

Budapest, 2016. január 26.

Az Európai Parlament magyar képviselői részére

Tisztelt Képviselő Úr/Hölgy!

Sok százezer honfitársunk érdekében írunk Önnek. Azok érdekében, akik a gépkocsik által a levegőbe bocsátott mérgező anyagok miatt megbetegednek, illetve időnek előtte meghalnak meg. Azok sorsán, akik már megbetegedtek, Ön már nem tud változtatni. De tehet azért, hogy az Európai Unióban forgalomba hozott új személygépkocsik és kisteherautók által a levegőbe bocsátott mérgek mennyisége jelentősen csökkenjen a lehető legrövidebb időn belül. Csak annyit kell tennie honfitársai egészségének minél korábbi megóvásához, hogy az Európai Parlament február 3-4-i ülészakán követi a Környezetvédelmi Bizottság ajánlását, és elutasítja a gépkocsik károsanyag-kibocsátását valós körülmények között mérő (Real-world Driving Emissions, RDE) tesztelési eljárás bevezetésének az Európai Bizottság által javasolt menetrendjét.

Ez a javaslat ugyanis nemhogy hozzájárulna ahhoz, hogy az autógyárak érdemben csökkentsék a dízelhajtású személygépkocsik és kisteherautók nitrogéndioxid- és nitrogénoxid-kibocsátását (NO_x-emisszió), de azt eredményezné, hogy még évekig sok tízezer, az elvben érvényes Euro 6 határérték többszörösét kibocsátó gépkocsik kerülhessenek az európai utakra. Tekintve, hogy a gépkocsiállomány cserélődésének üteme hazánkban meghaladja a tíz évet is, ez az engedmény akár 2030 utánra is kitolhatja a magyarországi gépkocsiközlekedés okozta megbetegedések és idő előtti halálozások számának technikai megoldásokkal megvalósított csökkentését!

Már 2007-ben, a [715/2007/EK](#) rendelet meghozatalakor tudni lehetett, hogy az európai típusbizonyítvány kiállításához szükséges kibocsátásellenőrzés érvényben lévő eljárása alkalmatlan a használat közbeni levegőszennyezés mérésére, annál jóval kisebb értékeket mutat. Ezért évek óta zajlik az áttérés előkészítése a fent említett RDE tesztelési eljárásra. Az áttérés idejére a környezetvédő szervezetek is elfogadták egy úgynevezett “megfelelési szorzó” bevezetését, vagyis azt, hogy a tesztelés során a prototípusnak nem a [715/2007/EK](#) rendeletben meghatározott határérték, hanem annak a megfelelési szorzóval megszorított értéke alatt kell maradnia. A gond az, hogy az Európai Bizottság ezt a megfelelési szorzót még évekig egynél jóval magasabban kívánja tartani, holott azt a lehető leggyorsabban – egy-két év alatt – inkább egyre kellene csökkenteni. Ez a gyorsabb ütem technikai szempontból teljesen reális. Ha viszont, legnagyobb sajnálatunkra, az Európai Parlament – esetleg Ön is – elfogadja az Európai Bizottság előterjesztését, azzal törvényessé válik, hogy egészen 2020-ig az új gépkocsik a rendeletben előírt maximális értéknél a kétszer több NO_x-et is kibocsáthatnak, és azután is még évekig a másfélszer annyit. (Egy ilyen döntés jogilag aggályos is lehet, erről a <https://www.levego.hu/kapcsolodo-anyagok/van-e-joga-az-europai-bizottsagnak-felvizezni-az-euro-6-eloirasokat> címen olvashat.)

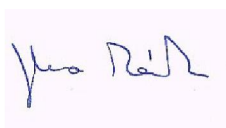
Sok európai nagyváros, köztük Budapest és sok vidéki magyar város lakóinak is azzal kell szembenézniük, hogy lakóhelyük levegőjének minősége nem felel meg az előírásoknak, azoknál sokkal rosszabb. Miután a levegőszennyezésért a gépjárművek is felelősek, a technikai

fejlesztésük, aminek kikényszerítésére született a [715/2007/EK](#) irányelv, fontos eszköze a levegőszennyezés csökkentésének. Ha az új gépkocsik levegőszennyezése az eredeti menetrendet fölírva, csak sok éves késéssel csökken, a NEC irányelv be nem tartása miatt kötelességzegési eljárással szembenező tagállamok – köztük Magyarország is – nehéz helyzetbe kerülnek, hiszen nem számíthatnak a gépkocsiállomány megújulásával bekövetkező „természetes” levegőtisztulásra.

Egyúttal arra is szeretnénk felhívni szíves figyelmét, hogy számos tanulmány kimutatta: a légszennyezés csökkentése sokkal több gazdasági hasznot eredményez az Európai Unió – köztünk hazánk – számára, mint amennyibe a szükséges intézkedések kerülnek.

Bízva abban, hogy Ön is a magyar lakosság egészsége és nemzetgazdaságunk érdekében fogja leadni szavazatát,

köszönettel és üdvözlettel:



Vargha Márton

a Levegő Munkacsoport közlekedési
témafelelőse



Lukács András

a Levegő Munkacsoport elnöke

