

Budapest, 2009. július 3.

Oszkó Péter
pénzügyminiszter
Pénzügyminisztérium
Budapest

Tisztelt Pénzügyminiszter Úr!

Hazánknak legkésőbb 2011 júniusáig teljesítenie kell az Európai Unió előírásait a súlyosan egészségkárosító részecskeszennyezés csökkentésére. Ellenkező esetben komoly pénzbüntetésre számíthatunk, és az uniós támogatások felfüggesztését kockáztatjuk. A részecskeszennyezés Magyarországon évente közel 16 000 ember halálát okozza. (Egyebek mellett az ún. hirtelen csecsemőhalál egyik fő okaként tartják számon.) Ezen a téren Európában sajnos „élen járunk”.

A részecskeszennyezés fő forrása a közlekedés, és ezen belül is elsősorban a dízelüzemű járművek. Csökkentéséhez jelentős mértékben hozzájárulna a tömegközlekedés – túlnyomó részben rendkívül elavult – autóbuszainak cseréje a legkorszerűbb környezetvédelmi követelményeket is kielégítőkre. Egy ilyen intézkedés nem csak a buszok károsanyag-kibocsátását csökkentené, hanem más módon is hozzájárulna a légszennyezés mérsékléséhez. A korszerűbb autóbuszok forgalomba állítása (egyéb intézkedésekkel kiegészítve) sokkal vonzóbbá tenné a közösségi közlekedést. Mérséklődne a személygépkocsi-forgalom, és kevesebb lenne a forgalmi dugó. Az pedig köztudott, hogy a torlódásban araszoló járművek sokkal több szennyezőanyagot bocsátanak ki, mint amikor akadálytalanul, egyenletes sebességgel haladnak.

Egy jól megtervezett és lebonyolított autóbuszcsere fellendíthetné a nagy hagyományokkal rendelkező hazai buszgyártást. Jelenleg Magyarországon még mindig hat vállalat tíz telephelyen gyárt autóbuszokat. Ezen felül számos helyen további munkahelyeket biztosít az autóbuszokhoz szükséges részegységek gyártása.

Az intézkedésekhez szükséges forrásokat egyrészt az uniós támogatások átcsoportosításából, másrészt a nehéz tehergépkocsi-kilométer-arányos útdíjának bevezetéséből javasoljuk előteremteni.

A hazai járműipar fejlesztése a kormány többször kinyilvánított kiemelt célja. Itt a lehetőség!

Bízunk benne, hogy álláspontunkkal Ön is egyetért, és haladéktalanul megteszi a szükséges intézkedéseket.

Javaslatunk részletes indoklását mellékeljük.

Üdvözlettel:

Stoll Barbara
kampánykoordinátor
Greenpeace Magyarország

Lukács András
elnök
Levegő Munkacsoport

László János
elnök
Magyar Kerékpáros Klub

Vitézy Dávid
szóvivő
VEKE

Bartók György
Zöld Fiatalok

Másolatban kapja:

- Hónig Péter közlekedési, hírközlési és energetikai miniszter
- Varga István nemzeti fejlesztési és gazdasági miniszter

Javaslat a közforgalmi közlekedés autóbuszainak cseréjére a környezet védelme, a hazai munkahely-teremtés és a gazdasági kilábalás érdekében

Kötelezettség a részecskeszennyezés csökkentésére

A hatályos jogszabályi előírások szerint a részecskeszennyezettség (PM10)¹ évente legfeljebb 35 napon lépheti túl az egészségügyi határértéket (50 mikrogramm/köbméter). Az elmúlt években az ilyen napok száma Budapesten évente ennek körülbelül az ötszöröse volt. Ajkán, Debrecenben, Dunaújvárosban, Esztergomban, Miskolcon, Nyíregyházán, Pécsen, Sopronban és Szegeden is 35 napot meghaladóan került sor határérték-túllépésre. (A részecske vagy szálló por itt nem azt a port jelenti, amelyet régen a mezőn fújt a szél, hanem az emberi tevékenység – elsősorban a közlekedés, a fűtés és az ipar – által kibocsátott rendkívül apró méretű és súlyosan egészségkárosító anyagokat.)

Az Európai Bizottság 2008 júniusában közleményben² figyelmeztette a tagállamokat a határérték betartásának szükségességére, továbbá arra, hogy meghatározott feltételek esetén lehetőség van kérelmet benyújtani átmeneti mentességre. A halasztás legfeljebb 2011. június 11-ig lehet érvényes, utána mindenképp be kell tartani a PM10-re vonatkozó előírásokat. A magyar kormány élt a lehetőséggel, és haladékat kért a határérték betartására.³ A Bizottság még nem döntött, azonban valószínűleg megkapjuk ezt a lehetőséget. Amennyiben viszont a határidő után sem tartjuk be az előírásokat, komoly büntetésre számíthatunk, ami jelentős anyagi terhet és presztízsveszteséget jelent az országnak. Még az is előfordulhat, hogy felfüggesztik az uniós támogatásokat, amire más ország esetében már volt példa.

Azonban ennél is súlyosabb gond, hogy a határérték rendszeres túllépése komoly környezetszennyezést idéz elő, ami nagyszámú megbetegedéssel és halálesetekkel jár. Csak a porszennyezettség következtében a fővárosban évente mintegy 2000 ember hal meg idő előtt, a megbetegedések száma eléri a százezret.⁴ Az asztmás megbetegedések száma Budapesten az utóbbi 25 évben a tízszeresére, a tüdőrákosoké több mint háromszorosára nőtt.⁵ Egyre több gyermek szenved asztmában, allergiában, ami régebben egyáltalán nem volt jellemző.⁶ A levegőszennyezés évente sok milliárd forint kárt okoz a lakosoknak és a vállalkozásoknak. A városok közötti versenyben is komoly hátrányt okoz a szennyezett levegő ténye és híre.

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) nemrég elkészült tanulmánya⁷ megerősíti a szakértők által már korábban általánosan elfogadott álláspontot⁸, hogy az összes légszennyező anyag közül a PM10 jelenti a legnagyobb egészségügyi kockázatot. A felmérés szerint a PM10-szennyezettség miatti életvesztés tekintetében **Magyarországon a legrosszabb a helyzet, ráadásul nem csak az EU-ban, de a 38 vizsgált európai ország között is.** Magyarországon kiugróan magasabb a PM10 miatti elhalálozások száma, mint a többi országban. A tanulmány szerint **Magyarországon évente 15 865 ember hal meg a PM10-légszennyezés miatt, ami kiemelkedően magas Európában.** Ezek az emberek átlagosan csaknem 10 évet veszítenek az életükből. Ez azt jelenti, hogy minden évben 153 000 életévet veszítünk. A lakosság számához viszonyítva az összes ország közül nálunk messze a legmagasabb ez az érték. (A 10 év egy átlagos szám, ami azt jelenti, hogy sokan ennél jóval több évet veszítenek az életükből. Így például egy csecsemő halála – az átlagos várható élettartama alapján – 73 életév-vesztést jelent. Ez utóbbi pedig sajnos előfordul: a PM10-szennyezést az ún. hirtelen csecsemőhalál egyik fő okaként tartják számon.⁹)

Megjegyezzük, hogy korábbi tanulmányokból ismert: a légszennyezés miatt betegen eltöltött napok száma ezerszer-tízszerszer magasabb, mint a halálozások száma.¹⁰ Ez azt jelenti, hogy Magyarországon évente összesen legalább 16 millió napon keresztül betegeskedünk csak a PM10 miatt!

A részecskeszennyezés okozói

A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium adatai szerint a PM10-szennyezés közel háromnegyedét a közúti közlekedés okozza (ld. az 1. táblázatot!).

1. táblázat: A PM10-kibocsátás ágazati megoszlása

Ágazat	tonna/év	százalék
Ipar	320	13
Közúti közlekedés	1854	72
Lakossági fűtés	379	15
Szolgáltatások	5	0
Légi közlekedés	0	0
Összesen	2558	100

Forrás: KDV Környezetvédelmi Felügyelőség (2003).

Idézi: Budapest Főváros Levegőtisztaság-védelmi Intézkedési Programja¹¹, 2006

A közlekedésen belül elsősorban a dízelüzemű járművek a felelősek a PM10-kibocsátásért. Ezért egyebek mellett sürgető az elavult dízelüzemű járművek mielőbbi lecserélése, illetve korszerűsítése. Gazdasági és környezetvédelmi szempontból az a legésszerűbb, ha elsősorban a nagy futásteljesítménnyel rendelkező járműveket cseréljük le. Ilyenek például a közforgalmi közlekedésben részt vevő autóbuszok. (Budapesten egy BKV-busz évente 60 000 kilométert fut.)

2. táblázat: A közúti gépjármű-közlekedés kipufogógáz-emissziója gépjármű-kategóriánkénti bontásban (2005)

Károsanyag		CO	CH	NO ₂	SO ₂	Részecske	CO ₂
Régió	Gépjárműkategória						
Megyék összesen a főváros nélkül (tonna)	Személygépkocsi	212594	31658	41977	15,1	2882	5143367
	Tehergépkocsi	40888	1295	25455	41,0	9683	4216614
	Autóbusz	6466	510	9637	8,6	746	680109
	Összesen	259948	33463	77069	64,7	13311	10040090
Budapest (tonna)	Személygépkocsi	53698	6777	10094	2,8	613	1037517
	Tehergépkocsi	8390	357	8554	7,2	1967	623324
	Autóbusz	2338	202	2648	2,2	302	301568
	Összesen	64426	7336	21296	12,1	2882	1962409
Országos mindösszesen (tonna)		324374	40799	98365	76,8	16193	12002499
Országos emisszió gépjármű-kategóriánkénti %-os megoszlása	Személygépkocsi	82	94	53	23,3	22	52
	Tehergépkocsi	15	4	35	62,7	72	40
	Autóbusz	3	2	13	14,0	6	8
Budapesti emisszió gépjármű-kategóriánkénti %-os megoszlása	Személygépkocsi	83	92	47	23,2	21	53
	Tehergépkocsi	13	5	40	59,1	68	32
	Autóbusz	4	3	12	17,7	10	15

Forrás: A hazai közúti, vasúti, légi és vízi közlekedés országos, regionális és lokális emisszió-kataszterének meghatározása a 2005-ös évre vonatkozóan. Közlekedéstudományi Intézet Kht. Levegőtisztasági és Motorteknikai Tagozat, Budapest

Bár a buszok összességében a PM10-szennyezésnek Magyarországon csak 6 (Budapesten 10) százalékát okozzák (2. táblázat), az elavult járművek közvetett hatása is jelentős. Az emberek nem szívesen utaznak ezekkel a járművekkel, és ez a személygépkocsik használatát ösztönzi annak minden káros környezeti hatásával együtt. A személyautók 80 százalékban felelősek a közlekedési dugókért, a torlódások során viszont sokkal több szennyezőanyagot bocsátanak ki a járművek, mint amikor akadálytalanul, egyenletesen haladnak. Így az autóbusz-állomány korszerűsítése akár 20-30 százalék kibocsátás-csökkentést is lehetővé tenné (egyéb kiegészítő intézkedésekkel együtt, mint például a tömegközlekedési járművek előnyben részesítése a forgalomban, ún. zöld zónák kialakítása a városokban és további forgalomcsillapítási módszerek alkalmazása). Ritkulanak a buszok műszaki hibái miatt – manapság egyre gyakoribb – elakadások is. Szintén fontos szempont, hogy a buszok nagyrészt sűrűn lakott területeken közlekednek, ahol a légszennyezés egészségkárosítása az átlagosnál jóval nagyobb mértékű. Nem mellékes az sem, hogy a környezetvédelemben az állammal illene minden téren elől járnia a példamutatásban.

A legkorszerűbb buszok beszerzésének szükségessége

A fentiekén kívül még a továbbiak is indokolják, hogy csak Euro-5 kategóriájú vagy annál jobb buszokat szabad beszerezni.

A szilárd anyagok kopásából eredő részecskék szétesése 1 mikrométernél véget ér. Például a gumikopásból, fékekből, felkevert porból a levegőbe kerülő részecskék mérete nagyobb, mint 1 mikrométer. Viszont az elégetlen szénhidrogének, melyek korom formájában hagyják el a járművek motorját átlagosan 0,1 mikrométer átmérőjűek.

Nagy részecskék (vagyis az 1 mikrométernél nagyobbak) mindig is előfordultak a természetben, és ezért az evolúció során az élőlényekben kialakult egy olyan rendszer, mely kiszűri, eltávolítja ezeket. Ugyanakkor dízelkorom ultrafinom részecskéivel szemben az evolúció nem alakított ki hatásos eltávolító mechanizmusokat, hiszen ilyenek a természetben lényegében nem fordultak elő.

Sajnos a gépjárművek (így a buszok) típusvizsgálatokor ezt nem veszik figyelembe, és a 10 mikrométer átmérő alatti részecskék **össztömegét** mérik. Már egy viszonylag újabb (például Euro-4-es) motor sem bocsát ki – vagy csak alig bocsát ki – 10 mikrométer körüli részecskéket, és így igen nagy mértékben csökken a kibocsátott részecskék tömege. Ezzel egyidejűleg viszont nagy mennyiségben – nem a tömegüket, hanem a **számukat** tekintve – juttat a környezetbe olyan ultrafinom dízelkormot, amelynek átmérője két nagyságrenddel kisebb. Ha a szállópor össztömegéhez viszonyítjuk, az ultrafinom részecskék aránya tömegében talán a 2 százalékot sem éri el, ha viszont a számukat nézzük, akkor a motorikus eredetű szennyezés 99,995 százaléka ultrafinom részecske!

Tehát az új, de nem legkorszerűbb motorok általában épp azokat a részecskék bocsátják ki leginkább, amelyeket az Egészségügyi Világszervezet, a WHO egészségügyi szempontból különösen veszélyesnek nyilvánított. Ma már tudjuk azt is, hogy a közlekedési eredetű ultrafinom részecske-kibocsátás következtében elhalálozottak száma többszöröse a balesetekben elhunytaknak. Orvosi kutatások bebizonyították azt is, hogy a legkisebb koromrészecskék a tüdőhólyagok membránján keresztül a vérkeringésbe, vagy akár a szaglóidegen keresztül az agyba jutnak, ahonnan soha nem távoznak! Ellenben a nagyobb részecskékkel, melyek a zsebkendőben kötnek ki.¹² Egyébként az azbesztnél is a részecskeszámot nézik, és nem a levegőbe kerülő tömeget. Az azbeszt esetében 1936 óta tudják pontosan az egészségkárosító hatását, mégis nagyon sokáig eltussolták, most pedig még mindig milliárdokat fizet az ipar az azbesztkárosultaknak kártérítésként.

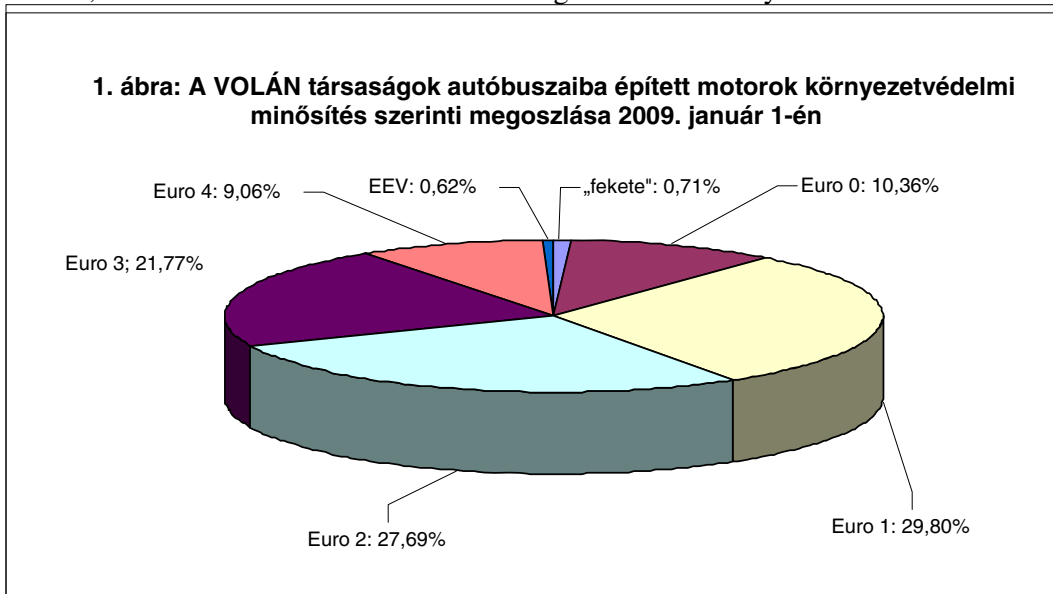
Az apró részecskék (PM10) eltüntetésére van megoldás: a legmodernebb dízelszűrők valamennyi részecsketartományban (0,1–10 mikrométer) kiszűrik a részecskék 99,9–99,99 százalékát! Továbbá léteznek már ún. nulla kibocsátású buszok¹³ is.

Bár az ilyen buszok beszerzése többbe kerül, mint például az Euro-4-eseké, nemzetgazdasági szinten tekintve mindenképp előnyös lenne. Dániai kutatások megállapították, hogy Koppenhágára vonatkozóan a dízelszűrőkkel ellátott buszok alkalmazásából eredő társadalmi megtakarítások (kevesebb egészségügyi kiadás, megbetegedés, kevesebb kiesett munkanap) nagyobbak, mint amennyibe a részecskeszűrők alkalmazása kerül.¹⁴ Nyilvánvalóan nálunk is hasonló a helyzet. Tehát a jelenlegi buszok további üzemeltetése, vagy esetleg Euro-5-ös kategóriánál kevésbé korszerű buszokra cserélése ösztársadalmi szinten nem megtakarítást jelentene, hanem a terhek áthárítását a lakosságra!

A közforgalmú autóbusz-állomány állapota

Az autóbuszok által okozott környezetszennyezés Budapesten a legaggasztóbb. Egyrészt a szennyezés itt éri legtöbb embert. Másrészt a BKV buszainak többsége még az Euro-0 kategóriának sem felel meg! A BKV-buszok átlagos életkora 16 év. (Az uniós fővárosok között e tekintetben Pozsony áll a második legrosszabb helyen – ott az átlag életkor 10 év. A harmadik helyezett Prága 5 év átlagos életkorral.) A BKV buszainak elavultsága egyre szembeötlőbb. A menetkimaradások száma 2007-ben több mint 50 százalékkal nőtt a 2006. évihez képest. Minden negyedik jármű naponta meghibásodik, napi 200-300 üzemzavar jelentkezik.

A Volán buszainak állapota sem sokkal jobb. Amint az 1. ábrán látható, csaknem 70 százalékuk teljesen elavult, Euro-2-es vagy annál rosszabb besorolású. Néhány kivételtől eltekintve, a további 30 százalékuk sem felel meg a korszerű környezetvédelmi előírásoknak.



Forrás: Volán Egyesülés

Idén októbertől az EU előírásai szerint kizárólag Euro-5 kategóriának megfelelő buszokat szabad újonnan forgalomba állítani. Ez az előírás nem érinti a már forgalomban lévő buszokat, így a hazai közforgalmú közlekedési vállalatok „költségtakarékosság” céljából továbbra is használt (nemegyszer 8-10 éves) buszokat igyekeznek beszerezni.

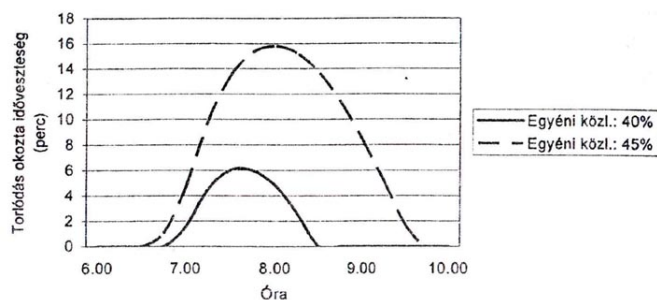
A közösségi közlekedés fejlesztésének előnyei

Az elavult buszok közlekedtetése az üzemeltetők és a társadalom részére is jelentős többletköltséggel jár. Ezek egyik legfontosabb eleme, hogy az utasok – joggal – nem találják vonzóknak az autóbusz-közlekedést az elavult, megbízhatatlan járművek miatt. Ennek következtében is növekszik az immár elviselhetetlenné vált személygépkocsi-forgalom, súlyos környezetszennyezést és hatalmas gazdasági károkat idézve elő.

Az alábbiakban a BKV példáján mutatjuk be, miért elengedhetetlen a közösségi közlekedés – és ezen belül az autóbusz-forgalom – fejlesztése, korszerűsítése.

„A tömegközlekedés és az egyéni közlekedés használatának aránya (modal split) érzékeny fokmérője a városi közlekedési feladatmegoszlásnak. A Budapesten még ma is kedvezően magas, 60–63%-os tömegközlekedési részarány – mégha lényegesen alacsonyabb is a 20 évvel ezelőtti 80–85%-nál – európai mércével kedvező, megőrzendő. (...) A tömegközlekedés térvesztésének hatása a közlekedési úthálózati igényt feszítővé teszi, a városi közlekedés környezetkárosító hatását növeli, valamint a forgalom romlását okozza, mint ez utóbbit a 2. ábra is szemlélteti.”¹⁵ Amint az ábrából látható, a jelenlegi helyzetben a tömegközlekedésnek már viszonylag kisebb mértékű térvesztése is igen komoly – hátrányos – következményekkel jár. A forgalmi torlódások súlyosbodásával a károk exponenciálisan emelkednek.

Reggeli csúcsforgalmi torlódás hatása az eljutási időre, különböző modal split értékek mellett (példabeli útvonalon)



„2. ábra”

Budapesten az utazásoknak mintegy 60%-át bonyolítja le a tömegközlekedés, 40%-át pedig a személyautók (az egyéb közlekedési módokat itt most figyelmen kívül hagyjuk). A BKV, a Volánbusz és a MÁV járműveinek száma Budapesten mintegy 4000-re tehető. Ezzel szemben mintegy 650 ezer személygépkocsi van fővárosunkban, és naponta további mintegy 300 ezer lép be a városhatáron. A budapesti személygépkocsiknak naponta csak egyharmada indul el, számításainknál azonban a fennmaradó kétharmadot is figyelembe vesszük, hiszen ezek helyet (többnyire közterületet) foglalnak el, egyaránt akadályozva a gépjárművek, a kerékpárosok és a gyalogosok mozgását, és tulajdonosaiknak akkor is pénzbe kerülnek, ha nem közlekednek.

A BKV, a Volánbusz és a MÁV 2008-ban összesen mintegy 200 milliárd forintot fordított a budapesti tömegközlekedésre. Ezzel szemben az említett 950 ezer személygépkocsi fenntartása, üzemeltetése ugyanebben az évben hozzávetőlegesen 600 milliárd forintba került. (Ez az összeg természetesen nem tartalmazza azt a hányadot, amikor az említett autók Budapesten kívül használják járműveiket.)

Budapesten a közlekedési eredetű légszennyező anyagok 60 százalékát a személygépkocsik bocsátják ki, míg az autóbuszok csupán 6 százalékát, a fennmaradó 34 százalékért pedig a teherautók a felelősek.

Egy tömegközlekedési jármű átlagosan 30 négyzetméter területet foglal el. A 4000 járműre számolva ez 120 ezer m²-t jelent. Ha feltételezzük, hogy az összes jármű egyidejűleg

van mozgásban, és a követési távolság 4 méter, akkor a teljes elfoglalt területre 152 ezer négyzetmétert kapunk. A 950 ezer személygépkocsi területfoglalása – autonként átlagosan 8 m²-rel számolva – 7,6 millió négyzetmétert. Ha feltételezzük, hogy ezekből egyidejűleg 100 ezer mozog, akkor ez a többlet helyfoglalás (3 méter követési távolságot figyelembe véve) 600 ezer négyzetmétert.

A KSH adatai szerint Budapesten 2008-ban a tömegközlekedési járművek 66 személysérüléses közúti balesetet okoztak, a személygépkocsik pedig 2400-at. (Az arány valójában ennél is rosszabb, mert a hivatalos adatok gyakorlatilag az összes tömegközlekedési balesetet tartalmazzák, míg a személygépkocsival történt balesetek jelentős részét nem jelentik, és így a nyilvántartásban sincs benne.)

A fentieket a 3. táblázatban foglaljuk össze. Budapesten tehát a gépjárművel történő utazások 60 százalékát a közösségi közlekedés bonyolítja le az összes személyszállító jármű fél százalékával, a személyszállítás összköltségeinek 25 százalékát felhasználva, a közlekedési eredetű légszennyezés 6 százalékát kibocsátva, a közlekedési balesetek 3 százalékát okozva, és az összes gépjármű által elfoglalt terület 2 százalékát igénybe véve.

Az utazások fennmaradó 40 százaléka személygépkocsival történik a járművek 99,5 százalékával, a költségek 75 százalékának felhasználásával, a légszennyezés 60 százalékát eredményezve, a közlekedési balesetek 97 százalékát okozva, és a terület 98 százalékát foglalva el.

3. táblázat: A fővárosi tömegközlekedés és személygépkocsi-közlekedés néhány jellemző adatának összehasonlítása (2008. évi adatok alapján)

Megnevezés	Tömegközlekedés	Személygépkocsi-közlekedés	Arány (tömegközlekedés/személygépkocsi-közlekedés)
Részarány a budapesti utazásokban	60%	40%	1,5:1
Járművek száma	4000	950 000	1:238
Éves költség	200 milliárd Ft	600 milliárd Ft	1:3
Kibocsátott légszennyező anyagok	6%	60%	1:10
Területfoglalás	150 000 m ²	8 200 000 m ²	1:55
Személysérüléses közúti balesetek száma	66	2400	1:36

Munkahely-teremtés a hazai járműipar fejlesztésével

Az új buszok beszerzése megfelel a magyar kormány kinyilvánított szándékának, hogy támogatja a hazai járműipart. Ezt épp a napokban erősítette meg Varga István nemzeti fejlesztési és gazdasági miniszter: „A járműiparban, a logisztika terén, a gyógyszeriparban, a biotechnológiában, valamint az infokommunikációs szektor fejlesztésében látja a jövőt a kormány”.¹⁶ Varga István, aki évek óta a Magyarországi Üzleti Tanács a Fenntartható Fejlődésért elnöke, nyilvánvalóan elsősorban a környezetkímélő közlekedésre, illetve az ehhez szükséges járműveket (elsősorban autóbuszokat, vasúti kocsikat) előállító ipar támogatására gondolt.

Meggyőződésünk, hogy Magyarország képes megfelelő színvonalú és mennyiségű új busz előállítására. A magyar gazdaság és foglalkoztatottság jelenlegi tragikus helyzetében csak olyan közbeszerzést szabad kiírni, amely elősegíti a hazai munkahelyek megőrzését. Az állammal pedig a munkahelyek létesítésére támogatást kell adnia. Úgy véljük, hogy amennyiben a francia és a német kormány megtehetette, hogy nemzeti autógyáraiknak hatalmas támogatást adott a pénzügyi válságra hivatkozva, akkor a magyar kormány is megteheti (sőt,

kötelessége megtennie), hogy a többszörös válság miatt a hazai buszgyártást és az ehhez kapcsolódó alkatrész-gyártást támogassa. (A többszörös válság: a nemzetközi pénzügyi válság, a hazai gazdasági és foglalkoztatási válság, valamint a környezeti és – főleg Budapesten – közlekedési válság.) Ami az autóbuszokat illeti, tapasztalataink szerint a közforgalmú közlekedésben Franciaországban főleg Renault, Németországban MAN és Mercedes, Svédországban Volvo buszok futnak. Ha ezek az országok előnyben tudják részesíteni saját buszgyártó cégeiket, akkor ennek módját Magyarországnak is meg kell találnia!

Egy jól megtervezett és lebonyolított autóbusz-csere tehát fellendíthetné a nagy hagyományokkal rendelkező hazai buszgyártást. Jelenleg Magyarországon még mindig hat vállalat tíz telephelyen gyárt autóbuszokat (egyebek mellett Budapesten, Debrecenben, Győrött és Székesfehérváron). Ezen felül számos helyen további munkahelyeket biztosít az autóbuszokhoz szükséges részegységek, alkatrészek gyártása.

A hazai buszgyártás fellendítése a magas élőkommunka-igénye miatt különösen segítheti a foglalkoztatás növelését. Az itthon hagyományosan nagy tapasztalatokkal rendelkező buszgyártásnak egyúttal a hozzáadott értéke is magas, továbbá a későbbiekben az exportunk növeléséhez is hozzájárulhat. A helyi igényekhez is jobban alkalmazkodhat a helyi gyártás. További előny, hogy a tartalékalkatrész-ellátás is olcsóbbá válik, és szintén hazai munkahelyeket teremt.

A források előteremtése

Az új buszok beszerzéséhez szükséges egyik forrást az uniós támogatások átcsoportosítása jelentheti. A kormány már elhatározta, hogy a Közlekedési Operatív Programból az ország közúti elérhetősége prioritásból (vagyis gyakorlatilag az autópálya-építésektől) 45 milliárd forintot és a térségi elérhetőség prioritásból 15 milliárd forintot csoportosít át a Gazdasági Operatív Programba. Ezt az összeget nagyrészt a hazai buszgyártás támogatására, az érintett üzemekben történő munkahely-teremtésre, a közforgalmú közlekedésben részt vevő buszok korszerű magyar járművekkel való kiváltására lenne célszerű fordítani.

További forrást (évente kezdetben legalább 50 milliárd, később több mint 100 milliárd forintot) a nehéz tehergépkocsik kilométer-arányos útdíjának bevezetésével lehetne előteremteni. (Más országokban, például Svájcban is alkalmazzák azt a módszert, hogy a tehergépkocsik útdíjából származó bevételeket a környezetkímélőbb közlekedési módok támogatására fordítják. Hasonló eljárás Magyarországon sem ismeretlen: két és fél évtizeden keresztül a vasúti árufuvarozás nyereségéből, illetve bevételeiből – legutóbb a MÁV Cargo eladásából befolyt összegből – finanszírozták a vasúti személyszállítás menetdíj-bevétellel nem fedezett költségeit.) Európa több országában alkalmaznak ilyen útdíjakat a tehergépkocsik részére. A tapasztalatok szerint ezek eredményeként csökkent a kamionforgalom, javult a környezet állapota, sőt, még az adott ország versenyképessége is erősödött. A díj néhány hónapon belüli bevezetéséhez a technikai feltételek adóttak. Minden magyar és Magyarországon közlekedő külföldi tehergépkocsi rendelkezik menetíró-készülékkel (tachográf-fal). A közlekedési hatóság évente most is rendszeresen ellenőrzi a telephelyen a hazai tehergépkocsik menetíró-korongjait, amelyeket a fuvarozónak 5 évig meg kell őriznie. A határon belépő és kilépő járműveket pedig a határon lehet ellenőrizni, és ott lehetne fizetni is. (Ez a külföldi járműveknél korábban is így történt, amíg meg kellett fizetni a tonna-kilométerenkénti 3 Ft-os díjat. Németországban ma is így ellenőrzik a díjfizetést minden olyan külföldi tehergépkocsi esetén, amely nem rendelkezik elektronikus fedélzeti egységgel.) Ezen felül szűrőpróba-szerű ellenőrzéseket kell végezni a közutakon, amint az jelenleg is történik egyéb céllal. (Megfelelő felkészülés után célszerű átállni az elektronikus

útdíjrendszerre, azonban ennek időigénye és kialakult súlyos helyzet miatt átmenetileg más módszert kell alkalmazni.) Az útdíj hazai bevezetése azért is sürgető, mert jövőre Szlovákia is be fogja vezetni (jelenleg már a rendszer kivitelezése folyik), és amennyiben Magyarország nem teszi meg ezt, az eddiginél is nagyobb kamionforgalom fog zúdulni útjainkra.

A fentiek indokok alapján sürgetjük a kormányt, hogy biztosítsa a szükséges forrásokat a hazai közforgalmú közlekedés elavult autóbusz-állomáonyának fokozatos, de mielőbbi (három éven belüli) lecseréléséhez a legkorszerűbb környezetvédelmi követelményeknek megfelelő, hazai gyártmányú buszokra.

Budapest, 2009. július 3.

(Összeállította: a Levegő Munkacsoport)

¹ A 10 mikrométernél kisebb átmérőjű finom por.

² A Bizottság Közleménye a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló 2008/50/EK irányelv 22. cikkének megfelelően a megfelelési határidők meghosszabbításáról és a bizonyos határértékek alkalmazásának kötelezettsége alóli mentességről szóló értesítésekről, {SEC(2008)2132, <http://www.google.hu/url?sa=t&source=web&ct=res&cd=1&url=http%3A%2F%2Feur-lex.europa.eu%2FLEXUriServ%2FLEXUriServ.do%3Furi%3DCOM%3A2008%3A0403%3AFIN%3AHU%3ADOC&ei=mfA9SovSLsrFsgb0zLjZDg&usq=AFQjCNHiJZSzDOJz5GWGQOEYc7s5GeQ2fg&sig2=aiwB-0pXJtp5b-TDGgL4Ow>}. További részletek:

http://ec.europa.eu/environment/air/quality/legislation/time_extensions.htm

³ Magyarországnak a környezeti levegő minőségéről és a Tisztább levegőt Európának elnevezésű programról szóló 2008/50/EK irányelv 22. cikkének megfelelően készített, a megfelelési határidők meghosszabbításáról és a bizonyos határértékek alkalmazásának kötelezettsége alóli mentességi kérelme, 2008

Budapest,

http://circa.europa.eu/Public/irc/env/ambient/library?l=/application_extensions/hu/1_notification&vm=detailed&sb=Title

⁴ <http://www.apheis.net/ApheisNewCityReports1.PDF/Budapest%2520city%2520report.pdf>

⁵ <http://www.koranyi.hu/evkonyv07/evkonyv.htm>

⁶ http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/heimpal-sajto_080129.pdf

⁷ Kevin Barrett, Frank de Leeuw et al: Health Impacts and Air pollution; ETC/ACC Technical Paper 2008/13

http://air-climate.eionet.europa.eu/docs/ETCACC_TP_2008_13_HealthImpact_AirPoll.pdf

⁸ Ld. például: <http://ec.europa.eu/environment/archives/cape/general/keydocs.htm>

⁹ Ld. például: <http://www.lelegzet.hu/archivum/1998/01/0568.hpp>

¹⁰ Ld. például: http://ec.europa.eu/environment/news/efe/20/article_2434_en.htm,

¹¹ <http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=tirhidden&command=showagendaitem&agendaitemid=53634>

¹² Források:

Anmerkungen zum Thema „Feinstaub“ aus technischer Sicht. Kritik an den Argumenten der Automobilindustrie äußern Andreas Mayer (Technik Thermische Maschinen, Schweiz), Prof. Jan Czerwinski (Abgasprüfstelle der Fachhochschule Biel, Schweiz) und Dr. Friedrich Legerer (Wien).

http://members.nexta.at/aegu/mitglied/a3/3_Legerer.pdf

Életeket menthetnének a dízelmotorok részecskeszűrői. Lélegzet, 2003/4.

<http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/04/2751.hpp>

¹³ Például hidrogénüzemű buszok, ld. www.quantumenergy.hu

¹⁴ Kötelező lesz a dízelszűrő. Lélegzet, 2005. június, <http://www.lelegzet.hu/archivum/2005/06/3275.hpp>

¹⁵ Idézet „A BKV Rt. 2003. évi viteldíjai, Előterjesztés a Fővárosi Önkormányzat számára, 10+5% (2002. december 5.)” című dokumentumból, amelyet Budapest főpolgármester-helyettese a 10-3995/3/2002. számú, „Javaslat a BKV Rt. 2003. évi viteldíjaira” c. anyagában a következőként értékelt: „szakmailag megalapozottnak tartjuk, és annak elfogadását javasoljuk.”

¹⁶ Varga István: arccal a járműipar és a biotechnológia felé, Népszabadság, 2009. június 23.,

http://nol.hu/gazdasag/varga_arccal_a_jarmuipar_es_a_biotechnologia_fele