

Módosult a fővárosi szmogrendelet – az intézkedések hatékonysága kétséges

Nem állíthatjuk, hogy a budapesti szmogriadó-rendelet módosítása előtt a társadalmi véleményezésre túl sok időt hagyott volna az előkészítő hivatal, mert a tervezet nyilvánosságra hozatala után kevesebb mint egy nappal, augusztus 27-én a Fővárosi Közgyűlés már el is fogadta az új szabályokat. A módosítások hatékonysága azonban kétséges, főleg a kivételek bővítése miatt.

A módosítás alapvető indoka a 2009. januárban elsőként elrendelt szmogriadó kapcsán felmerült értelmezési kérdések feloldása és a jogi háttér bizonytalanságának megszüntetése. A januári tapasztalatok nyomán az állami és önkormányzati szervek közötti egyeztetés eredményeképpen kialakult az elrendelt intézkedések megszegőinek közvetlen – rendőrség általi – szankcionálhatósága (a szankció lehetősége korábban is megvolt, de a szervezeti háttérét az illetékesek korábban elmulasztották kidolgozni).

A rendelet legfontosabb előírása, hogy a szmogriadó elrendelése esetén a főpolgármester közlekedési korlátozásokat vezethet be, amelyek keretében egyik nap a páros (és nulla) végű, a másik nap a páratlan végű rendszámmal rendelkező gépjárművek közlekedhetnek a főváros útjain. A most elfogadott módosítás a korlátozások alóli kivételek körét bővítette. Egyrészt azzal, hogy Remeteszőlős és Nagykovácsi „zsáktelepülések” megközelíthetősége érdekében az itt élő lakosok egy útvonalat szmogriadó esetén is igénybe vehetnek gépjárműveikkel. Az érintettek lakhelyük, illetve tartózkodási helyük igazolásával mentesülhetnek a korlátozás alól. Az új rendelet további kivételeket is meghatároz: az élelmiszer-áruszállító gépjárművek célforgalmát, a közszolgálati média célforgalmát, az orvosok gépjárműveit és az orvosi ügyeleti gépjárművek forgalmát, továbbá a kéményseprő ipari szolgáltatással, az élelmiszer-felügyelettel foglalkozó szervezetek és a magánállatorvosok járműveit. A kivételek jogosságával nehéz (és igen népszerűtlen) dolog lenne vitatkozni, de az mindenképpen elgondolkodtató, hogy a rendelet módosítását elsősorban a végrehajtás egyszerűsítésével indokolták. A kivételek körének szélesebbre nyitása viszont az általános hazai tapasztalatok szerint a főszabály ellenőrizhetőségének és egyszerűségének rovására megy. A szmogriadó esetében is féltő, hogy esetleg visszaélésekhez, értelmezési kérdésekhez és végső soron a szabályozás felpuhulásához, végrehajthatatlanságához vezethet ez a módosítás. Reméljük, hogy a szabályokat végrehajtó hatóságok a gyakorlatban bebizonyítják, hogy az általános tapasztalatok ellenére jól is működtethető a rendszer.

A rendelet másik kiemelt szabálya talán még a riasztási korlátozásnál is nagyobb visszhangot váltott ki az elmúlt időszakban. A szmoghelyzet megelőzése érdekében a fővárosi Hungária-gyűrűn belüli területén a „környezetet jobban terhelő”, ún. **„sárga matricás” (a gyakorlatban katalizátorral nem rendelkező) gépjárművek március és október között nem közlekedhetnek.** Ez a szabály eredetileg 2009. október 20-tól vált volna gyakorlattá, de az augusztusi rendeletmódosítás a hatályba lépést később meghatározandó időpontra hagyja. Az eltelt időszak ugyanis nem bizonyult elégségesnek a központi jogalkotás számára, hogy megteremtse a „magasabb szintű jogszabályokba foglalt” alapjait az előírásnak, egyebek mellett nem történt meg a KRESZ ilyen irányú módosítása (megjegyzem, hogy a KRESZ idén októbertől hatályba lépő módosítási csomagjába bőven belefért volna egy erre vonatkozó passzus). Az ily módon várhatóan csak 2010 végén hatályba lépő megelőző intézkedés alól is 3 évig kivételt képeznek a Hungária-gyűrűn belül lakók járművei (lakcímgazolványban feltüntetett lakó- vagy tartózkodási hely esetén). A 3 év eltelte után a korlátozás a Hungária-gyűrű és a városhatár közti területre is kiterjed ugyan, de akkorra már valószínűleg meglehetősen kevés lesz az érintett jármű... Az előírás hatékonyságát különösen veszélyezteti

a más kötelezettségek esetén már jól ismert kiskapu, a tartózkodási hely bejelentése, illetve megváltoztatása a mentesség érdekében. Tartani lehet attól, hogy a rendelet előírásainak „felpuhulása”, a kivételek szaporodása további gyakorlati problémákat és így a korlátozások komolytalanná válását fogják okozni.

A szmogriadó rendelettel kapcsolatos – néha kapkodásba hajló – határozatlanság azért is nehezen érthető, mert egyre több előremutató és hatékony külföldi példa áll rendelkezésre a szmoghelyzet megelőzése érdekében. Említhetnénk a kiválóan működő brit, svéd, norvég, dán vagy holland dugódíj-szabályozást, amely a belvárosba behajtó járművek – környezetvédelmi besorolás alapján differenciált – díjfizetését írja elő. Ugyanakkor el lehetne lesni a német, olasz vagy osztrák zónarendszerek működési és szabályozási tapasztalatait is, ahol a városok belső területeire csak korlátozottan vagy egyáltalán nem hajthatnak be a rosszabb kibocsátási mutatókkal rendelkező gépjárművek. Budapest pedig ahelyett, hogy közelebb kerülne ezekhez a működő modellekhez, az idő húzásával, a szabályok ide-oda rakosgatásával, a nyilvánosság számára ismeretlen motivációjú belső vitákkal egyre inkább lemarad a szerencsésebb városoktól.

Budapest, 2009. augusztus 31.

dr. Bendik Gábor
Levegő Munkacsoport