

Észrevételek az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz (IKOP Plusz) 2022. novemberi változatához

Az 2022. november 10. dátummal közétett Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz¹ (IKOP Plusz, 2021-2027), amelyet a magyar kormány hivatalosan benyújtott az Európai Bizottságnak, a Levegő Munkacsoport elemzése szerint nem felel meg az uniós jogszabályoknak, ezért a Bizottságnak az IKOP Plusz keretében csak alapvető változtatások esetén szabad forrásokat biztosítania.

1. A külső költségek internalizálásának elmaradása

Az IKOP Plusz megállapítja, hogy a közlekedés becsült összes külső költsége Magyarország GDP-jének 6%-a. Bár egyes tanulmányok szerint a közlekedés külső költsége eléri a GDP 13%-át,² ha csak 6%-kal számolunk, ez – a 2021. évi GDP-adattal³ számolva – évi 3307 milliárd forintot tesz ki. Az IKOP Pluszból 2021 és 2027 között a közlekedésfejlesztésre tervezett uniós források összege 3546 milliárd forint, az ezt kiegészítő hazai források pedig 626 milliárd forint, vagyis összesen 4172 milliárd forint, ami 7 évre elosztva évi 596 milliárdot jelent – vagyis ötödannyit, mint amennyivel az állam a közlekedést támogatja azzal, hogy nem fizetteti meg a használóival az általuk okozott költségeket. Tekintettel arra, hogy a közlekedésből eredő üvegházhatásúgáz-kibocsátás az emissziókereskedelmi rendszeren kívüli ágazatok összkibocsátásának közel a felét teszi ki, igen nagy a valószínűsége, hogy , hogy Magyarország nem fogja teljesíteni az üvegházhatású gázok (ühg) azon mértékű csökkentését, amelyet előír az EU közös kötelezettségvállalási rendelete, sőt inkább romlani fog a helyzet a mostanihoz képest.⁴ Továbbá az a tény, hogy az árak nem tükrözik a valós költségeket, ellentétben az Európai Unió működéséről szóló Szerződés 191. cikke (2) bekezdésének rendelkezésével, amely kimondja, hogy az Unió környezetpolitikája többek között „a szennyező fizet” elven alapul.⁵

¹ https://www.palyazat.gov.hu/integralt_kozlekedesfejlesztési_operatív_program_plusz

² A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon. Közlekedéstudományi Intézet, 2013, https://www.levego.hu/sites/default/files/kozuti_vasuti_kozlekedes_tarsadalmi_merlege_magyarorszagon_0.pdf

³ https://www.ksh.hu/stadat_files/gdp/hu/gdp0004.html

⁴ Bár egyelőre csak a Bizottság javaslata (Javaslat: „Az Európai Parlament és a Tanács Rendelete a Párizsi Megállapodásban vállalt kötelezettségek teljesítése érdekében a tagállamok által 2021-től 2030-ig kötelezően teljesítendő, az éghajlat-politikai fellépéshez hozzájáruló éves üvegházhatásúgáz-kibocsátás-csökkentések meghatározásáról szóló (EU) 2018/842 rendelet módosításáról”, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:52021PC0555>) került kihirdetésre, az Európai Parlament és az Európai Tanács megegyezett már a rendelet végleges tartalmáról: <https://www.consilium.europa.eu/hu/press/press-releases/2022/11/08/fit-for-55-eu-strengthens-emission-reduction-targets-for-member-states/> .

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E/TXT:hu:PDF>

(Ezt állapította meg az Európai Számvevőszék is 2021/12. számú Jelentésében.⁶) A torz árak lehetetlenné teszik a helyes gazdasági döntéseket az uniós támogatások vonatkozásában is, ami ellentétes az EU pénzügyi rendelete 33. cikke (1) bekezdésének rendelkezésével, amely kimondja, hogy az uniós pénzeket „a hatékony és eredményes pénzgazdálkodás elvének megfelelően kell felhasználni”.⁷

A Levegő Munkacsoport részletes javaslatokat dolgozott ki arra vonatkozóan, hogy mit kellene tennie a kormánynak a közlekedési ühg-kibocsátás csökkentése érdekében.⁸

2. Hazai források uniós célokkal ellentétes felhasználása

Az IKOP Plusz megállapítja, hogy „a közúthálózat fejlesztése alapvetően hazai költségvetésből és koncesszióban történik”, és ezek a fejlesztések a Nemzeti Közlekedésfejlesztési Stratégia⁹ (NKS) alapján kerülnek megvalósításra. Az NKS a gyorsforgalmi úthálózat jelentős bővítését és számos egyéb új út építését, illetve meglévő kiszélesítését irányozza elő. Az elkövetkező években a kormány 3000 milliárd forintot tervez elkölteni új utak építésére,¹⁰ vagyis hasonló nagyságú összeget, mint amit mostani hétéves pénzügyi ciklusban Magyarország közlekedésfejlesztésre kapna az EU-tól. Ezek a beruházások súlyos környezeti ártalmakkal, természetpusztítással járnának, és tovább gerjesztenék az üvegházhatású gázokat és egyéb szennyező anyagokat kibocsátó gépjárműforgalmat. Ezt az IKOP Plusz Stratégiai Környezeti Vizsgálata (SKV) is megállapítja, és az alábbi következtetésre jut: „a ... közúthálózat-fejlesztési beruházások többségének elmaradása éghajlatvédelmi szempontból összességében feltételezhetően kedvezőbb lenne, mint azok megvalósulása.” (Megjegyzendő, hogy az eddigi tapasztalatok alapján gyakorta olyan útépitések is történnek, amelyek még pusztán közlekedési szempontból sem indokolhatók.¹¹)

⁶ Special Report 12/2021: The Polluter Pays Principle: Inconsistent application across EU environmental policies and actions. European Court of Auditors, <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=58811>

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU, Euratom) 2018/1046 Rendelete az Unió általános költségvetésére alkalmazandó pénzügyi szabályokról, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/HTML/?uri=CELEX:32018R1046&from=EN>

⁸ Hungary Report on the Decarbonisation of Transport – National Policy Recommendations to Meet 2030 Climate Targets. Clean Air Action Group, 2018, [https://www.levego.hu/sites/default/files/Hungary%20Report%20on%20the%20Decarbonisation%20of%20Transport%20\(EUKI%20Project\).pdf](https://www.levego.hu/sites/default/files/Hungary%20Report%20on%20the%20Decarbonisation%20of%20Transport%20(EUKI%20Project).pdf)

Magyar nyelvű összefoglalója: Javaslatok a közlekedési eredetű üvegházgáz-kibocsátás csökkentésére Magyarországon. Levegő Munkacsoport, 2018, <https://www.levego.hu/site/assets/files/5986/euki.pdf>

⁹ <https://2015-2019.kormany.hu/download/3/a8/10000/Nemzeti%20K%C3%B6zleked%C3%A9si%20Infrastrukt%C3%BAra-fejleszt%C3%A9si%20Strat%C3%A9gia.pdf>, a kormány elfogadta az 1486/2014. (VIII. 28.) Korm. határozattal

¹⁰ Hetvennégy újabb közútfejlesztés tervezése kezdődhet meg. 2020.12.31., <https://kormany.hu/hirek/hetvennegy-ujabb-kozutfejlesztes-tervezese-kezdodhet-meg>

¹¹ A rezsivédelem árának dupláját szórta el a kormány felesleges autópályákra. G7, 2022.06.30, <https://g7.hu/adat/20220630/a-rezsivedelem-aranak-duplajat-szorta-el-a-kormany-felesleges-autopalyakra/>

A Szíjj László városába vezető mellékútra 18 milliárd megy el, egyetlen év miatt. G7, 2022.01. 06., <https://g7.hu/kozelet/20230106/a-szijj-laszlo-varosaba-vezeto-mellekutra-18-milliard-megy-el-egyetlen-ev-miatt/>

Több autópályánk van már, mint Ausztriának és Csehországnak, mégis újabbakat építünk. Szabad Európa, 2023.01.23., <https://www.szabadeuropa.hu/a/tobb-autopalyank-van-mar-mint-ausztrianak-es-csehorszag-nak-megis-ujabbakat-epitunk/32215610.html>

Az NKS szintén előirányozza a repülőterek építésének, bővítésének állami támogatását, miközben a légi közlekedés fajlagosan a legszennyezőbb közlekedési mód és hatalmasak az externáliái.

Tehát a hazai forrásból megvalósuló közlekedési beruházások jelentős része ellentétes az EU kitűzött céljaival és több mint semlegesíti az uniós támogatással megvalósuló fejlesztések eredményeit, ami szintén ellentétes az 1. pontban említett uniós rendelkezésekkel.

3. Hibás költség-haszon elemzések

Az IKOP Plusz kimondja, hogy a tervezett beruházások költség-haszon elemzését az uniós „Economic Appraisal Vademecum 2021-27” című dokumentum alapján értékelik. Ez a dokumentum azonban hibás módszertant¹² ajánl, aminek alapján a kimutatott haszon nagyságrendekkel nagyobb a valóságosnál, így gazdasági szempontból is értelmetlen beruházások tömegének megvalósítására ösztönöz.

4. Semmire sem kötelező városi fenntartható közlekedési tervek

Az IKOP Plusz kijelenti: „2014-2020-as időszakban 16 megyei jogú város elkészítette a fenntartható városi mobilitási terveit (SUMP-okat), amelyeket a jövőbeni városi közlekedésfejlesztések stratégiai alapjainak tekintünk.” Számos város, beleértve Budapestet is, elkészítette az ún. fenntartható városi mobilitási tervét (SUMP), mivel ez a közlekedésfejlesztés terén kiosztott EU-támogatások előfeltétele. Ugyanakkor ezek a SUMP-ok többnyire nem tartalmaznak konkrét célokat arra vonatkozóan, hogy milyen határidővel mennyire fogják csökkenteni a közlekedési eredetű károsanyag-kibocsátásokat. Sőt, számos esetben a közlekedést érintő beruházásokat a SUMP-ban foglaltak teljes figyelmen kívül hagyásával végzik. Ezért úgy véljük, hogy uniós közlekedési támogatást csak olyan városnak szabad adni, amelynek SUMP-ja megfelel a SUMP-ra vonatkozó uniós iránymutatásoknak¹³.

5. A járműcsere ösztönzésének ellentmondásai

Az IKOP Plusz kijelenti: „A közlekedési ÜHG-kibocsátás a kőolajfüggőségének, az egyéni közlekedés térnyerésének és az előregedett járműállományának köszönhető.” Ez a kijelentés, valamint az, hogy az IKOP Plusz kiemelten foglalkozik az elektromos autókkal, arra utal, hogy a kormány továbbra is közpénzekkel kívánja ösztönözni az autók lecserélését. Amint a Levegő Munkacsoport már korábban rámutatott¹⁴, önmagában a villanyautók vásárlásának és üzemeltetésének támogatása semmit nem javít a környezet állapotán. Egyrészt az előregedett járművek fajlagosan (kg/jármű/év) nem bocsátanak ki több ühg-t, mint a korszerű autók, amelyek általában nagyobb tömegűek és több, üzemanyag-fogyasztást növelő tartozékkal vannak ellátva, továbbá éves futásteljesítményük is nagyobb, mert jobb módú emberek használják, mint az előregedett járművet. Másrészt az IKOP Plusz azt irányozza elő, hogy 2030-ra 135 ezer tisztán elektromos autó lesz Magyarországon, miközben az elmúlt évtized adatai azt mutatják, hogy évente mintegy 100 ezerrel növekszik a járműállomány – ráadásul

¹² Az útépitésre fordított uniós támogatások értékelésének ellentmondásai. Levegő Munkacsoport, 2023. január, <https://www.levego.hu/sites/default/files/Az-utepitesre-forditott-unios-tamogatasok-ertekelesenek-ellentmondasai.pdf>

¹³ SUMP Online Guidelines, <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-online-guidelines>

¹⁴ Másképp kellene támogatni a villanyautókat. Levegő Munkacsoport, 2020.04.16. <https://www.levego.hu/hirek/2020/04/maskepp-kellene-tamogatni-a-villanyautokat/>

növekmény nagyobbik részét a Nyugatról behozott használt autók teszik ki. Tehát a magyar közlekedéspolitikának az lenne az egyik legfontosabb feladata, hogy megállítsa a roncsautó-importot. Amíg ez nem történik meg, addig az uniós támogatások sem fognak érdemben változtatni a közlekedés által okozott környezetszennyezés mértékén.

6. A vízi áruszállítás fejlesztése – összehasonlító költség-haszon elemzés nélkül?

Az IKOP Plusz úgy irányozza elő a vízi áruszállítás komoly természetátalakítással járó növelését, hogy erre vonatkozóan – tudomásunk szerint – semmilyen összehasonlító költség-haszon elemzés nem készült. Így nem tudható, hogy vajon ez-e leghatékonyabb és a környezetet legkevésbé károsító módja-e a teherszállítás fejlesztésnek, vagy nem lenne-e kedvezőbb az erre szánt forrásokat a vasúti áruszállítás feltételeinek javítására fordítani.

7. Értelmetlen P+R parkolófejlesztés

Az IKOP Plusz újabb P+R parkolók építését irányozza elő, miközben az elméleti megfontolások és a gyakorlati tapasztalatok egyaránt azt bizonyítják, hogy új P+R parkolók építése nemhogy enyhítené közlekedési és környezeti problémákat, hanem szinte mindig tovább súlyosbítja azokat. Erre a Levegő Munkacsoport már számos alkalommal felhívta a kormányzat figyelmét.¹⁵

8. Gondok az eredménymutatókkal

Az IKOP Pluszban megadott környezeti eredménymutatók, például a 32-33. lapon, alkalmatlanok annak mérésére, hogy a támogatás valóban hozzájárult-e Magyarországon a környezeti terhelés csökkentéséhez, de legalább nem növelte azt:

| Prioritás | Egyedi célkitűzés | Alap | Régió-kategória | AZONOSÍTÓ | Mutató | Mértékegység | Alapérték vagy referenciaérték | Referencia-év | Cél (2029) | Adatforrás |
|-----------|-------------------|------|------------------------|-----------|--|--------------------------------|--------------------------------|---------------|------------|------------|
| 1 | RSO2.8 | ERFA | Kevésbé fejlett régiók | RCR29 | Becsült üvegházhatású gázki-bocsátások | tonna széndioxid-egyenérték/év | 544,00 | 2020 | 1,00 | RMT-k |

Kétféleképpen lehetne ténylegesen értékelni a támogatások okozta hatásokat, vagyis az eredményeit. Az egyik megoldásra már 2007-ben készült egy javaslat, ami több operatív programhoz kapcsolódó dokumentumban megtalálható. Például az Ex Ante Tanácsadó Iroda által készített Közlekedésfejlesztési akciótervek stratégiai környezeti vizsgálata (SKV) zárójelentésben a Közlekedési Operatív Program 5. prioritásáról, a Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztéséről.

¹⁵ A Mexikói úti P+R parkolóházak építése csak növeli a bajt. Levegő Munkacsoport, 2022.08.23., <https://www.levego.hu/hirek/2022/08/a-mexikoi-ut-p-r-parkolohazak-epitese-csak-noveli-a-bajt/>

¹⁶A javaslat a következőképpen kezdődik, az anyag 22. lapján:

„11 Javaslat a környezeti hatásokat vizsgáló monitoringrendszerre

A 2007-2013 közötti operatív programok akcióterveiben szereplő beavatkozások által kiváltott környezeti hatások nyomon követésére szükség van egy kifejezetten a környezeti hatások alakulását vizsgáló monitoringrendszer kialakítására, mely jellegénél fogva különbözik a megszokott, a programok hatásmechanizmusában számszerűsített mutatókat vizsgáló monitoringrendszertől. A monitoringrendszerre vonatkozó szakértői javaslatok megtétele a jelen megbízás részét képezi. Az alábbiakban a jelentést készítő szakemberek monitoringrendszerre vonatkozó javaslatait foglalja össze. Tekintve, hogy a monitoringrendszer a teljes ÚMFT vonatkozásában egységesen kell működjön, ezért javaslatainkat is egyetlen csomagban készítettük el – vagyis jelen fejezet tartalma az EX ANTE Tanácsadó Iroda, a MEGAKOM Stratégiai Tanácsadó Iroda és a Debreceni Egyetem Környezetgazdálkodási és Környezetpolitikai Központjának konzorciuma által elkészített minden akcióterv SKV-jelentés esetében azonos. A javaslatainkat a következők szerint strukturálva mutatjuk be:

- A környezeti hatásokat nyomon követő monitoringrendszer felépítése soránkövetendő alapelvek
- A monitoringrendszer intézményi szereplői
- A monitoring adatstruktúrája, a felállítandó adatbázis tartalmi elemei
- A monitoring adatainak hasznosítása
- A projektszintű monitoringgal kapcsolatos feladatok

11.1 A környezeti hatásokat nyomon követő monitoringrendszer felépítése során követendő alapelvek

A felállítandó monitoringrendszer a következő kritériumoknak kell, hogy megfeleljen:

- **Specifikus:** vagyis kifejezetten a vonatkozó akciótervekben szereplő beavatkozások által kiváltott rövid és hosszú távú környezeti hatások mérését, nyomon követését kell, hogy szolgálja;
- **Arányos:** a monitoringrendszer működési költségeinek arányban kell állnia a belőle kinyerhető információk hasznosságával, vagyis ügyelni kell arra, hogy a működésköltségei ne emésszenek fel több pénzt, mint amennyi feltétlenül szükséges a környezeti hatások megfelelő méréséhez és monitorozásához, továbbá ügyelni kell arra is, hogy megfelelő minőségű rendszer kialakításához és működtetéséhezbizonyos anyagi befektetés mindenképpen szükséges;
- **Jogszabályilag megfelelő:** a felállítandó monitoringrendszer meg kell, hogy feleljen a jogszabályokban megfogalmazott feltételeknek, különösképpen alkalmasnak kell lennie arra, hogy a stratégiai környezeti vizsgálatról szóló 2/2005 (I.11) Kormányrendelet 12. §-ban foglaltaknak megfeleljen;
- **Koherens:** vagyis e környezeti hatásokat vizsgáló monitoringrendszernek összhangban kell lenni az operatív programok megvalósítására felállított monitoringrendszerrel;
- **Érthető:** a felállítandó monitoringrendszer működésének, az általa kinyerni kívánt információknak egyértelműnek kell lenniük mind a rendszert működtetők, mind pedig a kedvezményezettek számára, vagyis már a rendszer kialakításakor egyértelművé kell tenni a monitoringrendszer működési mechanizmusát, és a mérendő mutatókat egyértelműen definiálni kell.
- **Térszerkezetileg pontos:** az egyes akciótervek, illetve az azok keretében végrehajtandó projektek környezeti hatása mindig egy földrajzilag lehatárolható hatásterületre korlátozódik. A monitoringrendszernek képesnek kell lennie arra, hogy e területi összefüggéseket, a környezeti hatások térbeliségét kezelje.”

A tényleges hatás e javaslat szerint csak oly módon mérhető, hogy egyrészt a Környezeti Hatásvizsgálat (KHV) készítésére kötelezett projektek elkészült KHV-ainak adatai, másrészt az egyes projektek szintjén még nem, de az Operációs Program szintjén már jelentős környezeti hatásokra vonatkozó információk bekerülnek egy monitoring adatbázisba és ott megfigyelhetők. Véleményünk szerint ennél többre is szükség van, hiszen a KHV-ban megadott értékek előzetes becslések. Ezért a monitoring adatbázisba fel kellene tölteni mért értékeket – változásokat – a támogatott beruházás befejezésekor és az azt követő ötödik évben is. Vagyis

¹⁶ Letölthető innen: <https://www.palyazat.gov.hu/kozlekedesfejlesztes#>

szükségesnek látjuk az Operatív Program és a projektek környezeti hatásainak Ex Post értékelését is.

A másik lehetőség annak biztosítására, hogy egy-egy projekt valóban elősegíti a környezet állapotának javulását, de legalább nem árt, illetve hogy hozzájárul Magyarország üvegházhatású gázkibocsátásának a csökkentéséhez az, hogy az eredmény (hatás)mutatók az országos adatokhoz köttetnek. Ez esetben a fenti táblázat az alábbiak szerint változna:

| Prioritás | Egyedi célkitűzés | Alap | Régió-kategória | AZONOSÍTÓ | Mutató | Mértékegység | Alapérték vagy referenciaérték | Referencia-év | Cél (2029) | Adatforrás |
|-----------|-------------------|------|------------------------|-----------|---------------------------------------|--|--------------------------------|---------------|------------|------------|
| 1 | RSO2.8 | ERFA | Kevésbé fejlett régiók | RCR29 | Becsült üvegházhatású gázkibocsátások | <u>Az országos széndioxid-kibocsátás változása</u> | <u>X%</u> | 2020 | 1,00 | RMT-k |

Ez utóbbi megoldás összhangban van az Irányító Hatóság többször hangoztatott ellenérvével a monitoring adatbázis felállításával szemben, miszerint a környezeti mutatókat a projektek hatásterületén nem, csak országosan lehet mérni.

9. Az Alapjogi Charta végrehajtásának hiánya

Az IKOP Plusz szerint „Az Európai Unió Alapjogi Chartájának való megfelelés biztosítására hatékony mechanizmusokat alkalmaznak.” Ez azonban nem felel meg a tényeknek. Amint a Levegő Munkacsoport korábbi anyagaiban¹⁷ is rámutatott, Magyarországon számos tekintetben súlyosan sérülnek az Alapjogi Charta rendelkezései, egyúttal javaslatokat is tett az ezeknek való megfelelés elérésére. Az alábbiakban csak egyetlen tényezőről írunk röviden: az önkormányzatok politikai alapon történő diszkriminációjáról, ami ellehetetleníti azt is, hogy az uniós támogatások megfelelő hatékonysággal kerüljenek felhasználásra. Az ilyen diszkrimináció lényege az, hogy a kormány pénzügyi megszorításokat alkalmaz az önkormányzatok felé, majd a kormánypárti vezetésű önkormányzatokat kompenzálja, az

¹⁷ Például ezekben az anyagokban:

Javaslatok az Európai Strukturális és Befektetési Alapokról szóló, 2021-2027 közötti időszakra vonatkozó Magyar Partnerségi Megállapodás és a Nemzeti Helyreállítási és Alkalmazkodási Terv általános előfeltételeire a klímasemleges EU-ért, https://www.levego.hu/sites/default/files/PA_NRRP_general_conditions_2021-04-11_hun.pdf

Magyarország partnerségi megállapodása tervezetének véleményezése a horizontális feljogosító feltételeknek történő megfelelés szempontjából, https://www.levego.hu/sites/default/files/Partnersegi_Megallapodas_velemeney_horizontalis_2021okt.pdf

ellenzéki vezetésüket pedig nem, vagy csak jóval kisebb mértékben.¹⁸ Továbbá az ellenzéki vezetésű önkormányzatokkal szemben egyéb módon is hátrányosan lép fel.¹⁹

10. A tényleges társadalmi egyeztetés hiánya

Az IKOP Plusz megállapítja: „A programozási dokumentumok központi véleményezése érdekében a Központi Koordináció (továbbiakban: Koordináció) célul tűzte ki az országos lefedettséget és a lehető legnagyobb társadalmi elérést, összhangban a 240/2014/EU bizottsági rendelettel. ... A dokumentumok véleményezése érdekében a kiemelt partnereket közvetlen levélben, a lakosságot közlemény keretében kérte fel a véleményezésre a Koordináció.” Bár ez valóban így történt, a gyakorlatban lényegileg semmilyen fogantatja nincs annak, amit a kiemelt partnerek, illetve állampolgárok leírnak. A kormány a közlekedés területén is azokat a beruházásokat támogatja, illetve intézkedéseket hozza meg, amelyek a kormányhoz közeli egyes körök gyarapodását szolgálja, és nem azokat, amelyek a társadalom szempontjából a leghasznosabbak. Erről a Levegő Munkacsoport és más szervezetek is bőséges tájékoztatást juttattak el az Európai Bizottságnak.

Budapest, 2023. február 13.

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

Felelősségi nyilatkozat:

A tanulmány a „Hatékony uniós támogatásokkal a klímasemleges Európáért” projekt keretében készült. Ez a projekt az Európai Éghajlatvédelmi Kezdeményezés (EUKI) részét képezi. Az EUKI a német Szövetségi Gazdasági és Éghajlatügyi Minisztérium (BMWK) projektfinanszírozási eszköze. Az EUKI projektötlet-pályázatát a Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH hajtja végre. Az EUKI átfogó célja az Európai Unió (EU) belüli klímaügyi együttműködés előmozdítása az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklése érdekében.

Az ebben a dokumentumban kifejtett véleményért kizárólag Levegő Munkacsoport felel, és nem feltétlenül tükrözi a BMWK vagy a többi projektpartner véleményét.

¹⁸ <https://kelleszegyesulet.hu/>

44 milliárd önkormányzatoknak: kompenzáció Fidesz-módra. K-Monitor, 2022.01.03, https://k.blog.hu/2023/01/03/44_milliard_az_onkormanyzatoknak_rezsivedelem_fidesz-modra

¹⁹ Ld. például: Nem fizeti ki a kormány a Lánchídra szánt hatmilliárdos támogatást. HVG, 2022.12.18., https://hvg.hu/cegauto/20221218_automentesseg_Lanchid_Karacsony_Teruletfejlesztési_Miniszterium_tamogat_as

Beindult az Orbán-kormány, újabb 17 közterületet vesz el Budapeستől. Népszava, 2022.08.22., https://nepszava.hu/3166168_budapest-kozterulet-orban-kormany-karacsony-gergely