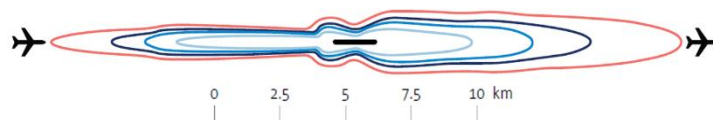


A Magyar Természetvédők Szövetsége és a Fenntarthatóság Felé Egyesület közös állásfoglalása a repülésről

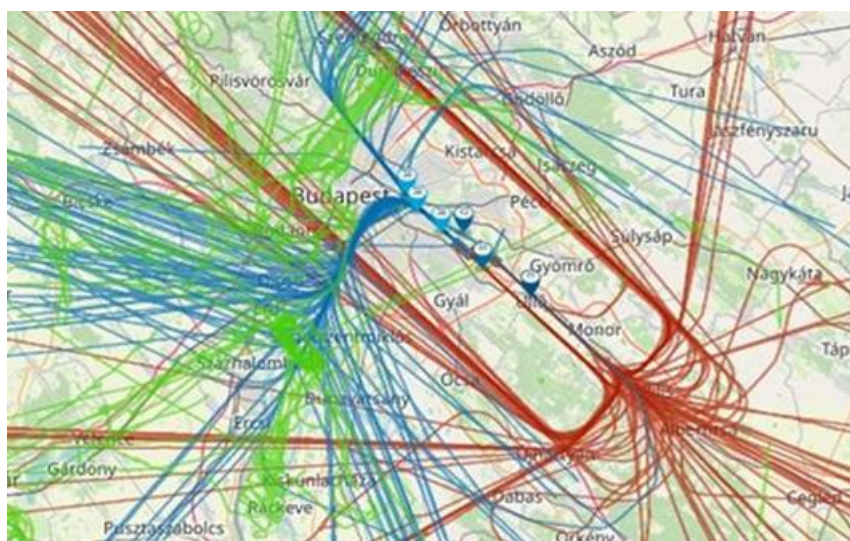
A repülés többségében nem megújuló energiaforrásokra épül, és nem hatékonyan használja fel az energiát. Emellett komoly zajszennyező és légszennyező. Az üvegházgáz kibocsátása nagymértékben hozzájárul az éghajlati krízishez. Jelenleg a repülésben alig érvényesül a szennyező fizet elve: a szociális és környezeti károkat nem fizetik meg a károkozók. Mindezek miatt szakemberek azt ajánlják, hogy ne tartsuk mesterségesen magasán a repülés iránti igényeket és alacsonyan az árakat; ehelyett fókuszáljunk a fenntartható turizmus és a fenntartható közlekedési módok fejlesztésére.

A repülés zajszennyezése messze túlmegy a repülőterek határain. A [2022-es Európai Repülési Környezeti Jelentés](#) ábrája jól szemlélteti, hogy a 80 dB-es zajkontúrok a repülőtér leszállópályájától akár 10 kilométerre is megjelenhetnek. Súlyosabb a helyzet, ha a repülő nagyobb, régebbi, vagy nincsen megfelelően karbantartva.



80 dB-es zajkontúrok a repülőtér körül korszerű, jelenleg is gyártott repülőgépek esetében. Forrás: [EEA](#)

A zaj válogatás nélkül rombol: mindenki idegrendszerét károsítja, és a hatások sokszor évekkel később jelentkeznek. Fentiek alapján nem túlzás egy repülési szakember nemrégiben tett kijelentése, mely szerint Budapesten nemigen van olyan terület, ahol ne lenne zavaró a repülők zaja. Az egészségügyi problémákból eredő költségeket a társadalom egésze fizeti, nem csak a légitözlekedés hasznélvezői. A [2024-es éves jelentés](#) szerint Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtérén az év legforgalmasabb 6 hónapjában éjszaka 9687 művelet zajlott.



Átlagos nap Butapesten, 31-es pályairány: késsel felszálló, pirossal leszálló gépek, zölddel kisépes forgalom

A jelenlegi magyar zajvédelmi szabályozás teljes újragondolást igényel. Egyfelől azért, mert a repülőterek ügye nem hasonlít a többi zajszennyezési üggyhez, amelyek többsége csak néhány száz környékbeli lakost érint. Itt gyakran többszázezer érintettől kell együttesen gondolkodni. Másfelől azért, mert a repülők hangja ugyan kimagaslóan magas és erős, de jellemzően csak rövid idejű, impulzus-szerű. A régi módszer szerint pedig a zajhatást 8, vagy 24 órára kell átlagolni, ami így valóban értelmezhetetlenül kicsi zajszennyezést mutat.

Bár hallórendszeri romboló hatás csak 87 dB felett jelentkezik, a szervezetre gyakorolt negatív hatások már 25 dB felett jelentkeznek. Ilyen a magas vérnyomás, megnövekvő vércukor, koleszterin és adrenalin szint, a csökkenő tanulási képesség, hormonzavarok, a csökkenő termelékenység; súlyosabb esetben szívbetegségek, érszűkület, gyomorfekély, kimerülés és az állandó halláskárosodás.

A repülés 2021-ben az éghajlati krízis 3,7%-át adta, szemben az 1980-as 1,9%-kal, mondja a [2022-es Európai Repülési Környezeti Jelentés](#). Kimondja azt is, hogy a légi közlekedésből származó légszennyezőanyag-kibocsátás nőtt az EU-n belül. A hatékony fellépéshez a repülés karakteresebb hozzájárulása kell más kibocsátási forrásokhoz képest, különösen a szálló por (particulate matter) tekintetében. Hivatkozik az IPCC 6. értékelő jelentésére is, amely megjegyezte, hogy az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának azonnali, gyors és nagymértékű csökkentésére van szükség ahhoz, hogy a felmelegedést 1,5 °C-ra korlátozzuk, és hogy a repülés még mindig gyermekcipőben jár a megnövekedett éghajlati veszélyekhez való alkalmazkodás tekintetében. A légi közlekedés jelentős CO₂ kibocsátási forrás, és a világ egyik leggyorsabban növekvő kibocsátási forrása.

A 2024-es [Nemzeti Energia és Klímaterv](#) kimondja (170 oldal), hogy „A légiközlekedés emissziója csaknem a duplájára nőtt 2012 és 2022 között, 1,2 millió tonnáról 2,2 millió tonna CO₂e-re. A folyamatos növekedésnek csupán a COVID-19 pandémia szabott gátat 2020-ban és 2021-ben, de a trend gyorsan újra megfordult, és az ÜHG-kibocsátás 2022-ben ismét megközelítette a járvány előtti szintet.” A dokumentum 2050-re a 2020-as utaskilométer adat nyolcszorosát prognosztizálja (153. oldal).

A rossz levegőminőség köztudottan káros hatással van az egészségre. A repülőgépek hajtóművei szennyező anyagokat bocsátanak ki, különösen érintve a repülőtér közelében dolgozókat és lakókat. A repülőtereken üzemelő szárazföldi járművek, a személyszállítás, az alkalmazottakat szállító járművek szintén hozzájárulnak a légi közlekedés szennyezőanyag-kibocsátásához. Figyelembe kell vennünk a repülőtereket megközelítő autók, buszok, teherautók szennyezését is.

A 2020. évi XLIV. törvény a klímavédelemről kimondja, hogy „Magyarország a 2050. évre eléri a teljes klímasemlegességet, azaz az üvegházhatású gázok még fennmaradó hazai kibocsátása, valamint elnyelése a 2050. évre egyensúlyba kerül.” E cél elérése minden szektorra nézve kötelező.

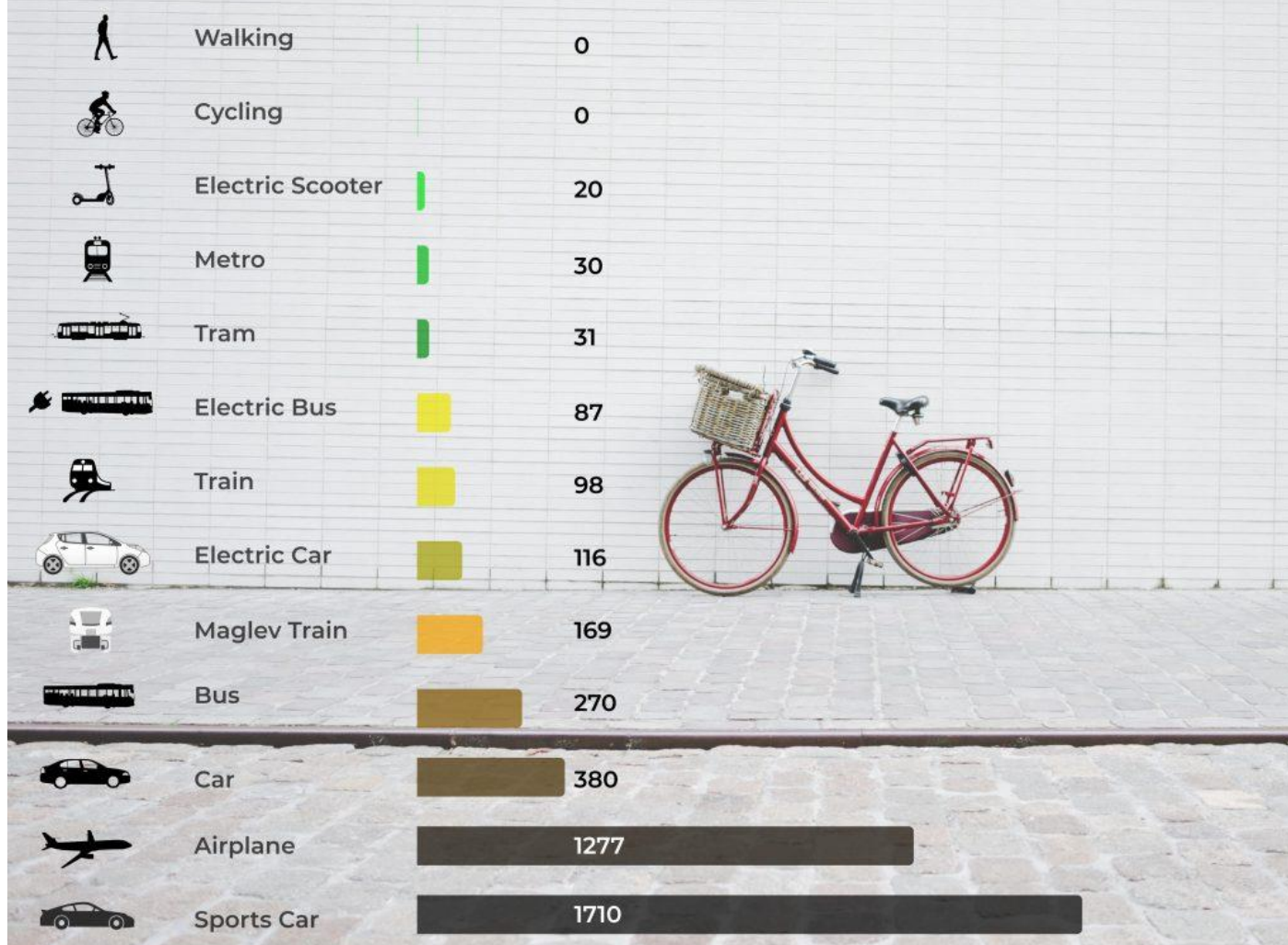
„Mihamarabb el kell távolodnunk a fosszilis üzemanyag égetésétől járműveink, hajóink és repülőgépünk energiaellátása érdekében egy fenntartható villamosítási és tiszta üzemanyag-rendszer felé... Kulcsfontosságú a növekvő szállítási igény megelőzése szempontjából az új repülőtéri és autópálya-kapacitás-bővítés leállítása...” – állítja az [Európai Közlekedés Helyzete 2024-es kiadása](#).

A vasút tizenkétszer kevesebb energiát használ fel az utasok szállításához, mint a repülés. Az [Európai Környezetvédelmi Ügynökség szerint](#) a személyszállításhoz ötször, a teherszállításhoz **negyvenháromszor** több üvegházgázt bocsát ki, mint a vasút.

A [Nemzeti Tiszta Fejlődési Stratégia 2020-2050](#) kimondja, hogy „Rövidebb szakaszokon a légiközlekedés más közlekedési módokkal való kiváltása is opció lehet, pl. gyorsvasút, eredményezhet kibocsátás csökkenést.” A vasút viszonylag könnyen elektrifikálható, ami nem csak hatékonyabb üzemmódot jelent, hanem a megújuló energiák felhasználásának lehetőségét is. A holland vasutak 2017-től kizárólag megújuló energia használatával működnek.

Energy Efficiency in Transportation

Joules energy used / meter / person



For full list of references please visit [EcoHungry.com/energy-efficiency-in-transportation](https://ecohungry.com/energy-efficiency-in-transportation)



Creative Commons Attribution-NoDerivatives 4.0

ECOHUNGRY.COM

Forrás: <https://ecohungry.com/energy-efficiency-in-transportation/>

A légit közlekedés pénzügyi háttere újragondolásra szorul. A szennyező fizet alapelv nem érvényesül. „A légit közlekedési ágazat számos igazságtalan adómentességet élvez:

- A repülőgép-üzemanyag adómentességet élvez,
- A nemzetközi repülőjegyek többsége ÁFA-mentes, illetve
- A légi közlekedésből származó szennyezések közel fele ki van zárva az EU kibocsátás-kereskedelmi rendszere (ETS) szerinti tényleges karbon-díj fizetéséből.

Mindeközben a repülés környezetbarát alternatíváit, például a vasúti közlekedést magas adók terhelik. Európában továbbra sem adóztatják a repülőgép-üzemanyagot, és a tagállamok nem vetnek ki általános forgalmi adót a

repülőjegyekre, így a légi közlekedés egyre vonzóbb közlekedési mód, miközben karbon tekintetében a legszennyezőbb.” – [írja a Bizottság](#) egy polgári kezdeményezés kapcsán.

A **mélyalvási díj**at 2019 októberében vezette be a Budapest Airport. A díj célja, hogy ösztönözze a légitársaságokat a mélyalvási időszakban (éjfél és hajnali 5 óra között) történő üzemelés elkerülésére, valamint a minél kisebb lakóközösséget érintő közlekedésre. A mélyalvási díj nem tölti be szerepét: a repülő cégeket nem tartja vissza az éjszakai érkezéstől – indulástól, hiszen a műveletszámok és ezzel a lakosság zajterhelése folyamatosan növekszik.

A **szén-dioxid adó** célja az, hogy ezzel motiválja a légitársaságokat kevésbé szennyező hajtóművek használatára. A díj mértéke 2.700-12.700 Ft között mozog - a repülőgép kibocsátása és a megtett távolság függvényében.

Fenti próbálkozások nem érik el céljukat: a légiközlekedés nem mutat sem jelentős környezeti-, sem társadalmi szempontú átalakulást. A társadalom egy része [elfordul](#) a légiközlekedéstől. Mások **újfajta illeték** bevezetését [javasolják](#), amely sávós alapon működne. A díj az elképzelések szerint évi két (tehát oda-vissza) utazáskor (mondjuk a távol élő rokonok látogatásakor) nulla lenne, de például évi 9 vagy több utazás esetén már 400 euro. [A javaslat](#) teljes mértékben megfelel a szennyező fizet elvnek, hiszen, ahogyan Éger Ákos, a Magyar Természetvédők Szövetsége ügyvezető elnöke hangsúlyozta: „*A világ felső 1 %-a felelős az éghajlatváltozást okozó kibocsátások feléért.*”

Fentiek miatt a Fenntarthatóság Felé Egyesület és a Magyar Természetvédők Szövetsége azt ajánlja, hogy ne tartsuk mesterségesen magasan a repülés iránti igényeket és alacsonyan a repülőjegyek árát; ehelyett fókuszáljunk a fenntartható turizmus, és a fenntartható közlekedési módok fejlesztésére.

2025. április