

# **A Levegő Munkacsoport véleménye a Közlekedési Operatív Program egyeztetési (2006. október 21-i) változatáról**

A Közlekedési Operatív Program egyeztetési (2006. október 21-i) változatának (KözOP) céljaival alapjaiban egyetértünk. Így például a fenntartható fejlődés elősegítése, a versenyképesség javítása, a társadalmi kohézió növelése – és ezeknek megfelelően a közösségi közlekedés és a vasúti szállítás fejlesztése – mindenképp támogatandó. Ugyanakkor a konkrét prioritások jelentős részben ellentmondanak ezeknek a céloknak. Ezért szükségesnek tartjuk a KözOP olyan átdolgozását, amely megteremti az összhangot a célok és az eszközök között.

## **1.) Az árak mondjanak igazat!**

A piacgazdaság hatékony működésének egyik alapfeltétele, hogy az árak tükrözzék a valódi költségeket. A nyílt és rejtett állami támogatások torzítják a piacot, gyakran érdemtelenül előnyben részesítenek egyes vállalkozásokat vagy ágazatokat, míg másokat a piaci teljesítményüktől függetlenül hoznak hátrányba. Amennyiben az egyes tevékenységek nem fizetik ki a valódi költségeiket, akkor idővel finanszírozhatatlanná válhatnak, és komoly zavarokat okozhatnak a gazdaság működésében.

A közúti és légi közlekedés az elmúlt évtizedekben és jelenleg is hatalmas állami támogatásban részesült és részesül – elsősorban azáltal, hogy nem fizeti meg az általa okozott költségek jelentős részét.<sup>1</sup> Ezt az Európai Unió 2001-ben elfogadott közlekedéspolitikája is rögzíti: „... az aránytalanságok és hiányosságok egyik legfontosabb oka, hogy a közlekedőket nem sikerült megfelelően szembesíteni tevékenységük költségével. Mivel az árak nem fejezik ki a közlekedés teljes társadalmi költségét, a kereslet rendellenesen nagyra növekedett.” Ezért a közúti és légi közlekedés közvetlen vagy közvetett finanszírozása uniós forrásokból ellentmond a piacgazdaság elveinek és az EU Alapszerződésében rögzített „szennyező fizet” elvnek. (Ez vonatkozik a repülőterek megközelítésének uniós forrásokból történő finanszírozására is. A légi közlekedésnek teljes egészében piaci alapon kell működnie, annál is inkább mert társadalmi szempontból elfogadhatatlan, hogy a jobb módú kisebbség utazásait közpénzből támogassuk.)

A közúti és a légi közlekedés ilyen támogatása ellentétes lenne az ÚMFT-ben rögzített következő követelménynek: „a felhasználó/szennyező fizet elvének minél teljesebb érvényesítése”.

## **2.) Ésszerű forrásfelhasználás szükséges**

A közúti fejlesztések uniós forrásokból történő támogatása azért is megkérdőjelezhető, mert így lemondunk azokról a forrásokról, amelyek révén gazdaságilag ésszerű és társadalmilag igazságos módon fizettethetjük meg a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének költségeit.

---

<sup>1</sup> Ld. például: **Közlekedési támogatások –A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások.** Levegő Munkacsoport – Lélegzet Alapítvány, 2005. [http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl\\_tam.pdf](http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf)

Bár még nincsenek végleges adatok arra vonatkozóan, hogy közúti fejlesztésekre összességében (a ROP-okat is beleértve) mekkora uniós forrást tervez fordítani a kormány, a rendelkezésre álló előzetes adatok alapján ez az összeg 1500 milliárd forintra tehető. Mivel ezt az n+2 szabály miatt 9 évre kell számolni, egy évre mintegy 170 milliárd forint jut. A tehergépkocsik útdíjának bevezetésével, valamint a személygépkocsi-használat elszámolásának szigorításával – vagyis az így elkövetett adócsalások visszaszorításával – erre bőségesen meg lehet teremteni a fedezetet. (A 12 tonna összsúlyú és azt meghaladó tehergépkocsik útdíját 3 hónapon belül be lehetne vezetni. Ez az első évben legalább 40 milliárd forint, a következő években pedig ennél jóval nagyobb állami bevételt jelenthetne.<sup>2</sup> A személygépkocsik magánhasználatának céges költségként történő törvénytelen elszámolása, illetve a meg nem tett kilométerek szintén törvénytelen elszámolása és költségként történő kifizetése évente 700–900 milliárd forint adó- és járulékbévételtől fosztja meg az államot. Az elszámolás lehetőségeinek szigorítására konkrét javaslatok kerültek kidolgozásra, bevezetésük csak politikai akarat kérdése.<sup>3</sup>)

A közútfejlesztések uniós támogatása azért sem célszerű, mert az EU-támogatással épített utak létesítési költségeinek ezen része nem téríthető meg az útdíjakból.<sup>4</sup> Ez azt jelenti, hogy Magyarország ebben az esetben lemondana a „használó/szennyező fizet” elv érvényesítéséről, és olyan beruházásokra fordítana közpénzeket, amelyek ezen elv alapján, uniós támogatások nélkül is finanszírozhatóak lennének. Ez annál is inkább ésszerűtlen lenne, mert az útdíj nagy részét külföldiek fizetnék. Azt is figyelembe kell venni, hogy az útdíj az egyetlen mód, amellyel használatarányosan, igazságosan, diszkriminációmentesen (pl. nem megkülönböztetve a hazai és külföldi járművek üzemeltetőit) meg lehet fizettetni a használóval a közutak építésének és fenntartásának költségeit.

### **3.) A legszűkebb keresztmetszetek feloldására kell összpontosítani**

A versenyképességet javítani mindig úgy kell, hogy a legszűkebb keresztmetszet feloldására összpontosítunk. Jelenleg egyáltalán nem a közúti és a légi közlekedés állapota a versenyképességünk javításának legfőbb akadálya. Ha erre fordítjuk forrásaink túlságosan nagy részét, akkor nem lesz lehetőségünk a legszűkebb keresztmetszetek megszüntetésére.

A KözOP több helyen hangsúlyozza, hogy milyen nagyok az elmaradásaink a közlekedés terén. Ez az állítás azonban csak úgy lenne értékelhető, ha összehasonlítanánk az egyéb területeken való elmaradásokat, valamint azt, hogy az egyes (al)ágazatokba fektetendő összegek milyen javulást eredményeznének a versenyképességünk terén. Ilyen vizsgálatok hiányában a KözOP vonatkozó megállapításai értékelhetetlenek. Azt azonban biztosan kijelenthetjük, hogy sokkal jelentősebb eredményt érhetnénk el a versenyképességünk javítása terén, amennyiben az emberi erőforrások fejlesztésére (oktatás, kultúra, egészség) fordítanának ugyanazt az összeget, mint amit a KözOP uniós forrásokból a közúti közlekedésre irányoz elő. Az emberi erőforrások kiemelt fejlesztését követeli meg az Európai Unió Lisszaboni Stratégiája is a versenyképesség javítása érdekében.

---

<sup>2</sup> Ld. A nehéz tehergépkocsik útdíja bevezetésének szükségessége és lehetősége: <http://www.levego.hu/kamionstop/tehergep-utdij0610.pdf>

<sup>3</sup> Ld. Utazási költségek és költségtérítések adózási feltételeinek értékelése: [http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozlekedesi\\_ktgeritesek06.pdf](http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozlekedesi_ktgeritesek06.pdf)

<sup>4</sup> Ld.: Az Európai Parlament és a Tanács 2006/38/EK irányelve (2006. május 17.) a nehéz tehergépjárművekre egyes infrastruktúrák használatáért kivetett díjakról szóló 1999/62/EK irányelv módosításáról, (9) bekezdés.

#### 4.) Energiafüggőségünk csökkentése létkérdés

A közúti fejlesztéseket a személy- és tehergépkocsik egyre növekvő forgalmi igényeihez kívánják igazítani, holott éppen a keresletszükítő politikákat javasolja az EU mind az éghajlatvédelem, mind az olajfüggőség politikai problémái miatt. A KözOP olyan, mintha 2001-et írának, pedig azóta a világpiaci kőolaj-árak 2,5-szeresükre nőttek, és csökkenésükre nincs sok remény (sőt, számos elemző szerint további áremelkedés várható). Ez hatalmas (2005-ben mintegy 1 milliárd dollár) többletköltséget jelent az országnak. Ezért az energia-megtakarításnak szinte minden egyéb szempontot meg kellene előznie. Az Európai Unió 2006 októberében elfogadott Energiahatékonysági Cselekvési Terve a közlekedés terén az energiafelhasználás 26 százalékos csökkentését irányozza elő 2020-ig. Ennek jelentős részét a közlekedési módok közötti váltással kell elérni.<sup>5</sup> Az anyag szerint az energiahatékonyság javítását hatékonyan elő tudja segíteni a külső költségek beépítése az árakba megfelelő adókkal.<sup>6</sup>

#### 5.) Amit megépítünk, azt fenn is kell(ene) tartani

A KözOP nem veszi figyelembe, hogy a közlekedésnek nemcsak fejlesztési, hanem működtetési, fenntartási, felújítási költségei is vannak. A KözOP is megállapítja, hogy e tekintetben a közlekedésnek szinte minden területén súlyos elmaradások vannak.<sup>7</sup> Ilyen körülmények között rendkívül nagy a döntéshozók felelőssége, hogy milyen újabb terheket rónak az országra az elkövetkező években, évtizedekben, és milyen újabb fejlesztésekbe vágnak bele, amelyek szintén jelentős működtetési, fenntartási költségeket igényelnek.

#### 6.) A gyorsforgalmi utaknak komoly hátrányai is vannak

A gyorsforgalmi utak szerepének értékelésénél a KözOP rendkívül egyoldalú. Csak a – vélt vagy valódi – előnyöket hangsúlyozza, a hátrányokat elhallgatja. Annak ellenére történt ez így, hogy a KözOP készítőinek több olyan tanulmány is a rendelkezésére állt, amely ezeket a hátrányokat bemutatta.<sup>8</sup> Ez tudatos hamisításnak, a véleményezők és döntéshozók szándékos megtévesztésének is tekinthető, ami a személyes felelősség kérdését is felveti.

#### 7.) Metró vagy egyéb tömegközlekedés?

A sajtóban megjelent hírek szerint a városi közlekedésre fordítható uniós források túlnyomó részét a budapesti 4-es metró építésére fordítják. Ez azt jelenti, hogy alig marad

---

<sup>5</sup> **Action Plan for Energy Efficiency: Realising the Potential** (Communication from the Commission. COM(2006)545 final, Brussels, 19.10.2006.):

„For transport, a similar full savings potential of 26 % is estimated, a figure which includes a significant impact from shifting to other modes of traffic, in line with the Mid-term review of the White Paper on transport.”

<sup>6</sup> „Experience has shown that taxation, as a means to internalise external costs, is a powerful tool in promoting energy efficiency.”

<sup>7</sup> Ld. még e témában az Állami Számvevőszék 2006. októberi, 0640. számú jelentését az állami közutak fenntartásának ellenőrzéséről:

[http://www.asz.hu/ASZ/jeltar.nsf/0/23E317F51A375EE1C125721A002B6163/\\$FILE/0640J000.PDF](http://www.asz.hu/ASZ/jeltar.nsf/0/23E317F51A375EE1C125721A002B6163/$FILE/0640J000.PDF)

<sup>8</sup> Ld. például a **Segítik-e a gazdasági fejlődést az autópályák?** című tanulmányt:

<http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/autopalva.pdf>

forrás az egyéb tömegközlekedési fejlesztésekre – annak ellenére, hogy ez utóbbiak összességében jóval több embert érintenek. Ez súlyos feszültségeket gerjeszhet. Ez is indokolja a források átcsoportosítását a közúti fejlesztésektől a tömegközlekedési fejlesztésekre.

Az Európai Unió közlekedéspolitikájával is összhangban el kell érünk a tömegközlekedés színvonalának számottevő emelését. Ez alapvető fontosságú tényező versenyképességünk javításában. (Ha például Budapesten a tömegközlekedés és a személygépkocsi-közlekedés arányát csúcsidőben érdemben tudnánk javítani az előbbi javára, akkor megszűnnének a közlekedési torlódások, amelyek hatalmas veszteséget okoznak annak a térségnek, amely az ország GDP-jének 40 százalékát állítja elő.)

## **8.) Az autózás előtörése és a tömegközlekedés térvesztése nagyrészt a hibás állami politika következménye**

A KözOP szerint: „A személyközlekedésben az üzemanyagárak folyamatos változása ellenére és részben a közösségi közlekedés szolgáltatásainak színvonala következtében egyre nagyobb teret hódít az egyéni (autós) közlekedés.” Az üzemanyagárak az elmúlt 15 évben összességében jelentősen csökkentek (reálértéken számolva), ugyanakkor a tömegközlekedési viteldíjak jelentősen növekedtek (szintén reálértéken számolva). Az elmúlt 20 évben a közlekedésfejlesztés elsősorban a személygépkocsi-forgalom szempontjai szerint történt, a tömegközlekedés érdekei háttérbe szorultak.<sup>9</sup> A KözOP-nak ezt is meg kellene említeni.

## **9.) Tévhitek a tranzitszállításokról**

A KözOP szerint: „Magyarország a nemzetközi szállítók, fuvarozók számára jelentős exportszolgáltatást nyújthat a tranzitszállítások logisztikai kiszolgálásával.” Tévhit, hogy a közúti tranzitforgalom hasznot hajt Magyarországnak.<sup>10</sup> Éppen ellenkezőleg: eddig óriási ráfizetést jelentett számunkra, ezért a jövőben nem a közúti tranzitszállítások további támogatására, hanem annak mérséklésére, valamint a költségeknek a használók általi megfizetésére kell törekedni.

## **10.) Mítoszok az elérhetőségről**

A KözOP kijelenti: „Mind a nemzetközi, mind a térségi elérhetőség javítása közvetlenül hat a lakosság életminőségére, mivel a rövidülő utazási idők révén „közelebb” hozza a munkahelyeket, iskolákat, szolgáltatásokat ill. bővíti ezek körét. Különösen a nem városias környezetben élők számára jelent ez előrelépést.” Az elérhetőségnek ez a meghatározása túlságosan leegyszerűsíti a kérdést, és így hibás döntéshez vezethet. A témának jelentős szakirodalma van, itt csak példaként villantanánk fel négy szempontot.

Az utazással eltöltött idő gyakorlatilag független egy ország fejlettségétől vagy a közlekedési infrastruktúra állapotától. Tanzániában az emberek átlagosan ugyanannyi időt

---

<sup>9</sup> Jól jellemzi a helyzetet, hogy Budapesten a közlekedési lámpákat az autóforgalomra hangolták, ellentétben sok nyugat-európai várossal, ahol a lámpák a tömegközlekedésre vannak hangolva, pl. sok esetben a villamosok irányítják.

<sup>10</sup> Ld. LOGREEN – Javaslato Magyarország logisztikai rendszerének energiatudatos fejlesztésére: várható előnyök az energiatakarékosság szemszögéből: <http://www.levago.hu/konyvtar/olvaso/logreen.pdf>

töltenek el utazással, mint az Amerikai Egyesült Államokban. A különbség a megtett távolságban van. Aligha érdemes-e a közlekedési infrastruktúrát azért fejlesztenünk, hogy például ösztönözzük a városi terjeszkedést, illetve hogy minél távolabb kerüljön egymástól a lakás és a munkahely.

Gazdasági és környezetvédelmi szempontból is megkérdőjelezhető az a törekvés, hogy a sűrűn és a ritkán lakott területeken is hasonló mértékben kívánjuk biztosítani az elérhetőséget. Az utóbbi esetben ugyanis a fajlagos költségek rendkívül megugranak. Sok esetben célszerű például inkább a helyi munkalehetőségeket támogatni, mint hatalmas költséggel a közlekedést fejleszteni és fenntartani.

Az elérhetőséget esetenként nem új közlekedési infrastruktúrával, hanem keresletkorlátozással lehet javítani. Például Londonban és Stockholmban a torlódási díj bevezetését követően a nagy többség számára lényegesen javult az eljutási idő.

Az új utak újabb, korábban nem létező forgalmat gerjesztenek, ami növeli a közlekedési torlódásokat, és így romlik az elérhetőség.

## **11.) Elkerülő utakat – szigorú feltételekkel!**

A KözOP több helyen is említi a településeket elkerülő utak fontosságát. Ugyanakkor figyelembe kell venni az elkerülő utak által okozott problémákat, és ezeket az elkerülő út megépítésével egyidejűleg szintén kezelni kell.

Az elkerülő utak megépítése esetén a településeken belül általában nem javul a közlekedésbiztonság, sőt gyakran romlik.<sup>11</sup> Ez azt jelenti, hogy a kedvező hatás elérése érdekében minden elkerülő út építése esetén megfelelő forrásokat szükséges biztosítani a településen belüli utak forgalmának csillapítására. Ezen túlmenően utólag is célszerű külön forrásokat biztosítani a forgalomcsillapításra azon települések részére is, ahol már megépült az elkerülő út.

Az elkerülő utak mentén gyakran telepítenek nagy forgalmat vonzó létesítményeket (raktárbázisok, bevásárlóközpontok stb.). Ezek újabb jelentős forgalmat gerjesztenek a településen belül is, gyakran semlegesítve az elkerülő út kedvező hatását. Ezért az elkerülő út megépítésének feltétele kell hogy legyen a megfelelő területrendezési szabályozás. Tudjuk, hogy ez az önkormányzatok hatásköre, azonban az állam szabhat olyan feltételt, hogy csak akkor finanszírozza az útépitést, ha a település önkormányzata meghozza a szükséges szabályozást. További gond, hogy az út megépülésével az említett létesítmények számára felértékelődnek az út menti területek. Ez azt jelenti, hogy a közpénzekből megépült utak túlzott mértékben gyarapítanak magánvagyonokat. (Értesüléseink szerint ezzel kapcsolatban már az Európai Bizottságnál is merültek fel aggályok.) Tehát amennyiben mégis megépülnek ilyen létesítmények, azok tulajdonosait a terület értéknövekedésének megfelelő adóval kell terhelni – amint azt számos országban meg is teszik.

Az elkerülő utak sok esetben a település körüli értékes zöldterületeket foglalják el, illetve szabdalják fel. A települések alapvetően szép természeti környezetben létesültek valamikor, azonban mostanra sok esetben csak a település szélén maradt viszonylag összefüggő zöldterület. Ezért törekedni kell arra, hogy az elkerülő utak lehetőleg minél kevesebb területet vegyenek igénybe (pl. lehetőleg csak kétszer egy sávosa legyenek), és minél kevésbé károsítsák a települések körüli természeti értékeket – még akkor is, ha ez esetleg többletköltségekkel jár.

Szükségesnek tartjuk mindezeknek a feltételeknek a beépítését a KözOP-ba.

---

<sup>11</sup> Ld. Az elkerülő utak közlekedésbiztonsági hatásai: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2004/03/2976.hpp>

## 12.) A kerékpáros közlekedés jelentősége

A KözOP-ban egyetlen egyszer sem fordul elő az a szó, hogy kerékpár. (Pontosabban: csak az angol *bike* szó található, az is csak egy helyen, a „Bike and Ride” említésénél.) Erre nem elfogadható érv, hogy ez a közlekedési mód majd a ROP-okban kap helyet. Egyrészt a tömegközlekedési eszközökkel is össze kell hangolni a kerékpáros közlekedést (kerékpár-szállítás, eszközváltási pontok stb.). Másrészt a kerékpáros közlekedés fontos szerepet játszik a turizmusban, a szabadidős tevékenységeknél is, ezért nem csak a településen belüli közlekedés eszköze. A kerékpáros közlekedés környezetkímélő, energiatakarékos és jelentős mértékben hozzájárulhat az emberek egészségének megőrzéséhez, javításához, munkaképességük fokozásához. (Az Egészségügyi Világszervezet szerint Európában az egészséget veszélyeztető második legsúlyosabb tényező a mozgásszegény életmód.)

A fentiek miatt szükségesnek tartjuk, hogy a KözOP irányozzon elő forrásokat a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítására is.

## 13.) Javítandó indikátorok

Egyes indikátorok hibásak, illetve semmitmondóak tűnnek, például:

- „gyorsforgalmi utat közúton 30 percen belül elérő, megyei jogú városban lakók számának növekedése (ezer fő)” Ld. fentebb az elérhetőséggel kapcsolatos észrevételt.
- „támogatott projektek száma (db)” Ez a mutató nem mond semmit a projektek minőségéről és nagyságáról, így önmagában értelmetlen.
- „támogatott központokba beérkező árumennyiség növekedése (ezer t)” Egyrészt nem az árak súlyának, hanem a bennük foglalt hozzáadott értéknek a növelését kell elősegíteni. Másrészt egy korszerű gazdaság nem szállítási igényesség növekedésével fejlődik.
- „épített és fejlesztett kötőtpályás hálózat hossza (km)” Semmit nem mond a fejlesztés minőségéről és gazdaságosságáról.

Ugyanakkor számos indikátort hiányolunk, így például:

- a közlekedés által kibocsátott különféle légszennyező anyagok mennyiségének alakulása,
- a közlekedés által elfoglalt terület nagysága,
- a tömegközlekedés és a személygépkocsi-közlekedés arányának alakulása.

Javasoljuk megfontolni az Európai Környezetvédelmi Ügynökség közlekedési indikátorainak alkalmazását, ahol lehetséges.

## 14.) Felemás társadalmi egyeztetés

A KözOp szerint: „Az Operatív Program társadalmi egyeztetésének alapelve a lehető legszélesebb körű tájékoztatás, a vélemények, javaslatok begyűjtése, kiértékelése és az azok felhasználásáról szóló visszacsatolás volt, a minél nagyobb mértékű társadalmi elfogadása érdekében.” A KözOP-ot valóban többször közzétették, és több fórumon is lehetőség nyílt a véleménynyilvánításra, azonban a visszacsatolás hiányos volt. Nem kerültek nyilvánosságra a KözOP-ot megalapozó háttér tanulmányok, a véleményezőket nem kaptak megfelelő adatokat az érdemi értékeléshez (például a közlekedés valódi költségeiről), a konkrét észrevételekre sok esetben nem érkezett válasz, a KözOP készítői egyáltalán nem indokolták, hogy miért nem fogadtak el lényeges kritikákat, észrevételeket, javaslatokat. Bár az elmúlt napokban arról tájékoztattak, hogy minden felvetésünkre érdemi választ kapunk, kérdés, hogy az elmúlt

hónapok során ez miért nem történt meg, miért vártak az utolsó pillanatig, amikor egyre nehezebb a programokat módosítani.<sup>12</sup>

## 15.) Összeférhetlenségek az irányításban

Komoly aggodalomra ad okot, hogy a kormány tervei szerint az uniós támogatással készülő összes közlekedési beruházás az Útgyépjármű- és Koordinációs Igazgatóság irányítása alá kerül.<sup>13</sup> Továbbá a beruházások nagy részét (nemcsak a közútiakat) a Nemzeti Autópálya Rt. bonyolítja majd le. Ezek a szervezetek ugyanis nem rendelkeznek megfelelő tapasztalattal a nem közúti beruházások terén, sőt bizonyos területeken (például forgalomcsillapítás) még a közúti beruházások terén sem. Ennél is komolyabb gondnak látjuk, hogy ezek a szervezetek és vezetőik elkötelezettek a nagy közúti infrastruktúrák építése mellett, ami veszélyeztetheti az egyéb beruházások megvalósítását. Az autópálya-építéssel összefüggő – korábban mindenki által sejtett és a sajtóban számos alkalommal felhozott, és a közelmúltban konkrétan meg is erősített – korrupciós ügyek miatt is aggályos a kormány tervezett döntése.<sup>14</sup>

Budapest, 2006. november 8.

*Lukács András*

---

<sup>12</sup> Ez történt például a környezetvédő civil szervezetek számos véleményével, egyebek között a **Vélemény a Közlekedési Operatív Program 2006. június 9-i változatáról** című anyaggal:  
[http://www.levego.hu/kiadvany/nft/kozop-eszrevetel\\_0607.pdf](http://www.levego.hu/kiadvany/nft/kozop-eszrevetel_0607.pdf)

<sup>13</sup> Ld. **Óriás kassza a közlekedésre**. Népszabadság, 2006. október 27. <http://nol.hu/cikk/422290/>

<sup>14</sup> Ld. még: **Uniós pénzek autópálya építésre: korrupció és természetrombolás haszon nélkül?** A Magyar Természetvédők Szövetségének nyilatkozata, 2006. szeptember 27.:  
[http://www.mtvsh.hu/hirek\\_list.php?which=147](http://www.mtvsh.hu/hirek_list.php?which=147)