

A levegőtisztaság javítása céljából szükséges intézkedések

A levegőminőség javítása céljából rendezett közös szemináriumot 2007. április 20-án és 21-én az Európai Környezetvédelmi Iroda (European Environmental Bureau, EEB) és a Német Környezetvédők (Deutsche Umwelthilfe, DUH) nevű szervezet.

A rendezvény első napján a német környezetvédelmi kormányzat vezető tisztviselői tartottak előadásokat széleskörű hallgatóság előtt a DUH központi irodájában a volt Marx–Engels tér, ma Hackesche Höfe egy gyönyörűen restaurált háztömbjében a tetőteraszi előadó helyiségben. A terem és az egyesület jelképe egy német művész által ajándékozott szobor: egy kétméteres oszlopon trónoló, második világháborús gázmaszkot viselő puttó anyyalka.

A szeminárium vezetője mindkét napon Ursula Vavrik, az EEB programigazgatója volt.

A német szövetségi környezetvédelmi hivatal képviselőjében az évtizedek óta Németországban élő hazánkfia, Kacsóh László tartotta a bevezető előadást az EU levegőtisztaságot szabályozó irányelveinek bevezetéséről. Németországban a levegőtisztasági intézkedések a szövetségi irányítás alá tartoznak. Nehéz megértetni a döntéshozókkal és a lakossággal egy olyan, nagy költségvonzatú intézkedést, amelynek haszna nem „látható”, amint az intézkedések elmaradásának kárai sem közvetlenül szembetűnőek. Az intézkedések egyik központi eleme a közlekedés által kibocsátott részecskék (PM10) és nitrogén-dioxid (NO₂) szennyezés csökkentése. Jelenleg 895 egyedi mérőpontjuk van, amelyek közül 107 a standardizált. A közlekedésben részt vevő járművek kibocsátásának ellenőrzésére és ezen belül az utólagosan felszerelt szűrők működésének ellenőrzésére nagy erőket fordítanak. A helyi egészségkárosítások elkerülésére a csúcshatású megelőzés a forgalomszervezési fő feladatuk. Sokan viszont a jó időjárási viszonyokra várnak a káros hatások megelőzésére, és csak látszatmegoldásokkal védekeznek.

Jürgen Resch, a DUH igazgatója más oldalról közelített a kérdéshez. Szerinte optimizmusra ad okot, hogy bevezették a dízel-szűrőtől függő adót. A – főleg dízeljárművek okozta – részecske-kibocsátás, valamint az ózonképződés következtében Németországban korábban évente 65 000 ember halt meg idő előtt (az EU15 országaiban pedig összesen 310 000 fő). Több éve elkezdett kampányuk fő célkitűzése az volt, hogy részecskeszűrő nélkül ne kerülhessen a forgalomba új dízel üzemű jármű, amit el is értek: 2002 novemberében ilyen szabályozást hozott a német kormány. A régi járművekre pedig a szűrők felszerelését az állam gépkocsinként 330 euróval támogatja, ami a beszerelési költségnek közel a felét teszi ki. Berlinben 2008-tól a körúton belül (vagyis a belső városrészben) egyáltalán nem közlekedhet szűrő nélküli gépkocsi.

Az előadást követő vitában több hozzászólás kiemelte a német szövetségi állásfoglalás jelszavát: „Több mozgáslehetőséget, kisebb gépjármű-forgalmat!” Elmondták azt is, hogy vannak városok, ahol teljesen megtiltották a szűrő nélküli dízel járművek közlekedését (például Tokióban). Hollandiában pedig az adót 2012-től a megtett kilométer után kell majd fizetni. A sebességkorlátozásra vonatkozó kérdésre az volt a válasz, hogy a számítások szerint a részecskék vonatkozásában kevesebb mint 2 mikrogramm/köbméter légszennyezés-csökkenést eredményezne, és jobbára csak a lakott területeken kívül.

Christian Nagl az osztrák szövetségi környezetvédelmi hivatal képviselőjében az EU irányelveinek ausztriai bevezetéséről adott tájékoztatást. Az ismertetett adatok nagyrészt azonosak a néhány hete a bécsi városházán tartott nemzetközi levegőtisztaság-védelmi konferencián elhangzottakkal. Ausztriában a részecskeszűrőkkel felszerelt új autók regisztrációs adóját 300 euróval csökkentették 2005 júliusában. Egyúttal 150 euróval megemelték a szűrővel nem rendelkező autók regisztrációs adóját, amit 2006 júliusától 300 euróra növeltek. A fő hangsúlyt az előadó négy fő területre osztotta fel: az információs, a politikai, a technikai nehézségek mellett az egyéb problémák között szerepelt, hogy a

mérőállomásokon mért légszennyezések 60%-a távoli, 10%-a közeli (például a forgalmas úton keletkező), és csak 30%-a az általános helyi eredetű légszennyezés. Megszívlelendő, hogy Bécsben a belvárosi teherautó-forgalom túlnyomó része építkezési eredetű! (Vajon létezik-e erre vonatkozóan budapesti adat?)

A nap további előadásában Reno Klinger a jogi esetekről tartott rövid összefoglalót, Katarzyna Juda-Rezler Lengyelország, Michal Bernard és Miroslav Suta pedig a Cseh Köztársaság levegőtisztaság-védelmi problémáiról beszélt. A lakosság, illetve a környezetvédő egyesületek ritkán fordulnak náluk bírósághoz, mert perveszteség esetén magas költségek terhelik őket.

A nap záró előadását Mark Barrett, a londoni University College munkatársa tartotta, amely a másnapi program bevezetője is volt az ún. NEC irányelv (az EU 2001/81/EK irányelve az egyes levegőszennyező anyagokra 2010-re előírt nemzeti összkibocsátási határértékekről) megvalósításának problémáiról.

A nap befejezéseként – igen fagyos időben – a péntek délutáni csúcsgorgalom idején az egyik legszennyezettebb berlini út, a Frankfurter Allee légszennyezettségi mérőállomásának megtekintése volt a program. A mérési adatok az erős szélnek köszönhetően határérték alattiak voltak.

A második napon a rendezvény kisebb körben folytatódott. Az egyes országokból érkezett képviselőknek az előre megadott szempontok szerint kellett a NEC irányelv hazájukbeli bevezetésének helyzetéről beszámolnia. A magyarországi programról szóló anyagot* a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztériumban Dr. Bibók Zsuzsa munkatársaitól kaptam meg, amely nagy segítségemre volt a felszólalásom elkészítésében.

Az EEB a következő kérdéseket tette fel a nemzeti programok helyzetéről:

1. Mi a jelenlegi jogi és adminisztratív folyamat a program elfogadásához (jogi kötelezettség vagy szándéknyilatkozat)? Végleges vagy csak tervezet-e a jelenlegi program?
2. Elégészesek-e a jelenlegi intézkedések, vagy továbbiakra is szükség lenne?
3. A program tartalmaz-e minden egyes intézkedésre vonatkozó nagyságrendi becslést minden egyes szennyezőre 2010-ig ezer tonnában? Meghatározza-e a program, hogy egy-egy intézkedés hány ezer tonna légszennyezettség-csökkenést fog eredményezni?
4. Hány intézkedés alapul az EU jogszabályain és hány közülük nemzeti? (Sorold fel, ha lehet!)
5. Találkozik-e a tényleges kibocsátási érték az ajánlottal 2010-ig a jelenlegi program szerint?

Az előzetesen megkapott kérdésekhez az EEB mellékelte egy táblázatot, mely szerint a 25 tagország közül hat még nem küldött jelentést. A megküldöttek terjedelme négy és száznégyszáz oldal között változott, a magyar 32 oldalra tett ki. (Ez az a jelentés, amelyre a beszámolómat alapoztam.)

1. A program szerint a jogi harmonizációt két jogszabály biztosítja: a 7/2003. (V. 26.) KvVm-GKM rendelet a nemzeti kibocsátási határértékekről, valamint a 21/2001. (II. 14.) kormányrendelet a levegőminőség védelméről és annak ellenőrzéséről.
2. A jelenlegi intézkedések és a kibocsátási helyzet megfelelő levegőtisztaságot eredményez az SO₂, NO₂ és az ammónia kibocsátása tekintetében, de az illékony szerves anyag kibocsátása határérték feletti lesz, amint az az alábbi táblázatból látható.

**Egyes légszennyező anyagok magyarországi kibocsátása
és az EU irányelv által előírt összkibocsátási határértékek
(ezer tonna)**

Éves kibocsátás	SO₂	NO_x	VOC	NH₃
Teljes kibocsátás 1990-ben	1010	238	205	124
Teljes kibocsátás 2004-ben	247	185	157	74
Összkibocsátási határérték 2010-ben	500	198	137	90

3. A várható összkibocsátásokra van becslés, de az egyes intézkedések hatására bekövetkező csökkenésekről a beszámoló nem tartalmaz becsléseket.
4. A jogi szabályozás nagy része az EU szabályozás előtti, de az EU irányelvek alapján módosítások történtek.
5. Az illékony szerves anyagok (VOC) kibocsátása várhatóan meghaladja a javasoltat a jelenlegi értékek (mérések, bevallások) szerint.

A továbbiakban a környezetvédő szervezetek állásfoglalásának kialakításáról volt szó a NEC irányelv felülvizsgálatra vonatkozóan, amelynek fő problémaköre a kritikus terhelési küszöb meghatározása – mind a környezetre, mind az egészségre.

A szeminárium zárásaként két szekcióban folyt diskurzus. Az egyikben a hajók által kibocsátott légszennyezés volt a téma, a másikban pedig az EEB új, a levegőtisztaság-védelemmel kapcsolatos „pillanatkép” beszámolójának elkészítéséhez kapott anyagok összefoglalásáról tárgyaltak. A szeminárium zárásaként a két munkacsoport beszámolt az elvégzett munkáról. A zárszót Kerstin Meyer mondta, aki az EEB-nek a szemináriumot szakmailag előkészítő munkatársa és egyúttal a szervezet légszennyezési irányelvekkel kapcsolatos tevékenységeinek összefogója.

Berlin–Budapest, 2007. április 22.

Dr. Farkas Ildikó
a Levegő Munkacsoport Szakértői Testületének alelnöke

* Az Európai Parlament és Tanács 2001/81/EK irányelvében az egyes levegőszennyező anyagokra 2010-re előírt összkibocsátási határértékek hazai teljesítése – Kibocsátáscsökkentési program. Budapest, 2006, http://ec.europa.eu/environment/air/pdf/nat_prog/hungary_hu.pdf