**Forgalomkorlátozással járó szmoghelyzeti hatósági intézkedésekhez**

**és az**

**avar- és kerti hulladék égetési tilalmához  
kapcsolódó észrevételek, javaslatok**

| **Észrevételek, javaslatok főbb témakörei** | **Alkalmazhatóság korlátjai, a figyelembevétel lehetősége** |
| --- | --- |
| Orvosi vizsgálatra, kezelésre, műtétre, felülvizsgálatra kell menniük | A riasztási fokozatában alkalmazott hatósági intézkedések egyik célja, hogy az emberi **egészségre veszélyt jelentő helyzetben** a szmoghelyzet megszüntetéséhez, vagy hatásainak enyhítéséhez **szükséges mértékű és alkalmas módon korlátozó** intézkedések kerüljenek bevezetésre.  A szennyező anyagonként elrendelhető intézkedéseket, így a **gépjárműforgalom korlátozását és** az ahhoz kapcsolódó, az egészségügyi szolgáltatókra, **az egészségügy, az egészség-védelem érdekében meghatározott kivételek körét a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet** (a továbbiakban: **Lr.**) 3. melléklet, B) fejezet, 7.3. pont **szabályozza**.  Annak eldöntése, hogy egy orvosi vizsgálatra, kezelésre, műtétre, felülvizsgálatra történő megjelenés érdekében az érintetteknek, illetve az őket szállító gépjárműnek, az üzemeltetőnek az emberi egészségre veszélyt jelentő vészhelyzetben **indokolt-e kivételi körbe tartozniuk** (másképp: **az egyéni vs. a társadalmi szintű egészségvédelem** érdekében milyen a szükséges mértékű és alkalmas módú gépjárműforgalom korlátozás), az a – jogalkotásról szóló 2010. évi CXXX. törvény 3. § rendelkezésére[[1]](#footnote-1) alapján – **Lr. szabályozási körébe tartozó kérdés**, **mert** ennek eldöntése **független a** – Lr. 3. melléklet, B) fejezet, 1. pont szerinti – „***helyi viszonyokhoz történő adaptálás***”-tól.  Megjegyezzük, hogy a budapesti gépjárműforgalom szmoghelyzeti korlátozására történő **felkészülést** egy **előzetes tájékoztatás**[[2]](#footnote-2), **továbbá** a forgalomkorlátozó intézkedés bevezetésének további **késleltetés**e[[3]](#footnote-3) **is segíti**, továbbá a betegszállító gépjármű fogalmát a betegszállítástól szóló 19/1998. (VI.3.) NM rendelet 2. §. *h)* pontja határozza meg.  A veszélyhelyzet kezelését az állami szervek kommunikációja, állásfoglalása is nagymértékben segítené (többek között az illetékes egészségügyi államigazgatási szerv álláspontja a gyermek- és oktatási intézmények szabadba tervezett programjával kapcsolatban, vagy további szakmai javaslata – különösen az egészségügyi – intézményvezetők felé, például a betegszállítás átszervezésével kapcsolatban). |
|  | **Megoldási javaslat:** **indokolt esetben a Lr.** 3. melléklet, B) fejezet, 7.3. pont **módosítása**, kiegészítése. |

| **Észrevételek, javaslatok főbb témakörei** | **Alkalmazhatóság korlátjai, a figyelembevétel lehetősége** |
| --- | --- |
| Külföldi rendszámú gépjárművekre vonatkozik-e a korlátozás? | A forgalomkorlátozó intézkedés **csak a Magyarországon forgalomba helyezett járművekre** vonatkozik. Külföldön forgalomba helyezett járművekre akkor vonatkozhatna, ha **állami szinten szabályozott** (például a németországi megoldáshoz hasonló) matricás-rendszer kerülne bevezetésre, aminek alkalmazásáról az önkormányzatok dönthetnének. Megjegyezzük, hogy a 2016-tól megszüntetett magyarországi matricás rendszer hátrányairól, a németországi megoldás előnyeiről a Rendelet legutóbbi módosításával (2016. február) kapcsolatos közgyűlési előterjesztés[[4]](#footnote-4) Előzetes hatásvizsgálati lapja (6. mellékelt) tartalmaz részletesebb tájékoztatást. |
|  | **Megoldási javaslat:** mivel a légszennyezettségi helyzetet leginkább tartós (állandó, hosszú távú) és nem rendkívüli (rövid időszakhoz kötött) intézkedésekkel lehet alapvetően javítani, ezért a **közlekedésügyért felelős miniszter számára javasolt a németországi megoldás átvételének**, illetve a kölcsönös elfogadás **vizsgálata**. |
| Motorokra, robogóra, mopedautókra vonatkozó kérdések | Több panasz érkezett a **motorkerékpárok hiányos, illetve pontatlan környezetvédelmi osztályba sorolásá**val kapcsolatban. Megalapozott panasz esetében az üzembentartóknak – az államigazgatási eljárás során elkövetett hiba javításának költség és időigényén túl – a forgalomkorlátozás időtartama alatti jogkövető magatartásuk esetén további hátrányuk származik.  Több javaslat vonatkozott a **belső égésű motorral hajtott, rendszámtábla nélküli segédmotoros kerékpárok, robogók forgalmának tilalmára**. Természetesen ez a tilalmi javaslat a kizárólag elektromos üzemű robogókra nem vonatkozik. |
|  | **Megoldási javaslat:** a **közlekedésügyért felelős miniszter számára javasolt a motorkerékpárok hiányos, illetve pontatlan környezetvédelmi osztályba sorolásá**nak ügyfélbarát általános rendezése, továbbá a segédmotoros kerékpárok, robogók rendszámkötelezettségének, a rendszámozás bevezetésének vizsgálata.  **Rendelet kiegészítési javaslata:** a kormányzati intézkedési lehetőségeken túl, a benyújtott rendelet-módosító javaslat alapján a Rendelet erre vonatkozó módosítása, a korlátozás kiterjesztése. |
| Ingyenes tömegközlekedéssel kapcsolatban | A Fővárosi Közgyűlés 14/2017. (01.25.) Főv. Kgy. határozatával döntött Főpolgármester úr javaslatára arról, hogy „*2017. január 25-től a riasztási fokozat érvényességének idejére Budapest közigazgatási határán belülre vonatkozóan elrendeli, hogy a Budapest közigazgatási határán belül BKK Budapest bérlettel igénybe vehető személyszállítási közszolgáltatásokat 0-4 közötti környezetvédelmi besorolású jármű forgalmi engedélyének felmutatásával ingyenesen vehető igénybe*”. |
|  | **Megoldási javaslat:** a 14/2017. (01.25.) Főv. Kgy. határozat hatályon kívülre helyezése az előterjesztésben részletezett körülményekre tekintettel, illetve állami szintű intézkedésként megvizsgálható az országos szinten egységes ingyenes használat lehetősége. |
| A rendszeresen, akár menetrend szerinti közlekedő, de nem közszolgáltató közösségi közlekedés gépjárművei bele értendők-e a kiviteli körbe? | A Rendelet 10. § a) pontja szerint mentesülnek a forgalomkorlátozás alól „*a helyi, helyközi és távolsági közúti közösségi közlekedés - valamint a személytaxi-szolgáltatás – gépjárművei*”.  A jogalkotó szándéka szerint ez a kivételi kör gyakorlatilag a BKV és a korábbi VOLÁN-társaságok által működtetett, közszolgáltatásra alkalmas gépjárműveit jelentik, **és nem jelentik az egyéb személygépkocsis, vagy autóbuszos személyszállító szolgáltatások** – repülőtéri járatok, u.n. munkásjáratok, iskolabuszok, taxinak is értelmezhető, de nem a taxirendelet alapján üzemeltetett – **gépjárműveit**.  Az eredeti célkitűzés pontosítását a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény megalkotása, az azzal való összhang megteremtése is időszerűvé tette, miszerint **a hatályos személyszállítási közszolgáltatási szerződéssel rendelkező országos, regionális, elővárosi és helyi személyszállítási szolgáltatók közszolgáltatásra alkalmas gépjárművei tartozhatnak a kivételi körbe**.  Budapesten személytaxi-szolgáltatás már jelenleg is csak legalább EURO 4 környezetvédelmi besorolású (azaz legalább 9-11 környezetvédelmi osztályú[[5]](#footnote-5)) személygépkocsival folytatható, a személytaxival végzett személyszállítási szolgáltatás és a személytaxi-szolgáltatást közvetítő és szervező szolgálat működtetésének feltételeiről, a taxiállomások létesítésének és igénybevételének rendjéről és a személytaxi-szolgáltatás hatósági áráról szóló 31/2013. (IV. 18.) Főv. Kgy. rendelet 3. § (8) bekezdése szerint. Ez a követelmény 2018. január 1-től szigorodik, EURO 5 besorolásra, azaz legalább 12-es környezetvédelmi osztályra. Fenti jogszabályok alapján a **taxikra vonatkozó környezetvédelmi feltételek már lényegesen szigorúbbakká váltak, ezért a taxik kivételi körbe sorolása már nem indokolt**. |
|  | **Megoldási javaslat**: a Rendelet 10. § *a)* pontjának megfelelő módosítása. |
| Mozgássérültek mentességére vonatkozó kérdések | A forgalomkorlátozás alól mentesülők körét – Lr. 3. melléklet, B) fejezet, 7.3. pontban foglaltakon túl – kiegészíti a Rendelet 10. §-a. Ezen szakasz *d)* pontja a mozgáskorlátozott személyt szállító gépjármű mentességét szabályozza.  A mozgássérültek mentességére vonatkozó kérdések eldöntéséhez a mozgásában korlátozott személy parkolási igazolványáról szóló 218/2003. (XII. 11.) Korm. rendelet 8. § (4) bekezdésének rendelkezése nyújt értelmezési segítséget, miszerint „***az igazolvány nem adható át*** *használatra az arra jogosulatlan személynek”*, valamint „*a jogosultat szállító* ***jármű vezetője*** *az igazolvány által biztosított* ***kedvezményekkel csak a jogosult szállítása esetén élhet***”. |
| Az élelmiszer-áruszállító gépjárművek célforgalma | Az élelmiszer-áruszállító gépjárművek célforgalma jelenleg a budapesti szmoghelyzeti forgalomkorlátozás során a kivételi körbe tartozik, a Rendelet 10. § *j)* pontja szerint.  E kivételi kör meghatározásakor a jogalkotó szándéka az volt, hogy **a lakosság élelmiszer ellátása** – elsősorban az élelmiszert forgalmazó üzletek árufeltöltése, az oktatási, egészségügyi intézmények közétkeztetése, élelmiszer-ellátása, továbbá az önkormányzatok által biztosított szociális ételszállítás (különösen a mozgáskorlátozottak, otthonápoltak ellátása) – **zavartalan** legyen. Ettől a célkitűzéstől indokolt megkülönböztetni különösen az olyan készétel kiszállítókat, futárokat, akik szolgáltatásukat korlátozással érintett gépjárművel, főleg a délutáni, esti időszakban végzik.  Egy szmoghelyzeti budapesti közúti ellenőrzés alkalmával a gépjármű üzemeltetője – az általános forgalmi ellenőrzésre vonatkozó szabályokon túl – a következő okiratok **egyidejű bemutatásával** **igazolhatják mentességüket**:   * **szállítólevél**, amely tartalmazza a szállított élelmiszer megnevezését, mennyiségét, a kiindulás és az úticél címét; az áru átvétele után az átvétel időpontját, az átvevő nyilatkozatát az átvételről, nevét és aláírását; * **forgalmi engedély**, amelyben a gépjármű tulajdonosa, illetve üzembentartója a szállítólevelet kiállító szervezet, vagy a gépjárművet vezető személy; * ha a forgalmi engedélyben a gépjármű tulajdonosa, illetve üzembentartója a gépjárművet vezető személy, akkor olyan **munkaszerződés** (vagy az ezt helyettesítő bármely okirat), mely igazolja, hogy a magánszemély az élelmiszer-áruszállító tevékenységet – a szállítólevelet kiállító szervezet megbízása alapján – a saját tulajdonában lévő gépjárművével végzi. |
|  | **Megoldási javaslat**: A teherforgalmi rendelettel összhangban a Rendelet 10. § *j)* pontjának megfelelő módosítása, az élelmiszer-áruszállító gépjárművek célforgalmának időbeli korlátozása. |
| Ingyenes parkolást! | **Ingyenesség helyett** a Budapest főváros közigazgatási területén a járművel várakozás rendjének egységes kialakításáról, a várakozás díjáról és az üzemképtelen járművek tárolásának szabályozásáról szóló 30/2010. (VI. 4.) Főv. Kgy. rendelet (a továbbiakban: Parkolási rendelet) **idejétmúlt** rendelkezésének **hatályon kívül helyezése indokolt**. A korábbi időszakban szmogriadó esetére a páros-páratlan rendszámú gépjárművek forgalmának korlátozásához kötődött a Parkolási rendelet azon szabálya, hogy a kihirdetéssel azonnal hatályba lépő korlátozás miatt a városban bennrekedt járművek ingyen parkolhassanak addig, amíg a korlátozást fel nem oldják. Mivel a jelenlegi szmogriadó-szabályozásban – **tekintettel** az MTI-hez eljuttatott **előzetes tájékoztatásra** (Rendelet 2. § (2) bekezdés a) pontja szerint), majd **a kihirdetést követő hatálybalépésre** (Rendelet 5. § (3) bekezdése szerint), valamint a forgalomkorlátozások általános, **jellemzően nappali időszakaira** (Rendelet 5. § (4) bekezdése szerint) – **már kellő idő áll rendelkezésre** a korlátozással érintett gépjárműtulajdonosok számára a gépjárművel történő **távozásra, illetve a jövőbeli utazások áttervezésére**, ráadásul a tömegközlekedés is ingyenes lesz számukra, így kifejezetten **a forgalomcsökkentési cél ellen hatna** szmogriadó esetén, ha a korlátozás alá eső járművek továbbra is ingyenesen parkolhatnának. |
|  | **Megoldási javaslat**: Fővárosi parkolási rendelet vonatkozó szakaszának hatályon kívülre helyezése**.** |
| A páros-páratlan forgalomkorlátozási elv alkalmazásának visszaállítása | **Egy rendkívüli légszennyezettségi helyzetet rövid távú, rendkívüli intézkedésekkel megoldani nem lehet**, a szmoghelyzeti – szokatlanul nagyfokú lakossági együttműködést igénylő – intézkedések célja a lakossági alkalmazkodást segítő tájékoztatáson túl, legfeljebb a további romlás megelőzése.  **A levegő minősége alapvetően az energiapolitikai döntések közép- és hosszútávú következményeként alakul ki**. Budapest levegőjének legjelentősebb korábbi javulását is a ’80-as évek második felétől tapasztalhattuk, ami a ’60-as évek közepétől indított földgázprogram – a széntüzelésről a földgáz alapú tüzelésre történő átállást lehetővé tevő energiapolitikai döntés több évtizedes végrehajtásának – eredménye.  Az energiapolitikai döntések következményei a levegő állapotának alapvető alakítása mellett egyszerre jelennek meg például a gépjárművekkel (mozgó pontforrásokkal) és a kéményekkel (helyhez kötött lakossági és ipari pontforrásokkal) kapcsolatos szabályozásokban is.  Ennek megfelelően az EU is régóta alkalmazza a forgalomba hozható termékek, például a gépjárművek környezetvédelmi tulajdonságainak szabályozását is. A **’90-es évek eleje óta alkalmazott európai kibocsátási normák jelentősen csökkentették a gépjárművek kibocsátási szintjét, ezért** a Fővárosi Önkormányzat a rendeletalkotása során, a hatékony szmoghelyzeti intézkedések érdekében – **a kevesebb több** (a páros-páratlan elv alkalmazásához képest így kevesebb gépjármű korlátozásával több kibocsátás-csökkenés érhető el) **elv** alapján – a kormányzat közlekedési jogszabályai alapján kialakított környezetvédelmi osztályba sorolás rendszerét használja. Jelenleg **a gépjárművek gyakorlatilag egyharmada kerül korlátozás alá, amelyek a közlekedési kibocsátás többszörösét okozzák, mind a korszerűbbek**.  Az alkalmazott szabályozási elvnek megfelelően a fővárosi szmogriadóval kapcsolatos önkormányzati rendeletünk módosításakor – a legutóbbi tapasztalatokon és Főpolgármester úr által már jelzett, a kormányzati hatáskörbe tartozó jogszabályok módosítására vonatkozó fővárosi javaslatokon túl – azt **kell majd mérlegelni**, hogy **mikor és mikori hatályba lépéssel kerüljenek** majd szmoghelyzeti **korlátozás alá az EURO 3-as dízel** üzemű gépjárművek, amelyeket a hazai közlekedési jogszabály **a 7-es és 8-as jelű környezetvédelmi osztályokba** sorolt. Ha ez a korlátozás is hatályba lépne, akkor is csak a gépjárművek gyakorlatilag 40%-a kerülne korlátozás alá. A **7-es és 8-as jelű** környezetvédelmi osztályokba sorolt jelenleg nem korlátozott gépjárművek is **akár 15-16 évesek is lehetnek**.  Megjegyezzük, hogy a levegőminőség javítása érdekében **hosszú távra tervezett intézkedések bevezetése előtt** érdemes **figyelembe venni** a megvalósított intézkedések tapasztalatait, mint például a londoni belváros forgalomcsillapítási övezethez rendelt behajtási díj (a „dugódíj”) **nem várt vagy elmaradt környezeti hatásait[[6]](#footnote-6)**. |
| Egyedi engedélyek, felmentések, behajtási engedélyek kérése, továbbá a ki szeretne jutni városból | A rendkívüli, alkalmi jellegű és párnapos (legfeljebb egy hetes) veszélyhelyzeti intézkedéshez **nem indokolt egyedi engedély, behajtási engedély eljárás kialakítása, megvalósítása**.  Ismét megjegyezzük, hogy a budapesti gépjárműforgalom szmoghelyzeti korlátozására történő **felkészülést** egy **előzetes tájékoztatás**, **továbbá** a forgalomkorlátozó intézkedés bevezetésének további **késleltetés**e **is segíti**. A forgalomkorlátozó intézkedések PM10 miatt elrendelt riasztási fokozatban 6-22 óráig vannak érvényben (22-6 óra között nem), míg az ózon esetében a korlátozott időszak 10-18 óráig. |
| A lakossági szilárd tüzelőanyag égetés ellenőrzéséért, visszaszorításáért miért nem történik megfelelő intézkedés? | Budapesten **a háztartási tevékenységgel okozott légszennyezésre** vonatkozó egyes sajátos szabályok rendelettel történő megállapítása a – Kvt. 48. § (4) bekezdés *b)* pontja szerint – Fővárosi Közgyűlés hatásköre. A hatáskör gyakorlása során a következő kérdésekre olyan választ szükséges adni, amelyből a hatékony, arányos és jogszerű intézkedés lehetősége következhetne:   * ha a hulladékok égetése tiltott, akkor megtiltható-e a kereskedelmi forgalomban megvásárolható tüzelőanyag jogszerűen működtetett tüzelőberendezésben történő elégetése?   (Erre nincs felhatalmazása az önkormányzatnak.)   * kötelezhető-e bárki arra, hogy jogszerűen működő csak szilárdtüzelésű fűtési rendszerét, más jellegű, módú hőforrásra állítsa át? (Erre nincs fölhatalmazása az önkormányzatnak.) * önkormányzati rendeletben előírható-e az országos szinten engedélyezett tüzelőanyag összetevőinek, a tüzelőanyagok minőségének helyi szintű szigorítása?   (Erre nincs felhatalmazása az önkormányzatnak.)   * régebben (már hatályon kívülre helyezett rendelkezéssel[[7]](#footnote-7)) határértéket írtak elő „*az állandó tartózkodásra szolgáló helyiségek hőmérséklet-*”ére, ami egy ellenőrizhetetlen, illetve aránytalan műszaki és jogi eszközöket igénylő követelmény, ezért nem alkalmazható. * ha Budapesten a kerületi kormányhivatal vezetője jogsértést tapasztal (például hulladékot égetnek kizárólag szilárdtüzelésű kályhában, kazánban) egy tiltó és büntető tartalmú hatósági döntés fellebbezése esetén arányosnak tekinthető-e, ha télen (jellemzően ekkor nagy hidegben) így már nem biztosított az ottlakók fűtése? A fellebbezés ideje alatt halasztó, vagy nem halasztható hatályú a hatósági döntés?   Fenti helyzetek alapján is belátható, hogy bár a helyzet megoldására a törvény az önkormányzatok számára látszólag hatáskört ad, ugyanakkor **a megalapozott, hatékony és arányos műszaki helyi intézkedések meghozatala** – különösen a budapesti levegőtisztaság-védelmi **agglomeráció településeit[[8]](#footnote-8) együtt** tekintve – **nem lehetséges.** A települési szintű döntéshozatal – amelynek eredménye az agglomeráció településeinek légszennyezettségi állapotára is hatással van – nagyon eltérő környezetvédelmi eredményű intézkedéseket eredményeznek, amit például a Környezeti Tanácsadó Irodák Hálózata által végzett felmérésben közölt térkép is jól szemléltet:    Mivel a levegő minősége az energiapolitikai döntések közép- és hosszútávú következményeként alakul ki[[9]](#footnote-9), ezért az elvárt hatékonyság hiányában a rövidtávú, azonnali hatósági eszközök alkalmazása folyamatosan felülvizsgálatra fog szorulni.  Fenti műszaki és jogi körülmények – és állami szinten hozott, hosszú távú, felelős energiapolitikai (elsősorban energiatakarékosságot és –hatékonyságot eredményező) intézkedések – mellett legfeljebb önkormányzati, helyi szintű – **Budapesten** főpolgármesteri – **ajánlásokat lehet tenni**. Ezeket az ajánlásokat a hatósági határozatokon túl a fővárosi sajtóközlemények is tartalmazzák. Ehhez hasonló tartalmú ajánlásokat – további általános tájékoztatáson túl – a Földművelésügyi Minisztérium "Fűts okosan!" kampánya is tartalmaz (<http://www.futsokosankampany.hu>). |
| A gépjárművek forgalmának korlátozásával a munkába járás, ezért a munkavégzés akadályozott (nem tudnak szerszámokat szállítani, nem tudnak kimenni a városból munkavégzésre). | Ismét megjegyezzük, hogy a budapesti gépjárműforgalom szmoghelyzeti korlátozására történő felkészülést egy előzetes tájékoztatás, továbbá a forgalomkorlátozó intézkedés bevezetésének további késleltetése is segíti. A forgalomkorlátozó intézkedések PM10 miatt elrendelt riasztási fokozatban 6-22 óráig vannak érvényben (22-6 óra között nem), míg az ózon esetében a korlátozott időszak  10-18 óráig. Tehát az éjszakai órákban a legszükségesebb gépkocsimozgások elvégezhetők. Kívánatos lenne, hogy a kedvezőbb környezetvédelmi tulajdonságú járművek használói is csökkentsék mozgásukat. Másik javasolt lehetőség a lakosság önszerveződése a „telekocsi” gyakorlat alkalmazásával. |
| A meglévő P+R parkolási lehetőségekről célszerű lenne részletesebb előzetes tájékoztatást kapni. Javasolt további P+R parkoló létesítése. | A jelenleg igénybe vehető P+R parkolókkal kapcsolatos részletes tájékoztatás a Budapest Közút Zrt. honlapján meg fog jelenni, továbbá az ezekre történő hivatkozást a szmoghelyzetben kiadott sajtóközlemények is tartalmazni fogják.  További P+R parkoló létesítése az anyagi források függvényében lehetséges. |

**Az avar- és kerti hulladék égetési tilalmához kapcsolatos észrevétel, javaslat**

| **Észrevételek, javaslatok[[10]](#footnote-10)** | **Alkalmazhatóság korlátjai, a figyelembevétel lehetősége** |
| --- | --- |
| A Rendelet „*4/A. §-a alapján Budapest területén az avar és kerti hulladék elégetése egész évben tilos. A gyakorlatban ez komoly problémát okoz a fővárosi lakosoknak, tekintettel arra, hogy bizonyos növényeket sem komposztálni, sem a forgalmazott és* [a Rendelet]*-ben nevesített FKF zsákban sem lehet elszállítani*”. | Az avar- és kertihulladék-égetés fővárosi **tilalmának fenntartása** továbbra is azért **indokolt** (a Magyarországgal szemben tartó **kötelezettségszegési eljáráson túl**), mert ez a tevékenység nem csak a szálló por (PM10) légszennyező anyaggal, hanem további, még veszélyesebb légszennyezőkkel terheli a környezetet – a további megoldási lehetőségekhez képest aránytalanul nagyobb mértékben – veszélyeztetve a nyílt téri égetés környezetében tartózkodók egészségét.  A 2009 novemberében megkezdett és jelenleg is tartó eljárást az EU azért indított el, mert – több magyarországi települést, azon belül Budapestet és agglomerációját is érintve – a szálló por (PM10) **egészségügyi** (éves és 24 órás, és **nem a szmogriadó esetén alkalmazott** tájékoztatási és riasztási küszöbértékek) **határértékei nem teljesültek**.  Az avar- és kerti hulladékok égetésének tilalmára vonatkozó rendelkezést a Fővárosi Önkormányzat a budapesti szmoghelyzet kialakulásának megelőzésére **általános intézkedésként** állapította meg.  **A hulladékok nyílt téri égetésének országosan általános tilalmát** a Lr. 27. (2) bekezdése állapítja meg, szabályozva egyúttal a tilalom megsértésének hatósági szankcionálását is. A hulladékok szűkebb csoportjára, az avar- és kerti hulladékok égetésére vonatkozó szabályokat Budapesten rendelettel – a Kvt. 48. § (5) bekezdése *a)* pontjában kapott felhatalmazás alapján, és a (4) bekezdés *b)* pontjában meghatározott feladatkörében – a Fővárosi Önkormányzat állapítja meg.  A Rendelet 4/A. § tehát összhangban van a Lr. 27. (2) bekezdés rendelkezésével, és az abban foglalt **tilalom főváros területén való enyhítése jelenleg** – tekintettel jelen előterjesztés 5. mellékletében található főpolgármesteri észrevételekre, jogszabálymódosítási javaslatokra is – **szakmailag nem indokolt**. |
| A Rendelet „*4/A. § tiltását a 11. § (1) alapján a kerületi jegyző jogosult ellenőrizni, azonban ez a rendelet sem tartalmaz szankciót*”. | A Lr. 36. § (2) bekezdés *e)* pontja alapján a nem gazdálkodó szervezet által működtetett diffúz légszennyező forrással kapcsolatos levegőtisztaság-védelmi hatósági ügyben a megyei kormányhivatal környezetvédelmi hatáskörben eljáró járási hivatala – jelen esetben Budapest Főváros Kormányhivatal III. Kerületi Hivatala, ahogy erről az óbudai önkormányzat honlapján[[11]](#footnote-11) is tájékozódhatunk – jár el első fokon. A szankció (bírság) lehetőségét – a Lr. 27. § (2) bekezdésének rendelkezésének megsértése alapján – a Lr. 9. mellékletének 18. pontja biztosítja. |
| „*Tovább nehezíti a szabályozás gyakorlati alkalmazását az a tény, hogy a* [Rendelet] *nincs összhangban a levegő védelméről szóló 306/2010. (XII. 23.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Korm. rend.) füstköd-riadó tervre vonatkozó előírásaival.* [A Rendelet] *enyhébb – kérés formájában megnyilvánuló önkorlátozás – intézkedési lehetőséget biztosít, míg a Korm. rend. konkrét tiltást nevesít. A Korm. rend. ehhez hozzárendeli a tilalom betartását biztosító eszközöket is, de ez a gyakorlatban nem tud érvényesülni, hiszen az önkorlátozás betartása nem kikényszeríthető.”* | Konkrét hivatkozás hiányában sajnos nem értelmezhető a kerületi felvetés. Álláspontunk szerint a Rendelet összhangban van a Lr. jelenleg hatályos szabályaival, ezt támasztja alá az is, hogy a Rendelet megalkotásához, módosításához előírt környezetvédelmi hatósági véleményezés során sem merült fel kifogás az illetékes hatóság részéről.  Egyebekben változatlanul az a véleményünk, hogy**az avar és kerti hulladék elégetésének tilalma** – az országos szabályozással összhangban – **változatlanul fenntartandó**, mert az a kerületi felvetés, hogy *„bizonyos növényeket sem komposztálni, sem a forgalmazott és* [a Rendelet]*-ben nevesített FKF zsákban sem lehet elszállítani*”, környezetvédelmi és hulladékgazdálkodási szempontból sem alátámasztott. A komposztálási és az FKF zsákban történő elszállításon túl a növényi maradványokat egy méteresre vágva, majd kötegelve az FKF a zsákba rakott növényi hulladékokkal együtt elszállítja, a még nagyobb maradványok térítésmentes elszállítása az évente egyszeri lomtalanítással biztosított. Ezen túlmenően a karácsonyfákat szintén elszállítja a közszolgáltató. |

1. „*3.§ Az azonos vagy hasonló életviszonyokat azonos vagy hasonló módon, szabályozási szintenként lehetőleg* ***ugyanabban a jogszabályban*** *kell szabályozni. A szabályozás* ***nem lehet indokolatlanul*** *párhuzamos vagy* ***többszintű****. A jogszabályban nem ismételhető meg az Alaptörvény vagy olyan jogszabály rendelkezése, amellyel a jogszabály az Alaptörvény alapján nem lehet ellentétes.*” [↑](#footnote-ref-1)
2. A riasztási fokozat **elrendelését megelőző nap** 18 óráig kiadott **előzetes tájékoztatás**ról (lásd: Rendelet 2. §  
   (2) bekezdés *a)* pont). [↑](#footnote-ref-2)
3. A riasztási fokozat esetében alkalmazott **forgalomkorlátozó intézkedések** a riasztási fokozat **elrendelését követő nap** 6 órától lépnek életbe (lásd: Rendelet 5. § (3) bekezdés). [↑](#footnote-ref-3)
4. <http://infoszab.budapest.hu:8080/akl/tva/Tir.aspx?scope=kozgyules&sessionid=6753&agendaitemid=90836> [↑](#footnote-ref-4)
5. L.: a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló  
   6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 5. számú melléklet II. fejezete alapján. [↑](#footnote-ref-5)
6. <https://stuff.mit.edu/afs/athena/dept/cron/Backup/project/urban-sustainability/Discouraging%20Driving_Patrick%20Lynch/Misc/Atkinson%20et%20al%20(2008)%20The%20impacts%20of%20the%20congestion%20charging%20scheme%20on%20ambient%20air%20pollution%20concetrations%20in%20London.pdf>

   Atkinson és munkatársainak 2009. júliusi tanulmánya részletesen ismerteti a londoni „dugódíj” levegőszennyezettségre gyakorolt hatását. A tanulmány összefoglalója – a londoni dugódíj bevezetése előtti két év és az utáni kétéves időszak adatainak elemzése alapján – megállapítja, hogy **az intézkedéseknek és a tapasztalt változásoknak nem lehet ok-okozati összefüggést tulajdonítani**, továbbá azt is megállapítja, hogy a dugódíj bevezetésének környezeti **eredményei váratlanok és nem teljesen kedvezőek is lehetnek**. A tanulmány részletesen bemutatta a nem várt vagy elmaradt környezeti hatásokat. [↑](#footnote-ref-6)
7. a füstködriadó-tervről szóló 48/2003. (IX. 19.) Főv. Kgy. rendelet 1. számú melléklet II. fejezet 1.1. pont: „*Ha a korlátozást e rendelet 7. § (3) bekezdésében leírtak miatt kell bevezetni, akkor a lakosság és a közintézmények  
   (az egészségügyi, a szociális és az oktatási intézmények, valamint az óvodák és bölcsődék kivételével) a főváros teljes területén kötelesek a szilárd- és olajtüzelésű berendezések használatát oly módon mérsékelni, hogy az állandó tartózkodásra szolgáló helyiségek hőmérséklete legfeljebb 18 °C legyen.*” L. még: hasonló tartalommal a füstködriadó-tervről szóló 22/1994. (IV. 29.) Főv. Kgy. rendelet 1. számú mellékletet is. [↑](#footnote-ref-7)
8. A légszennyezettségi agglomerációk és zónák kijelöléséről szóló 4/2002. (X. 7.) KvVM rendelet 2. számú melléklet alapján. [↑](#footnote-ref-8)
9. Bécs hosszú távú intézkedéseiről (a **lakóházak hőszigetelésének korszerűsítéséről**, valamint a **távhőrendszer** folyamatos **bővítéséről**), illetve annak **levegőtisztasági összefüggéseiről** itt is olvashatunk: <https://www.eurocommpr.at/assets/uploads/Szmog_240117.pdf> [↑](#footnote-ref-9)
10. Budapest Főváros III. Kerület Óbuda-Békásmegyer Önkormányzat képviselőtestületének 158//2017 (III.29.) számú határozata alapján [↑](#footnote-ref-10)
11. <https://obuda.hu/ugyek/levegotisztasag-vedelem/> [↑](#footnote-ref-11)