

A Volare necesse est? Konfliktusok a repülés körül

konferencia

2025. október 15. Budapest



„*Volare necesse est? Konfliktusok a repülés körül*” címmel szervezett problémafeltáró konferenciát a Magyar Természetvédők Szövetsége, a Fenntarthatóság Felé Egyesület és a Jövő Nemzedékek Szószólója titkársága. Az Alapvető Jogok Biztosának Hivatalában megrendezett esemény a légiforgalom társadalmi, környezeti és éghajlati hatásait vizsgálta, melyekről ritkán esik szó.



Dr. Bándi Gyula, a jövő nemzedékek érdekeinek védelmét ellátó biztoshelyettes megnyitójában jelezte, hogy már a rendezvény címének megválasztásával is arra a fő, de legtöbbször fel sem tett kérdésre kívánta ráirányítani a figyelmet, hogy muszáj-e repülni. A repülés ősi vágya volt az embernek és ma már úgy tűnik, hogy nem csak a leggazdagabbak kiváltsága. Nem szabad elfelejtenünk, hogy a repülés nem tartozik az alapvető jogok sorába, melyek a jó élet feltételeit biztosítják. Sajnos a társadalom azonban úgy viselkedik, mintha így volna. Igaz erre a helyzetre is, amit Benedek pápa megfogalmazott, miszerint a jogok eltűlése könnyen a kötelezettségek mellőzésébe torkollik.

A repüléshez való jogot hangoztatók mintha megfeledkeznének arról, hogy a repülőtér közelében és a légifolyosók alatt élőknek, továbbá a globális hatások kapcsán például a jövő generációknak is vannak jogaik: szeretnének normális, jó életet élni. A légitörekedés terhei azonban úgy helyi – az említettek számára a zaj és a rezgés jelenti a legfőbb terhet – mint globális szinten – a közlekedésen belül a legkörnyezetterhelőbb ágazat, kibocsátásai révén komolyan hozzájárul a légszennyezéshez, éghajlatváltozáshoz – ezt a jogot jelentősen korlátozzák. Fontos lenne ezekben a konfliktusokban egy egészséges egyensúlyi állapotra visszatérni. A légitörekedés drasztikus korlátozása nehezen valósítható meg, a szószóló ugyanakkor reményét fejezte ki, hogy a problémák őszinte feltárása talán elindíthat egy változást. Utalt arra is, hogy a légitörekedés kapcsán csak utasforgalomra gondolunk, a légi áruszállításra már ritkán. Talán az erre specializálódott kereskedelmi hálózatoktól való, mesterségesen gerjesztett igényeket kielégítő tárgyak vásárlása előtt jó lenne, ha erre is gondolnánk.



Friedrich Ábel, a jövő nemzedékek érdekeinek védelmét ellátó biztoshelyettes titkárságának munkatársa elmondta, hogy a Hivatalhoz rendszeresen érkeznek panaszok a légitörekedés kapcsán. Előadásában annak a szakmai műhelybeszélgetésnek a főbb megállapításairól is szólt, melyet számos érintett részvételével szervezett a szószóló még 2018 őszén. Az egészségügyi szakértő például azt hangsúlyozta, hogy a zaj zavaró hatásához a szervezet nem képes hozzászokni, azt minden esetben stresszként éli meg, amely hosszú távon a szervezet kimerülését, védekező rendszerének gyengülését okozza, ezáltal több, például a szív- és érrendszeri megbetegedéseknek készíti elő a terepet. Emiatt lenne nagyon fontos – és az ott élő lakosok szempontjából garanciális jelentőségű – az éjszakai, de főképp a mélyalvási időszakban, éjfél és hajnali öt óra között a repülési műveleteket (fel- és leszállás) mellőzni, vagy

legalább a jogszabályi maximum 6 esemény per éjszakai érték alá szorítani a jelenlegi legalább kétszeres mértékről. Ehhez szükséges, hogy a műveletek számát ellenőrizzék és a megsértőket gazdaságilag is érzékelhető mértékben szankcionálják, amire van követhető nemzetközi jó példa.

Az állampolgárok védelme az állam feladata. Sajnos az azóta eltelt időszak tapasztalatai azt mutatják, hogy az állam ennek a feladatának továbbra sem felel meg. A bevezetett szankcióteher nem visszatartó erejű, amit a gyakorlat, a szószólóhoz azóta is érkező lakossági panaszok sajnos igazolnak.



Szigeti Ferenc Albert, geográfus, urbanista, humánökológus, természetjáró és újságíró felvezetésként elmondta, hogy őt a lányai „erős tükörként” figyelmeztetik a környezetvédelem társadalmi igazságosságát érintő kérdéseire is, s a repülés kapcsán bőven van ilyen. A repülést nagyrészt a tömegturizmus indokolja, s eleve nem lehet fenntartható az a turizmus, amely repülésre épül. Ugyanakkor születőben van egy újfajta turizmus is, amelyben a fenntarthatóság remélhetőleg már tényleg nem csak üres szófordulat. Ez a [látogatógazdaság](#), vagy „[újturizmus](#)”, amely olyan minőségi élménytérre teszi a desztinációt, amelyben mind a látogató, mind a helyi lakos tanul, s közben

közjő keletkezik. Legismertebb példája ennek talán a koppenhágai [kajakkölcsönző](#), amely ingyenes mindazoknak, akik a vízén talált szemetet a városnéző túra során összeszedik, ezzel járulva hozzá a helyiek jóllétéhez. Ennek analógiájára a koppenhágai turisztikai szervezet kísérleti jelleggel létrehozta a [CopenPay](#) rendszerét, amely összefogja azon kedvezményeket, amelyet a fenntartható módon viselkedő látogató kaphat. Juttatást (pl. ingyen kávé, ebéd, jegy) kap az, aki például vonattal, és nem repülővel érkezik a dán fővárosba, vagy éppen önkéntes munkát végez egy közösségi kertben, miközben persze egyedi élményekhez is hozzájut. Bécsben, a látogatógazdaság egy másik európai fellegrárában igyekeznek a turisták által bejárt területet [széthúzni](#), s rendszeresen megkérdezik a lakókat, hogy elégedettek-e a turizmussal. Szintén példa értékű a bécsi „[generációk kávéháza](#)”, ahol nyugdíjasok által sütött bécsi finomságokat lehet kipróbálni, hozzájárulva ehhez az időskori elmagányosodás csökkentéséhez.

Létezik továbbá az ún. regeneratív turizmus, amelynek célja egyenesen az, hogy jobb környezeti állapotban hagyjuk ott az adott desztinációt, mint mikor odaértünk (pl. [Worldwide Opportunities on Organic Farms](#)). Ennek hátterében az is áll, hogy egyre több látogató kifejezetten keresi az önkéntes munka lehetőségét a látogatása során, hogy ő is 'adjon' valamit ne csak kapjon. Ezen új típusú turisztikai megoldások feltérképezésére jött létre a [People Powered Tourism](#) projekt.



Vadovics Edina ([Green Dependent Intézet](#)) kiemelte, hogy a repülés nem alapszükséglet. Nem helyes az a vélekedés, hogy valaki akkor él jól, ha szabadidős céllal rendszeresen repülhet. A repülés negatív hatása az éghajlatra alábecsült a jelentésekben és a vállalásokban is, miközben bármely más közlekedési módnál gyorsabban nő. Egyetlen Budapest-New York oda-vissza repülőút karbon lábnyoma az átlagos magyar háztartási karbon lábnyom nagyjából fele. Ezért a repülések csökkentése a „a legnagyobb klímahatás-csökkentő életmód lehetőség!

A repülés kiváltság: globális viszonylatban a lakosság mindössze 10%-a repül, a magyar lakosságnak pedig körülbelül a 40%-a egy hét szabadságra sem tud elmenni. A magyar társadalom leggazdagabb 10%-a karbon-lábnyomában a repülés körülbelül 15%-ot tesz ki, míg a legszegényebb 5% karbon-lábnyomában ez nagyjából fél százalék. A [másfelfokos jövő](#) felé muszáj elindulnunk. Hasznos megnézni, hogy milyen reptér szükséges és lehetséges egy másfelfokos társadalomban? Biztos, hogy nem a mainál nagyobb.



Dr. Köves Alexandra, ökológiai közgazdász a légitömegközlekedési iparág zöld átállásának korlátairól szólva egy [erről szóló cikke](#) alapján elmondta, hogy amit általában fenntarthatóságnak hívunk, az valójában gyenge fenntarthatóság. Az erős fenntarthatóság fókuszában az ökológiai eltartóképességnek való megfelelés áll. A repülésipar az elemzett dokumentum szerint minden körülmények között ragaszkodik a növekvő utasszámhoz, és úgy tűnik, hogy a csökkenő CO₂ kibocsátás költségeit az államokra kívánja terhelni. Az iparág által számolt forgatókönyvek mindegyike szerint jelentősen növekszik a repülés szektor CO₂ kibocsátása 2035-ig.

Az a technológia, amely fenntarthatóvá tenné a repülést még nem áll rendelkezésre, és annak kifejlesztésére önállóan a repülés-iparnak nincsen pénze. A működtetés vagy az infrastruktúrák fejlesztése már most is eléri a hatékonysági küszöböt. A fenntartható repülési üzemanyag (SAF) mítosza részben az energiaiparra-, részben pedig a biokerozin által a mezőgazdaságra és így a földhasználatra tolná a változás felelősségét. A pénzügyi ellentételezés (offsetting) egy egyszerű marketing trükk: az utas azt hiszi, hogy néhány euro pluszért „zöld” vagy „fenntartható” utazást vásárol; valójában ez a pénz nehezen átlátható pénzügyi tranzakciókon keresztül időnként olyan megkérdőjelezhető intézkedéseket támogat, mint a földszerzés a globális Dél országokban. A narratíva szerint azért teszik, hogy ne hogy a helyiek letarolják az erdőket, valójában az újkori gyarmatosítás eszközévé válik. Azt is mondják, hogy „repülni igazságos”, hiszen ez „összeköti az embereket”, ugyanakkor „a repülésnek az igazságossághoz vajmi kevés köze van.” A repülésipar más szereplőkre hárítja a felelőssége nagy részét. Új kérdéseket kellene feltenni: Mire való a repülés? Mit hoz létre? Mit szüntet meg? Mekkora az iparág kívánatos mérete? Lehet, hogy a kisebb repülésipar mellett több érv szól? Ne azért legyen hatékonyabb, hogy nőhessen – lehetne azért hatékonyabb, hogy csökkenhessen.



Középesy Szilvia, [Nemzeti Népegészségügyi és Gyógyszerészeti Központ](#), környezetegészségügyi szakértő előadása elején Robert Koch kijelentését idézte: *"Bekövetkezik az a nap, amikor az ember kénytelen lesz egészségének egy veszélyes ellenségével, a zajjal ugyanúgy harcolni, mint valaha a kolera és a pestis ellen harcolt". A zaj ma az első három legmagasabb korai halálozást okozó környezeti faktor között van (légszennyezés, extrém hőmérséklet után).*

- 30 dB feletti folyamatos zajexpozíció esetén, illetve 45 dB zajexpozíció esetén hosszútávon alvászavarok jelentkezhetnek;
- 40 dB felett: tanulási és koncentrációs nehézségek jelentkezhetnek;
- 60 dB felett: hosszabb ideig tartó zajhatás magatartásbeli változásokat okozhat, csökkenhet a figyelem és a szellemi teljesítőképesség, fáradtság jelentkezhet;
- 65 dB felett: hosszabb ideig tartó zajhatás esetén 20%-kal nő a szív- és érrendszeri megbetegedések kockázata;
- 85 dB felett: halláskárosodást okozó tartomány;
- 120 dB felett: már rövid ideig tartó hatás is halláskárosodást okozhat
- 140 dB a felszálló repülőgép zajerőssége.

Összességében a környezeti zajoknak hasonló a hatásuk, azonban a repülőgépek okozta zaj nagy ingadozású, magas csúcsokkal jellemezhető, ezért zavaróbb hatása lehet. Összefüggés mutatható ki a közlekedési zaj és a szívinfarktus kialakulásának relatív kockázata, illetve a cukorbetegség kialakulásának kockázata között. Bizonyítható a repülőgépek zaja és a magas vérnyomás, valamint a szív- és érrendszeri gyógyszerek használata közötti összefüggés.

A repülőgép zaj jelentős zajforrás, amelyet a közlekedési zajforrások közül a legzavaróbbnak tekintenek (Schreckenberget és mtsai., 2015; Miedema & Oudshoorn, 2001), ezért jelentős közegészségügyi terhet jelent. Egy [2013-as tanulmány](#) becslése szerint a frankfurti repülőtér közelében a repülőgépek éjszakai zaja évente 2340 kórházi kezeléshez és 340

halálesethez vezet. A környezeti stressz-hatások összeadódnak. Mindegyikünk felelőssége, hogy csökkentsük, megelőzzük a káros hatásokat. Újra kell gondolni a szabályozást, szigorúbb és átlátható zajvédelemre van szükség. Az egészségre káros zajexpozíció csökkenthető az üzemeltetés fejlesztése, a jobb technológiák mellett a légiforgalom, különösen az éjszakai repülés korlátozásával. A Környezeti zaj aktuális kérdései című kiadvány [elérhető itt](#).



Litkai Gergely, humorista szerint a repülés kulturális probléma. Előadása elején feltette a kérdést: vajon milyen lenne, ha a nyaralásra érkező turistát azzal fogadnák:

- Isten hozta Önt és a globális ÜHG kibocsátás 8,8%-át jelentő lábnyomát az országba, ahol szűkében vagyunk a víznek, de az Ön vízlábnyoma még ehhez 3000-4000 liter per nap.
- Az Ön itt elköltött pénze akár 70%-a is külföldre szivárog.
- Az itt lakók nagy része utálja Önt: Ön miatt a lakásárak megfizethetetlenek nekünk.
- A természetet, amelyért érkezett, épp most teszi tönkre.
- Míg Ön a medencéjében pancsol, szigetünkön nem lehet ivóvízhez jutni.

Az „insta turizmus” helyett érdemes lenne annyit adni a természetnek, amennyit elveszünk. Másfél fokon belül kell maradnunk. Azt várjuk az utazásoktól, hogy az majd rendbe hoz; ez egy „geográfiai xanax”. Át kellene gondolnunk gyermekeink jövőjét, mielőtt a saját hétvégi repülő utazásunkat tervezzük. Nézzünk körül közelebb, „hátha itt is szép valami!” Együnk egészséges és fenntartható termékeket. Legyen az utazás egy új élet kezdete!



Dr. Kiss Csaba, ügyvéd ([Környezeti Management és Jog Egyesület](#)) előadásában előrebocsátotta, hogy a jog nemigen ad megoldást a kérdésekre, de eszközt igen. Egy 1997-ben beadott jogi kereset ítélete 2003-ban azt mondta, hogy a felperes magánélethez való joga a londoni Heathrow repülőtér forgalma növekedése miatt nem sérült, és hogy az ütköző érdekek kigyensúlyozásában az állam széles jogokat élvez. Ma már minderről más döntés születne.

A Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér környezetvédelmi hatásvizsgálata ügyében a Kúria 2023. szeptember 13-án kimondta, hogy tévedett az elsőfokú bíróság, mert nem csak a gurulópálya bővítése ad okot új környezeti hatásvizsgálat készítésére, hanem minden fejlesztést, beruházást vizsgálni kell. Így tehát a Kúria új környezeti hatásvizsgálat elkészítésére kötelezte a repülőtérteret. Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérnek tehát több mint két éve nincs környezetvédelmi működési engedélye.

A repülőtér zajgátló védőövezet léte egyfajta elismerése annak, hogy igen, van egy terület, ahol nem tudjuk a zajt egészségügyi határérték alá préselni. A Fővárosi Törvényszék 2023 szeptember 19-én kimondta, hogy a korábbi védőövezet számítása hibás. Az új védőövezet eljárása 2025 májusában megindult, majd júniusban azt felfüggesztették. Jelenleg nincsen jogerősen kijelölt zajgátló védőövezet.



Dr. Som László Sándor elmondta, hogy a növekvő légiforgalom zajszenyezése miatt panaszkodók gyakran azt kapják válaszul, hogy miért jöttek lakni a repülőtér mellé? Az ő családja 1933-ban költözött Kőbánya kertvárosába, a Városszéli telepre. A Ferihegyi Repülőtér 1950-ben nyitották meg, a második kifutót 1984-ben. A forgalom fokozatosan vált egyre nagyobbá, egyre elviselhetetlenebbé. A helyiek nagyon régóta tiltakoznak – mindenféle módon.

A növekvő zajártalom már nemcsak az érintett kerületek között, hanem kerületen belül is fokozódó ellentéteket generál - sajnos: így pl.: észak-dél ellen, miért itt, miért nem ott mennek a repülő, stb.! A közmeghallgatások egyik jellegzetessége, hogy ott bármit lehet mondani válasz képpen, mert viszontválaszra nincsen mód. A másik jellemző, hogy a repülőtér ugyan általában képviseli valaki, de mindig más, aki általában nem tud az őt megelőző által mondottakról. Az online közmeghallgatás terve kérdéseket vet fel.

Mostanában minden hétre jut egy-két új repülőjárat bejelentés. Mikor ilyen híreket hallunk, „akkor nem őszinte a mosolyunk”. Az éjszakai repülések száma is folyamatosan nő, akár a mélyalvási időszakban is. Az 1000 eurós bírságnak érezhetően nincsen visszatartó ereje, az „nevetséges”. Mikor nemrég itt járt a Ruslan becenevű teherszállító óriás gép, olyan zaja volt, hogy az emberek riadtan kirohantak a házaikból.

Azt szokták mondani, hogy mindent meg lehet szokni. Én azt mondom, hogy van, amit nem lehet megszokni. Ezért is készítettük az [Állandó repülőzajban](#) című filmet is, és ezért vettünk részt a Párnás Piknik tiltakozó akción is.



Dönsz-Kovács Teodóra a Magyar Természetvédők Szövetsége részéről a budapesti repülőtér fejlesztésének finanszírozójának, az Európai Beruházási Banknak (EBB) ígéreteiről beszélt. A Budapest Airport Zrt. 2018-ban 200 millió euro hitelt kapott, amelyből a fejlesztések révén a forgalom 15 milliőről 21 millió főre növekedne. 2019-ben kereste meg az MTVSZ-t a [Kulturált Légiközlekedésért Egyesület](#), és komoly aggályokat vetett fel a hitellel kapcsolatban. Ez alapján született 2020. március 2-án a panaszbeadvány – egyebek mellett átfogó hatásvizsgálatot kérve, a téves adatok és információk javítását kérve, hiányolva az illetékes hatóságok beazonosítását és a társadalmi egyeztetést. A panaszbeadvány rámutatott arra is, hogy a hitel

célja ellentétes az EBB fenntarthatósági vállalásaival. 2021. október 21-én az EBB Panaszkezelési Mechanizmusa zárójelentésében a feltárt hiányosságok többségét megerősítette, és a Bankot azok pótlására szólította fel.

Módosított beruházáscsomag, csekély átláthatóság: Azóta több mint 30 interakció zajlott az MTVSZ és az EBB, valamint más érintett felek (Budapest Airport, kormányhivatal) között. Időközben az új 3-as terminál kikerült a hitelcsomagból. 2022 szeptemberében a Budapest Airport azt írta: „Mivel a repülőtér működése kapcsán érintett önkormányzatokkal folytatott kommunikáció folyamatos, újabb személyes egyeztetést jelenleg nem látunk indokoltnak.” 2023-ban Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér azt írta, hogy „az *Environmental and Social Management Plan (ESMP)* (...), amelyet a véglegesítését követően várhatóan 2023 decemberében megküldünk az EBB részére.”

A Bank a saját Panaszmechanizmusa ajánlásai végrehajtásának felelősségét rugalmasan kezeli. 2024 márciusában a Bank azt írta, hogy „ezen ajánlások, beleértve az üzenetében említett társadalmi egyeztetési dokumentumot is, végrehajtása továbbra is kizárólag a projektgazda felelőssége.” Majd két hónappal később: „az ajánlások a Banknak szólnak.” Hozzá tették ugyanakkor, hogy „a projektgazda jobb helyzetben van ahhoz, hogy a vonatkozó dokumentumok előkészítésének állapotáról a legfrissebb információkat nyújtsa Önnek.”

Az EBB Panaszmechanizmusa ajánlásainak végrehajtása elhúzódik, a beruházásokhoz szükséges társadalmi egyeztetésnek még a terve is évekig készül. 2024. június 12-én az MTVSZ levelet írt a projektgazda repülőtérnek: „a

Társadalmi Egyeztetési Tervet (SEP) és a környezetvédelmi és társadalmi irányítási tervet (ESMP) számunkra elküldeni szíveskedjenek. Kérjük továbbá szíves tájékoztatásukat arról, hogy a társadalmi egyeztetési tervet mikor és milyen módon egyeztetik vagy tervezik egyeztetni a beruházás által érintett felekkel, ezen felek körét hogyan határozzák meg (...)” Erre csaknem egy évvel később, 2025. június 5-én érkezett válasz: *„Az EBB által finanszírozott beruházásokhoz készülő Társadalmi Egyeztetési Terv (SEP) az EBB-vel továbbra is egyeztetés alatt van. A végleges Környezetvédelmi és társadalmi irányítási terv (ESMP) a tavalyi év folyamán megküldésre került az EBB számára, publikálása idén várható. Az EBB által 2018-ban jóváhagyott, 200 millió euró értékű hitelből jelenleg olyan típusú fejlesztések valósulnak meg, amelyek környezeti hatásvizsgálati vagy egyéb önálló környezetvédelmi hatósági eljárást megalapozni képes környezeti terhelést nem eredményeznek.”*

A másodfokú jogorvoslat megvárakoztatása: Az MTVSZ 2024. október 4-én panaszt nyújtott be az Európai Ombudsmannál. Az 2025 júliusában azt írta, hogy: *„A panaszával kapcsolatos vizsgálatunk keretében 2025. július 31-ig vártuk az EBB választát. Az EBB most arról tájékoztatott minket, hogy a megadott időpontig nem tud válaszolni a kérésünkre. Mivel ez a második határidő-hosszabbítás, amelyet ebben az ügyben kértünk, arra kértük az EBB-t, hogy törekedjen arra, hogy legkésőbb 2025. szeptember 15-ig válaszoljon nekünk.”*



Fidrich Róbert a Fenntarthatóság Felé Egyesület részéről a légitársaságok elleni klímapererekről beszélt. Miközben a klímaválság egyre sürgetőbbé válik, a politika, a kormányok cserben hagynak minket, a multik éghajlatváltozás-tagadó tanok népszerűsítését pénzelik, illetve mindent megtesznek, hogy zavartalanul folytathassák szennyező tevékenységüket. Ezért a civil szervezetek és közösségek egyre gyakrabban fordulnak bírósághoz, hogy felelősségre vonják a kormányokat és a nagyvállalatokat mert azok nem tesznek eleget a klímaválság elleni fellépés érdekében, vagy pedig félrevezető kommunikációt / zöldrefestést alkalmaznak a témához kötődően. A

klímaperék célja: precedenst teremteni, kikényszeríteni a kibocsátás csökkentését, illetve megvédeni az érintett közösségek jogait.

Eddig négy európai (KLM, Lufthansa, Austrian Airlines, Eurowings) és egy amerikai (Delta Airlines) légitársaság ellen indultak klímaperék, mert azok félrevezető hirdetéseket, zöldrefestést alkalmaztak. Az alábbiakban ebből kettőt mutatunk be röviden.

A KLM elleni klímaper a FLY RESPONSIBLY kampányára irányult, amely úgy mutatta be a légitársaságot, mint amely „fenntarthatóbb jövőt teremt” és jó úton halad afelé, hogy 2050-re nettó nulla szén-dioxid-kibocsátást érjen el. Az Amszterdami Kerületi Bíróság döntése (2024. március 20.): a 19 állításból 15 megkérdőjelezhető volt, mert túl általános, túl rózsás volt és konkrét bizonyíték nélkül sugallt fenntarthatóságot. Különösen problémásnak ítélte a bíróság a „fenntartható repülés” és a „CO₂ZERO” kompenzációs lehetőség olyan formában való reklámozását, amely megalapozatlanul kelti a környezetbarát működés látszatát, és azt, hogy a KLM kiemelten hivatkozott a „fenntartható repülőüzemanyag” (SAF) használatára, miközben annak aránya a tényleges üzemanyag-felhasználásban elenyésző volt. A bíróság kötelezéseket fogalmazott meg: a jövőbeni zöld kommunikációnak pontosnak és transzparensnek kell lennie, adatokkal alátámasztva.

2024. április 24-én a Lufthansa ellen indított pert a [Deutsche Umwelthilfe](#) civil szervezet a Kölni Tartományi Bíróságon. Arcátlan zöldrefestésnek tartották a Lufthansa „klímasemlegességi” ígéreteit. A légitársaság azzal hirdeti járatait, hogy az ügyfelek kompenzációs projektekhez való hozzájárulással ellensúlyozhatják a repülések során keletkező CO₂-kibocsátást. A szervezet szerint ezek a hirdetések azt a hamis benyomást keltik, hogy a repülés kis felárért környezetbarát tevékenységgé válik – anélkül, hogy ez igazolható lenne.

A Kölni Tartományi Bíróság 2025. március 21-én közzétett döntésében megállapította, hogy a Lufthansa megkérdőjelezhető módon hirdette az úgynevezett „kompenzált” járatokat, mivel: nem derült ki világosan, hogy mivel, hogyan és mikor történik a kibocsátás kompenzálása; a fenntartható üzemanyag (SAF) tényleges aránya nem volt átlátható; és az sem volt egyértelmű, hogy milyen számítási módszert alkalmaznak a CO₂-kibocsátás

mérésére. A bíróság megtiltotta a megtévesztő reklámok további használatát, és egyértelmű tájékoztatásra kötelezte a légitársaságot a kibocsátásokkal és a kompenzációval kapcsolatban. A civil szervezet mindezt így összegezte: *„A légi utazások az éghajlatra gyakorolt hatások tekintetében a legsúlyosabbak közé tartoznak. Ezért különösen elítélendő, hogy a bűnbocsánatpénzért cserébe tiszta lelkiismeretet árulnak. A bíróság bizonyítottan találta, hogy a klímasemlegesség nem érhető el, és hogy az úgynevezett fenntartható repülőgép-üzemanyagok (SAF) nem tudnak „közvetlen” csökkentést biztosítani. Ha a Lufthansa komolyan csökkenteni akarná a kibocsátást, akkor le kellene mondania a belföldi járatokról, és vonatjegyeket kellene kínálnia, ahogyan 30 évvel ezelőtt tette.”*

Az itt bemutatott esetek azt mutatják, hogy amit a légitársaságok ígértek, az már a bíróságok szerint is félrevezető állítás, nettó zöldrefestés, s a multik kénytelenek ennek véget vetni. Nettó zéró" kibocsátás helyett tehát nettó zöldrefestés.

A témáról bővebben [itt](#) olvashat.



Csorba Attila, a [Légiközlekedési Egyesült Szakszervezet](#) részéről bemutatott néhány problémát, ami a munkavállalók egészségének védelme érdekében a repülőtérről mint munkáltatóval merült fel. Több, mint 15 évvel ezelőtt, mikor a repülőgépek körüli, az előterek levegőminőségének ügyében kívántak kapcsolatba lépni az akkori tulajdonossal, nem voltak hajlandók semmiről beszélni. Egy elutasító válasz elhíresült a sajtóban: „Jobb a levegőminősége a Ferihegyen, mint a Rózsadombon”. Ez bizonyos szeles napokon valóban előfordulhat. Viszont, ködös, párás vagy meleg időszakokban a levegő beszorul, akár napokra is a repülőgép állóhelyein és az épületek egyes részei körül. Általában véve a munkavállalói jogok meg sem közelítik azt, amit Nyugat-Európában lehet tapasztalni ilyen kérdésekben.

A repülőkhöz használt adalék anyagok jelentős része rákkeltő. A dolgozókat jelentős hatások érik, és a kockázati tényezők összeadódnak, ha valaki sok évig szolgálja a repülőket. Amikor a repülőtér előző tulajdonosát megkerestük, abban az időszakban a Koppenhágai repülőtéren már egy bizottság komolyan vizsgálta, (amelyben az állam, a repülőtér üzemeltetője, légitársaság, kiszolgáló cégek és szakszervezetek működtek együtt) az ugrásszerűen megnövekedett a rákos megbetegedések számának okait, a probléma megoldása érdekében. Nálunk ez a munkakultúra, gyakorlat még ismeretlen, főleg, ha a kezdeményezés a munkavállalók felől érkezik. Pedig, ha a munkavállaló megbetegszik, akkor az állam és a munkavállaló családja lesz az a végén, aki megfizeti ezt.

Ma a cél az, hogy minél olcsóbban adjuk a repülést. A repülőtér, a légitársaság (és finanszírozóik) a pénzügyi hierarchia csúcsa, majd a karbantartó és kiszolgáló cégek, akik igyekeznek egymás alá ígérni, és a kiszolgáló munkákat is olcsón adni. Ezek sokszor nehéz fizikai munkák. A minőségi megelőző intézkedésekre ma nem látunk nyitottságot egyetlen szereplő részéről sem.

A kiszolgáló cégek ma már nemzetköziek. És Magyarországra nem a legújabb gépeket, legfejlettebb technológiákat hozzák. Sokat közülük Nyugat-Európában már nem engednék használni. Tíz évvel ezelőtt poggyászosztályozóban egy légtérben dolgoztak elavult diesel gépek és emberek. Akkor egy hatósági bejelentést tettünk és ez a fellépés indította el, hogy a kiszolgáló cégek néhány tucat elektromos kis vontatót vásároltak. Sajnos azóta is csak egy-egy komolyabb eszköz érkezik, akkor hatalmas visszhangot kap a sajtóban, mint egy sikertörténet része. Arról kevesen beszélnek, hogy a Ferihegyen működő több száz kiszolgáló-eszköz szinte mindegyike diesel, amit kollégáink folyamatosan használnak az év minden napján, egész nap.



G. Molnár Zoltán ([Légiközlekedési Egyesült Szakszervezet](#)) szerint a légkondicionálók, légcserélők kérdése folyamatosan napirenden van a repülőtéren. Az utasbiztonsági osztályon több kolléga is tüdőrákban szenvedett. A röntgen gépek használata körül is gondok merültek fel. A műszaki mentés valaha világszínvonalú volt; ők értették a repülőkhöz, a repülőtérhez. Ez sokat változott: az ott dolgozó 30-40 embert a katasztrófavédelem nem vette át. 2018 augusztusában, mikor egy fém tégelyt tartalmazó szállítmány, amely izotópot tartalmazott, négy-öt órát gondolkodtak, hogy mitévők legyenek, akkor hívták fel a Sugárbiológiai Intézetet. Nem lett baj, de az ilyen kiszervezés felelőtlen dolog.