

ményét képes és (saját időbeli létünk szempontjából: *majd*) fogja is jóra fordítani. Most behatárolt jelenünk – így *saját* társadalmi és korlátozott (ha ráadásként látunk is, bevallhatjuk: *korlátolt*) – világlátásunk körülményei közepette. „Amilyen az adjon Isten, olyan a fogadj’ Isten.” Magyar szólásainkban isteni bölcsesség szerénykedik.

Miért várnánk el többet, szebbet, amikor életvitelünk gyakran és jellemzően – finoman szólva – egyáltalán nem mennyei. *Most* tehát ez van. „Miért engedi meg Isten, hogy...?” Ha ő helyesbítene botladozásainkat lépten-nyomon, ha földi mennyországot tartana fönn rosszságunk (ld. Lk 18,19) ellenére, akkor hol maradna a szabadságunk?

Ha hibás, vétkes döntéseink környezete mégis mennyei lenne?

Még egy *belátás* (intellegendum) segít tájékozódásunk, szándékaink jóra irányításában. Így kérдем tehát: bármekkora *végest* hányszor kell vennünk, hogy a *végtelet* elérje? *Végtelet* (A végtelen, a Végtelen már csak ilyen.) Ez szerénységünk, alázatunk s megjavuló szándékaink, cselekvéseink indító töltete. Jó tettek nélkül nincs mit sírnunk, panaszkodnunk („Weinen, klagen” – J. S. Bach).

Földi létünk minősége tehát jelentős részben emberi működésre van hagyva, bízva. Körülnézünk világunkban. Ma és a messze múltban, a történelemben. Petőfi Sándorral láthatjuk, hogy „vérfolyam, mely

kezdetől foly le korunkig”. Azóta is. Csatolva sok „természetes” bajjal. Ez az ember saját eredménye. Teremtőnk ehhez szabta köztünk ható törvényeit. Ha életünk körülményei mennyeiek lennének, ez kényszerítene minket *szabadságunk* ellenében.

Am tiszteli méltóságunkat, önállóságunkat. Hagyja, hogy világunk, sorsunk itt és most röghöz, anyaghoz kötődön, szentségétől eltérően, azaz bűnös világunkhoz illeszkedően alakuljon. Ő a végén fordítja jóra az érdemesek sorsát az attól fogva újjáteremtett Földön s Égen. Amikor letöröl szemünkről minden könnyet, amikor nem lesz sem halál, sem gyász, hanem béke és öröm.

## Környezetvédelem elektromos autókkal?

**Igen,  
mert csökkentik a nitrogéndioxid-terhelést és a zajt**

Az utcai közlekedés központi jövőmodellje az elektromos mobilitás. Bármennyire helyes is erősebben támogatni az elektromos buszok és elektromos kerékpárok bevetését, nem szabad elfelejteni: Németországban a személyforgalom minden száz kilométeréből nyolcvan kilométer személykocsira jut! Ezért az államnak az elektromos autókat [a továbbiakban: E-autók] kellene támogatnia.

A levegőterhelés Németország sok régiójában évek óta a megengedett határértékek fölött van, a polgárok panaszkodnak az utcai zaj miatt. Különösen a dízelolajjal működő személygépkocsik bocsátanak ki túlságosan sok finom port és nitrogénoxidot: ezek nagy veszélyt jelentenek az egészségre, és erősen korlátozzák az életminőséget. A poszt-fosszilis automobilításba való átmenet még nem lendült mozgásba. Az E-autók egyszerűen túl drágák. Németország messze távol áll attól, hogy vezető szerepet töltsön be az elektromos mobilitásban. Az E-autók piaci részesedése sokkal sikeresebb olyan országokban, mint az USA, Norvégia, Franciaország vagy Hollandia. Mindezen országok különböző változatokban ugyan, de vásárlási jutalmat adnak a kibocsátásszegény gépjárművekre. Mi, zöldek ezért a mellett szállunk síkra, hogy az E-autók vásárlói bizonyos ideig 5000 eurós anyagi támogatás-

ban részesüljenek. És annak érdekében, hogy ökológiai változásokat előmozdító hatást lehessen elérni, meg kell emelni azoknak a gépjárműveknek az adóját, amelyeknek a CO<sub>2</sub>-kibocsátása meghaladja az európai határértéket. Ez nem terheli meg az államháztartást, de persze önmagában nem elegendő. Elektromobilitási befektetési programra van szükség ahhoz, hogy finanszírozni lehessen egy olyan, nyilvánosan hozzáférhető töltőállomási infrastruktúrát, amely megújuló áramra épül.

**Stephan Grün**

a Zöldek parlamenti frakciójának szóvivője

**Nem,  
mert jelenleg az E-autók mögött szénérőművek állnak**

Az E-autók vásárlásának jutalmazása rossz irányba tett lépés az erősebb klímavédelem felé vezető úton. Mert bár az elektromos gépjárműveknek nincs károsanyag-kibocsátásuk működés közben, de elektromos áramra van szükségük – és az Németországban jelenleg még legnagyobb részt szénérőművekből származik. A több E-autó csak akkor javíthat a személykocsiforgalom CO<sub>2</sub>-kibocsátásán, ha párhuzamosan csökken a belső égésű motorokkal ellátott gépjárművek száma. Az E-autók a lehetséges támogatások ellenére is drágák maradnak a következő években. Rend-

szint az átlagon felüli jövedelemmel rendelkező háztartások vásárolják őket második vagy harmadik kocsinak. Az E-autók vásárlásának jutalmazása az államháztartásból finanszírozná ezeket a kiegészítő járműveket – azoknak a polgároknak az adójából is, akiknek egyáltalán nincs autójuk. Az effajta, környezetpolitikailag kétes E-autó-jutalmazásnál sokkal értelmesebb dolog lenne elektromossá tenni a német városok buszflottáit. Így határozottan több CO<sub>2</sub>-t lehetne megspórolni, mert ellentétben a magánautókkal, amelyek átlagosan napi egy óránál kevesebbet üzemelnek, a városi buszok kihasználtsága sokkal nagyobb, és ezek a szociálisan gyengébbek számára is könnyen elérhető és megfizethető eszközei a mozgásnak. A buszok rögzített útvonala miatt tökéletesen meg lehet tervezni a töltési, illetve a menetidőket. Szakértők kiszámították, hogy az E-buszokra való átállás csupán egy évig hétmilliárd euróba kerülne – pontosan abba az összegbe, amellyel a szövetségi kormány évente támogatja a dízelautókat. A kormánynak tehát ezzel kellene kezdenie: Elektromos mobilitás mindenki számára – a kevesek E-autója helyett!

**Daniel Moser**

a Greenpeace közlekedési szakértője

**Forrás:** Publik-Forum, 2016/5