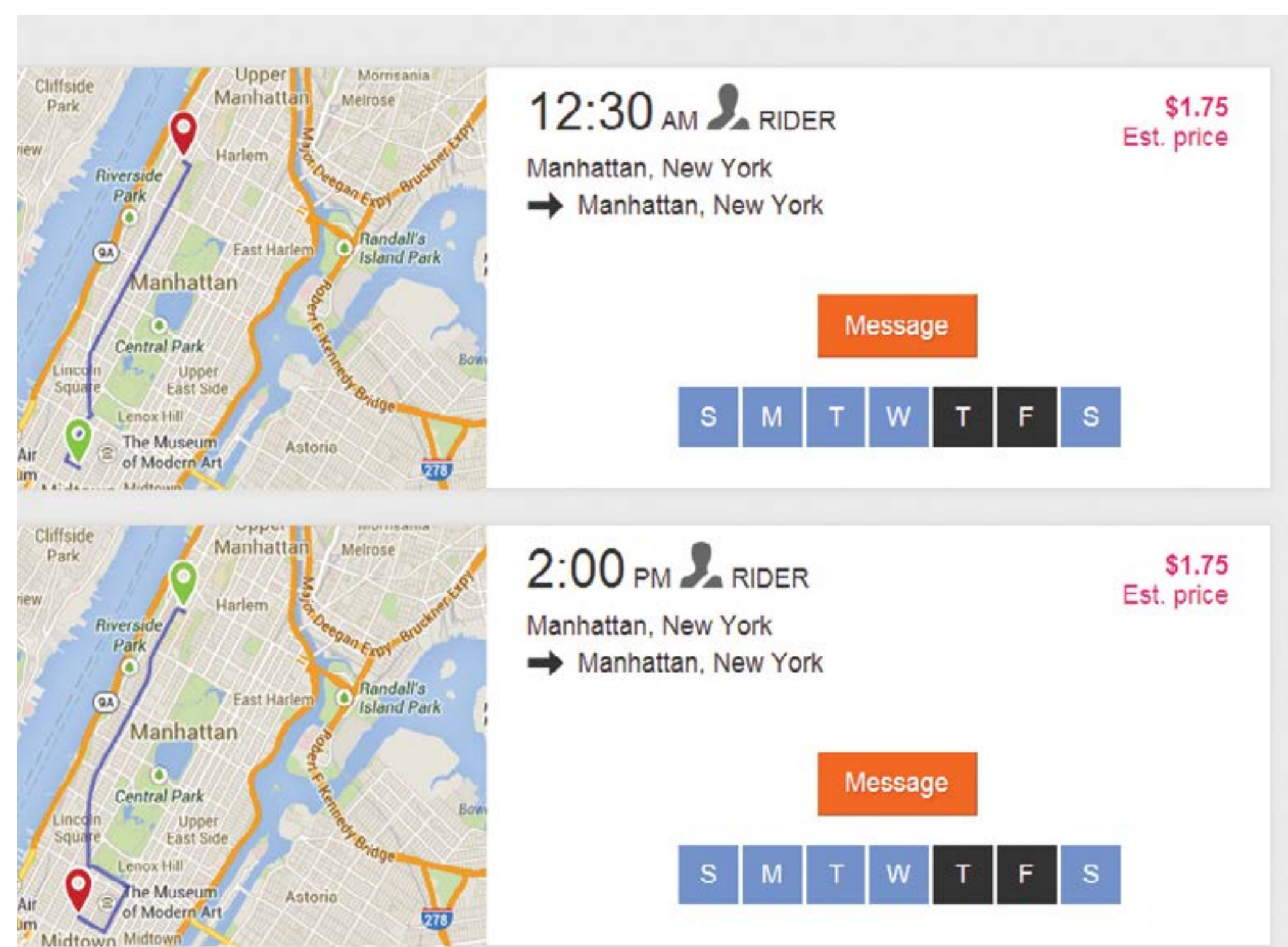
## Telekocsi robbanás a neten

Polgárjogot nyert a telekocsi – idegenek utasként szállítása a költségek megosztásával – a városi közlekedésben. Gombamódra szaporodnak az egyre kifinomultabb mobil internetes alkalmazások, melyekkel percek alatt egymásra találhatnak az egy irányba tartó autósok és utasnak jelentkezők. A gyors egyeztetés lehetősége pár év alatt átalakíthatja a munkába járási szokásokat. A nagyvárosokba a környékről bejárók közül arra készíthet sokakat, hogy hagyják otthon az autójukat, és inkább utasként, olcsóbban, de ugyanolyan kényelmesen utazzanak be a városba és onnan haza.

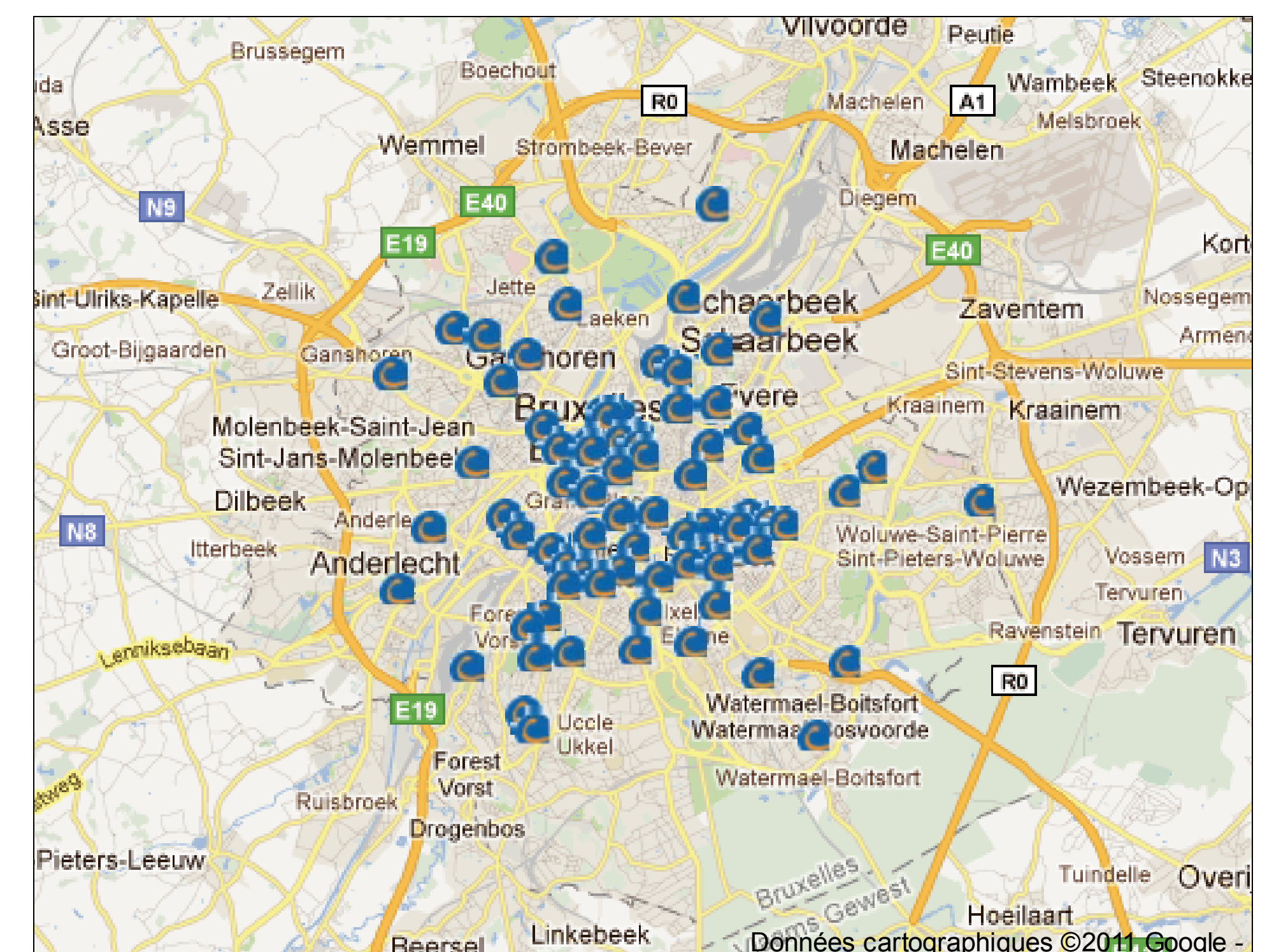
## Közautók világszerte

Sok városban létezik már közautó-rendszer, vagyis autómegosztás, ami egy rugalmasan és egyszerűen igénybe vehető kölcsönautó-hálózat. Itt az ideje Magyarországon is meghonosítani.

Ösztönözni kell a telekocsi-használatot, azt, hogy az egy irányba igyekvők együtt utazzanak valamelyikük autójában. Ehhez már léteznek társkereső honlapok is, a feladat elsősorban a telekocsi kultúrájának elterjesztése.



Egy autómegosztási kölcsönző állomási Brüsszelben



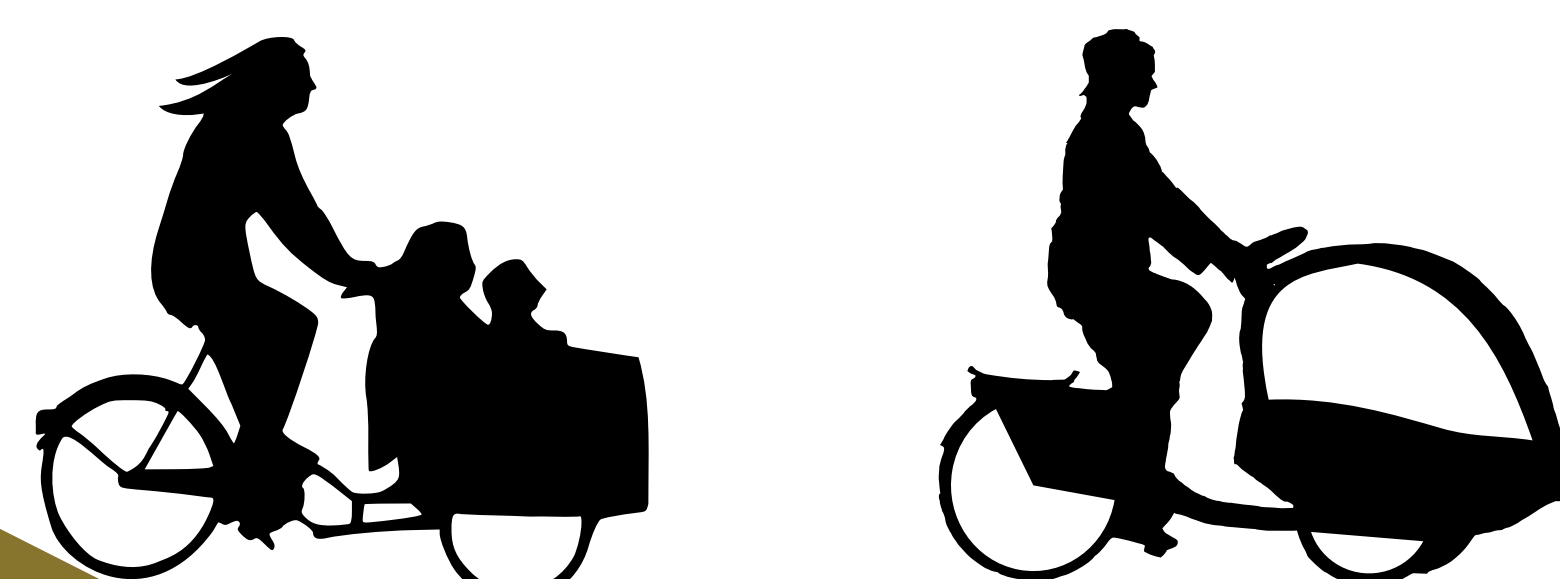
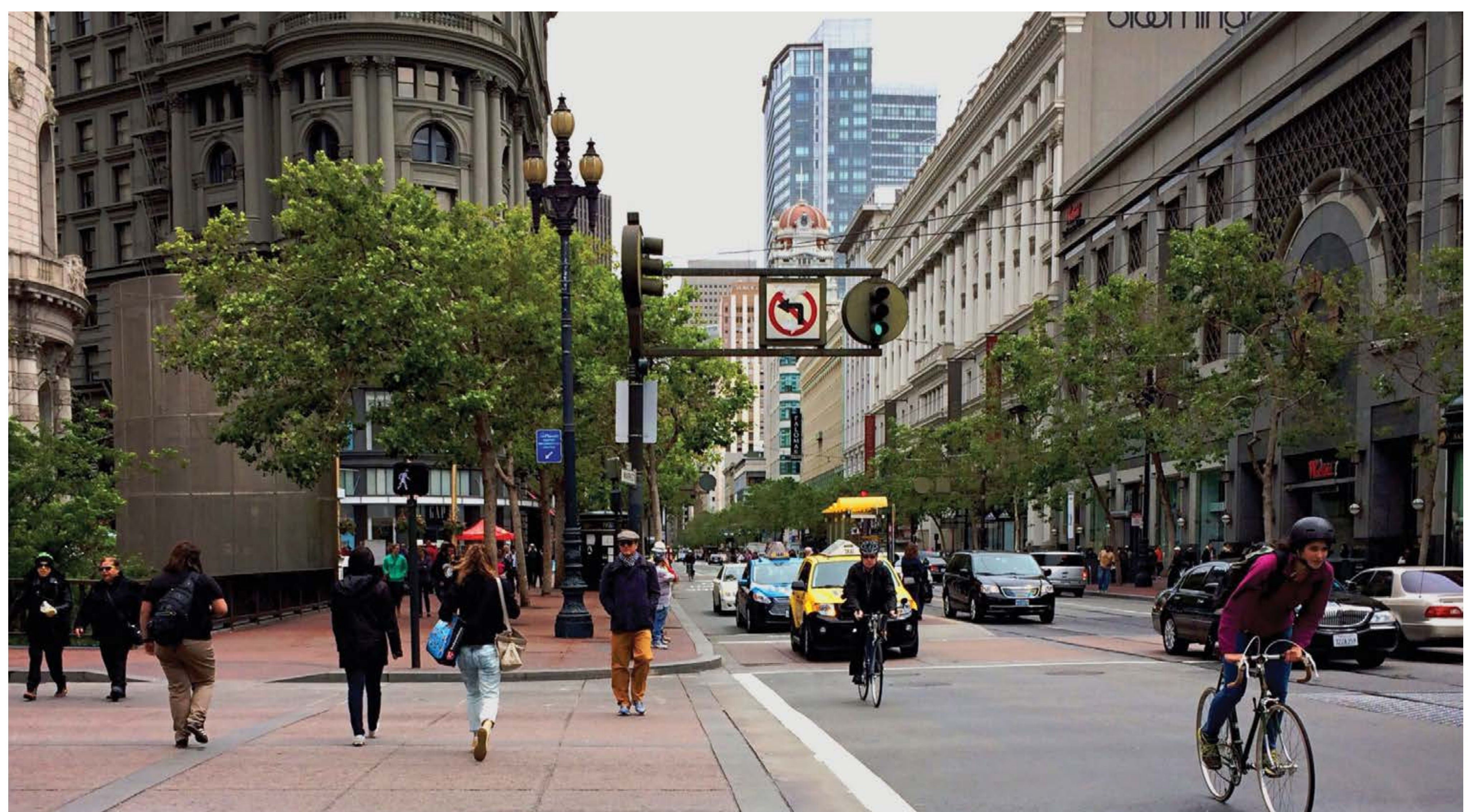
„Telekocsi és autómegosztás”



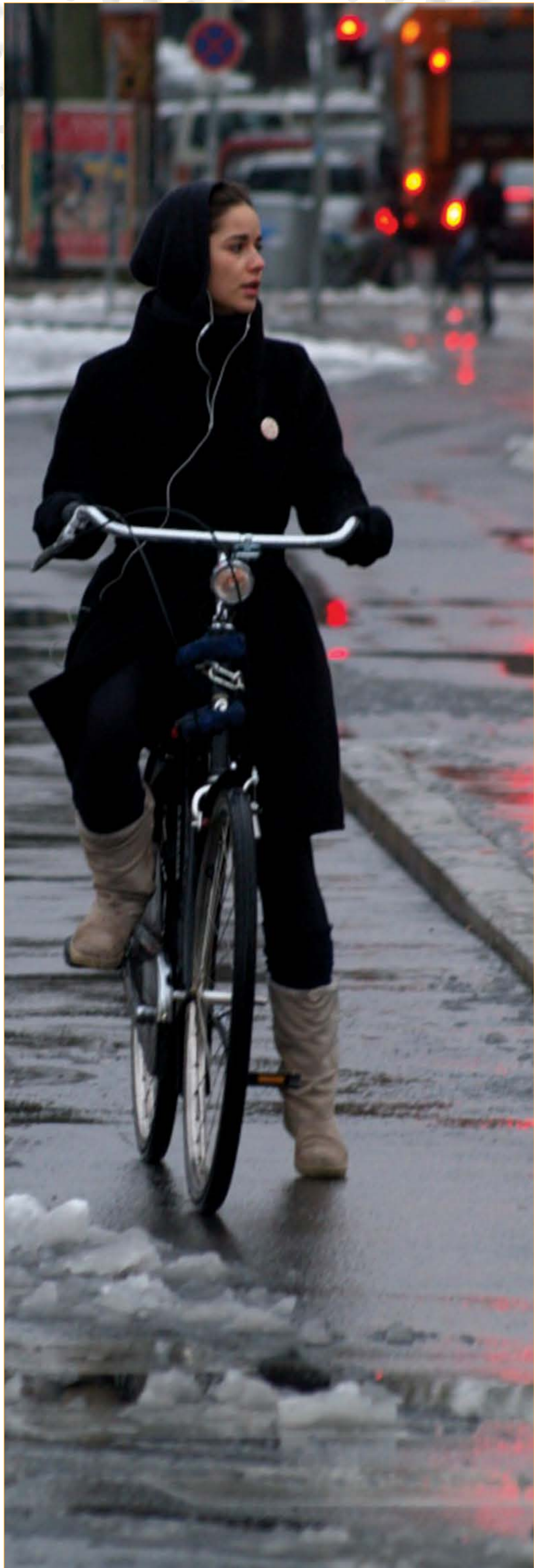
- ▶ A gyalogosnak joga van ahhoz, hogy egészséges környezetben éljen, és szabadon élvezze a közterületek által nyújtott szolgáltatásokat olyan feltételek között, amelyek kellően óvják testi és lelki jólétét.
- ▶ A gyalogosnak joga van ahhoz, hogy olyan városi vagy vidéki központokban éljen, amelyeket emberek igényeire szabtak, nem pedig a gépjárművek igényeire, és joga van ahhoz, hogy a szükséges szolgáltatásokat gyalogosan vagy kerékpárral elérhető távolságon belül megtalálja.
- ▶ A gyermekeknek, az időskorúaknak és a mozgásukban korlátozottaknak joguk van arra, hogy a városok a könnyű társas érintkezés helyszínei legyenek, ne pedig olyan helyek, amelyek tovább súlyosbítják meglévő gyengeségeiket.
- ▶ A gyalogosnak különös joga van azt elvárni, hogy betartsák azokat a gépjárművekre vonatkozó károsanyag-és zajkibocsátási szabványokat, amelyeket a szabványokat, amelyeket a tudomány elviselhetőnek tart.

Részletek a Gyalogosok Jogainak Chartájából, melyet 1988 októberében fogadott el az Európai Parlament

**Árnyékos, tiszta, széles járdák kellene, melyeken nyáron is elérhetjük közeli úti céljainkat vagy a tömegközlekedési megállótak hóguta és kipufogógáz-mérgezés veszélye nélkül..**



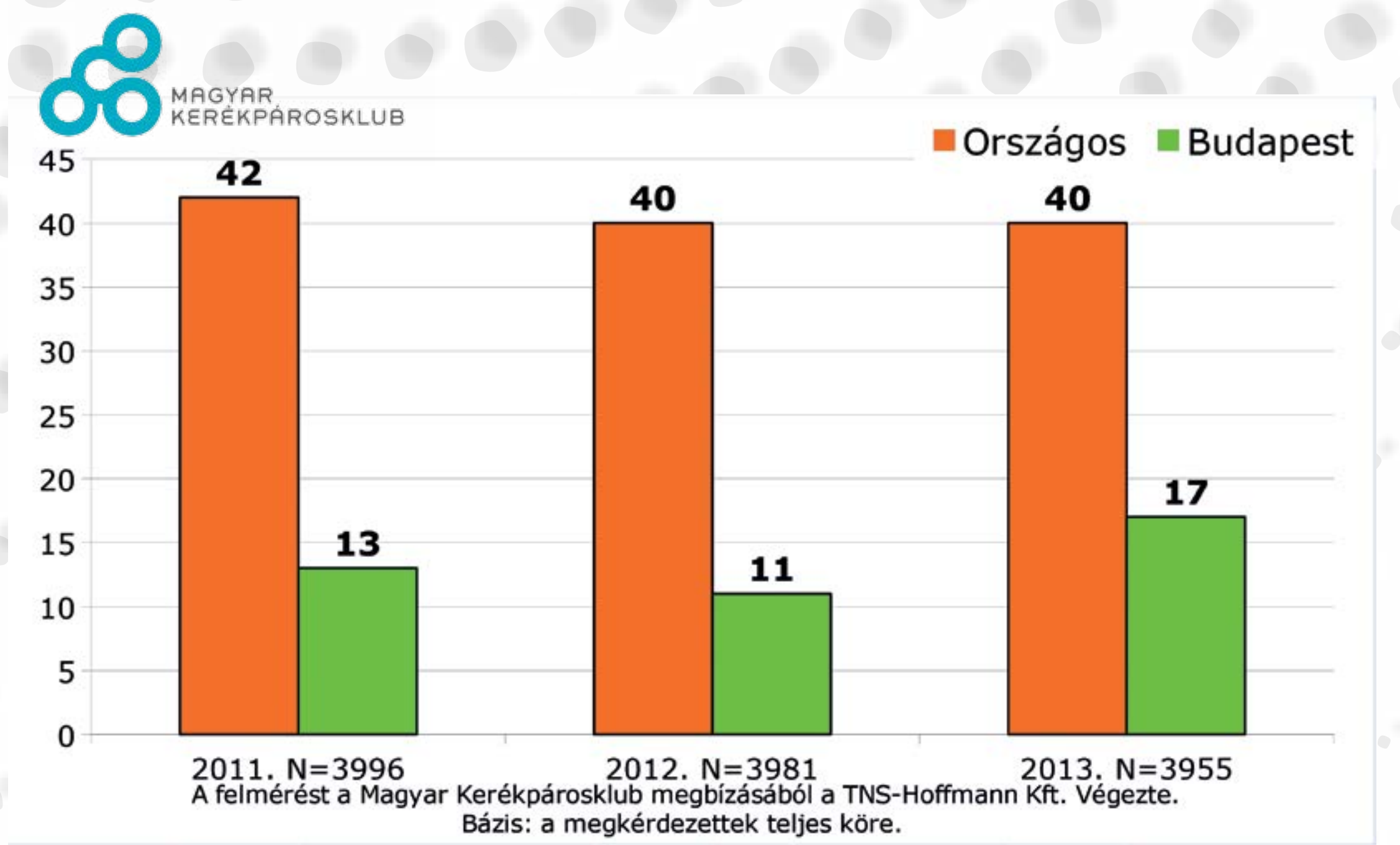
▶ „A nem motorizált közlekedési módok népszerűsítése”



Magyarországon a bicikli a XX. század közepén széles körben használt, megbecsült közlekedési eszköz volt. Az autózás elterjedésével és a tömegközlekedés javulásával azonban visszaszorult a kerékpározás, különösen a nagyobb városokban. Magyarországon a század végén, vezető európai országok mintáján fölbuzdulva kezdtek fiatalok ismét divatba hozni a biciklizést. A kerékpározás egészséges, olcsó és környezetbarát közlekedési mód, amely a települések élhetőségét is javítja.

A PM10 kibocsátás csökkentésében nemcsak azért van jelentősége a biciklizésnek, mert nincs károsanyag-kibocsátása, hanem azért is, mert a multimodális közlekedésnek egyik fontos eleme. Például a lakásuktól távolabbra iskolába, dolgozni járók pár kilométer biciklizéssel eljuthatnak a vonatjukhoz, buszukhoz. Az ehhez szükséges kerékpártárolók kiépítése már zajlik, de lehetne jóval gyorsabb is.

A felmérést a Magyar Kerékpárosklub megbízásából a TNS-Hoffmann Kft. végezte.



#### Kerékpárral közlekedők\* aránya (%)

\*Az adatfelvételt megelőző 14 napban legalább 1 napon használt kerékpárt közlekedési céllal



Amikor az utakon az autók csak lépésben tudnak haladni, a bicikli a munkába járás megbízható eszköze lehet.



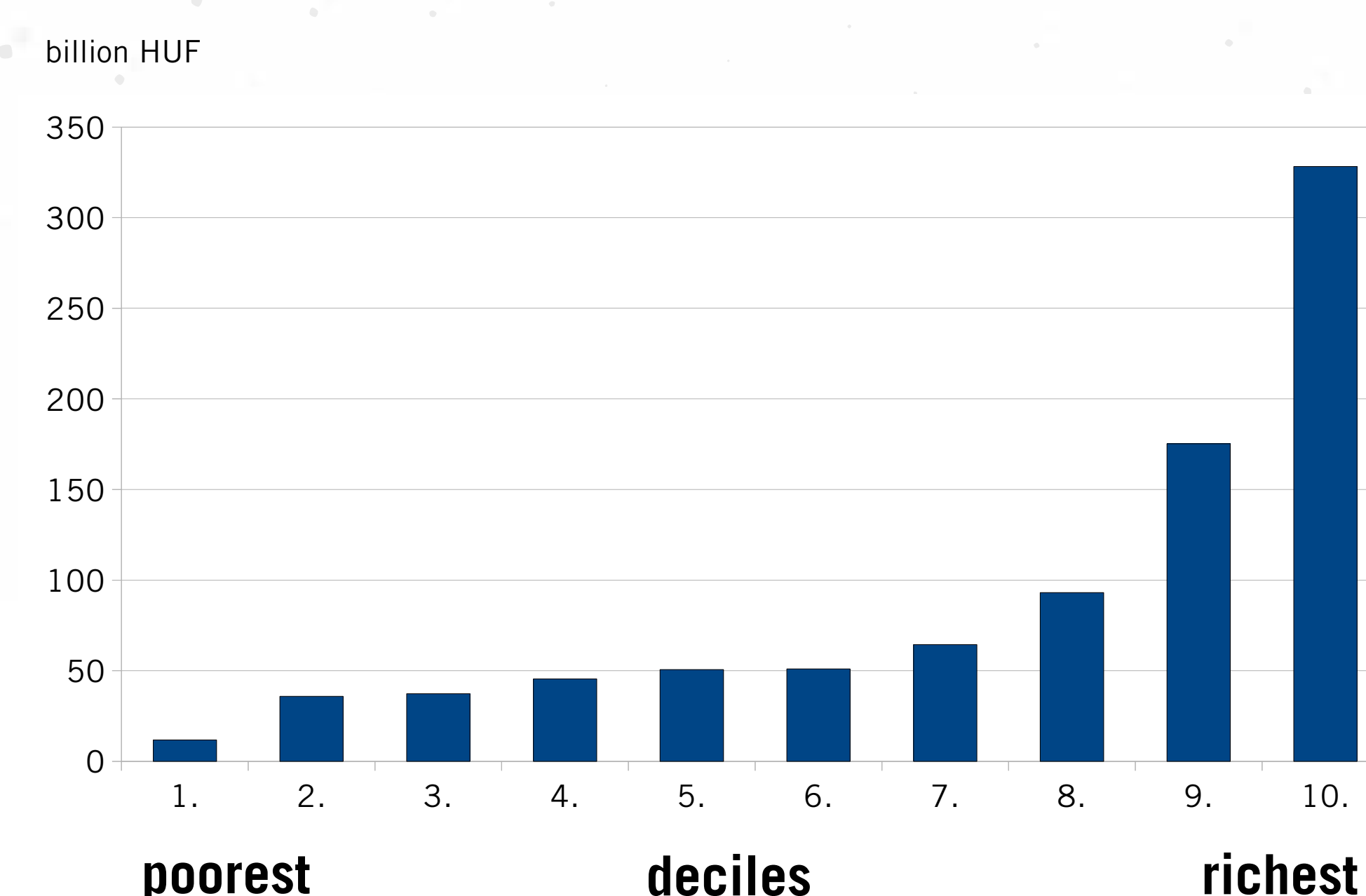
„A nem motorizált közlekedési módok népszerűsítése”



Évente mintegy 1200–1500 milliárd forint adó- és járulékcsalást, illetve -elkerülést eredményez az a tény, hogy általánossá vált a személyautó magánhasználatának céges költségként történő (nagy részt törvényellenes) elszámolása. (Ekkora összeget kellene befizetniük az autótulajdonosoknak, ha gépkocsijuk magáncélú megvásárlásának és üzemeltetésének költségeit minden esetben adózott jövedelmükből fizetnék.)

Gyakran előfordul az is, hogy megtett kilométereket számolnak el adó- és járulékmentesen úgy, hogy valójában nem mozgott a gépkocsi. Egyes szakértői vélemények szerint az így elkövetett adócsalás hasonló nagyságú, mint azon visszaélések esetén, amelyek a valóban megtett kilométerek elszámolásával történnek.

Hasonló jelenségek más uniós országokban is előfordulnak, de Magyarország – az Európai Bizottság Adóügyi Főigazgatósága megbízásából készült tanulmány szerint – e tekintetben a legrosszabak közé tartozik.



**A lakosság leggazdagabb 30 százaléka „teszi zsebre” a személygépkocsi-használat elszámolása során elcsalt, illetve elkerült adó- és járulékbefizetés csaknem 80 százalékát. (Az ábra 2005. évi adatok alapján készült.)**



A Levegő Munkacsoport részletes javaslatokat dolgozott ki ennek a jelenségnek a visszaszorítására.

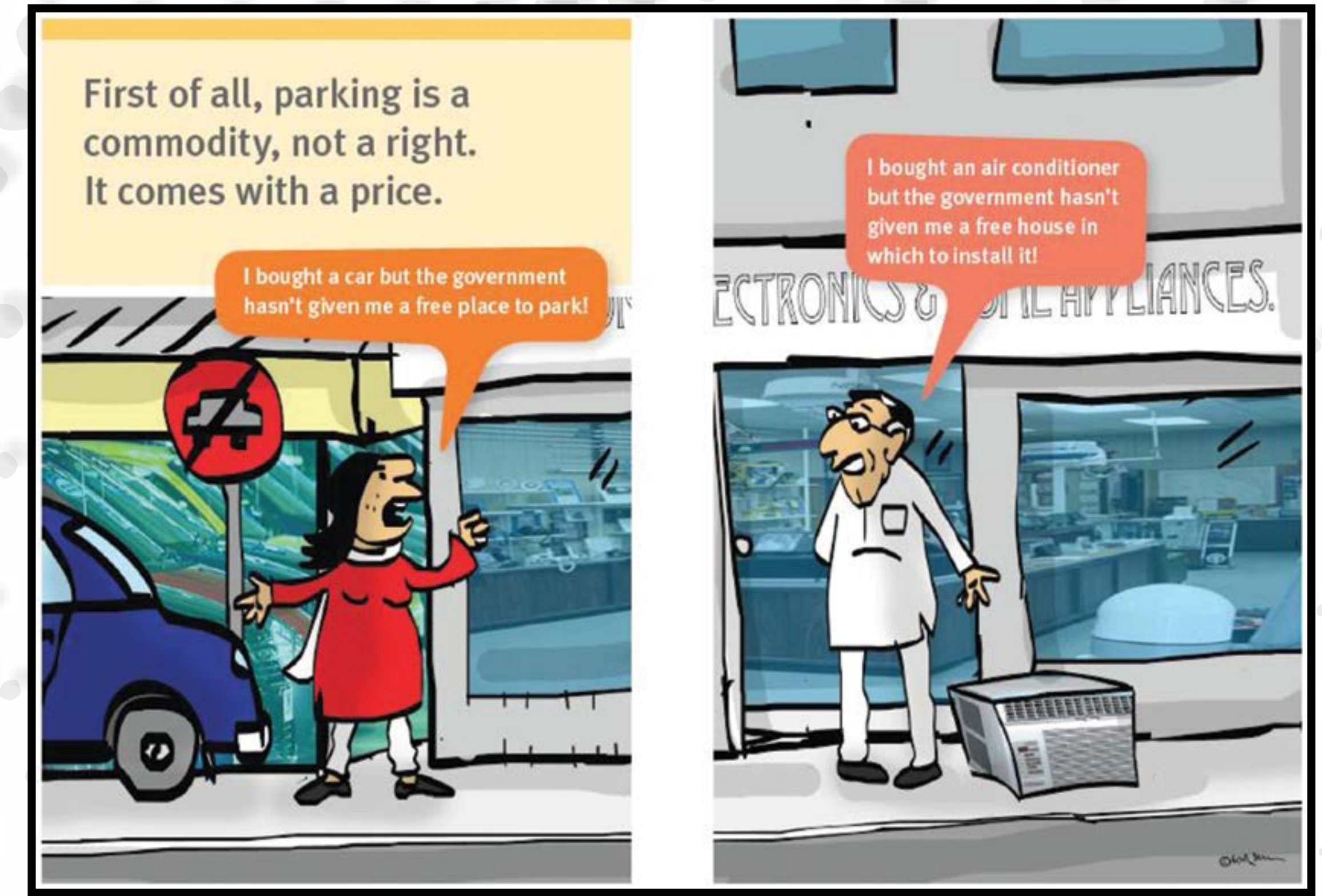
„Hivatali személygépkocsi-használat elszámolásának környezetvédelmi szempontú átalakítása”



Akkor jó a parkolási díjrendszer, ha az adott területen a parkolóhelyeknek legalább 15 százaléka mindig szabad.” (Európai Parkolási Szövetség)  
„A járművel való parkoláshoz való jog nem alapjog.” (Az Alkotmánybíróság határozata)

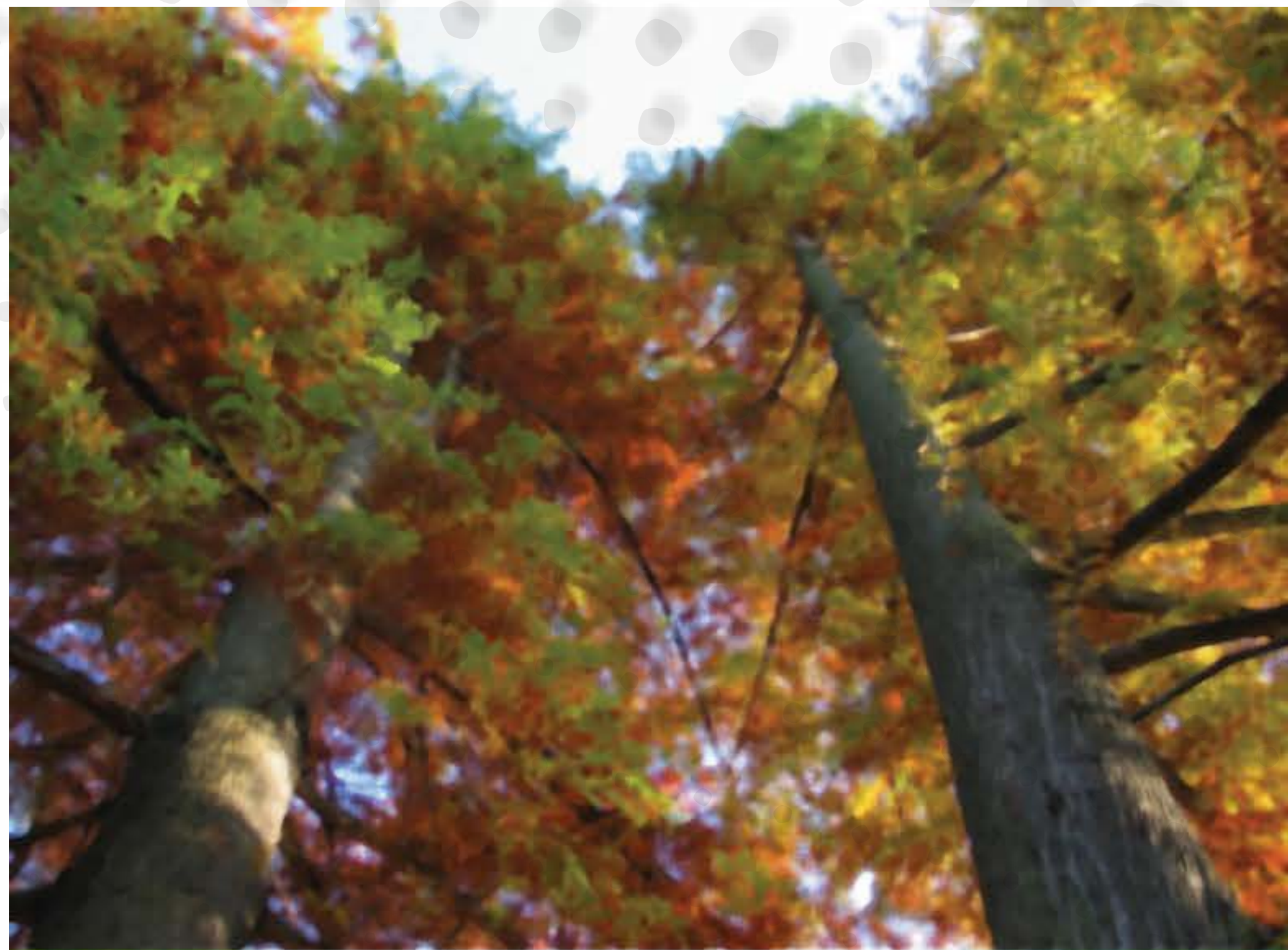
A földterület óriási érték. Magáncélra történő elfoglalásáért fizetni kell(ene)!

„...a parkolózám kötelező előírása helyett a [közterületen kívüli] parkolóhelyek számának meghatározását (...) a piaci szereplőkre kell bízni úgy, hogy az ebből esetlegesen eredő hátrányos hatások kiküszöbölését a hatások előidézői vállalják magukra.” (Az Ingatlanfejlesztői Kereszttal Egyesület, a Levegő Munkacsoport, a Magyar Építési Innovációs Egyesület és a Magyar Környezettudatos Építés Egyesülete közös nyilatkozata)



Londonban a Gherkin (Uborka) épületben 46 250 négyzetméter iroda és 1400 négyzetméter kereskedelmi terület van. Négyezren dolgoznak benne, és a látogatók száma is több ezer naponta, az önkormányzat mégis csak öt parkolóhelyet engedélyezett hozzá – mozgáskorlátozottaknak. Így is ez az Egyesült Királyság legrágább irodaépülete.

▶ „Parkolási rendszerek átalakítása”



Egy nagyobb kupac avar elégetése több millió köbméter levegőt szennyez el határérték felett. Pedig a komposztáláshoz sem kell több hely, mint a tűzrakáshoz!

Sajnos gyakran nemcsak avert égetnek a kertekben és a kályhákban, hanem – jogellenesen – műanyagot és más hulladékot is. Pedig ezek égéstermékei rendkívül ártalmasak az egészségre. Az illegális égetések megszüntetése érdekében komoly felvilágosító munka, hatékony ellenőrzés és szigorú büntetések szükségesek.

A nád- és tarlóégetés is szükségtelen, be kell tiltani és a tiltást következetesen betartatni.



▶ „A kerti hulladék égetésének megtiltása a házi komposztálás rendszerének országos szintű kiépítésével párhuzamosan”



- ▶ Az épületek és fűtési berendezések korszerűsítésével, valamint a szokásaink megváltoztatásával jelentősen csökkenthető az energiafogyasztás.
- ▶ A képen látható kondenzációs kazán hatásfoka kétszer jobb, mint a hagyományosé.
- ▶ Megújuló energiákat városi környezetben is lehet alkalmazni. Korszerű berendezések esetén a fatüzelés nem bocsát ki több szennyezőanyagot, mint a gázfűtés. A hőszivattyú, a napkollektoros melegvíz-előállítás már ma is versenyképes lehet a gázzal szemben.
- ▶ Egyre nagyobb szerepük van a távfűtésben a nem fosszilis tüzelőanyagoknak. Városokban biomasszát égetni csak szabályozott körülmények között szabad, ahol folyamatos ellenőrzéssel, füstgáztűrőkkel, magas kéménnyel elkerülhető a levegőszennyezés. Ausztriában, Dániában főképp kommunális hulladékkal, biomasszával távfűtenek. Sok országban a geotermikus energiát használják távfűtésre.
- ▶ Ki kellene terjeszteni a távfűtést a történelmi városrészekre, műemlékegyüttesekre is.
- ▶ Mérések igazolják, hogy ha megszűnik a távfűtés, a főváros levegője kritikus állapotba kerül.



▶ **„A távfűtés versenyképességének javítása, a lakossági tüzelőberendezések által okozott szennyezés csökkentése”**