

SZAKPOLITIKAI JAVASLAT - 2021 No.1/2

HOGYAN JUSSUNK LEVEGŐHÖZ? II.

Az Egyensúly Intézet
levegőtisztasági javaslatai –
közlekedési szektor



**Egyensúly
Intézet**

TARTALOMJEGYZÉK

Vezetői összefoglaló	4
1. Mi a probléma?	6
2. A légszennyezettség fő forrásai és okai	7
3. Az Egyensúly Intézet közlekedésre vonatkozó levegőtisztasági javaslatai	9

**Magyarország
jövő időben ▶▶**

— Egyensúly Intézet

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

01

Évente 12-13 ezer magyar hal meg a levegőszennyezettség miatt. Célunk, hogy ezeket az életeket megmentjük, illetve hogy javítsuk a magyarok életminőségét és növeljük egészségben eltöltött életéveik számát. A légszennyezés ugyanakkor jelentős részben szegénységi probléma: ügyelni kell rá, hogy ne a szegények legyenek a levegőtisztaságért folytatott küzdelem vesztesei.

02

A legfontosabb levegőszennyező anyagok: a szálló por és a nitrogén-oxidok. Mivel ezek jelentős részben a közlekedésből származnak, a légszennyezés elleni fellépés során is ez az egyik fő beavatkozási terület.

03

2030-tól meg kell tiltani a kizárólag belső égésű motorral működő új gépjárművek forgalomba állítását.

04

EU-s tagságunkat kihasználva részt kell vennünk a legszennyezőbb járművek importjának visszaszorításában, itthon pedig roncsbeváltó program révén kell megszabadulni a legszennyezőbb autóktól.

05

Ösztönözni kell az elektromos járművek használatát és a kibocsátást csökkentő okos megoldásokat.

06

A nagyvárosokban alacsony kibocsátású zónákat kell létrehozni és környezetvédelmi besorolás alapján kell átalakítani a parkolási és útdíjakat.

07

Állami hitelgaranciával kell ösztönözni a hajók motorcseréjét.

A témához kapcsolódó részletes háttér-tanulmányunk elérhető az Egyensúly Intézet honlapján:

www.egyensulyintezet.hu

1. MI A PROBLÉMA?

Az Európai Unió belül Magyarországon az ötödik leg-alacsonyabb a születéskor várható élettartam: egy magyar majdnem 5 évvel él kevesebbet, mint egy átlagos EU-s polgár. Közel három évvel le vagyunk maradva a 65 éves kor után várható egészséges életévek számát tekintve.

Rossz egészségügyi mutatóink nem valamiféle megváltoztathatatlan magyar adottságból erednek. Az okok jól azonosíthatók – életmódunkból, szokásainkból, településeink szervezéséből adódnak azok az egészségügyi ártalmak, amelyek miatt itt tartunk.

Az egyik fő egészségkárosító jelenség a légszennyezettség. Az emiatt elvesztett egészséges életévek száma Magyarországon megközelítőleg 2 év – ez a harmadik legrosszabb adat az EU-n belül. Hazánkban minden évben legalább 12-13 ezer ember hal meg a légszennyezettség miatt, további tízezrek pedig súlyos egészségkárosodást szenvednek.

A légszennyezettség csökkentése révén megmenthetjük ezeket az embereket, ráadásul a polgárok általános élet-

minősége, egészségi állapota és elégedettsége is érezhetően javulna, nem beszélve az egészségügyi rendszerre nehezedő terhek számottevő mérséklődéséről.

Az alábbiakban azonosítjuk a hazai légszennyezés elsődleges forrásait, majd a közlekedésre vonatkozó javaslatokat fogalmazunk meg, hogy évente több mint tízezer magyart menthessünk meg.

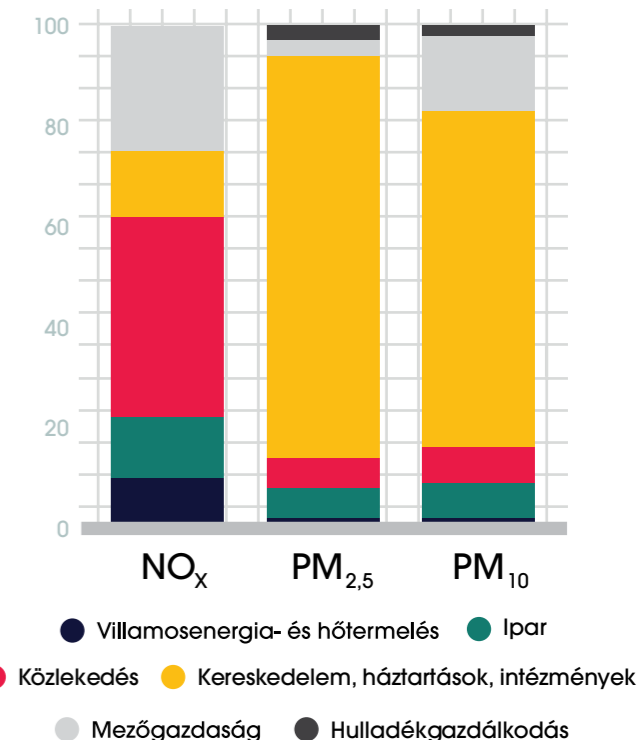
Hazánkban minden évben legalább 12-13 ezer ember hal meg a légszennyezettség miatt, további tízezrek pedig súlyos egészségkárosodást szenvednek.

2. A LÉGSZENNYEZETTSÉG FŐ FORRÁSAI ÉS OKAI

Magyarországon a főként a lakossági fűtésből származó szálló por mellett a legfontosabb szennyezőanyagok a **nitrogén-oxidok (NO_x)**. A nitrogén-oxidok fontos szerepet játszanak az ugyancsak nagyon szennyező talaj menti **ózon** kialakulásában is.

A nitrogén-oxidok akár a **tüdő legmélyebb részeibe is eljuthatnak**, ahol felhalmozódva károsítják a sejtek membránját és a légutak nyálkahártyáját védő bevonatot. Ezáltal csökkentik a tüdő ellenállóképességét a fertőző betegségekkel szemben, súlyosbítják az asztma tüneteit és gyakoribbá teszik a légúti megbetegedéseket, illetve számos szív- és érrendszeri betegség kockázatát is növelik.

A **nitrogén-oxidok** főként a **gépjárművek** kipufogógázzaiból és a **gázfűtésből**, illetve a **mezőgazdasági tevékenységből** származnak. A nitrogén-oxidok teljes kibocsátása az utóbbi években – a technológiai fejlődés ellenére – lényegében változatlan.



1. ábra: Egyes légszennyező anyagok forrása ágazatonként Magyarországon (2018, százalék)¹

I 2.1. MI A PROBLÉMA A KÖZLEKEDÉSEL?

A teljes magyarországi nitrogén-oxid-kibocsátás 40%-a, a szállópor-kibocsátásnak pedig 5%-a a közlekedésből származik.

2010 óta 28 százalékkal lett több autó Magyarországon. Ezért az autotechnológiai fejlődés ellenére az ágazat levegőszennyezése nem csökken, hanem tíz éve stagnál.

Egyre több – elsősorban nyugat-európai országokból importált – gépkocsi kerül forgalomba, és időarányosan is egyre többet autózunk.

Az importáláskor fizetendő regisztrációs adó és illeték jelenleg is részben az autó környezetvédelmi besorolásától függ, de a díjakat jelentősen befolyásolja az autó kora és a motor mérete is. Így ha valaki elég régi autót vásárol, a díjak már kevéssé ösztönzik arra, hogy környezetbarátabb autót válasszon.

A robbanómotoros autók kibocsátása az ország egészét tekintve a légszennyezési terhelés viszonylag kis részét teszi ki. **A belvárosi területeken – és aztán innen továbbterjedve – azonban a viszonylag alacsony országos arányhoz képest épp a közúti közlekedés jelenti a legnagyobb problémát.**

A levegőszennyezés erősödésének egyik oka életmódunk változásában rejlik: az emberek **egyre többet járnak autóval**, ami csak részben annak eredménye, hogy egyre többen engedhetik meg maguknak az autózást. Legalább ilyen fontos ok **városaink szétterjedése**, vagyis hogy sokan költöznek

ki – sokszor épp a rossz levegő miatt is – a nagyvárosokból az agglomerációba, ahonnan aztán autóval ingáznak a városba. **Az így kialakuló kertvárosok infrastruktúrája (iskolák, üzletek stb.) szűkös, és a városba jutásnak minőségi közlekedés híján sokszor az autó az egyetlen praktikus módja.**

A túl magas belépési költség, a változatos kínálat hiánya és a kiszolgáló (töltő- és karbantartó) infrastruktúra fejletlensége miatt az elektromos autók ma még nem **jelentenek valós alternatívát.** Az első két problémát a technológiai fejlődés néhány éven belül megoldja, de az infrastruktúra javulása kellő ösztönzők híján továbbra is túl lassú lesz.

Egyre több – elsősorban nyugat-európai országokból importált – gépkocsi kerül forgalomba, és időarányosan is egyre többet autózunk.

Az autók mellett a hajózáshoz kapcsolódó kibocsátások is komoly egészségügyi veszélyforrást jelentenek. **Elsősorban a dízelmotorokból származó korom, kén-dioxid és nitrogén-oxidok okoznak problémát.** A Budapesten közlekedő, hozzátvetőlegesen 100 hajó mintegy 80%-a sürgős motorcserére szorulna – ez azonban igen drága.

3. AZ EGYENSÚLY INTÉZET JAVASLATAI

I 3.1. ALTERNATÍV KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLESZTÉSE

▶ **ÁLLAMI SEGÍTSÉGGEL GYORSÍTSUK FEL AZ ELEKTROMOS AUTÓZÁSRA VALÓ ÁTÁLLÁST!**

Az Európai Unió előírásainak megfelelően uniós forrásból **olyan töltőállomás-hálózatot kell kiépíteni, amely képes biztosítani, hogy az elektromos autók átlagosan 100-200 kilométeres hatótávolsággal is biztonságosan elérjenek a következő állomásig.**

A hálózat kialakításába – erős ösztönzők vagy akár kötelező erejű szabályozás révén – **be kell vonni a jelenleg is üzemelő töltőállomás-hálózatokat, benzinkutakat.**

A jóval olcsóbb **otthoni töltőállomások** létesítését az államnak **nullaszázalékos hitellel vagy a költségek részleges átvállalásával** kell elérhetőbbé tennie.

Meg kell tartani és ki kell terjeszteni a **zöld rendszámhoz kötődő kedvezményeket**, de úgy, hogy a **zöld rendszám valóban csak az alacsony kibocsátású autók számára** legyen elérhető.

Jogszabályban kell rögzíteni, hogy **2023-tól minden állami és önkormányzati szerv, illetve az ezek tulajdonában álló cégek kizárólag elektromos gépjárműveket vásárolhatnak.**

▶ **AZ INGÁZÁS ÉS AZ ÜZLETI UTAK EGY RÉSZÉNEK KIVÁLTÁSÁRA TOVÁBB KELL FEJLESZTENI A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉST ÉS A KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRÁT.**

(Az Egyensúly Intézet a közeljövőben külön szakpolitikai javaslatban fog foglalkozni ezzel a kérdéskörrel.)

A gépjárművet használók számára valós alternatívává kell tenni az elektromos autókat, elsősorban a töltő- és karbantartó infrastruktúra fejlesztése révén.

▶ **AZ ÁLLAMNAK ÉS AZ ÖNKORMÁNYZATOKNAK HOSSZÚ TÁVÚ STRATÉGIÁT KELL ALKOTNIUK A „VÁROSSZÉTFOLYÁS” JELENSÉGÉNEK KEZELÉSÉRE.**

Vagy az agglomerációs infrastruktúra és tömegközlekedés fejlesztésével kell ellenősztonozni a szükségtelen autóhasználatot, vagy a nagyvárosi életet kell vonzóbbá tenni, hogy az emberek eleve ki se költözzenek tömegesen – de nem lehet megspórolni a cselekvést, hiszen a legrosszabb következményei a tétlenségnek lesznek. *(Az Egyensúly Intézet a közeljövőben külön szakpolitikai javaslatban fog foglalkozni a városok és az agglomeráció kérdéskörével.)*

I 3.2. A LEGSZENNYEZŐBB JÁRMŰVEK VISSZASZORÍTÁSA

▶ 2030-TÓL MAGYARORSZÁGON IS TELJESEN BE KELL TILTANI A KIZÁRÓLAG BELSŐ ÉGÉSŰ MOTORRAL MŰKÖDŐ ÚJ GÉPJÁRMŰVEK FORGALOMBA ÁLLÍTÁSÁT.

Vissza kell szorítani a legszennyezőbb személygépjárművek behozatalát az Európai Unióba.

Az importdíjak kialakításánál uniós tagságunkat kihasználva a környezeti szempontok erőteljesebb érvényesítéséért kell küzdenünk, oly módon, hogy ne érje meg nagyon szennyező autókat behozni az EU-ba. Ehhez a szennyezők irányába meredeken emelkedő díjskálát kell alkalmazni, vagy teljesen be kell tiltani bizonyos járműtípusok (a legszennyezőbb EURO-kategóriák vagy dízelek) importját.

▶ RONCSBEVÁLTÓ PROGRAMOT KELL INDÍTANI!

A roncsbeváltó program révén fokozatosan megszabadulhatunk a legöregebb és legszennyezőbb (EURO I-es, EUROII-es vagy annál rosszabb besorolású) autóktól. Erre jó minta lehet a romániai „Rabla” program, amelynek keretében 2020-ban hatvanezer elavult gépjármű lecserélését támogatta az állam.

▶ A HAJÓZÁSI TEVÉKENYSÉG SZENNYEZÉSÉNEK VISSZASZORÍTÁSA ÉRDEKÉBEN ÁLLAMI HITELGARANCIÁVAL KELL ÖSZTÖNÖZNI AZ ELAVULT HAJÓK MOTORCSERÉJÉT!

Ennek során elsődlegesen az elektrifikációt kell támogatni. A hajóknak **meg kell tiltani, hogy kikötés után dízelgenerátort használjanak az áramellátásuk fenntartására**, és elő kell írni a kikötő elektromos hálózatára való csatlakozást. Ennek érdekében az államnak támogatnia kell a kikötők elektromos hálózatának fejlesztését.

I 3.3. A VÁROSI GÉPJÁRMŰHASZNÁLAT SZABÁLYOZÁSA

▶ A NAGYVÁROSOKBAN TISZTA ZÓNÁKAT, VAGYIS ALACSONY KIBOCSÁTÁSÚ KÖRZETEKET KELL LÉTREHOZNI.

Ezek olyan belvárosi területek, ahová a legszennyezőbb autók nem vagy csak rendkívül magas díj ellenében hajthatnak be. Követendő példa lehet akár a berlini, akár a madridi, akár a londoni megoldás.

FF
A zöld rendszámhoz minden magyar településen ingyenes parkolást, a tiszta zónákba való ingyenes behajtást, ingyenes autópálya-használatot és adókedvezményt kell biztosítani.

▶ KÖRNYEZETVÉDELMI BESOROLÁS ALAPJÁN KELL ÁTALAKÍTANI A PARKOLÁSI ÉS ÚTDÍJAKAT.

A régebbi, illetve nagy, szennyező autókra magasabb díjat kell kivetni, a környezetkímélőbb járművekre pedig kedvezményeket kell megszabni. A zöld rendszámhoz **minden magyar településen ingyenes parkolást, a tiszta zónákba**

való ingyenes behajtást, ingyenes autópálya-használatot és adókedvezményt kell biztosítani. Hasonló intézkedésekre Londontól Madridig megint csak számos követendő példa adódik.

A parkolóhely keresésével töltött idő (és az ezzel járó kibocsátás) csökkentése érdekében az önkormányzatoknak – parkolási vagy egyéb – kedvezményekkel kell ösztönözniük az **okosparkolást támogató alkalmazások** használatát. Sok másik nagyváros mellett London vagy San Francisco példája is igazolja, hogy ezáltal jelentősen csökkenthető a használatban levő gépjárművek kibocsátása. *(Az Egyensúly Intézet a közeljövőben külön szakpolitikai javaslatban foglalkozni az okosvárosok kérdéskörével.)*

▶ A JELENLEGI CSÚCSSEBESSÉGET A MELLÉKUTAKON EGYSÉGESEN 30 KM/H-RA KELL CSÖKKENTENI.

Számos európai nagyvároshoz hasonlóan a magyar városokban is csökkenteni kell az átmenő forgalmat, a főutakra kell irányítani az autósokat, például az átmenő forgalom megakadályozásával. Részben ezt, részben a zajszennyezés és a kibocsátás csökkentését szolgálja a lakott területeken belül megengedett legnagyobb sebesség csökkentése. **A jelenlegi csúcsebességet ezért a mellékutakon egységesen 30 km/h-ra kell csökkenteni.** Ezáltal a lakott területeken nemcsak az üvegházhatásúgáz-kibocsátás és a légszennyezés, de a zajterhelés is jelentősen csökkenthető lenne.

AZ EGYENSÚLY INTÉZET KÖZLEKEDÉSRE VONATKOZÓ

LEVEGŐTISZTASÁGI JAVASLATAI

TERÜLET	JAVASLAT	TERÜLET	JAVASLAT
ALTERNATÍV KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLESZTÉSE	Be kell vonni a jelenleg is üzemelő benzinkutakat az elektromos töltő-állomás-hálózatok országos kiépítésébe!	A VÁROSI GÉPJÁRMŰHASZNÁLAT SZABÁLYOZÁSA	A nagyvárosokban tiszta zónákat, vagyis alacsony kibocsátású körzeteket kell létrehozni!
	Az otthoni töltőállomások létesítését az államnak nullaszázalékos hitellel vagy a költségek részleges átvállalásával kell támogatnia!		A kevésbé szennyező autók kevesebb parkolási és útdíjat fizessenek!
	2023-tól minden állami és önkormányzati szerv, illetve az ezek tulajdonában álló cégek kizárólag elektromos gépjárműveket vásárolhassanak!		Az átmenő forgalom csökkentése érdekében át kell terelni a főutakra az autósokat!
	Tovább kell fejleszteni a közösségi közlekedést és a kerékpáros infrastruktúrát!		A jelenlegi csúcsebességet a mellékutakon egységesen 30 km/h-ra kell csökkenteni!
	Hosszú távú stratégiát kell alkotni a „városszétfolyás” jelenségének kezelésére!		A zöld rendszámhoz minden magyar településen ingyenes parkolást, a tiszta zónákba való ingyenes behajtást, ingyenes autópálya-használatot és adókedvezményt kell biztosítani!
A LEGSZENNYEZŐBB JÁRMŰVEK VISSZASZORÍTÁSA	2030-tól meg kell tiltani a kizárólag belső égésű motorral működő új gépjárművek forgalomba állítását!		
	Uniós szinten vissza kell szorítani a legszennyezőbb autók importját!		
	Roncsbeváltó programot kell indítani!		
	Állami hitelgaranciával kell ösztönözni az elavult hajók motorcseréjét!		

RÓLUNK

Az Egyensúly Intézet jövőorientált szellemi műhely, amely hazánk számára készít jövőképeket, szakmai javaslatokat. Kidolgozni az ország politikai, gazdasági és kulturális jövőképét, szilárd szellemi alapot teremteni a magyarok felemelkedéséhez – a gyorsan változó 21. században az Egyensúly Intézet ezt tekinti egy agytröszt legfontosabb feladatának.

Olyan témákról gondolkodunk, amelyekről kevesebb szó esik a nyilvánosságban, mint kellene. Ilyen téma a robotizáció és az átalakuló munkaerőpiac, levegőnk és folyóvizeink tisztasága, a nemzeti öntudat és a közösségek szerepe egy ország életében, az oktatás jövője, az ország gazdasági kitörési pontjai vagy a megváltozó világrend.

Az Egyensúly Intézet állandó kutatói csapata és tanácsadói testülete közgazdászokból, szociológusokból, politikai elemzőkből, klímaszakértőkből, külpolitikai szakértőkből áll. Sokszínű és magasan képzett, professzionális csapatunk széles körű tapasztalatokkal rendelkezik az akadémiai kutatás és az alkalmazott tudomány területéről egyaránt.

**Magyarország
jövő időben ▶▶**

— Egyensúly Intézet



Egyensúly Intézet

Cím: 1024 Budapest, Ady Endre utca 24.

Telefon: +36 1 249 5238

Honlap: www.eib.hu

E-mail: info@eib.hu

Facebook: facebook.com/egyensulyintezet

Twitter: twitter.com/EIntezet

Linkedin: linkedin.com/company/equilibrium-institute1