

**A Levegő Munkacsoport észrevételei „a Magyarországnak a Környezeti Levegő Minőségéről és a Tisztább Levegőt Európának Elnevezésű Programról szóló 2008/50/EK Irányelv 22. cikkének megfelelően készített, a megfelelési határidők meghosszabbításáról és a bizonyos határértékek alkalmazásának kötelezettsége alóli Mentességi Kérelméről”**

A Magyar Köztársaság nevében a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium 2008. október 31-én kérelmet nyújtott be a PM10 határértékek alkalmazásának kötelezettsége alól az Európai Bizottság Környezetvédelmi Főigazgatóságához.

A Levegő Munkacsoport Országos Környezetvédő Szövetség (1075 Budapest, Károly körút 3/A.) az egyik legismertebb környezetvédelmi társadalmi szervezet Magyarországon. A 130 szervezetet tömörítő szövetség egyik legfontosabb tevékenységi területe a légszennyezettség elleni küzdelem.

A magyar kormány mentességi kérelmével kapcsolatosan az alábbi észrevételeket tesszük:

A megfelelési határidők meghosszabbításáról és a bizonyos határértékek alkalmazásának kötelezettsége alóli mentességről szóló 2008/403. számú Bizottsági közlemény 16. pontja szerint „A tagállamoknak információt kell szolgáltatniuk a túllépést okozó szennyezés forrásáról.” A magyar PM10 mentességi kérelemben a szennyezési források ezzel szemben nem tisztáztak. A Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium adatai szerint viszont a városokban a PM10-kibocsátás fő okozója a közúti közlekedés. Ezt jól mutatja a következő ábra.

Szennyezőanyagok ágazati megoszlása [t/év]				
	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	CO	Por
Ipar	1647	3344	2620	320
<b>Közúti közlekedés</b>	<b>275</b>	<b>14448</b>	<b>98227</b>	<b>1854</b>
Lakossági fűtés	625	1418	2608	379
Szolgáltatók	21	249	263	5
Légi közlekedés	39	883	1266	0
Összesen:	2607	20342	104984	2558

Forrás: KDV Környezetvédelmi Felügyelőség (2003).

Idézi: Budapest Főváros Levegőtisztaság-védelmi Intézkedési Programja, 2006,

<http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=tirhidden&command=showagendaitem&agendaitemid=53634>

A Bizottsági közlemény 22. pontja szerint „PM<sub>10</sub> esetében a tagállamoknak a 22. cikk (2) bekezdésével összhangban igazolniuk kell, hogy nemzeti, regionális és helyi szinten minden szükséges intézkedést meghoztak annak érdekében, hogy a határértékeknek az eredeti határidőre, azaz 2005. január 1-jére megfeleljenek.” Magyarországon nagyvárosaiban

minimális tényleges intézkedést hoztak. A közlekedés korlátozása elhanyagolható, a gyakorlatban nőtt a forgalom, sőt távfűtésről egyre többen állnak át egyéni fűtésre a megfelelő szabályozás hiánya miatt.

Szintén a 22. pont szerint „a tagállamoknak azonosítaniuk kell a szóban forgó intézkedések által megcélzott szennyező forrásokat, és igazolniuk kell, hogy az intézkedések ténylegesen milyen mértékig járultak hozzá a koncentrációk csökkentéséhez”. A magyar mentességi kérelemhez a csatolt programokból semmilyen jelentős hatású intézkedés nem valósult meg, ezért nyilván arról sincsen információ, hogy ezen intézkedéseknek milyen hatásuk volt. Annak ellenére, hogy a Bizottsági közlemény 23. pontja megfelelő tervek rendelkezésre állását követeli meg, a legtöbb magyar városban még kellően részletes, alaposan kidolgozott és szakmailag alátámasztott programok sem készültek, a rendelkezésre álló tervek sok esetben nem érnek semmit, vagy egyáltalán nem szándékoznak megvalósítani ezeket belátható időn belül. A 23. pontban megkövetelt programokhoz a legtöbb esetben cselekvési terv nem készült, és maguk a programok is általában az előírt határidő után, jelentős csúszással készültek el.

Maga az 2008/50/EK. irányelv 22. cikke is előírja a tagállamok kötelezettségeit az eredményes mentesülés érdekében:

*„(1) Amennyiben egy adott zónában vagy agglomerációban a nitrogén-dioxidra vagy a benzolra vonatkozó határértékeknek való megfelelés nem teljesíthető a XI. mellékletben meghatározott határidőig, a tagállam ezen határidőket legfeljebb öt évvel meghosszabbíthatja az adott zóna vagy agglomeráció tekintetében, feltéve, hogy azon zóna vagy agglomeráció vonatkozásában, amelyre a halasztás vonatkozik, a 23. cikknek megfelelően a levegőminőségi terv készül; a levegőminőséggel kapcsolatos ezen tervet a XV. melléklet B. szakaszában felsorolt, az érintett szennyező anyagokkal kapcsolatos információkkal kell kiegészíteni, valamint a tervnek be kell mutatnia, hogy milyen módon valósítja meg a határértékek betartását az új határidő előtt.*

*(2) Amennyiben egy adott zónában vagy agglomerációban a PM10 vonatkozásában a XI. mellékletben meghatározott határértékeket a helyszínrre jellemző terjedési jellegzetességek, a kedvezőtlen időjárási viszonyok vagy az országhatárokon áterjedő jelleg miatt nem lehet teljesíteni, a tagállamok 2011. június 11-ig mentesülnek ezen határértékek alkalmazásának kötelezettsége alól, feltéve, hogy teljesítik az (1) bekezdésben meghatározott feltételeket, és a tagállam igazolja, hogy nemzeti, regionális és helyi szinten minden szükséges intézkedést meghoztak a határidők betartása érdekében.*

*(3) Az (1) és (2) bekezdés alkalmazása esetén a tagállamok biztosítják, hogy az egyes szennyező anyagokra vonatkozó határértéket ne lépjk túl az érintett szennyező anyagokra vonatkozó, a XI. mellékletben meghatározott maximális tűréshatárnál nagyobb értékkel.*

*(4) A tagállamok értesítik a Bizottságot arról, hogy véleményük szerint hol alkalmazandó az (1) és a (2) bekezdés, valamint továbbítják az (1) bekezdésben említett, a levegőminőségi tervet, beleértve a Bizottság számára annak megvizsgálásához szükséges, valamennyi vonatkozó információt is, hogy a megfelelő feltételeket teljesítették-e. A Bizottság a vizsgálatában figyelembe veszi a tagállamok által tett intézkedéseknek a tagállamokban a környezeti levegő minőségére gyakorolt jelenlegi és jövőbeni becsült hatását, valamint a jelenlegi közösségi intézkedések és a Bizottság által a későbbiekben javasolt, tervezett közösségi intézkedések környezeti levegő minőségére gyakorolt becsült hatását.”*

A megfelelő tervezés és hatékony intézkedések, valamint ezek részletes bemutatása és elemzése hiányában a fentiek alapján – álláspontunk szerint – a tagállam nem kaphat



mentességet a határértékek teljesítése alól.

Országos szinten levegőszennyezés csökkentésének céljával éppen ellentétes intézkedések történtek. A magyar kormány például 2002. óta nem emelte az üzemanyagok jövedéki adóját annak ellenére, hogy azóta az infláció több mint 40 százalékos volt. Nem tett semmit annak érdekében, hogy visszaszorítsa azt az általános elterjedt adócsalási módszert, hogy a személygépkocsik magánhasználatát céges költségként számolják el. (Ez egyúttal rendkívüli mértékben ösztönzi az autóhasználatot.) Sőt, a cégautóadó legutóbbi módosításával óriási kedvezményt nyújtott a luxusautók tulajdonosainak.

(Ld. <http://www.levego.hu/letoltes/kiadvanyok/adocsalas.pdf>,

[http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/cegautoado-veresnek\\_0901.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/cegautoado-veresnek_0901.pdf),

[http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/szgakadocsalas-pm0710.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/szgakadocsalas-pm0710.pdf).)

Az elmúlt években a kormány sok száz milliárd forintot fordított közútfejlesztésre – különösen autópálya-építésekre. Ezek a városokban is további forgalmat gerjesztettek. Ugyanakkor a vasúti közlekedést visszafejlesztette, számos vonalat bezárt, a tömegközlekedési tarifákat jelentősen emelte.

### **Észrevételeink körében jelentősége miatt külön hangsúlyozzuk Budapest helyzetét:**

**Budapest** Főváros Levegőtisztaság-Védelmi Intézkedési Programjában, amelyet 2006-ban fogadott el a Fővárosi Közgyűlés, megfelelően hatékony intézkedési javaslatok szerepelnek (pl. behajtási díj, zöld zónák, közösségi közlekedés fejlesztése és előnyben részesítése), ám ezek túlnyomó részét nem hajtották végre. Bár történtek intézkedések a levegőszennyezettség csökkentésére, azonban más intézkedések ezzel éppen ellentétes hatást váltottak ki, és összességében romlott a helyzet. Gyakran az előnyös intézkedések is csak felemás módon valósultak meg.

A kedvező intézkedések közé tartoztak a következők:

- A tehergépkocsik behajtási díjának valorizálása és kiterjesztése. A behajtási díjat 2008-ig 18 éven keresztül nem emelték, a 2008. évi emelés az azóta eltelt időszak inflációjának felelt meg. A járművek jelentős része azonban kedvezményben részesül. Ellenőrzés pedig gyakorlatilag nem létezik. Ezen okok miatt az intézkedés hatása a levegő minőségére rendkívül csekély.
- Több új buszsávot létesítettek. Ennél azonban sokkal többre lenne szükség. Ráadásul egyes buszsávokat a közút szélesítésével valósították meg, ami – bár javította a tömegközlekedés színvonalát – a személygépkocsi-forgalomra semmilyen hatással nem volt.
- Elkezdődött a belváros forgalomcsillapítása. Ez egyes belső területeken érdemben javíthatja a levegő minőségét, azonban ez a város igen kis területére korlátozódik.
- Megépült az M0-s autópálya Budapestet keletről elkerülő szakasza. Ezáltal a Hungária körúton jelentősen csökkent a kamionforgalom. Ugyanakkor egyéb intézkedések híján az így keletkező szabad helyet nagyrészt betöltötte az egyéb (főleg személyautó-) forgalom.
- 2009 áprilisában elfogadásra került az új parkolási rendelet. Ez bizonyos mértékig szigorította a parkolási feltételeket, és 27 százalékkal emelte a díjakat. Ez azonban még a valorizációt sem érte el, mivel a parkolási díjak hosszú évek óta nem emelkedtek a számottevő infláció ellenére.

A kedvezőtlen intézkedések a következők voltak:



- Egyre szennyezőbbek a buszok, mivel nem jut forrás a karbantartásukra, cseréjükre. A buszok átlagos életkora több mint 15 év.
- Tovább romlott a zöldfelületek állapota, mennyiségük csökkent. A fővárosi önkormányzat messze nem fordít megfelelő figyelmet és forrásokat még a meglévő zöldfelületek megóvására sem. Számos esetben minősítették át zöldterületet építési övezetté.
- Az önkormányzat olyan beruházásokat tett lehetővé, amelyek már ma is többlet forgalmat gerjesztenek, a jövőben pedig még nagyobbakat fognak. Ilyen például a hatalmas bevásárlóközpontok létesítéséhez történt hozzájárulás (Aréna Plaza, KÖKI Center stb.), A civil szervezetek és szakértők széles körének tiltakozása ellenére jóváhagyták az erzsébetvárosi ingatlanrombolást, ahol a régebbi kisebb épületek helyére hatalmas új házakat húztak fel.
- A fővárosi önkormányzat még azt sem teszi meg, ami nem kerül pénzbe: a lakosság tájékoztatását. Sőt, esetenként éppen a lakosságot félrevezető nyilatkozatokat tesz közzé a levegőszennyezettséggel kapcsolatban (ld. [http://www.levego.hu/#showNews\(2055\)](http://www.levego.hu/#showNews(2055))).
- Az önkormányzat többször drasztikusan, az inflációt jóval meghaladó mértékben emelte a BKV-jegyek és -bérletek árát, ami miatt sok utas a közösségi közlekedésről autóra váltott. (Az alábbi ábrán látható a BKV menetdíjainak és a parkolási díjnak a változása reálértéken a 2002. évi szinthez viszonyítva.) Tette ezt annak ellenére, hogy a Levegő Munkacsoport kimutatta: a menetdíjak minden eddigi emelése utasvesztéssel járt, ugyanakkor a BKV számára nem eredményezett többletbevételt (ld. [http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo\\_anyagok/lm-noe-bkvdij\\_070112.pdf](http://www.levego.hu/letoltes/kapcsolodo_anyagok/lm-noe-bkvdij_070112.pdf)).

	BRUTTO			
	BKV viteldíjak		V. ker. várakozási díjak	
	Vonaljegy	Havi bérlet	Kiemelt zóna	I. Zóna
2002	106 Ft	4 050 Ft	240 Ft	200 Ft
2003	120 Ft	4 450 Ft	280 Ft	240 Ft
2004	140 Ft	5 200 Ft	280 Ft	240 Ft
2005	160 Ft	5 950 Ft	280 Ft	240 Ft
2006	185 Ft	6 900 Ft	265 Ft	230 Ft
2007	230 Ft	7 350 Ft	265 Ft	230 Ft
2008	270 Ft	8 250 Ft	265 Ft	230 Ft

Forrás: Parking Kft.

**A levegő szennyezettsége szempontjából Pécs szintén külön figyelmet érdemel, ezért a város kérelme kapcsán az alábbi észrevételt tesszük:**

**Pécs** város programjában, amelyet a magyar kormány a kérelemhez csatolt, csak a tömegközlekedésben résztvevő buszok minőségi cseréjét, illetve az útfelületek téli tisztán tartását határozzák meg, mint konkrét feladatot. Álláspontunk szerint önmagában ettől nehezen várható a kijelölt cél, a PM10 határértékeinek betartása. Az az általános kijelentés, amely szerint a forgalom csökkenését eredményezheti „a forgalomirányítás korszerűsítése, közúthálózat fejlesztés”, teljesen elvi, érdemi eredményt nem várhatunk tőle.



A Bizottsági közlemény 24. pontja szerint a mentességi kérelem feltétele, hogy a „tagállamoknak valószerű és megbízható előrejelzéseket kell adniuk a koncentrációk várható csökkenéséről, valamint arról, hogy ezek a koncentrációk az új határidők lejártát megelőzően meg fogják felelni a határértékeknek.” A magyar kérelemből egyfelől hiányoznak ezen előrejelzések, másfelől mivel nem léteznek intézkedési tervek, nem születtek döntések a légszennyezettséget csökkentő intézkedésekről, semmilyen garancia sincs arra, hogy csökkenne a szennyezettség.

A 26. pont szerint „a szükséges intézkedések meghatározása során figyelemmel kell lenni az irányelv XV. melléklete B. részének 3. szakaszában felsorolt intézkedésekre. Amennyiben ezen intézkedések bármelyikének végrehajtására annak ellenére nem kerül sor, hogy az azonosított források szempontjából releváns, azt megfelelően meg kell indokolni”. A XV. melléklete B. részének 3. szakaszában felsorolt intézkedések, többek között: a járművek kibocsátáscsökkentő berendezéssel való felszerelése; a kibocsátás csökkentését célzó közbeszerzése; a közlekedésből eredő kibocsátásoknak a forgalom megtervezésén és irányításán keresztül történő korlátozására irányuló intézkedések (többek között közlekedési dugódíj, differenciált parkolási díj vagy egyéb gazdasági ösztönzők; "alacsony kibocsátási zóna" létrehozása); adott esetben a gyermekek és más érzékeny népességcsoportok egészségének védelmére irányuló intézkedések. A Levegő Munkacsoport véleménye szerint a XV. melléklete B. részének 3. szakaszában a közlekedési kibocsátásokat érintő intézkedések és az azonosított források a magyar városok szennyezettsége szempontjából nem relevánsak. Véleményünk szerint a magyar városoknak végre kellett volna hajtaniuk a programjaikban meghatározott intézkedéseket. Indoklás ezen intézkedések elmaradására nem található a mentességi kérelemben.

A 2008/50/EK. irányelv 22. cikk (2) bekezdése szerint a kérelem feltétele az is, hogy a határértékek az átlagosnál kedvezőtlenebb időjárási feltételek miatt ne teljesülhessenek. A magyar mentességi kérelem főként erre hivatkozik, ám nem kellően részletezi annak indokoltságát (Bizottsági közlemény 32. pont). Ha az éves szélesség 1,5 m/s alatti, akkor a közlemény 35. pontja indokoltnak látja a derogáció-kérelmet. A magyar kérelem szerint „Magyarországon csak néhány helyen haladja meg az éves átlagos szélesség a 2,0 m/s értéket, több esetben az éves átlagos szélesség 0,5 m/s körüli.”. Az Országos Meteorológiai Szolgálat honlapja

([http://www.met.hu/omsz.php?almenu\\_id=climate&pid=climate\\_Hh&pri=4&sm0=0&dti=8&mpx=0](http://www.met.hu/omsz.php?almenu_id=climate&pid=climate_Hh&pri=4&sm0=0&dti=8&mpx=0)) szerint ezzel szemben „Az átlagos szélesség alapján hazánkat mérsékelten szeles területnek minősíthetjük. A szélesség évi átlagai 2-4 m/s között változnak. Jellemző a szélesség évi járása, legszelesebb időszakunk a tavasz első fele (március, április hónapok), míg a legkisebb szélességek általában ősz elején tapasztalhatók.”. A határérték-túllépések ehhez képest a téli hónapokra jellemzőek. A Közlekedési, Hírközlési és Energetikai Minisztérium honlapja még ennél is magasabb, átlagosan 2-6 m/s szélességről ír: [http://www.khem.gov.hu/print/masolt/archivum/energetika/kornyezetved/alt\\_energ\\_szelenerg\\_ia.htm](http://www.khem.gov.hu/print/masolt/archivum/energetika/kornyezetved/alt_energ_szelenerg_ia.htm)

Véleményünk szerint Magyarországon azonnali intézkedésekre és nem felmentésre lenne szükség. A Tiszta Levegőt Európának (Clean Air For Europe, CAFE) folyamat részeként készült elemzés szerint ([http://www.iiasa.ac.at/rains/CAFE\\_files/baseline3v2.pdf](http://www.iiasa.ac.at/rains/CAFE_files/baseline3v2.pdf)) egy átlagos magyar ember, ha marad a jelenlegi szennyezési szint, több mint egy évet veszít az életéből a PM2.5 részecskeszennyezés következtében. Így e tekintetben Európában a harmadik legrosszabb helyet foglaljuk el.



Attól tartunk, hogy amennyiben az Európai Bizottság elfogadja Magyarországnak „a megfelelési határidők meghosszabbításáról és a bizonyos határértékek alkalmazásának kötelezettsége alóli Mentességi Kérelmét”, az csupán az intézkedések elnapolását eredményezi, és a mentesség lejártáig sem javul a levegőminőség számottevően. Egyúttal megerősíti a döntéshozóknak azt a hitét, hogy az EU környezetvédelmi és egyéb jogszabályait következmények nélkül meg lehet szegni. Ez nemcsak Magyarországon, de az egész Unióban veszélyezteti a jogbiztonságot.

**Mindezen okok miatt kérjük az Európai Bizottságot, hogy ne adjon Magyarországnak a PM10 légszennyezettségi határértékek betartására vonatkozó határidő meghosszabbításra lehetőséget.**

Budapest, 2009. május 5.

Lukács András  
elnök

